

Univerzita Karlova v Praze

Fakulta humanitních studií

Bakalářská práce

Problematika shody a konfliktu při řízení a organizaci automobilových soutěží a případová studie občanského sdružení Asociace automobilového sportu.

Vypracoval: Aleš Holakovský

Vedoucí práce: doc. Ing. Karel Müller, CSc.

Praha 2008

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a souhlasím s jejím eventuálním zveřejněním v tištěné nebo elektronické podobě.

V Praze dne 27. 2. 2009

.....

podpis

Poděkování:

Rád bych na tomto místě poděkoval vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Karlu Müllerovi, CSc., Danielu Krobovi za poskytnutí materiálů týkajících se Asociace automobilového sportu a za telefonické konzultace, Jakubu Denkovi za informace ohledně Asociace automobilového sportu, Ing. Robertu Petrovi za konzultaci ohledně právní problematiky provozu na pozemních komunikacích, Ing. Tomáši Macháčkovi za poskytnutí korespondence a všem respondentům za čas věnovaný vyplnění dotazníků.

Obsah

1. Úvod	8
2. Teorie občanského sektoru	10
2.1. Obecná charakteristika občanského sektoru.....	10
2.2. Sociální prostor pro působení neziskových organizací.....	11
2.3. Opodstatnění existence neziskových organizací ve společnosti.....	13
2.4. Historie a současnost svobody sdružování na území v ČR.....	15
2.5. Vize, poslání, funkce a cíle neziskových organizací.....	17
2.6. Základní charakteristiky neziskových organizací.....	18
2.7. Právní rámec občanského sektoru.....	19
3. Teorie občanských sdružení zabývajících se sportem	20
3.1. Charakteristika občanských sdružení.....	20
3.2. Občanská sdružení a jejich činnost v oblasti sportu a tělovýchovy.....	20
3.3. Právní a legislativní rámec občanských sdružení působících v oblasti sportu.....	21
3.4. Úprava vzniku a činnosti občanských sdružení.....	21
3.5. Organizační struktura sportovních organizací.....	22
3.6. Personální problematika sportovních organizací.....	24
3.7. Úprava vztahů mezi sportovní organizací a jejími členy (členství, zánik členství, valná hromada, volby).....	26
3.8. Ostatní právní vztahy se členy organizace.....	28
3.9. Vzájemné vztahy mezi sportovními organizacemi.....	29
4. Organizace automobilového sportu	30
4.1. Organizace automobilového sportu na mezinárodní úrovni.....	30
4.2. Historie a současnost občanského sdružování v oblasti sportovního motorismu na území ČR.....	33
4.3. Popis, specifika a problematika organizování automobilové rally.....	36
4.4. Právní problematika pořádání automobilových rally.....	37
4.5. Občanské sdružení Autoklub České Republiky.....	39
4.6. Řízení české rally Federací automobilového sportu AČR.....	42
5. Výzkum občanského sektoru	46
6. Případová studie občanského sdružení Asociace automobilového sportu (AAS)	47
6.1. Metodologie výzkumu.....	47

6.2. Analýza oficiálních dokumentů.....	48
6.3. Analýza neoficiálních dokumentů.....	52
6.4 Dotazníkové šetření.....	62
6.4.1. Respondenti a průběh dotazníkového šetření.....	62
6.4.2. Analýza dotazníkového šetření.....	63
6.5. Závěr případové studie Asociace automobilového sportu	70
7. Závěr.....	72
8. Seznam pramenů a literatury.....	74
8.1. Monografie.....	74
8.2. Časopisy.....	74
8.3. Internetové zdroje.....	74
9. Seznam příloh.....	76

1. Úvod

Práce si klade za úkol komplexně popsat problematiku pořádání automobilových soutěží, nebo-li rally, která je kvůli specifčnosti a organizační náročnosti této motoristické sportovní disciplíny značně komplikovaná. Proto zde musí docházet k součinnosti státu, jeho samosprávných jednotek, zaštiťujících národních sportovních organizací, pořadatelů soutěží a samotných sportovců. Ve vztazích mezi těmito subjekty vzniká řada třecích ploch, jelikož zájmy jednotlivých složek jsou často protichůdné a vznikají tak prostory pro spolupráci i konfliktní situace. V prostředí České republiky je navíc situace specifická v tom, že stát deleguje svoji kontrolu nad upravenými soutěžními vozidly na jedno občanské sdružení, Autoklub České republiky, (který je navíc zároveň nositelem Národní sportovní autority), čímž dochází k faktické monopolizaci poskytování těchto služeb a občansky nežádoucích konsekvencím z toho plynoucím. Princip subsidiarity se zde obrací proti sportovcům jakožto poživatelům služeb, jejichž využíváním stát podmiňuje možnost provozování automobilové rally v souladu s platnou legislativou. Klíčovou částí práce je potom případová studie občanského sdružení Asociace automobilového sportu, které sdružovalo pořadatele rally pohybujících se na hranici zákona a mělo ambici vystavět legální alternativu provozování automobilových rally v České republice vůči struktuře Autoklubu České republiky.

První část práce se zabývá občanským sektorem v obecné rovině, neboť veškeré sportovně motoristické organizace, které nás budou dále zajímat, patří právě do soukromého neziskového sektoru.

Druhá část práce se zabývá teorií, ale i praktickými příklady neziskových sportovních organizací, které mívají téměř výhradně formu občanských sdružení, stejně jako je tomu v námi sledovaných případech sportovně motoristických organizací.

Třetí část práce se již snaží popsat specifika a organizaci automobilového sportu na mezinárodní i národní úrovni, se zaměřením na problematiku automobilové rally. Na úrovni České republiky se snaží popsat oblasti, kde dochází ke konfliktům mezi Národní sportovní autoritou FIA a sportovní veřejností, ať už aktivními sportovci (jezdci a spolujezdci), majiteli závodních týmů, pořadatelů nebo fanoušky a diváky. Tato část práce slouží jako vysvětlovací pro pochopení okolností následné případové studie.

Závěrečnou a nosnou část práce tvoří případová studie občanského sdružení Asociace automobilového sportu, která se snaží odhalit poslušnost událostí existence této organizace, zrekapitulovat její úspěchy i neúspěchy a prozkoumat shody a konflikty jak mezi jejími členy

a jejich formacemi navzájem, tak mezi tímto občanským sdružením a jinými institucemi, zejména Federací automobilového sportu Autoklubu České republiky.

2. Teorie občanského sektoru

2.1. Obecná charakteristika občanského sektoru

Tento sektor je nazýván jako „neziskový sektor“, „občanský sektor“ či „třetí sektor“¹, přičemž všechny termíny lze v našich podmínkách užívat synonymně. Občanský sektor začal nabývat na významu s vývojem moderní společnosti, kdy rozvoj měst a sekularizace zapříčinily, že tradiční venkovské komunity a církve přestaly plnit svoji dosavadní úlohu a lidé začali tyto své sociální potřeby naplňovat v organizacích fungujících v anonymních podmínkách větších společenství (městech, státech) a na laickém nenáboženském základě. A samozřejmě ve větším spektru lidských aktivit, které vznikly v průběhu moderní éry. Občanský sektor se podle Sokola vyznačuje především následujícími čtyřmi faktory²: Spontánností, když vzniká nutně zdola, dobrovolným rozhodnutím a činností „obyčejných“ lidí. Rozmanitostí, jelikož jej tvoří samostatné dílčí skupiny, které o sobě dlouhou dobu zpočátku ani nevědí, a teprve později mohou uvažovat o nějakém společném zastřešení. Veřejným zájmem, protože i když se mohou jednotlivé skupiny zpočátku sdružovat jen okolo společných zájmů, sledují nakonec vždycky něco, co společné zájmy přesahuje. Občanským prostředím, jelikož o občanském zájmu lze mluvit jen tam, kde se organizuje na pozadí rovnostářské a vysoce individualizované společnosti, nezávisle na tradičních strukturách příbuzenských, místních, stavovských nebo církevních. Občanský sektor zde Sokol definuje jako „spontánní a vždy dílčí sebe-organizace individualizované společnosti okolo veřejných zájmů.“ Ve sdruženích občanského sektoru se lidé sdružují kolem určitého dílčího zájmu nebo zájmů, byť jinak mohou být (a také jsou) jejich názory na ostatní oblasti života rozdílné. Členství v organizacích neziskového sektoru má na rozdíl od soupeřících politických stran nevýlučný charakter, a jeden člověk může být aktivním členem více sdružení, pakliže se nevyklučují jejich cíle.

Cílovou funkcí neziskového sektoru není finanční zisk, ale přímé dosažení užitku. A právě v této skutečnosti spočívá základní ekonomické specifikum neziskového sektoru.

¹ DOHNALOVÁ, M., v *Občanský sektor, studie a souvislosti*, Praha, Moravský Beroun: Univerzita Karlova – Fakulta humanitních studií, katedra Občanský sektor ve vydavatelství Moravská expedice, 2002. s. 127

² SOKOL, J., *Občanský sektor, studie a souvislosti*, Praha, Moravský Beroun: Univerzita Karlova – Fakulta humanitních studií, katedra Občanský sektor ve vydavatelství Moravská expedice, 2002. s. 6

Pro neziskový veřejný sektor je rozhodujícím znakem financování veřejných financí. Naproti tomu neziskový soukromý sektor je financovaný ze soukromých financí.³ Toto však nemusí být vždy pravda, neboť právě dotace pro sportovní organizace může v praxi žít i ze státních dotací, které přerozděluje organizacím (například sportovním), pro které je stát vyčlenil (typicky prostřednictvím Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstva Kultury) v podobě prostředků na rozvoj sportu či státní reprezentaci. V české republice se však stal v devadesátých letech paradoxně největším sponzorem neziskového sektoru sám stát, když vláda Petra Pitharta přislíbila rozdělit mezi nadace 1% z druhé vlny kuponové privatizace a stát je každoročně štedrý vůči občanským sdružením, když jim věnuje 1-3 mld. ročně.⁴

2.2. Sociální prostor pro působení neziskových organizací

Pro pochopení principů fungování neziskových organizací je třeba uvědomit si vymezení prostoru, jaký je jim ve společnosti určen a vymežit mantinely jejich fungování. Neziskové organizace pomáhají společnost stabilizovat, kultivovat a podporují demokratické principy jejího fungování.⁵ Ekonomické hledisko Pestoffa člení národní hospodářství podle principu financování. V něm se rozlišují čtyři sektory národního hospodářství, a to ziskový (tržní) sektor na jedné straně, a tři varianty neziskového (netržního) sektoru.⁶ Ty představují:

- 1) neziskový veřejný sektor („veřejný sektor“), který je financovaný z veřejných financí, je řízen a spravován veřejnou zprávou a podléhá veřejné kontrole.⁷ Cílová funkce je dosahována poskytováním veřejné služby.
- 2) neziskový soukromý sektor („třetí sektor“) je ta část národního hospodářství, jejíž cílovou funkcí není zisk, ale přímý užitek. Je financována ze soukromých financí (což nevyklučuje příspěvky z veřejných financí). Fyzické a právnické osoby, které se

³ DOHNALOVÁ, M., v *Občanský sektor, studie a souvislosti*, Praha, Moravský Beroun: Univerzita Karlova – Fakulta humanitních studií, katedra Občanský sektor ve vydavatelství Moravská expedice, 2002. s. 133.

⁴ KAČÍREK, M., *Občanský sektor, studie a souvislosti*, Praha, Moravský Beroun: Univerzita Karlova – Fakulta humanitních studií, katedra Občanský sektor ve vydavatelství Moravská expedice, 2002. s. 141.

⁵ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 13.

⁶ PESTOFF, V.A., *Reforming social services in Central eastern Europe an eleven nation overview*, GRYF, Poland, Cracow, 1995 v REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*. Praha, 2001, s. 14.

⁷ STRECKOVÁ, Y., MALÝ, I. a kol.: *Veřejná ekonomie pro školu i praxi*, Computer Press, Praha 1998 cit. dle REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Express, Praha, 2001, s. 14.

rozhodly vložit do tohoto sektoru své finanční prostředky, neočekávají, že by jim tento vklad přinesl finančně vyjádřený zisk.

- 3) sektor domácností, který má roli z hlediska koloběhu finančních toků a vstupem na trh produktu. Má mimořádný význam pro formování občanské společnosti, jejíž kvalita zpětně určující i pro kvalitu organizací neziskového sektoru.

Do ziskového tržního sektoru zasahuje neziskový tak, že své neziskové aktivity realizuje s využitím dostupných právních forem, například podle obchodního zákoníku, a zakládají tak společnosti s ručením omezením, akciové společnosti a družstva s posláním realizovat služby v oblasti charity, vzdělávání, sportu a podobně. Z výše uvedeného je evidentní, že hranice mezi sektory národního hospodářství nejsou pevně dané, jsou neurčité a někdy se navzájem dokonce prolínají. Z hlediska výzkumu jsou potom nejzajímavější právě organizace hraniční a smíšené.⁸

Jednotlivé sektory mezi sebou mají vzájemné vztahy. Vztah mezi veřejným sektorem (státem) a třetím sektorem spočívá například v přesunu finančních zdrojů, ať už ve formě dotací, grantů, nebo nepřímo v podobě například daňových úlev, regulačních opatření, legislativou atp. Vztahy soukromého ziskového sektoru a třetího sektoru mohou mít například podobu sponzorství, ale také naopak podobu konkurenční, co se týče předmětu hlavní činnosti či získávání prostředků z veřejných rozpočtů. Sektor domácností je do činností třetího sektoru velmi úzce zapojen, neboť domácnosti jsou pro třetí sektor životně důležitým zdrojem, a to jak finančním (členské příspěvky, sponzorství, placení daní), tak personálním (dobrovolní pracovníci). Neformální sektor domácností je též klientem třetího sektoru, když požívá jeho služeb.

Pestoff dále upozorňuje na vznik organizací představujících hybrid mezi státem a třetím sektorem. Takováto hybridní organizace vzniká v případě, pokud stát oficiálně předá odpovědnost za poskytování určitých služeb soukromým neziskovým organizacím. Tento model s sebou potom nese kladné i záporné stránky, které je možno pozorovat v praxi. To je i případ problematiky z oblasti automobilového sportu, kterou budeme dále zkoumat. V České republice předává stát zodpovědnost za zajištění legality automobilových soutěží (rally) občanskému sdružení Autoklub České republiky, když jej na základě jeho metodiky pověřilo vydáváním sportovních průkazů pro závodní vozidla, bez kterého se takový vůz nemůže pohybovat po veřejných komunikacích, neboť je podle zákona k provozu mimo uzavřené tratě technicky nezpůsobilé. Tak vzniká tomuto sdružení monopolní postavení, kterého může

⁸ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 18

zneužívat, například ve formě požadování nepřiměřených finančních částek za úkony spojené s tímto procesem (tzv. testování vozidla). Navíc AČR je i hlavním organizátorem automobilového sportu, takže si může podmínky pro používání vozidel upravit tak, jak je nejvýhodnější pro něj (a zajišťuje mu i monopol na používání takových vozidel), nikoliv pro majitele takových sportovních vozidel. Existuje zde tedy potenciál pro vznik napětí a konfliktu jak uvnitř v rámci soukromého neziskového (třetího, občanského) sektoru, tak ve vztahu k organizacím jiného typu. Čím je spektrum podobných hraničních organizací širší, tím obtížnější je výzkum jak jich samotných, tak vztahů mezi nimi a aplikace teoretických úvah do reálného prostředí socioekonomických souvislostí.⁹

2.3. Opodstatnění existence neziskových organizací ve společnosti

Zatímco neziskové organizace působící ve veřejném neziskovém sektoru zabezpečují převážně realizaci výkonu veřejné správy (jsou to organizační složky státu a územních celků a některé příspěvkové organizace), tak neziskové organizace působící ve veřejném sektoru stojí převážně mimo aktivní vliv veřejné správy. Ovšem s tím omezením, že uzákoněním principů jejich fungování či zasahováním do jejich financování tvoří veřejná správa i u těchto organizací významný prvek jejich okolí. Zatímco opodstatnění veřejného neziskového sektoru je určeno jeho posláním výkonu veřejné správy, ať už na úrovni státu, regionu, či obce, opodstatnění neziskového soukromého (třetího, občanského) sektoru vychází z principu sebeřízení společnosti, který znamená schopnost určitého společenství lidí žijících v určitém prostoru organizovat a vzájemně usměrňovat své jednání.¹⁰ Svoboda sdružování (tedy vlastně opodstatnění existence těchto organizací) se tak stává jednou ze základních svobod demokratického státu.¹¹

Svobodu sdružování lze poté opodstatnit následujícími hlavními rolemi, které ve společnosti plní:¹²

- 1) je vyrovnávacím závažím principu demokracie, která vytváří hradbu proti zneužívání moci,

⁹ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 19.

¹⁰ POTŮČEK, M. a kol., *Zrod teorie veřejné politiky v ČR*, FSC UK, Praha, 1994. cit dle REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 23

¹¹ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 23.

¹² DEBASH, Ch., BOURDON, J., *Neziskové organizace*, Victoria publishing, Praha, 1995 cit. dle REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 24.

- 2) je formou účasti na moci. Soukromé organizace mohou státu lépe a pružněji napomáhat naplňovat jeho vlastní poslání, jelikož jsou zprostředkovateli mezi vůlí občanů podrobených státní správě a službami státu. Svěřením výkonu určité části státní moci soukromým sdružením dává státní administrativa řídit určitou činnost svými nejbližšími adresáty (princip subsidiarity). Jako příklad mohou sloužit profesní komory myslivecká či rybářská sdružení. Ovšem proti tvrzení Debashe a Bourdona stojí, jak si v této práci ukážeme, že občanské sdružení velkých rozměrů může být stejně nepružné jako stát, a navíc se v něm ani nemusí uplatňovat plně demokratické principy, jelikož legislativní úprava institucí soukromého neziskového sektoru je nedokonalá. Navíc v případě předání odpovědnosti za určitou oblast soukromým sdružením se může stát a stává, že chce-li člověk provozovat určitou činnost, podléhá pravidlům stanoveným určitou zájmovou skupinou, jakou občanské sdružení je, a se kterými se nemusí ztotožňovat a mohou pro něj být omezující. Přitom v organizacích soukromého sektoru jsou kontrolní a dohlížecí mechanismy slabší, než v případě přímého spravování státní správou.
- 3) podporuje většinu ostatních svobod.
- 4) je faktorem společenských novot. Státní aparát se přizpůsobuje požadavkům společnosti se zpožděním, takže akce dobrovolného sdružení často předchází akci veřejné zprávy. Soukromé neziskové organizace jsou faktorem inovace. Vyjadřují novou potřebu, na kterou stát musí vzít postupně zřetel. Avšak zároveň zase s Debashem polemizujeme, že pakliže stát vytvoří příliš přísné podmínky pro legalizaci určitého konání, může být určité občanské sdružení spíše faktorem konzervace (teď mám na mysli v práci dále zkoumaný problém vztahu mezi o změní se snažící Asociací automobilového sportu a výraznějším změnám nepřejícím Autoklubu České republiky).
- 5) je výchovným faktorem občanů. Dobrovolné neziskové organizace jsou místy, kde se občané vychovávají a motivují pro společné, ale i veřejně prospěšné potřeby a cíle. Zde získávané kompetence jim umožňují vést profesionální dialog s veřejnou správou.
- 6) je prostředkem obrany a podpory. Kromě podpory a pěstování altruismu mohou občané v organizaci hledat podporu i pro svoje osobní a skupinové záležitosti. Snaží se o rozvoj poslání a cílů své organizace, včetně získávání materiálních výhod.

Některé faktory svobodu sdružování naopak brzdí: Jsou to zejména:¹³

¹³ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 25.

- konkurence vládnoucí moci. Přichází v úvahu zejména v případech neziskových organizací typů politických stran, církví a náboženských společností, ekologických iniciativ či profesních komor a odborů.
- obava o demokratické hodnoty. Jde o nalezení dělicí čáry mezi ještě demokratickými cíly organizace a již nedemokratickými, směřujícími k znevýhodnění jiných skupin lidí.
- obava státní moci z růstu nezcizitelného majetku soukromých neziskových organizací. Stát se snaží legislativními opatřeními zabezpečit, aby majetek těchto organizací za všech okolností sloužil účelu (poslání) pro které byla organizace založena
- riziko zkonstatění činnosti organizace. Organizace tenduje k monopolizaci činnosti, k centralizaci moci v jedné ruce, sdružení může být jako maska pro činnost státní organizace, případně globálních zájmů nadnárodních organizací a podobně.
- triumf zájmů jednotlivců nad zájmy veřejnými. Může jít o případ selhání kontrolní činnosti uvnitř organizace, případně o nedostatek vyplývající z legislativy (např. problémy družstevních spořitelů, tzv. kampeliček).

Silným motivem pro vznik neziskových organizací a existenci občanského sektoru vůbec je charita a filantropie (byť u sportovních organizací, které nás zajímají především, je tento motiv existence spíše až sekundární a primární je společný zájem členů a vlastní výhody jim plynoucí ze založení sdružení a členství v něm – zejména zjednodušení podmínek pro provozování jejich zájmu a s tím související lepší vyjednávací pozice vůči orgánům státní správy či podnikům a firmám). Filantropické (dobročinné, altruistické) instituce neziskového sektoru potřebují ke své kvalitní činnosti prostředky z veřejných rozpočtů, zatímco stát potřebuje jejich kreativitu a flexibilitu při řešení společenských problémů.¹⁴

2.4. Historie a současnost svobody sdružování na území v ČR

Historie sdružování na území ČR má bohatou tradici, což bylo dáno jak sociálním cítěním obyvatel, tak rolí, kterou hrály různé občanské spolky v dobách národnostního a politického útlaku. V 19. století v době národního obrození vznikla řada spolků, z nichž některé přetrvaly až do dnešní doby (Sokol, Hlávková nadace). Po vzniku samostatného státu v roce 1918 se otevřel prostor pro vznik a svobodnou činnost v mnoha oblastech sociálního života.

¹⁴ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 27.

Dobrovolné neziskové organizace v té době byly zřizovány na základě spolkového práva a zahrnovaly celou škálu forem, od soukromých přes obecní, náboženské, národnostní až po tzv. spolky s charakterem polooficiálním. Po roce 1930 bylo na území ČR registrováno 5140 spolků a 1540 ústavů a zařízení, které byly v majetku soukromých neziskových organizací a na celkových nákladech na sociální a humanitární péči se podílely 26%.¹⁵

Během druhé světové války byl tento vývoj násilně přerušena okupací a protektorátem, kterému byla vymezena činnost v rámci Národního souručenství a pro mládež v rámci Kuratoria. Po nástupu komunismu v roce 1948 byla tradice obrozující se dobrovolné spolkové činnosti násilně přerušena a ve zredukované podobě zcela podřízena vedení Komunistické strany československé. Soukromé neziskové organizace byly nahrazeny plně státními rozpočtovými a příspěvkovými organizacemi a vzájemně prospěšné organizace (kultura, sport, mládež, hobby, odbory) se staly dobrovolnými organizacemi direktivně integrovanými do střešové státní (stranické) Národní fronty, nad kterou vykonávaly dozor místně, regionálně a resortně příslušné výbory komunistické strany. Předseda každé společenské organizace pak musel být členem komunistické strany. Tak měla Strana výborný přehled o tom, co se v které organizaci odehrává a měla možnost kontrolovat, zda se její konání neodchyluje od vymezeného směru určeného tehdejší Ústředním výborem komunistické strany Československa. I v těchto omezujících podmínkách ojediněle vznikala seskupení občanských (zejména petičních) iniciativ, nezařazených pod organizace Národní fronty, a tedy vládnoucí režimem pronásledovaných. Po „sametové revoluci“ v roce 1989 následovalo zřizování různých nadací a nezávislých spolků a s tím spojené oživení občanských práv a svobod a hromadné zapojování občanů do těchto aktivit. Současně s tím bylo nutné prostor pro vznik a působení těchto organizací legislativně ošetřit.

Současnost svobody sdružování v ČR je poznamenána přizpůsobením se celé společnosti tržním podmínkám, ve kterém musejí neziskové organizace tvrdě prosazovat svůj prostor a své opodstatnění.¹⁶ Oproti tržnímu sektoru mají potom některé handicap, jako například omezené možnosti v získávání profesionálů kvůli rozdílu v možnostech mzdového ohodnocení pracovníků mezi tržním a neziskovým sektorem. Občanský sektor a občanské iniciativy se však rozvíjejí, a průběžně s tím se mění i legislativa upravující podmínky

¹⁵ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 33.

¹⁶ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 34.

činnosti neziskových organizací. Jenom občanských sdružení je v současné době (únor 2009) v České republice 74 350.

2.5. Vize, poslání, funkce a cíle neziskových organizací

Vize

Formulace vize je prvním krokem jak pro založení organizace a pro úspěšné naplnění jejího poslání. Záleží na charakteru poslání organizace, zda je formulace vize, se kterou by souhlasili všichni členové, jednoduchá, nebo naopak obtížná. Vize je krátká, každému srozumitelná a může ji sdílet více organizací.¹⁷

Poslání

Oproti vizi má zcela konkrétní charakter a je základním vodítkem pro rozhodování o dlouhodobých cílech organizace. Rektorič uvádí, že na rozdíl od ziskových organizací, které jsou zakládány za účelem podnikání, vyjadřuje u neziskových organizací poslání modifikaci činností, které realizuje, a definici zaměření organizace ve vztahu k dosažení předpokládaných užitků. Poslání by mělo vycházet z následujících atributů:¹⁸

- z uspokojování potřeb občanů, které nemůže zajistit tržní sektor a u soukromých neziskových organizací pak z potřeb, které nemůže zajistit ani veřejný sektor.
- mělo by ctít morální zásady a altruistický pohled na svět.
- mělo by být natolik konkrétní, aby mohlo být podkladem pro stanovení cílů organizace, strategie organizace, dosahování užitků, výkonnosti a tím i efektivnosti.
- musí vycházet z prokazatelných potřeb stanoveného segmentu a z možností zakládané organizace.
- v případě potřeby se do poslání zahrnuje i tvorba zisku, pokud je zisk uplatnitelný jako finanční zdroj pro další rozvoj organizace.
- poslání by mělo být formulováno tak, aby bylo srozumitelné všem cílovým skupinám, které chce oslovovat, a také subjektům vnějšího okolí, ať už v roli dodavatelů zdrojů (tržní sektor, subjekty veřejných rozpočtů) či kontrolním orgánům státní správy.

Funkce

¹⁷ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 35.

¹⁸ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 36.

Funkce, které neziskové organizace naplňují, lze rozdělit do dvou typů, na funkce primární a sekundární. Primární funkce svými činnostmi naplňují samo poslání organizace. Sekundární funkce potom svými činnostmi vytvářejí podmínky pro plnění primárních funkcí. Sekundární funkce jsou ve všech organizacích podobné, a jsou to funkce personální, provozní, správní a funkce komplexního hospodaření.

Cíle

Cíle jsou odvozeny od poslání neziskové organizace a rozumí se jimi stav, kterého má být dosaženo v určitém časovém období.

2.6. Základní charakteristiky neziskových organizací

Pro jejich definici se vychází ze zákona 586/92 Sb. o dani z příjmu, paragraf 18 ods. 7, že jde o organizace charakteru právnické osoby, která nebyla zřízena nebo založena za účelem podnikání. Zde je dále vyjmenováno, že se jedná o následující typy organizací (jde o seznam organizací jako veřejnoprávních, tak soukromých):

- zájmová sdružení
- občanská sdružení včetně odborových organizací
- politické strany a hnutí
- státem uznané církve a náboženské společnosti
- nadace a nadační fondy
- obce
- kraje
- organizační složky státu a územních samosprávných celků
- příspěvkové organizace
- státní fondy
- obecně prospěšné společnosti
- veřejné vysoké školy

Podle kritéria globálního charakteru poslání lze neziskové organizace rozdělit na:¹⁹

- a) Organizace veřejně prospěšné, které jsou založeny za účelem poslání spočívajícím v produkci veřejných a smíšených statků, které uspokojí potřeby veřejnosti (například charita, ekologie, zdravotnictví, vzdělávání, veřejná správa).

¹⁹ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 40.

- b) Organizace vzájemně prospěšné, které jsou založeny za účelem vzájemné podpory skupin občanů (i právnických osob), které jsou spjaty společným zájmem. Jejich posláním je uspokojování vlastních zájmů a veřejná zpráva dbá, aby se jednalo o takové zájmy, které jsou ve vztahu k veřejnosti korektní, což znamená, aby neodporovaly zájmům druhých občanů či právnických osob. V praxi jde například o vykonávání aktivit v kultuře, sportu, konfesích a profesních zájmů, ochrany zájmů skupina atp.

2.7. Právní rámec občanského sektoru

V roce 1989 537 občanských sdružení, vesměs nástupnických organizací společenských organizací Národní fronty, která zastřešovala v době komunistického režimu všechny sféry veřejného života a veřejné organizace včetně politických stran.²⁰ Podrobněji se tímto obdobím zabývám dále v kapitole Historie a současnost občanského sdružování v oblasti sportovního motorismu na území ČR.

Český právní řád nedefinuje pojem občanský sektor, ani nezisková organizace. Svou podstatou patří organizace občanského sektoru k soukromoprávním subjektům, tedy především do sféry působnosti občanského zákoníku. Právní úprava jednotlivých typů organizací je občanského sektoru je relativně roztržštěná a promítá se do většího počtu obecního zákoníků (občanského, obchodního a daňových zákonů).

²⁰http://cs.wikipedia.org/wiki/N%C3%A1rodn%C3%AD_fronta_%C4%8Cech%C5%AF_a_Slov%C3%A1k%C5%AF

3. Teorie občanských sdružení zabývajících se sportem

3.1. Charakteristika občanských sdružení

V této práci nás zajímají sportovní (motoristické) organizace, a ty mají podobu občanských sdružení. Uvedme tedy základní charakteristiky těchto do organizací, patřících do neziskového soukromého sektoru národního hospodářství, čili do tzv. třetího, neboli občanského sektoru.

Občanské sdružování upravuje zákon č. 89/90 sb. ve znění pozdějších předpisů o sdružování občanů. Občané mají právo se svobodně sdružovat bez povolení státního orgánu. Občanské sdružení registruje (nikoliv povoluje) Ministerstvo vnitra. Ministerstvo vnitra však zároveň kontroluje, zda stanovy občanského sdružení odpovídají definicím občanského sdružení a nenaplnují svou zamýšlenou činností definice jiných neziskových organizací, a to zejména politických stran a hnutí, církví a náboženských společností nebo zda nehodlají vykonávat výdělečnou činnost za účelem zisku, čímž by naplňovaly definici podnikatelského subjektu. Návrh na registraci podává tzv. přípravný výbor občanského sdružení čítající minimálně tři osoby, a registrované stanovy musejí obsahovat název sdružení, sídlo, cíl činnosti, orgány sdružení a způsob jejich ustavování a určení orgánů a funkcionářů oprávněných jednat jménem sdružení, ustanovení o organizačních jednotkách, zásady hospodaření. Účetnictví sdružení je vedeno podle zákona č. 563/91 Sb. a navazujících pokynů Ministerstva Financí ČR²¹

3.2. Občanská sdružení a jejich činnost v oblasti sportu a tělovýchovy

Občanské sportovní organizace mají v České republice bohatou, více než stoletou tradici. Naprostá většina sportovních organizací působících v České republice, ať už v oblasti sportu masového, výkonnostního či vrcholového, používá právní formu občanského sdružení podle zákona č. 83/1990 sb. o sdružování občanů. Přitom „právní norma občanského sdružení upravuje pouze obecné zásady spolkové činnosti občanů v oblasti uspokojování jejich zálib a

²¹ REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*, Ekopress, Praha, 2001, s. 49.

koníčků,“ a „speciální právní norma, upravující specifickou oblast sportu a tělesné výchovy v České republice neexistuje.“²²

Sportovní organizace musejí pochopitelně stejně jako jiné formální organizace respektovat právní normy ČR, jako jsou zákon o účetnictví, zákoník práce, zákon o zaměstnanosti, obchodní zákoník a soubor daňových předpisů. Topinka a Stanjura však zmiňují, že legislativní prostředí je ve vztahu ke sportu stále velmi vágní a neurčité a že „komplikovanost právního prostředí ve sportu způsobuje rovněž skutečnost, že v naprosté většině sportovních odvětví je nutno respektovat při vlastní sportovní činnosti značné množství sportovních norem mající charakter dobrovolně přijatých pravidel a směrnic. Řada těchto norem má pak mezinárodní charakter. Toto vše pak činí legislativní prostředí sportu nepřehledným a komplikovaným.“²³ Jako typický příklad lze použít právě oblast automobilového sportu, kde sportovní předpisy (Národní sportovní řády, Standardní propozice, Řád mistrovství) a především technické předpisy (podle přílohy J mezinárodních sportovních řádů FIA) a rozdělení závodních vozidel vycházejí z mezinárodních předpisů Mezinárodní federace automobilového sportu FIA („řády FIA“) pro automobilový sport, s odlišnostmi pro české prostředí. Pro neoborníka je pak velice komplikované se v těchto předpisech vyznat.

3.3. Právní a legislativní rámec občanských sdružení působících v oblasti sportu

Součástí ústavy České republiky, na jejíž existenci stojí právní řád ČR, je Listina základních práv a svobod, která v článku 20 odst. 1 zaručuje občanům právo svobodně se sdružovat na ochranu svých hospodářských a sociálních zájmů, a je tak vlastně základní garancí umožňující spolkovou činnost. „Existence a činnost občanských sdružení je tak ve své podstatě garantována Ústavou ČR.“²⁴ Jinak se problematika občanských sdružení řídí základní normou soukromého práva v ČR – občanským zákoníkem.

3.4 Úprava vzniku a činnosti občanských sdružení

²² TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001.

²³ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001, s. 8

²⁴ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 10.

Registraci občanského sdružení provádí ministerstvo vnitra ČR na základě návrhu minimálně tří občanů, který je podepsán členy přípravného výboru. Tito zakladatelé občanského sdružení mají podle zákona o sdružování občanů povinnost sepsat stanovy, které musejí splňovat podmínky dané zákonem o sdružování. Ty by měly členům sdružení zabezpečit, že bude sdružení fungovat na základě demokratických principů respektovaných soukromým právem. Stanovy musejí obsahovat: název sdružení, sídlo, orgány sdružení (způsob jejich ustavení, určení orgánů a funkcionářů oprávněných jednat jménem sdružení), cíl činnosti občanského sdružení, ustanovení o organizačních jednotkách (např. oddílech, pokud jsou zřízeny a pokud budou jednat vlastním jménem) a zásady hospodaření.

Topinka a Stanjura dále doporučují, aby občanská sdružení kladla důraz na vymezení následujících vztahů:²⁵

- 1) Povinnost sportovní organizace hájit práva svých členů a oddílů a dohlížet na dodržování povinností
- 2) Důrazně rozlišovat mezi nejvyšším orgánem sportovní organizace (tzn. valná hromada, výroční schůze atp.), statutárním orgánem (předseda klubu, prezident, výkonný výbor) a kontrolním orgánem (dozorčí rada, kontrolní a revizní komise).
- 3) Základní úpravu jednání (jednací řád) orgánů sdružení
- 4) Úpravu specifických práv a povinností členů
- 5) Vztahu rozpočtu a finančního účetnictví
- 6) Způsob určení a výběru členských příspěvků
- 7) Způsob vydávání a závaznost vnitřních předpisů občanského sdružení.
- 8) Podmínky, za nichž občanské sdružení zaniká
- 9) Existují-li organizační jednotky (kluby, oddíly), musí stanovy obsahovat podmínky, za nichž budou organizační jednotky vznikat a působit.

Dále by se měla sportovní organizace z daňových předpisů (zákon o dani z příjmu, dani dědické, darovací a z převodu nemovitosti) dostatečně vypořádat s problematikou jejího cíle a poslání.

3.5 Organizační struktura sportovních organizací

Základním tradičním schématem organizační struktury malých sportovních organizací bývá členská základna a její řídicí orgán, který je často doplněn ještě kontrolním orgánem

²⁵ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 13.

(nazývány mohou být jednotlivé orgány různě). Řídící orgán bývá může plnit i funkci statutárního orgánu, který je oprávněný jednat jménem právnické osoby (občanského sdružení). Podle jeho typu rozlišujeme dva základní typy sportovních organizací:²⁶

1) se statutárním orgánem – jednotlivcem (předsedou, prezidentem, jednatelem atd.).

Tento typ se hodí pro menší organizace, jeho výhodou je vyšší pružnost, nevýhodou nízký stupeň kontroly.

2) s kolektivním statutárním orgánem (výkonný výbor, představenstvo, správní rada atd.)

Tento typ se hodí pro střední a velké organizace, neboť je zde možnost rozdělení odpovědnosti za jednotlivé činnosti organizace a vzájemná kontrola uvnitř orgánu. Nevýhodou je naopak nižší pružnost rozhodování.

Dále můžeme rozlišovat sportovní organizace podle kritéria účasti na valných hromadách či členských schůzích:

1) s přímou účastí na valné hromadě či výroční členské schůzi – čímž se rozumí stav, kdy se na základě stanov účastní členové sportovní organizace zasedání tohoto orgánu osobně. Přímá účast je typická pro malé a střední organizace.

2) s nepřímou účastí na valné hromadě či výroční členské schůzi - čímž se rozumí takový stav, kdy se na základě stanov účastní členové sportovní organizace zasedání tohoto orgánu prostřednictvím zvolených delegátů. Nepřímá účast se používá u větších organizací se složitou organizační strukturou rozvětvenou na oddíly, odbory, kluby atp.

Pro zdárný průběh valných hromad či výročních členských schůzí je zapotřebí ošetřit ve stanovách či textu jednacího řádu valné hromady nebo výroční členské schůze otázku mandátů členů či delegátů. U složitějších organizací s větším počtem členů pak rozlišujeme více typů mandátů. Jsou to mandáty přímo voleného delegáta, nepřímo voleného delegáta, mandátu člena statutárního či kontrolního orgánů, mandátu čestných členů apod. Topinka a Stanjura upozorňují, že u mandátu nepřímo voleného delegáta dochází erozi demokratických principů, když se ve snaze zabezpečit co nejrovnoměrnější rozložení mandátů tvůrci stanov přikloní k řešení tzv. „křížení mandátů“. To se děje zejména v případech celostátních sportovních organizací, kdy valné hromady nižších územních celků volí určitý omezený počet delegátů, účastnících se celostátní valné hromady. Pak může dojít k situaci, že některé názorové skupiny jsou na valné hromadě zastoupeny větším počtem mandátů, než odpovídá

²⁶ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 15.

jejich skutečnému podílu na členské základně.²⁷ Přesně taková situace nastává v praxi například u občanského sdružení Autoklub České republiky, kde stanovy říkají, že klub (v AČR) má právo stanovit na valnou hromadu jednoho delegáta, pokud má 5-10 svých členů, 2 delegáty pokud má 10-50 členů, a tři delegáty pokud má 51 a více členů.²⁸ To má za následek, že kluby s větším počtem členů jsou diskriminovány, jelikož zastoupení jejich členů ve valné hromadě neodpovídá poměrnému zastoupení počtu osob jiných menších klubů. K reprezentativnosti a demokratičnosti valné hromady též nepřispívá, jestliže člen disponuje mandátem z titulu své funkce, jelikož je žádoucí, aby delegáti zastupovali členskou základnu co nejrovnoměrněji.

Dále je možno rozlišovat sportovní organizace podle počtu organizačních úrovní na organizace se strukturou jednoduchou, dvouvrstvou a vícevrstvou. Zde opět v zásadě platí, že čím je organizace personálně i územně rozsáhlejší, tím má více organizačních úrovní. Strukturu složitější sportovní organizace je možno vytvářet například podle regionálního dělení, dělení na jednotlivá sportovní odvětví či profesního dělení.

Kromě statutárních a kontrolních orgánů, které již byly zmíněny, vytváří sportovní organizace také další typy orgánů, jako jsou arbitrážní, disciplinární a odborné orgány.²⁹

Arbitrážní orgány řeší spory mezi jednotlivými členy vzniklé při provozování sportovní činnosti. Pravomoc těchto orgánů samozřejmě platí pouze v rámci dané sportovní organizace a proti jejich výroku je možné se bránit před civilním soudem.

Disciplinární orgány (komise) řeší prohřešky proti pravidlům jednotlivých sportů a má pravomoc udělovat sankce jednotlivým sportovcům či činovníkům.

Dále sportovní organizace zřizují odborné, poradní či částečně i výkonné komise ať už metodické, technicko-sportovní, ekonomické atp.

3.6. Personální problematika sportovních organizací

Zatímco menší sportovní organizace jsou zpravidla založeny na dobrovolnické práci svých členů, rozsáhlejší organizace mají profesionální sbor zaměstnanců. V praxi českých sportovních organizací je obvyklé, že tito zaměstnanci jsou současně také členy sportovní

²⁷ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 17.

²⁸ http://www.autoklub.cz/acr/autoklub/stanovy/stanovy_2008.pdf

²⁹ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 20.

organizace a v některých případech zastávají i funkce ve statutárních, kontrolních či jiných orgánech organizace.³⁰ Topinka a Stanjura samozřejmě připomínají, že toto není žádoucí stav, protože je zde možnost permanentně přítomného konfliktu zájmů jednotlivých funkcí, které zastává identická osoba. To platí zejména v případě členství v kontrolním orgánu. V praxi však k takovým střetům běžně dochází, jednak z důvodu omezené personální základny organizace, či dalších praktických organizačně-personálních hledisek. Na příkladu Autoklubu České republiky můžeme uvést například uvést duplikaci osob ve výkonných orgánech, poradních orgánech, disciplinárních komisích a národním odvolacím soudu AČR.³¹ Jedinou obranou je potom, pakliže nejde přímo o konflikt zájmů z hlediska právního, morální kontrola a sebekontrola členů organizace, či snaha konfliktům zájmů předcházet. Topinka a Stanjura uvádějí tři situace konfliktů zájmů, které se u sportovních organizací objevují:³²

- 1) Stanovy, případně vnitřní předpisy organizace souběh výkonu funkce v orgánech organizace a pracovněprávního vztahu nepředpokládají, a tudíž ani neřeší. Vydání takového vnitřního předpisu by však mělo následovat. Z hlediska etického a morálního je vhodné, aby se daný zaměstnanec zdržel v hlasování v orgánu, jestliže ten rozhoduje o věcech týkajících se jeho pracovní činnosti.
- 2) Stanovy, případně vnitřní předpisy organizace souběh výkonu funkce v orgánech organizace a pracovněprávního vztahu předpokládají, či dokonce existencí pracovněprávního vztahu podmiňují výkon příslušné funkce. Pracovněprávní vztah však nemůže vzniknout volbou. Pracovní smlouva tedy nesmí znít na funkci, do které volební shromáždění daného funkcionáře zvolilo, ale musí znít na funkci zřízenou paralelně k funkci volené. To však neznamená, že nelze sjednat výkon volené funkce za úplatu.
- 3) V praxi se též objevuje varianta, kdy jsou kolektivní orgány organizace kombinované, sestavené z části z funkcionářů volených a zčásti z funkcionářů jmenovaných. Toto řešení se pohybuje na hranici demokratických principů, jelikož jmenování funkcionářů jsou obvykle dosazováni bez ohledu na mínění členské základny. Na straně druhé se může jednat o stabilizující prvek organizace.

³⁰ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 20. <http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/fasacr/fasacr/index.htm&asoc=2>

³¹ <http://www.autoklub.cz/>

³² TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 22.

Důležitým organizačním prvkem je valná hromada sportovní organizace. Ta představuje základní shromáždění, od kterého se odvíjí řízení sportovní organizace. Jedná se o shromáždění členů nebo delegátů, kteří účastí na valné hromadě realizují své právo na podíl na řízení sportovní organizace a na rozhodování o ní. Jednotlivé organizační kroky a procedurální postupy, které je potřebné, nebo alespoň žádoucí, zabezpečit a dodržet v rámci přípravy a průběhu valné hromady, aby tato proběhla regulérně v souladu s demokratickými principy organizace, popisují ve své publikaci Topinka a Stanjura.³³ Jde o řádné svolání valné hromady (ať už pravidelné, nebo mimořádné), které upravují stanovy organizace, o řádné ověření mandátů, navržení programu valné hromady svolavatelem, volbu pracovního předsednictva, zjištění, zda je valná hromada usnášeníschopná, volbu návrhové komise a konečně usnesení valné hromady.

3.7. Úprava vztahů mezi sportovní organizací a jejími členy (členství, zánik členství, valná hromada, volby)

Základním předpokladem vzniku členského poměru k občanskému sdružení je dobrovolný projev vůle fyzické osoby (budoucího člena), ze které lze dovodit, že se chce stát členem, a že přijímá podmínky členství. Členský poměr s sebou obvykle nese i povinnosti, obvykle zejména platit členské příspěvky, pečovat o majetek sdružení a účastnit se činností sdružení. Úprava práv a povinností členů ponechává zákon výhradně na stanovách občanského sdružení, pouze ve dvou případech je právo člena garantováno zákonem. Prvním právem je právo člena ze sdružení svobodně vystoupit, a druhém požádat okresní soud o přezkoumání rozhodnutí orgánů občanského sdružení, proti nimž již nelze podle stanov podat opravný prostředek, pokud je považuje za nezákonné, nebo odporující stanovám. Druhé právo je však problematické, neboť stanovy většiny sportovních organizací obsahují přijetí mezinárodních sportovních pravidel konkrétního sportovního odvětví a delegaci úpravy podrobnějších vnitřních právních poměrů na vnitřní předpisy sdružení. Potom není zcela jasné, která pravidla a předpisy bude považovat civilní soud za relevantní a jak k nim bude přihlížet při posuzování sporu.

Další práva členů, garantovaná již nikoliv zákonem, ale stanovami, jsou práva volební (volit a být volen do orgánů sdružení), práva procesní (účastnit se shromáždění členů,

³³ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 23.

vystupovat na nich s podněty), práva hmotná (užívat majetek sdružení či přijímat plnění poskytovaná ze strany sdružení) a práva účastnit se činností sdružení.³⁴

Povinnosti členů, určená stanovami jsou potom obvykle povinnosti související s užíváním majetku sdružení (povinnost pečovat o majetek sdružení), povinnost účastnit se činností sdružení, procesní povinnosti (dodržovat stanovy, řídit se usnesením valné hromady a rozhodnutím orgánů sdružení) a povinnost podílet se na úhradě nákladů na provoz sdružení (nejčastěji ve formě placení členských příspěvků).³⁵

Zánik členství nastává obvykle z těchto důvodů: vystoupení člena, úmrtí člena, zániku sdružení, vyloučení člena nebo ukončení jeho členství. Vyloučení člena je především krajní kázeňský postih vůči provinilému členu sdružení, zatímco ukončení členství je zbavení se tzv. „mrtvých duší“, čili členů, u kterých lze důvodně usuzovat, že na své členství ve sdružení z nejrůznějších důvodů rezignovali. Je vhodné, aby stanovy sdružení definovaly podmínky, za kterých je možné člena vyloučit nebo mu ukončit členství, aby pak rozhodnutí orgánu sdružení mělo právní oporu.

Dalším problémem je vazba vzniku a trvání členství ve vztahu účasti na reprezentativních shromážděních sportovní organizace, který ve většině sportovních organizací není dostatečně vyřešen. Problémem je zde bývá absence obecného vymezení vztahu mezi vznikem členského poměru novému členovi a okamžikem konání valné hromady. Potom hrozí dvojí nebezpečí. Svolavatel valné hromady nebude mít při rozesílání pozvánek kompletní seznam oprávněných účastníků valné hromady a část členů se jí tak nebude v rozporu se stanovami moci zúčastnit, a může nastat opačný extrém, kdy do sdružení těsně před začátkem valné hromady vstoupí (budou přizváni) zcela účelově noví členové jen pro to, aby ovlivnili hlasování valné hromady ve prospěch zájmů některé zájmové skupiny daného sdružení. To se stalo kupříkladu v roce 2000 v občanském sdružení Mladí konzervativci³⁶, kdy došlo jednou z frakcí občanského sdružení před její valnou hromadou (kongresem) na poslední chvíli k přizvání nových členů, za něž byli jinými členy zaplaceny členské poplatky, za účelem přehlasování protikandidáta na předsedu sdružení. Inspirací pro řešení tohoto problému může být úprava valných hromad obsažená v obchodním zákoníku, kde je v 156 upraven institut tzv. rozhodného dne a v 184 odst. 2 je pak upravena aplikace

³⁴ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 61.

³⁵ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 61

³⁶ www.konzervativci.cz, <http://www.mareknemeth.cz/mladi-konzervativci.html>

rozhodného dne pro potřeby určení oprávněných účastníků valné hromady.³⁷ Podle tohoto vzoru je potom možno definovat rozhodný den i pro určení oprávněných účastníků valné hromady v občanském sdružení a zapracovat tuto úpravu do stanov. Ovšem vzhledem k převážně dobrovolnickému charakteru většiny sdružení je vhodné současně dbát na to, aby stanovy a procesní procedury zůstávaly pro běžné členy srozumitelné a nebyly zbytečně komplikované a časově či administrativně náročné.

3.8. Ostatní právní vztahy se členy organizace

Vznikají v závislosti na tom, jakou činnosti členové pro sportovní organizaci vykonávají. U převažujících sdružení zabývajících se netechnickými sporty jsou to nejčastěji činnosti sportovce, rozhodčího a trenéra. U sportovních organizací zabývajících se technickými motoristickými sporty jsou to pak místo rozhodčího či trenéra zejména funkce technických komisařů, časoměřičů, sportovních či bezpečnostních komisařů. Příležitostná, avšak u všech sportovních organizací nepostradatelná a využívaná je také funkce pořadatele při konání sportovních podniků.

U činnosti sportovce není jednoznačné, zda sportovec vůbec vykonává pro organizaci nějakou práci, ať už je to sportovec amatérský (tedy vykonávající sportovní činnost bez nároku na mzdu), či poloamatérský (je ke sportovním výsledkům motivován prostřednictvím odměn, avšak jejich rozsah mu neumožňuje sportovní přípravu bez dalšího zdroje obživy). Právě hledisko, zda sportovec pro organizaci vykonává nebo nevykonává nějakou práci, je důležité pro určení, zda musí organizace řešit vztahy s těmito sportovci i nad rámec členského poměru, a to příkazní či mandátní smlouvou, pracovním poměrem nebo nepojmenovanou smlouvou. Topinka a Stanjura se domnívají, že samotná sportovní činnost není cílem sportovních organizací, neboť jejich cílem je „pouze“ vytvářet podmínky pro své sociální zájmy, v tomto případě sportovní činnost.³⁸ Ovšem je třeba rozlišovat mezi vytvářením podmínek pro danou činnost a samotnou činností.

Jiná je situace u funkcí rozhodčích, trenérů a dalších pozic, kde je evidentní, že k výkonu činnosti dochází ve prospěch cíle a poslání sportovní organizace. Skutečnost, jestli je zde zapotřebí upravit vztah mezi organizací a členem nad rámec členského poměru záleží

³⁷ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 65

³⁸ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 67.

zejména na rozsahu objemu práce člena pro organizaci, zda je práce dělaná v takovém objemu, že je možné jí dělat dobrovolnicky bez nároku na odměnu, či zda je v takzvaném m objemu, že je zřejmé, že úprava vzájemných vztahů na bázi členského poměru nebude dostačovat a musí nastoupit úprava podle soukromoprávních předpisů či zákoníku práce.

Vždy však platí pravidlo, že na základě pouhého členského poměru nelze vyplácet členům sportovní organizace jakékoliv odměny za činnost pro organizaci a že členský poměr stojí mimo jakékoliv další formy právních vztahů mezi sportovní organizací a jejími členy a nemůže do nich nijak zasahovat.³⁹

3.9. Vzájemné vztahy mezi sportovními organizacemi

Vzájemné vztahy sportovních organizací zahrnují zejména vztahy mezi sportovním klubem a samostatnou sportovní asociací, vztahy mezi sportovním klubem a zastřešující sportovní asociací a vzájemné vztahy mezi sportovními kluby. Základní formou právního vztahu je i mezi sportovními organizacemi členský poměr.

Mezi sportovními organizacemi mohou vznikat i právní vztahy vyplývající z aplikace mezinárodních sportovních pravidel a vnitřních norem příslušné sportovní asociace. Sportovní organizace mohou rovněž vstupovat do vzájemných smluvních vztahů a častými důvody pro vznik těchto vztahů jsou úpravy vztahů při používání prostředků z veřejných rozpočtů, používání prostředků z vlastních zdrojů, realizace marketingových práv, hospodářská činnost či pronájem sportovišť.

³⁹ TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001., s. 68.

4. Organizace automobilového sportu

4.1. Organizace automobilového sportu na mezinárodní úrovni

Na mezinárodní úrovni je vůdčí organizací automobilového sportu Mezinárodní automobilová federace FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). Ta byla založena v roce 1904 se sídlem v Paříži a je neziskovou organizací sdružující 219 (stav k únoru 2009) národních motoristických a sportovních organizací ve 130 státech na pěti světových kontinentech, které celkem čítají přes sto miliónů motoristů.⁴⁰ Organizace automobilového sportu je hlavní, i když ne jedinou aktivitou FIA. V každém státě uděluje svoji sportovní autoritu jediné organizaci (v případě České republiky je to Autoklub České republiky), která pak má pravomoc pořádat (respektive zařazovat do svého kalendáře) ve svém státě podniky s mezinárodním významem zapsané v mezinárodním sportovním kalendáři FIA (tzn. regionální mistrovství a poháry, mistrovství Evropy, mistrovství světa či další mezinárodní seriály spadající pod FIA). Šampionáty se statutem mistrovství světa, konající se po celém světě, zaštituje FIA ve všech automobilových disciplínách. Jde především o stanovování a kontrolu dodržování sportovních pravidel i technických předpisů závodních vozidel. Hlavními závodními seriály z hlediska popularity i objemu investovaných finančních prostředků, které FIA zaštituje, jsou FIA Formula One World Championship (Mistrovství světa vozů Formule 1) a FIA World Rally Championship (Mistrovství světa v automobilových soutěžích/rally) a FIA World Touring Car Championship (Mistrovství světa v závodech automobilů na okruzích) a v posledních letech i poněkud mimostrukturní Intercontinental Rally Challenge (IRC). A dále řadu světových šampionátů menšího významu (např. FIA GT, FIA GT3, FIA World Cup for cross country rallies, FIA Karting World Championship atd.). Celosvětově však FIA zdaleka nemá na všech světových kontinentech stejně silnou pozici. Nejsilnější je její pozice v Evropě, kde kromě nejvyšší koncentrace jednotlivých podniků výše uvedených seriálů mistrovství světa, pod vedením FIA existuje ještě řada šampionátů Mistrovství Evropy, jmenujme jenom nejvýznamnější European Truck Racing Championship (Mistrovství Evropy v závodech tahačů), European Rallycross Championship (Mistrovství Evropy v rallycrossu), European Autocross Championship (Mistrovství Evropy v Autocrossu) či European Hill Climb Championship (Mistrovství Evropy v závodech automobilů do vrchu).

⁴⁰ www.fia.com

Naopak nejslabší pozici má FIA ve Spojených státech amerických, kde se tamější hlavní automobilové závodní seriály (NASCAR – závody cestovních automobilů na okruhu, Indy Car resp. Indy Rating League – závody formulových vozů) odehrávají mimo struktury FIA. Srovnání evropského a amerického automobilového závodění je vůbec zajímavé, neboť na obou kontinentech je postaveno na odlišných principech. Zatímco v Evropě řídí automobilové závody na mezinárodní úrovni (ale i většině národních úrovní, jako například v ČR) nezisková organizace (FIA), v USA jsou závodní seriály organizovány běžnými podnikatelskými subjekty na čistě komerčním základě. To s sebou nese odlišná specifika, kterými se automobilový sport na obou kontinentech vyznačuje. V USA jsou organizace a průběh závodů podřízeny jednak diváckému zájmu, který přináší podnikatelský zisk ze vstupného, reklamy, marketingových a vysílacích práv) a současně zájmům účastníků závodních týmů, které se snaží o co nejmenší provozní a vývojové náklady při zachování co největší konkurenceschopnosti. Kombinace těchto faktorů vede k soutěžení na divácky přehledných tratích s možností dobrého televizního pokrytí a především pak k používání technologicky jednodušší a tudíž levnější závodní techniky. Používání jednodušších technologií v závodních vozidlech totiž přináší nejen finanční úspory v oblasti vývoje, ale i větší vyrovnanost jednotlivých závodních týmů a vozidel, která opět posiluje diváckou atraktivitu daného sportu.

Přestože na obou kontinentech jsou tradice automobilového sportu přibližně stejně staré (organizovaný automobilový sport vznikl na přelomu 19. a 20. století) v Evropě funguje od počátku na jiných základech, což do značné míry pravděpodobně způsobil právě fakt, že od počátku byl podřízen uznávané autoritě neziskové organizace (FIA). Oproti americkému případu zde vždy byl a stále je kladen důraz na technologické inovace a automobilový sport kromě vlastní sportovní funkce plnil a stále plní úlohu jakési výkladní skříně vyspělých technologií, což se týká zejména dvou nejsledovanějších odvětví, tedy Formule 1 a automobilových soutěží (rally). To však s sebou nese i nevýhody, protože evropský automobilový sport se potýká se stále rostoucími náklady a závodní týmy, které chtějí zůstat konkurenceschopné, musí investovat stále vyšší částky. Obecný technologický rozvoj drahých materiálů a především vyspělé elektroniky v posledních zhruba dvaceti letech tento vývoj jenom urychlil a kritickým se stává zejména v poslední době, kdy částky nutné investovat do vývoje pro udržení konkurenceschopnosti přesáhly možnosti řady automobilek, respektive jejich továrních týmů, a došlo k jejich odstoupení z účasti na podnikáních mistrovství světa. Tento trend postihl nejvíce Mistrovství světa v rally (odstoupení týmů Mitsubishi, Hyundai, Seat, Peugeot, Škoda, Subaru, Suzuki), ale částečně i Formuli 1 (odstoupení

významné Hondy). To s sebou nese menší počet i menší vyrovnanost soutěžících, což způsobuje úpadek diváckého a tím pádem i zájmu sponzorů o angažování se v daném sportu. V posledních letech proto dochází k omezování možností používání moderních technologií v závodních vozech, přičemž hlavním motivem je právě finanční úspora soutěžních týmů. K výraznému omezování možností technických úprav a zejména výkonnosti vozidel docházelo i v minulosti, zejména v osmdesátých letech minulého století, ovšem tehdy to bylo převážně důvodů bezpečnostních. Připomeňme zejména zákaz turbo motorů ve Formuli 1 v první polovině osmdesátých let, nebo známé zrušení extrémně výkonných a atraktivních, ale stejně tak nebezpečných vozů skupiny B v rally v roce 1986, které se později staly sportovní legendami a technickými unikáty.

Pozitivním dopadem evropského na technologie zaměřeného automobilového sportu byla vždy možnost aplikovat technologické inovace, původně vyvinuté pro závodní účely, do běžné sériové výroby civilních automobilů. V poslední době je však i tato možnost stále více komplikovaná, jelikož zejména vlivem elektronických systémů se od sebe požadované chování a ovládání závodního a civilního vozu stále více odlišují (to platí zejména v rally, která se charakterem tratí nejvíce přibližuje podmínkám běžného civilního provozu). Chování totiž závodního vozu předpokládá zcela jiný styl vedení ze strany jezdce než je typické pro jízdu běžného řidiče, stejně jako odlišnou reakci na krizovou situaci (proto jsou například elektronické bezpečnostní prvky ABS (protiblokovací systém brzd) a ESP (elektronický stabilizační program) využíváné v moderních automobilech v běžném provozu pro závody nepoužitelné, a naopak.

Je otázkou, nakolik ovlivnil vývoj automobilového sportu kromě odlišné právní formy uspořádání (neziskové oproti tržnímu) i charakter krajiny na obou kontinentech. V USA jsou v běžném provozu ve větší míře zastoupeny široké rovné silnice, a přesně takový charakter mají i závodní tratě – velký význam zde má závodění na široké trati oválné trati. Naopak členitá Evropa se vyznačuje spíše užšími s zatáčkovitými silnicemi, a z takových vychází evropský automobilový sport. Celoevropsky nejrozšířenější disciplína, automobilová rally, která se v Evropě provozuje od přelomu dvacátých a třicátých let dvacátého století, byla v Americe až donedávna prakticky neznámá, a i v současné době je na okraji zájmu. A stejně tak americké specifikum, okruhové závodění na oválné trati, se pro změnu nikdy neuchytilo v Evropě. V případě praktické absence rally v USA může hrát roli fakt, že vzhledem k výše popisovanému komerčnímu zaměření amerického sportu se tato disciplína neuchytila i z důvodu obtížné televizní přenositelnosti (jelikož televize je v oblasti sportu hlavním marketingovým médiem).

4.2. Historie a současnost občanského sdružování v oblasti sportovního motorismu na území ČR

První významnějším datem týkajícím se sdružování občanů v oblasti motorismu je vznik v roce 1904, kdy proběhla ustavující valná hromada Českého klubu Automobilistů. V roce 1922 pak byl jeho název změněn na Autoklub Republiky Československé (AKRČs). AKRČs se výraznou měrou podílel na pořádání a organizování sportovních podniků v republice a mezi jeho členy patřilo mnoho mezinárodně uznávaných motoristických sportovců. V té době již vznikala řada místních klubů sdružených v AČR, které se staly jeho součástí. Jmenujme například Pošumavský auto moto klub, který byl založen v Klatovech v roce 1926 Pošumavský auto club, který již při svém založení čítal více než stovku členů.⁴¹ V tomto předválečném období se činnosti Autoklubu a jeho jednotlivých klubů zaměřovala hlavně na mototuristiku nebo řešení dopravní situace ve městech a okolí než na pořádání sportovních akcí, jelikož automobilový sport ještě nebyl z důvodu relativní vzácnosti potřebných zdrojů tolik rozvinut. Ale již tehdy kluby organizovaly některé motoristické sportovní akce. V současné době je však profilace motoristických klubů na automobilový sport daleko výraznější, navíc některé tehdejší sféry zájmů Autoklubů dnes beztak automaticky spadají do úřednické péče orgánů veřejné zprávy (místní řešení dopravní situace, úpravy automobilů, rozmístování dopravních značek, atp.)⁴²

Rychlý rozvoj AKRČs spojený s rozvojem jeho jednotlivých klubů a obecným rozvojem automobilismu v Československé republice byl zastaven až v období II. světové války. Po ukončení války v roce 1945 byla činnost AKRČs krátce obnovena, aby byla v roce 1948 opět zakázána.⁴³

Po roce 1948 byly veškeré aktivity v oblasti motoristického sportu integrovány Svaz pro spolupráci s armádou – SVAZARM, což byla jedna ze složek všeobjímající organizace Národní fronta České socialistické republiky. Ta v sobě zahrnovala veškeré společenské organizace, od politických stran až po zájmová hnutí. Motorismus a motoristický sport spadl pod Svazarm a jednotlivé kluby potom byly označovány jako Základní organizace (tedy např. Základní organizace Svazarmu Pošumavský automotoklub). Kromě sportovních klubů ovšem sdružoval Svazarm např. i rozšířený nebo HI-FI klub, zaměřující se na provozování moderní

⁴¹ <http://www.pamk.cz/>

⁴² http://cs.wikipedia.org/wiki/Autoklub_%C4%8CR

⁴³ <http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoklub/historie/historie.htm&asoc=1>

hudby. V březnu 1990 se Svazarm přetransformoval v STSČ (Sdružení technických sportů a činností) s tím, že ve vedoucích funkcích zůstali bývalí funkcionáři Svazarmu a kteří si ve větší míře ponechali i majetek.⁴⁴ Časem organizace přejmenovala na Sdružení sportovních svazů České republiky – ČSTV.⁴⁵ V tomto „Svazarmu 21.století“ je například Aeroklub České republiky, nebo pro nás více zajímavý Ústřední automoklub České republiky (ÚAMK ČR), kterým jsem se zabývali výše. ČSTV je tedy občanským sdružením, které je sdružením právnických osob – jiných občanských sdružení. Nutno říci, že v době komunistického režimu bylo pořádání automobilových soutěží, kde je nutná spolupráce s orgány místní správy (např. obcemi) jednodušší, protože bylo centralizované a jednání s jednotlivými subjekty, přes jejichž území nebo po jejichž komunikaci soutěž vedla tak bylo jednodušší. Jeden bývalý pořadatel automobilové soutěže to charakterizoval výrokem „Když okresní policejní náčelník řekl, že bude rally, tak zkrátka byla!“, což pochopitelně souvisí s tehdejší menší autonomií jednotlivých obcí.

K dalšímu obnovení tradice Autoklubu republiky Československé došlo na ustavující valné hromadě Autoklubu Republiky Československé v Praze v Lucerně v roce 1990. Vzniklý Autoklub České republiky (AČR) zde byl za účasti členů tehdejší prozatímní vlády prohlášen právním nástupcem Autoklubu republiky Československé, který byl zrušen v roce 1948. Po rozdělení Československé republiky byl změněn název na současný Autoklub České republiky (AČR). Po předválečném Autoklubu republiky Československé zdědil nově vzniklý AČR i hlavní sídlo v podobě nemovitosti v Praze v Opletalově ulici. V současné době AČR registruje na 200 000 členů sdružených v téměř sedmi stech klubech, působících na území celé České republiky. Autoklub České republiky v roce 1990 začal postupně budovat své základní funkce. V první řadě zorganizoval aktivity, které jsou běžně provozovány autokluby ve světě a dále se zaměřil na speciální aktivity pro karavanisty, zdravotně postižené motoristy, kluby historických vozidel, značkové kluby a přípravu řidičů v autoškolách. Vedle těchto oblastí se Autoklub značně angažuje především v automobilovém i motocyklovém sportu a kartingu (motokárovém sportu), a tato oblast jeho sféry působnosti nás bude v naší práci zajímat nejvíce. Autoklub ČR se angažuje také v oblasti služeb motoristům směřující do oblasti informatiky, prodeje mezinárodních dokumentů FIA, právní a technické pomoci motoristům, realizované pouze místně některými kluby.⁴⁶ V roce 1994 založil AČR akciovou společnost služeb pro motoristy s celorepublikovým dosahem pod

⁴⁴ http://cs.wikipedia.org/wiki/Svaz_pro_spolupr%C3%A1ci_s_arm%C3%A1dou

⁴⁵ <http://www.sporty-cz.cz>

⁴⁶ <http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoklub/historie/historie.htm&asoc=1>

názvem "Autoklub Bohemia Assistance", zkráceně ABA, o které jsme si již zmiňovali v druhé kapitole této práce v souvislosti s nejednoznačností hranic tržního a neziskového sektoru. Dále má AČR má významné majetkové podíly ve společnostech SAZKA, a.s., Automotodrom Brno a.s., Autoklub Czech Assistance a.s.

V roce 1990 vzniklo též druhé ze dvou nejvýznamnějších občanských sdružení působících na území České Republiky, kterým je Ústřední automotoklub České republiky (ÚAMK ČR). Ústřední automotoklub ČR si také dělal ambice na uznání právního nástupnictví Autoklubu České republiky, avšak neúspěšně. ÚAMK ČR se stejně jako AČR tak hlásí k tradicím motoristického sportu založeným na počátku dvacátého století a je ÚAMK ČR je aktivním členem mezinárodních motoristických organizací FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) a AIT (Alliance Internationale de Tourisme). V rámci České republiky je členem Sdružení sportovních svazů ČR. V současné době ÚAMK sdružuje více než 500 samostatných klubů a cca 200 000 členů.⁴⁷ Základní aktivity směřuje ÚAMK ČR do motoristického i nemotorového sportu, podporu sportovních motoristických akcí, historických vozidel, bezpečnosti silničního provozu. Stejně jako AČR má i ÚAMK dceřinou (již dříve také zmíněnou) dceřinou komerční společnosti ÚAMK a.s., která provozuje síť "Žlutých andělů", tedy pohotovostní asistenční službu pro motoristy.

AČR a ÚAMK jsou si vzájemnými konkurenty, neboť sféry jejich vlivu se překrývají, jak v oblasti „neziskové“, teda pořádání automobilových a motocyklových soutěží, tak v komerční oblasti (zejména asistenční služby pro motoristy). Typickým příkladem tohoto vzájemně konkurenčního působení obou organizací je držení národní sportovní autority ASN od FIM (Federation Internationale de Motocyclisme, což je ekvivalent FIA v oblasti motocyklového sportu) pro motocyklový sport. ÚAMK byl držitelem této autority do roku 2007, a tedy ovládal organizaci motocyklového sportu podle mezinárodních sportovních řádů a měl výhradní právo sestavování kalendáře podniků zapsaných v mezinárodním sportovním kalendáři a podniků národních mistrovství, které se technicky a organizačně váží či přizpůsobují těmto podnikům. Pro rok 2008 ÚAMK o tuto národní autoritu přišel a převzal a FIM jí udělila AČR. Autoklub České Republiky je tak v současné době národní sportovní autoritou jak pro automobilový, tak pro motocyklový sport, a tedy jakýmsi „vládcem“ celého motoristického sportu v České Republice.

I přes vzájemnou rivalitu jsou případy, kdy se obě dvě tyto mocné instituce čítající stovky tisíc členů, spolupracují. Takovým případem je například jeden z podniků

⁴⁷ <http://www.uamk-cr.cz/aspRS/users/default.asp?id=1>

Mezinárodního mistrovství České Republiky v rally Rallye Český Krumlov⁴⁸, kterou pořádá organizace ÚAMK AMK Český Krumlov⁴⁹, což je jeden z klubů Ústředního automotoklubu ČR. ÚAMK v tomto případě tedy prostřednictvím svého klubu pořádá podnik, která patří do mistrovského seriálu, který ovládá a jinak zabezpečuje jak organizačně, tak personálně konkurenční Autoklub České republiky (tzn. národní sportovní autorita FIA).

Kromě těchto dvou celorepublikových organizací působí v oblasti motoristického sdružování samozřejmě ještě řada dalších neziskových organizací (např. v automobilových závodech typu rally aktivní občanské sdružení Waltter Motosport Rokycany o.s.)⁵⁰, ovšem ty mají jen lokální význam a malý počet členů, počítající se maximálně na desítky.

4.3. Popis, specifika a problematika organizování automobilové rally

Automobilové rally, nebo-li automobilové soutěže, jsou sportovní disciplínou s celoevropsky rozšířenou tradicí. Ta začala již v meziválečném období, kdy se pořádala slavná Rallye Monte Carlo, RAC Rally, Rajd Polski atp. Jde však o disciplínu značně se odlišující od ostatních, a to především z organizačního hlediska. Při rally se totiž závody neodehrávají na nějakém uzavřeném pro sportovní účely určeném závodišti, ale závodí se na běžných silničních a místních komunikacích mimo obce i v obcích, kde mimo dobu závodu probíhá běžný veřejný silniční provoz. Na dobu průjezdu závodních vozidel s časovým předstihem před průjezdem i po průjezdu se komunikace uzavře a smí na ní vjet jen závodní vozy, kterým se zde měří čas. Každá rally se skládá z více takových měřených úseků, které se nezývají rychlostní zkoušky (RZ). Rychlostní zkoušky mívají obvyklou délku 5-30 kilometrů a v jedné rally jich bývá obsaženo 6-25, podle délky a obtížnosti soutěže. Mezi těmito jednotlivými rychlostními zkouškami a servisními zónami a mezi rychlostními zkouškami a centrem závodu, kde je zpravidla umístěn start a cíl, přejíždějí závodní posádky se soutěžními vozy po neuzavřených silničních komunikacích za běžného civilního veřejného silničního provozu a jsou zde tedy povinny na rozdíl od uzavřených rychlostních zkoušek dodržovat předpisy silničního provozu, včetně nejvyšší povolené rychlosti, které jsou přizpůsobeny i jízdni průměry na jednotlivých úsecích mezi časovými kontrolami.

Pořádání automobilové rally je tedy organizačně nesmírně náročnou věcí, jelikož podnik se odehrává například v okruhu sta kilometru (například jedna z našich soutěží Rallye

⁴⁸ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

⁴⁹ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

⁵⁰ <http://www.wmr.cz/>

Šumava se odehrává od Plzně přes Klatovsko až Prachatice). Je tedy zapotřebí sladit v jednom čase mnoho organizačních složek na různých místech, vzdálených od sebe desítky kilometrů. Jde o běžné pořadatele na úrovni traťových komisařů, vedoucí rychlostních zkoušek a časoměřiče na nich (několik rychlostních zkoušek vždy probíhá současně, jednotlivé posádky vyrážejí na trať v minutových intervalech), zpracovatelskou skupinu výsledků a výpočetní středisko, organizaci servisní zóny a prostoru centra závodu, prostory pro technické a sportovní komisaře, pro technickou přejímku závodních vozidel a administrativní přejímku jezdců. Dále je třeba mít na všech rychlostních zkouškách zajištěnu záchrannou zdravotní a hasičskou službu a další bezpečnostní zajištění. Na každé automobilové soutěži se tak podílejí minimálně stovky, ale ve většině případů tisíce pořadatelů.

Náročná je samotná příprava soutěže, která sama o sobě v sobě nese řadu zdrojů potenciálu konfliktu, když je třeba jednat se starosty a zastupitelstvy desítek o možnosti uzavření silnice (zpravidla téměř na celý den) a rychlého průjezdu soutěžních automobilu. Pro místní obyvatele jde o značné omezení, v takovém případě mají omezený přístup do svého bydliště, pakliže jej chtějí po veřejné komunikaci opustit, či se do něj vrátit. Další zátěží je pro místní obyvatele hluk a možná riziko škody na majetku v případě objektů přímo sousedící s danou komunikací, na které se koná závod. Na druhé straně řada místních zastupitelstev automobilovou rally projíždějící jejich obcí vítá, jelikož se jedná o příležitost, kde se mohou aktivně účastnit místní společenské organizace (například typicky Sdružení dobrovolných hasičů, což je na vesnicích jediná masově pozůstávající společenská organizace.) Kromě toho se jedná o propagaci cestovního ruchu a regionu, když každý závod je doprovázen účastí diváků a médií. Podle odhadů se největších soutěží účastní až 100 až 300 tisíc diváků. Krajská města tedy zpravidla mají pořádání automobilové rally na svém území spíše zájem. Naopak je tomu často u malých obcí, které jsou soutěží dočasně „odříznuty od světa“, a navíc jsou vystaveny zátěži zvýšeného pohybu automobilových vozidel i v nějakém dnu bezprostředně před soutěží, když probíhají seznamovací jízdy závodních posádek s tratí. Ty tedy průjezd rally často nepovolují a je znám i případ, kdy občané zabránili zastupitelstvem již schválené soutěži peticí.⁵¹

4.4. Právní problematika pořádání automobilových rally

⁵¹ <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=5891> a <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=7056>

S charakterem tohoto typu závodů, kdy se vozy pohybují i v běžném provozu na veřejných komunikacích souvisí hlavní problematika, která byla motivem pro vznik námi zkoumaného občanského sdružení asociace automobilového sportu (což se však ze stanov sdružení, jak bude ukázáno níže). Závodní vůz kvůli svým technickými a bezpečnostními úpravám, které jsou podmínkou ke startu v automobilových soutěžích, totiž nesplňuje zákony č. 56/01 Sb. Podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích (38/1995 sb. Technické podmínky pro provoz vozidle na pozemních komunikacích) a jejich prováděcí vyhlášky (prováděcí vyhláška č. 102 zákona č. 38/1995 sb. o schvalování technické způsobilosti a technickým podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích). K legalizaci tohoto stavu je třeba mít od ministerstva dopravy udělenou výjimku ze zákona, díky které je možné vůz při speciální technické prohlídce „otestovat“ jako sportovní vozidlo, podle přesně vypracované metodiky. Vozu je poté odebrán malý technický průkaz a nahrazen sportovním průkazem vozidla, který jej opravňuje k provozu na veřejných komunikacích (ovšem pouze po dobu konání závodu). Tuto metodiku má ovšem zpracovanou a oprávnění od Ministerstva dopravy k testování závodních vozidel pro rally vlastní pouze Federace automobilového sportu AČR (FAS AČR – orgán Autoklubu České republiky pro automobilové rally). FAS AČR ve sportovním průkazu ovšem zároveň dodává, že vozidlo se sportovním průkazem může být používáno pouze při podnicích zapsaných v jejím kalendáři (FAS AČR je zároveň národní autoritou FIA pro automobilový sport), takže si tímto v zajišťuje monopol nejen na provozování (resp. schvalování) technické způsobilosti závodních vozidel pro rally, ale i na pořádání automobilové rally v České republice. Ve sportovní motoristické veřejnosti je rozšířeným názorem, že FAS AČR tohoto svého Ministerstvem dopravy posvěceného monopolu až zneužívá, když klade na bezpečnostní a technickou výbavu vozidel a posádek nadměrně finančně nákladné nároky, jejichž cena neodpovídá bezpečnostnímu přínosu, nebo je jejich přínos diskutabilní. Jde zejména o nutnost mít na veškerou výbavu homologaci FIA, což je pro výrobce nákladné a tomu odpovídají i ceny vybavení, a jen málo výrobcům se vyplatí o homologaci FIA usilovat, čímž opět vzniká částečně monopolní prostředí. Pokud odhlédneme od technických předpisů, tak jde zejména o následující povinné vybavení s homologací FIA: bezpečnostní rám, sedačky, helmy, nehořlavé kombinézy, spodní prádlo a obuv posádek a bezpečnostní pásy. Tyto věci nařizuje FAS AČR po cca třech letech vyměnit za nové, byť jejich funkčnost po této době ještě nemusí být snížena, závisí na způsobu používání. Svědčí o tom mimo jiné i rozšířené diskuse na

diskusních fórech věnujících se automobilovým soutěžím, kam přispívají stovky přispěvatelů.⁵² Kritizována je FAS AČR i za celkový přístup je soutěžícím v případě mimořádných událostí.⁵³ Další záležitostmi jsou poplatky, které FAS AČR vybírá od jezdců a pořadatelů za vydávání licencí, testování vozidel, zápisy podniku do kalendáře, delegaci činovníků FAS (sportovních, technických, bezpečnostních komisařů) na jednotlivé závody. Ty se zase zdají většině zainteresovaných příliš vysoké a využívají toho, jelikož nepodléhají žádné regulaci a není k nim na poli legálního rallyového závodění alternativa.

Možným „úhybným“ manévrem, kterak provozovat automobilovou rally bez střetu se zákonem by bylo používat běžná civilní vozidla sportovních úprav a bezpečnostní výbavy, ovšem to by byla možnost jednak značně neatraktivní jak pro jezdce, tak pro diváky, a především tak velké bezpečnostní riziko, že to, až na ojedinělé výjimky, žádný pořadatel neuskutečňuje a raději se uchyluje k takové úpravě technických pravidel, která sice na přejezdových úsecích mezi rychlostními zkouškami neodpovídá zákonu o provozu vozidel na pozemních komunikacích, ovšem zaručuje nutnou míru bezpečnosti závodní posádky v případě havárie. Vysvětlovaná problematika se týká pouze přejezdových úseků mezi rychlostními zkouškami, na uzavřené trati (silnici), která po dobu konání závodu není veřejnou komunikací, ale komunikací ve zvláštním užívání, se mohou pohybovat jakákoliv vozidla, která nemusejí splňovat technické podmínky pro provoz vozidel na pozemních komunikacích. Právě pořadatelé, jdoucí při pořádání svých soutěží touto pololegální cestou, stáli u zrodu občanského sdružení Asociace automobilového sportu, přestože někteří z nich byli sami členy či dokonce předsedy klubu sdruženého pod hlavičkou Autoklubu České republiky, který rozhodně nemá zájem na vzniku konkurence v oblasti jím monopolně poskytovaných služeb.

4.5. Občanské sdružení Autoklub České Republiky

Pro následné hlubší prozkoumání problematiky občanského sdružení Asociace automobilového sportu je potřeba podrobněji popsat i strukturu a principy fungování. Autoklubu České republiky, jakožto organizace zastřešující pořádání automobilové rally (což byla náplň činnosti dále zkoumané Asociace automobilového sportu) na území České

⁵² např. <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1253> , <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1253&page=2> , <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1253&page=3> , <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1253&page=4> , <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1253&page=7> <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1253&page=8> , <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1693> , <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1438> , atd.

⁵³ <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1438>

republiky. AČR je občanským sdružením, tj. právnickou osobou, založenou podle zákona o sdružování občanů (83/1990 Sb.) Jeho členy mohou být podle stanov jak osoby fyzické, tak i další právnické osoby. Kromě toho ale zákon o sdružování občanů dává občanským sdružením možnost ustanovit "organizační jednotky", které mohou jednat svým jménem.⁵⁴ Je to tedy dost specifická situace, která se nikde jinde v našem právním řádu pravděpodobně nevyskytuje.⁵⁵ Organizační jednotka jedná svým jménem (takže např. uzavírá svým jménem smlouvy, může být i sama i žalována, atp.), i když je jen součástí jiného právního subjektu. Právě takovými organizačními jednotkami v rámci AČR jsou kluby, federace, asociace a svazy. Takže kluby, federace, asociace a svazy mohou jednat svým jménem, ale jejich existence je závislá na AČR - kdyby AČR zanikl, jejich existence zanikne s ním. Nejsou to samostatné právní subjekty, ale přesto mají způsobilost k právním úkonům, mohou se zavazovat, nést právní odpovědnost, přijímat plnění. K ustanovení těchto jednotek stačí, aby stanovily občanského sdružení obsahovaly "ustanovení o organizačních jednotkách, pokud budou zřízeny a pokud budou jednat svým jménem" (§ 6 odst. 2 písm. e) zákona č. 83/1990 Sb.). Zákon pochází z počátku roku 1990, kdy bylo zapotřebí rychle upravit sdružování občanů (a dalšími dvěma zákony i shromažďování a výkon práva petičního), takže úprava problematiky není nijak detailní a tyto detaily nedoplnila ani žádná novela. V praxi jsou tyto organizační jednotky nedohledatelné, protože se nikde neregistrují (na rozdíl od „mateřské“ organizace, která se registruje u Ministerstva vnitra), což působí řadu problémů.

Jak jsem výše detailněji popsal, kluby existující v AČR mají samostatnou právní subjektivitu, a to jim dává možnost pořádat sportovní podniky i v rozporu se zájmy a pravidly samotného Autoklubu ČR, a také to tak dělají. A právě z takových oportunistických klubů vznikla v roce 2003 Asociace automobilového sportu (AAS). Kluby sdružené v AČR (jež mají podle stanov povinnost mít jako součást svého názvu dovětek „v AČR“ nebo „AČR“).⁵⁶

Ze Stanov Autoklubu České republiky⁵⁷ se naší problematiky týká zejména článek č. 2. - Předmět a cíl činnosti AČR, a z něj bod, který říká, že předmětem a cílem činnosti autoklubu ČR je mimo jiné „řízení příslušné oblasti motorového a nemotorového sportu, ve které je AČR nositelem národní sportovní autority (ASN) prostřednictvím každoročně volených sportovních komisí (výborů), které jsou oprávněny mimo jiné:

⁵⁴ http://www.autoklub.cz/acr/autoklub/stanovy/stanovy_2008.pdf

⁵⁵ JUDr. Jan Kořán v <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1489> (Mistrovství ČR (str 5), Právní suverenita klubů v AČR a jejich postavení, str 1)

⁵⁶ http://www.autoklub.cz/acr/autoklub/stanovy/stanovy_2008.pdf

⁵⁷ http://www.autoklub.cz/acr/autoklub/stanovy/stanovy_2008.pdf

- vydávat technické a sportovní řády pro příslušná sportovní odvětví, včetně stanovování poplatků s tím souvisejících
- sestavovat a zveřejňovat roční sportovní kalendáře
- schvalovat propozice a zvláštní ustanovení pro jednotlivé podniky
- registrovat a pravidelně připravovat sportovce včetně vydávání licencí
- dohlížet na plnění a dodržování sportovních řádů
- dohlížet na plnění a dodržování technických a sportovních řádů)
- zajišťovat všechny činnosti, které z řízení motorového a nemotorového sportu vyplývají“

Dále je to pořádání podniků a dalších akcí a zastupování dané oblasti motoristického a nemotorového sportu v mezinárodních organizacích. Přitom komise jsou ale podle stanov pouze orgány poradními, takže rozhoduje vždy výkonný výbor. Ten však zpravidla pouze jenom formálně přejímá rozhodnutí příslušných komisí (např. rally komise FAS). Významným úkolem Autoklubu ČR, jakožto nositele národní sportovní autority ASN je přidělování státních dotací na reprezentaci a budování a údržbu závodišť. Tento systém je však často kritizován pro svoji neprůhlednost, jelikož Autoklubu ČR žádné nařízení nedává povinnost zveřejňovat údaje o nakládání s těmito prostředky a ten to nedělá. Na tento stav veřejně poukazuje například Jakuba Denk (promotér Českomoravského poháru rally v roce 2005 a automobilový závodník Zdeněk Vrátníček.⁵⁸

Autoklub České Republiky v současné době sdružuje dle dostupných údajů zhruba 200 000 členů sdružených v téměř sedmi stech klubech. Díky systému delegace zástupců jednotlivých členů, který nerespektuje reálnou početní skladbu zájmových skupin klubu, je nereálná změna stávajícího dlouhodobého vedení a prosazení zájmu členů, kteří jsou nespokojeni s podmínkami, za kterých AČR zajišťuje provozování automobilových rally v České Republice. Jednotlivé kluby totiž mají právo stanovit jednoho delegáta, pakliže mají 5-10 členů, dva delegáty při 11-50 členech, a 3 delegáty pokud mají 51 a více členů. Tento stav trefně popisuje člen Rally klub historických automobilů v AČR, Milan Hlaváček, na veřejném fóru: „*No je to asi v roce 2000, kdy jsme se dostali jako členové nového klubu a ještě několik spřízněných na valnou hromadu. Měli jste vidět to zděšení, když při volbách, Babky, se říkalo kdo je pro, pak formálně je někdo proti, nikdo.....,ale tady se hlásí..2, zdržel se někdo....4. Potíž je v tom, že spousta klubů zastupuje jeden člen a ten nic proti stávajícímu vedení nemá. My byli 3 za víc jak 100 člennou základnu. Čili 120 nespokojených*

⁵⁸ <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1370&page=6> (Mistrovství ČR (str. 6), Rovná daň a rallysport v ČR

motoristů rallyčkářů stačí srovnat 3 kluby rodinného typu ještě k tomu třeba minikáristé. a pak něco dělej.“⁵⁹ Kromě toho značná část jezdců a dalších osob (vedoucí týmů atp.), kteří se musejí podřizovat vůli FAS AČR, členy AČR ani nejsou.

4.6. Řízení české rally Federací automobilového sportu AČR

Výrazně nepopulárními kroky AČR, respektive jeho komise rallyové FAS AČR byl v posledních letech zejména nelogický zákaz účasti vozů špičkové kategorie World Rally Car (WRC) na konci roku 2003 (s platností od roku 2006), kdy u nás byli tyto vozy oproti většině okolních zemí značně rozšířené a především nesmírně divácky populární. To vyvolalo mezi jezdci, diváky i novináři velkou vlnu nevole. Závodní týmy měli celkem v této technice zainvestovány stamiliony korun (při ceně jednoho vozu kolem 20 mil Kč), a tímto nařízením byly jejich investice částečně znehodnoceny. Dochází zde tedy k situacím, občanské sdružení v podstatě rozhoduje zacházení s majetkem o obrovských hodnotách, a jeho vlastníci to nemohou prakticky nijak ovlivnit. Nařízení bylo sice motivované doporučením Mezinárodní automobilové federace FIA, ale v českých podmínkách bylo nesmyslné a národní sportovní autority jej v okolních státech beztak vesměs ignorovaly. Dalším takovým precedentem byl zákaz startu vozů WRC na Barum Rally Zlín, našem nejvýznamnějším závodě, v roce 2005, přestože toto rozhodnutí bylo vydáno na poslední chvíli a pro celý rok 2005 byla kategorie řádně vypsána. Dvojice jezdců s touto technikou měla tehdy úmysl dát věc až k civilnímu soudu. Toto rozhodnutí zase umožnil fakt, že jeden z předních funkcionářů AČR, Miloslav Regner, je zároveň ředitelem Barum Rally Zlín.

Vlnu nevole proti vystupování AČR, respektive generálního sekretáře Ing. Radovana Nováka, vzbudil mezi jezdci i diváky jeho opakovaně necitlivé vystupování po tragické nehodě posádky Levora – Třebínová při Horácké rally Třebíč 2008, při které oba dva členové posádky zahynuli. To bylo řešeno i v celoplošném sportovním tisku.⁶⁰

Zákazem činnosti na jeden rok byli Disciplinární komisí FAS AČR (té předsedá místopředseda AČR a ředitel Rallye Šumava Pavel Babka) potrestáni pořadatelé z Rally Klubu Pelhřimov, zejména ředitel Richard Gnojek, kteří při své soutěži povolili konat na

⁵⁹ <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1253&page=15> (str 15)

⁶⁰ viz příloha č. 12, dále UHLÍŘ, J., *Bliží se dohoda?* Deník Sport, 23. 6. 2008, dále <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=8808> (komentáře), <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=8823>, <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=8827>, <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=8840>, <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=8842>

svých rychlostních zkouškách po průjezdu MČR i soutěž Volného poháru., který se jede mimo pravidla FASu.

O Zařízení legalizace provozu rallyových vozidel v běžném provozu v rámci ČR může na Ministerstvu dopravy pokusit i jakákoliv jiná organizace, nezávisle na FAS AČR. Je však třeba splnit všechny podmínky vyžadované MD. Což znamená vypracovat metodiky pro technické podmínky a schvalování vozidel, dopodrobna vyřešit problematiku sportovních průkazů, dokázat, že jsou zajištěni techničtí komisaři, školitelé. Je vyžadováno doložení solventnosti pro případ, že nastala změna a bylo třeba vytisknout nové Sportovní průkazy vozidel.⁶¹ Ministerstvem dopravy je požadováno doložení solventnosti a složení kauce řádově 5 miliónů Kč, která ministerstvu zaručí, že organizátor bude dodržovat dané podmínky a především aktualizovat předpisy podle příslušných norem.⁶² Jenom metodika má mnoho set stran a její vypracování by bylo finančně i časově velice nákladnou záležitostí, trvající několik let.⁶³ Za takové situace je pro každého jezdce jednodušší přizpůsobit se FAS AČR, podle jejíž regulí provozují sport i ostatní posádky. Pro pořadatele soutěží mimo FAS AČR je zase jednodušší používat pololegální cestu, kdy vozidla nespĺňují vyhlášku silničního provozu při přejezdech mezi rychlostními zkouškami. Dosud se tedy nenašla taková silná organizace, která by ve spolupráci s Ministerstvem dopravy legalizaci závodních vozidel nezávisle na FAS AČR měla schopnost provést.

Z hlediska mezinárodních předpisů a akceptace dané alternativní organizace pro ČR Mezinárodní automobilovou federací (FIA) by to neměl být problém, neboť ta netrvá na jedné národní sportovní autoritě pro každou zemi. V balkánských státech (např. Rumunsko) je více Národních sportovních autorit (ASN). A i kdyby taková akceptace FIA neproběhla, není to problém pro legální provozování sportu mimo strukturu FIA.

Nabízí se srovnání s okolními státy, kde otestování závodního vozidla pro provoz na pozemních komunikacích nepodléhá Ministerstvu dopravy, jež jej deleguje v našem případě na občanské sdružení AČR, ale Státní technické zkušebně (v Německu je to TÜV (Technischer Überwachungs-Verein) - Technické kontrolní sdružení), které je nezávislé a věnuje se automobilové problematice komplexně.

Situaci českým automobilovým sportovcům neulehčuje ani to, že naše národní sportovní autorita je „papežštější než papež“ a řadu bodů, které řády FIA pouze doporučují, FAS AČR direktivně nařizuje a někdy to ještě podporuje nepřesnými překlady Mezinárodních

⁶¹ Jakub Denk, <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=9658&page=2#kom>

⁶² Vít Otíпка, <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=9666>

⁶³ Jakub Denk, <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=9658&page=2#kom> a

sportovních řádů FIA. To se týká jak předpisů sportovních (používání systému HANS⁶⁴ v národních mistrovstvích, nutnost obměny nehořlavých oděvů, pasů a sedaček po třech letech), tak technických (zákaz startů vozů WRC či vozů s proslou homologací FIA, která nesouvisí s technickým stavem vozidla). Většina okolních států, byť jinak třeba ekonomiky vyspělejších, má volnější pravidla.

Šance na změnu podmínek fungování rallysportu v Čechách se tedy naskýtá spíše prostřednictvím jiné organizace, než přeměnou fungování AČR. To byl hlavní motiv vzniku Asociace automobilového sportu (AAS).

Situace v oblasti pravidel rallysportu a především zaštitění národní autoritou ASN, resp, FAS AČR je stále živá. Poslední výraznějším precedentem byla událost před IC WEST Historic Nostalgie Rallye 2008, soutěži seriálu Rallye Cup, která není zapsaná v kalendáři Federace automobilového sportu. FAS AČR zakázala čtyři dny před začátkem podniku účast zpracovatelské skupině a všem lidem držícím licenci FAS AČR (časoměřiči, zpracovatelská skupina výsledků, jezdci). Zákaz se vztahoval i na zapůjčení technického vybavení, přestože pořádající klub (RKHA Kramolín) je členským klubem Autoklubu ČR. Dále bylo oznámeno, že jezdci s licencemi budou sledováni a následně s nimi bude vedeno disciplinární řízení.⁶⁵ To má oporu v článku 58 a 59 Národních sportovních řádů (NSR), kde je uvedeno, že osoba vlastníci licenci FAS AČR (ať už jezdeckou, časoměřičskou, atp.), se nesmí účastnit jiných podniků, než těch zapsaných v kalendáři FAS AČR). Toto nařízení má původ v řádech FIA. Běžně se však toto diskriminační nařízení nedodrhuje, a zde bylo použito účelově až několik dní před závodem, aby byli pořadatelům způsobeny co největší problémy.⁶⁶ Soutěžní posádky pak daly nápisy na závodních vozidlech jako např. „Jde to i bez FAS“, „Fuck off FAS“, „Díky Dane!“⁶⁷ jasně najevo, že jejich sympatie jsou na straně pořadatele, a že nesouhlasí s jednáním Federace automobilového sportu AČR. Další komentář k této situaci uvádí například šéfredaktor nejčtenějšího rallyového internetového serveru www.ewrc.cz ing. Tomáš Wanka a další zainteresovaní v diskusi pod článkem.⁶⁸

Situace je však stále živá, a od ledna roku 2009 probíhají jednání mezi AČR a pořadatelem populárního a hojně obsazovaného poháru Rallye Cup, jedoucí se mimo pravidla

⁶⁴ Head And Neck Support, zařízení chránící hlavu a páteř nehodě, velice nákladné zařízení (až 100 000 Kč včetně nutné výbavy) s diskutabilním významem.

⁶⁵ HOLAKOVSKÝ, A. IC WEST Nostalgie rallye, Specializovaný motoristický magazín Rally, č. 1/2009, ročník X, str. 17 a <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=9658>

⁶⁶ <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=9658&page=2#kom>
<http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=9658&page=3#kom>

⁶⁷ <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=9724>

⁶⁸ <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=9666&page=5#kom>

FAS AČR, kdy se vyjednávají podmínky, za kterých by FAS AČR zapsala jeho podniky do svého kalendáře, čímž by legalizovala účast lidí s licenci FAS AČR alespoň vůči svým vlastním interním předpisům (článek 58 a 59 NSR). Část pořadatelů Rallye Cupu jsou lidé, kteří stáli i u zrodu AAS. Možnosti legalizace vozidel splňujících předpisy Rallye Cupu pro provoz na veřejných komunikacích jsou v jednání. Je zde však nebezpečí, kterého jsou si pořadatelé Rallye Cupu po zkušenostech s ČMPR již vědomi, že dohoda s FAS AČR by měla tendenci vést k růstu nákladů na vybavení vozidel a na poplatky FAS AČR, jako se to stalo v případě ČMPR po dohodě AAS s FAS AČR (viz dále).

5. Výzkum občanského sektoru

Při výzkumu jednotky občanského sektoru je nutné především co nejvíce využívat studium dokumentů o dané organizaci či organizacích občanského sektoru. Analýza oficiálních a následně i případných neoficiálních dokumentů může být dostačujícími zdroji informací a plnohodnotnému výzkumu. Tyto materiály mohou nabídnout velice široké spektrum informací o činnosti organizace. Terénní výzkumné dotazování mezi aktéry organizace (například členy sdružení) pak nemusí být v ideálním případě vůbec zapotřebí. Lze ho doporučit jenom tam, kde nemůžeme dané téma prozkoumat jinými způsoby. Důvody pro toto doporučení mohou být od časových a ekonomických až po metodické a věcné návaznosti.⁶⁹ Navíc choulostivá je i přímá komunikace s respondenty na témata, která se bezprostředně dotýkají jejich činnosti, ať již současné či minulé, jelikož ti nemusejí mít zájem nechat si do svých aktivit nahlížet a může to vyvolávat podezřívavost, naděje, či naopak konfliktní situace. Prudký říká, že jestliže začne výzkumník rovnou s pokládáním dotazů jednotlivým členům sdružení, ať už ve formě dotazníku či rozhovoru, začíná tím v postatě „od prostředku“, jako kdyby předtím žádná sociální realita nebyla, a teprve výzkumník byl objevitelem podstatných souvislostí (které ale obvykle znají nebo tuší všichni lidé nějak zainteresovaní v dané organizaci). Potom hrozí to, že „bude znovu – a tedy zbytečně – objevena Amerika“. Prudký dále poznamenává, že „problematika výzkumu občanského sektoru není a zřejmě nikdy nebude spojena se základním teoretickým výzkumem. Z předmětu zkoumání plyne, že půjde vesměs o aplikovaný výzkum, zaměřený obvykle na konkrétní případové studie.“

⁶⁹ PRUDKÝ, L. v *Občanský sektor, studie a souvislosti*, Praha, Moravský Beroun: Univerzita Karlova – Fakulta humanitních studií, katedra Občanský sektor ve vydavatelství Moravská expedice, 2002. s. 204-206.

6. Případová studie občanského sdružení Asociace automobilového sportu (AAS)

6.1. Metodologie výzkumu

Výzkum organizace jsem rozdělil do tří částí podle charakteru informačních zdrojů. První část se zabývá oficiálními dokumenty Asociace automobilového sportu (AAS), jako jsou například jeho Stanovy, oficiální oznámení některých členů o rezignaci na své funkce, nebo komunikace s orgány státní správy.

Druhá obsáhlejší část výzkumu se zabývá neoficiálními dokumenty, zejména příspěvky členů AAS ve veřejných diskusních fórech na internetových portálech zabývajících se problematikou rallysportu. AAS je specifická v tom, že její členové, zejména nejvýznamnější aktéři představenstva, po sobě ve veřejných diskusích zanechali mimořádně obsáhlé množství příspěvků, takže studium a analýza neoficiálních dokumentů nám v tomto případě dává velice přesnou představu o poměrech, které v tomto občanském sdružení panovaly, a je stěžejní částí výzkumu z hlediska sběru informací.

Ve třetí výzkumu části jsem na základě poznatků z analýzy formálních a neformálních dokumentů sestavil výzkumné otázky k dotazníkovému šetření mezi členy představenstva AAS. Prostřednictvím jednotlivých otázek komplexně zkoumám vztah daného člena ke sdružení, jeho postoj k organizaci a názory na její fungování, stejně jako jeho proměnu vnímání ASS a hodnocení její činnosti. Dotazníky rozeslal hlavním aktérům AAS a následně analyzoval jejich odpovědi.

Jsem si vědom toho, že by se u tohoto typu výzkumu nabízelo nahradit dotazníkové šetření spíše polostrukturovanými rozhovory, ovšem od toho jsem upustil z několika důvodů. Prvním důvodem je to, že se domnívám, že zmíněné mimořádné množství (veřejně dostupných) diskusních příspěvků nutnost rozhovorů s aktéry do značné míry redukovalo, poněvadž řada klíčových aktérů se zde v často vyostřených diskusích na témata ohledně AAS již obsáhle vyjadřovala v rámci svého oponování vůči diskusním příspěvkům ostatních. Druhý důvod pro zavržení provedení rozhovorů je organizační. Jednotliví členové sdružení mají totiž bydliště ve zcela odlišných částech republiky, takže jejich osobní dotazování bylo jak časově, tak především finančně velice náročné z hlediska cestovních nákladů.

6.2. Analýza oficiálních dokumentů

Analýza formálních dokumentů nám v tomto případě problematiku vývoje Asociace automobilového sportu příliš neosvětlí, ale spíše může sloužit pro ověření fakt.

Z první verze Stanov Asociace automobilového sportu (viz příloha č.1), která byla zaregistrována Ministerstvem vnitra 21.1. 2003, se v čl. 2 dozvídáme, že posláním AAS je mimo jiné:

- vytvářet podmínky pro rozvoj motorismu, zejména sportovních automobilových soutěží a závodů.
- zaměřit se na výchovu mladých začínajících motoristů a vytvořit jim odpovídající podmínky pro seberealizaci
- zlepšování podmínek pro rozvoj automobilového sportu se zvláštním důrazem na bezpečnost s přihlédnutím k ochraně životního prostředí

V čl. 3 se dozvídáme, že předmětem činnosti AAS je:

- organizování automobilových soutěží
- organizování automobilových závodů
- organizování jízd zručnosti, kondičních jízd a zimních škol smyků s důrazem na zdokonalování řidičských dovedností
- organizování kondičních jízd pro profesionální řidiče (sanitky, hasiči, policie, atp.)
- organizování seminářů a školení pro začínající automobilové sportovce
- vydávání neperiodických účelových a informačních publikací prezentujících Asociaci a její činnost.

Při dalším zkoumání zjistíme, že z těchto bodů bylo AAS reálně provozováno (v souladu s prvotním záměrem) organizování automobilových soutěží (rally) a organizování seminářů a školení pro začínající automobilové jezdce.

Členy asociace se podle stanov AAS čl. 5 jsou:

- pořadatelé jednotlivých sportovních podniků, jejich zástupci, zejména podniků zařazených do některého z Asociací vypsanych pohárů pro příslušný rok (Českomoravský pohár Rally 2003)
- jednotliví účastníci, jezdci sportovních podniků pořádaných Asociací
- fyzické i právnické osoby mající s Asociací společné zájmy.

Původní představenstvo AAS, platné od doby vzniku Asociace na přelomu roku 2002 do června 2004 bylo ve složení:

Předseda: Libor Pavlata, (Virgin Racing team, ředitel Labské rallye, jezdec)

Ředitel: Ing. Ivan Pistulka, (Autocentrum Vlašim, ředitel Classic rallye Vlašim, jezdec)

Výkonný místopředseda: Pavel Nedvěd (Monte Pacov Motosport v AČR, ředitel Rallye Tour de Pacov a Rallye Monte Pacov)

Místopředsedové: Daniel Krob, (Rally klub historických automobilů v AČR, ředitel Rallye „Kramolín“), Vladimír Slemenský (Rallye Klub Marionetta Kralovice v AČR, ředitel Rallye Střela a Rallye Kralovice)⁷⁰ – viz příloha č. 3 (od Daniela Kroba) a diskuse <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php?idprispevek=11> (201-220))

Při premiérové sezoně 2003 uspořádala AAS úspěšně seriál deseti soutěží Českomoravský pohár rally⁷¹ (ČMPR). Po organizačně a bezpečnostně nevládnuté Brdské rally pod vedením Aloise Janků jich bylo započítáváno do seriálu pouze devět. Seriál se jel mimo předpisy a kalendář FAS AČR.

Dále se z oficiálních dokumentů dozvídáme, že k 31.1. 2004 rezignuje na svůj post místopředsedy AAS pan Daniel Krob (viz příloha č. 5) z osobních důvodů - což jak později uvidíme, byly důvody ideové, jelikož došlo k odklonu od původního záměru organizace. Posléze se stává výkonným místopředsedou podruhé).

V sezoně 2004 to bylo uspořádáno sedm soutěží⁷², z toho nakonec dvě neplánovaně jako součást MMČR (Příbram a Horácká) poté, co nepodařilo uspořádat samostatné podzimní soutěže (zejména z důvodu nízkého počtu pravidelně startujících a tedy nerentabilnosti soutěže). Přes zimu ovšem došlo k dohodě s FAS AČR na technických pravidlech pro závodní vozidla schválení technických podmínek. Tím se závody, respektive pohyb vozidle na silnicích mezi rychlostními zkouškami legalizovaly vůči zákonu o provozu na pozemních komunikacích, ovšem došlo tím ke značnému úbytku startujících a velká část z nich se účastnila soutěží Volného poháru mimo FAS AČR, ovšem za volnějších (a finančně méně náročných) technických podmínek. Investice do vozidel, aby splňovaly podmínky dohodnuté Asociací automobilového sportu s FAS AČR, však byly v řádech minimálně desítek tisíc korun (samozřejmě v závislosti na předchozím vybavení vozu). Šlo zejména o nutnost pořídit ochranný rám s homologací FIA, závodní sedadla a bezpečnostní pásy s homologací FIA,

⁷⁰ <http://www.rallyejournal.cz/2003/kalendar.html>

⁷¹ <http://www.rallyejournal.cz/2003/cr/vlasim/index.html> a tisková zpráva a

<http://wp.wpublisher.cz/motormix/index.php?ID=1238>

⁷²

kombinězy a nehořlavé oblečení s homologací FIA, pneumatiky, nutnost absence tuningových dílů a pakliže šlo o vozidlo bez homologace FIA, tak se staly přípustnými pouze díly sériové výbavy, s výjimkou výše zmiňovaného bezpečnostního vybavení.

V září 2004 vznikly nové Stanovy Asociace automobilového sportu (viz příloha č. 2), které se od prvních stanov v hlavních bodech včetně poslání a předmětů činnosti nelišily. V čl. 10 však zavádí oproti předchozím stanovám odborné komise, jejichž vedoucími jsou členové představenstva. Jsou to komise: ekonomicko-propagační, sportovní, bezpečnostní, technická, časoměřičská, ekologická a pořadatelská. V článku 12. obou verzí stanov je v souladu se zákonem uvedeno, že Asociace vede podvojný účetnictví.

Souběžně s novými stanovami bylo na Valné hromadě zvoleno nové předsednictvo AAS, organizující ČMPR. To bylo v následujícím složení (viz příloha č. 4) :

Předseda - Michal Habart (jezdec), místopředseda – Daniel Krob (ředitel IC West historic rally Kramolín), vedoucí sportovní komise – Roman Švec, vedoucí bezpečnostní komise – Mirek Smolík (spolujezdce), vedoucí technické komise Karel Macek (jezdec), vedoucí ekonomicko-propagační komise Jakub Denk (zároveň promotér ČMPR v roce 2005), vedoucí ekologické komise František Vojta, vedoucí časoměřičské komise Milan Tomášek (ale podle jeho osobního vyjádření spolupráce reálně nenastala), vedoucí pořadatelské komise Pavel Pelikán (pořadatel, jezdec).

1. ledna 2005 vzniká Smlouva – ujednání mezi AAS (zastoupená předsedou Michalem Habartem) a firmou Virtucon CZ, s.r.o. (zastoupenou jednatelem Jakubem Denkem) o bezúplatném přenechání pořadatelských a finančních práv na pořádané akce dle národních sportovních řádů FAS AČR (automobilové soutěže) ze strany AAS společnosti Virtucon CZ. Tato firma se tedy stala promotérem ČMPR 2005 (viz příloha č. 7).

V roce 2005 bylo uspořádáno sedm soutěží ČMPR⁷³, byl to co se týče účasti jezdců i medializace nejsilnější ročník. Promotérovi Jakubu Denkovi se podařilo zajistit poměrně výraznou televizní podporu seriálu.⁷⁴

14.6. 2005 podává nové vedení AAS (zastoupené předsedou Michalem Habartem a místopředsedou Danielem Krobem trestní oznámení na staré vedení AAS z roku 2003-2004, tedy ředitele Ing. Ivana Pistulku a výkonného místopředsedu Pavla Nedvěda, z důvodu podezření zpronevěry finančních prostředků AAS, neoprávněného nakládání s cizím majetkem a porušení práv při správě cizího majetku. Toho se měli dopustit tím, že po

⁷³ <http://www.rallyejournal.cz/2005/kalendar.html>

⁷⁴ <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=1478> , <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=1550>

odvolání se svých funkcí valnou hromadou neodevzdali nově zvolenému vedení AAS ani účetní doklady za minulá období vč. pokladny AAS, a to ani po opakovaných výzvěch.

Praktický konec za aktivním fungováním AAS učinila Federace automobilového sportu AČR, když pověřila pořádáním seriálu za stejných technických a sportovních podmínek, za jakých fungoval ČMPR, společnost Rallye Sport Promotion, s.r.o. Hlavní část tiskové zprávy Rallyesport Promotion s.r.o.: „...*Společnost Rallye Sport Promotion, s.r.o., dále zastoupená Rallye Sport Promotion v AČR (dále jen RSP) tímto oznamuje, že se pro rok 2006 z rozhodnutí FAS stala hlavním a současně jediným promotérem POHÁRU ČESKÉ REPUBLIKY v rallye (dále PČRR), který byl v roce 2005 pořádán pod názvem Sheron ČMPR.....*“⁷⁵

Pro AAS, která podmínky, za kterých tento seriál závodů v letech 2004-2005 pod s FAS AČR vyjednala a byla od počátku „matkou“ tohoto seriálu, to bylo překvapivé až pobuřující rozhodnutí. AAS se tedy ocitla bez hlavního (a v podstatě jediného) bodu své činnosti. Citujme část oficiální tiskové zprávy „Děkujeme, odcházíme – ale neradi a nedobrovolně!“, kterou k tomuto AAS, respektive ČMPR, vydala.⁷⁶ „*Oficiální autoritě domácího rallysportu, tedy FAS AČR, se znelíbila spolupráce s někým, kdo má vůči její práci jakékoliv (byť konstruktivní) výhrady – tedy s AAS. Asociaci automobilového sportu pak bez jejího vědomí ze dne na den nahradila organizací, která bude vůči FAS pravděpodobně zcela loajální a která nejeví zájem o jakoukoliv spolupráci s AAS (i přes nabídky druhé strany).*“ Podrobněji situaci a motivaci způsobu jednání FAS AČR vysvětluje tehdejší předseda Michal Habart. „*FAS tedy svou sportovní autoritou (porada soutěže už Xlet, a na jeho stanovisko slyší vsichni uředníci, kteří o tom rozhodují zastítil novy serial. Na to, aby se mohl oficialne jet ho FAS musela mit ve svych NSR, a kalendari. AAS byla organizace, ktera s ni komünikovala pri tvorbe predpisu a ktera byla uvedena v NSR jako poradatel (rady byly FASu, ale poradala to AAS, ne FAS). Protoze pro nektere funkcionare FASu nebylo unosne na teto urovni s nami spolupúracovat (hlavne pan Denk se nebal kritizovat chyby ve spolupraci, a napadat sporne body spoluprace), zauvazovala FAS, takto: Predpisy vydavame my. AAS ma registrovanou obchodni znacku CMPR, a ve spolupraci s nami poreda zavody. Takze kdyz vezmeme predpisy, ktere vydavame my, najdeme si jineho, loajalnejsiho poradatele, a zmenime nazev poharu, nemusime se s AAS dal handrkovat a hadat, a budeme mit klid. A presne tak to udelali.*“⁷⁷

⁷⁵ <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=907&page=3> (sekce Mistrovství ČR, téma ,ČMPR, str. 3)

⁷⁶ <http://www.ewrc.cz/ewrc/show.php?id=2205&page=1#kom>

⁷⁷ <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=907&page=4> (sekce Mistrovství ČR, téma ČMPR, str. 4)

Poté, co AAS tímto ztratila hlavní náplň své činnosti, odstupuje 31.1. 2006 z pozice předsedy představenstva AAS Michal Habart (viz příloha č. 8) a k 30.11. 2006 z pozice výkonného místopředsedy Daniel Krob (viz příloha č. 6).

Po změně promotéra a hlavního sponzora pokračuje seriál pod názvem Pohár české republiky v rally (PČRR) i v letech 2006, 2007, 2008 i 2009. Od roku 2007 se nicméně ve většině případů nepořádá jako samostatná soutěž, ale koná se v rámci MČR Sprintrally. Technické, finanční i sportovní podmínky zůstaly oproti stavu z roku 2004 a 2005 za do AAS bez výraznějších změn, ovšem PČRR má minimální propagaci.⁷⁸

6.3. Analýza neoficiálních dokumentů

Asociace automobilového sportu je příznačná tím, že její členové po sobě zanechali velké množství neoficiálních dokumentů v podobě příspěvků ve veřejných diskusních fórech na internetových stránkách pořadatelských klubů (www.rkha.wz.cz a www.marionetta.cz), které se v AAS angažovaly, a z jejichž řad členové AAS pocházejí. Stejně tak i na nezávislém rallyovém fóru na www.eWRC.cz (forum.ewrc.cz), což je jeden z největších českých sportovních severů.⁷⁹ Rozsah těchto příspěvků je vskutku obsáhlý, řádově jde o stovky stran. Z velké části jsou tyto příspěvky sice osobními invektivy mezi zainteresovanými (zejména jde o názorové přestřelky mezi místopředsedou a jeden čas formálním předsedou AAS Aloisem Janků a všemi ostatními), ovšem často se mezi nimi objevují příspěvky, které výstižně popisují tehdejší dění kolem AAS a pohledy jednotlivých členů na danou problematiku.

Nejkomplexněji se snaží historii fungování AAS popsat příspěvek Daniela Kroba, který byl místopředsedou AAS za starého i nového vedení, a který v AAS účinkoval od vzniku až po konec její aktivní činnosti. Jeden z jeho příspěvků zde uvádím v nezkráceném znění, neboť má mimořádnou vypovídající hodnotu a za objektivní jej na fóru uznal i Krobův hlavní názorový oponent Alois Janků.

Daniel Krob: *„Takže ať i nezasvědčení v problému mají jasno. Na podzim roku 2002 začala jednání o založení AAS, potažmo ČMPR. Tato jednání vyvolalo Monte Pacov. Účastnilo se pět pořadatelů a to Vlašim (Pistulka), Pacov (Nedvěd), Kralovice (Slemenský), Hořovice (Janků), Kramolín (Krob) dále se zúčastňovali Vošický, Tomášek, Pavlata, Brix, Maršálek a tuatam i jiní. Cíl jednání bylo vytvořit legální seriál závodů rallye.*

⁷⁸ ŠPAČEK, K., *Janotu vystřídal na trůnu poháru ČR Hudec*. Specializovaný motoristický magazín Rally, 2009, č. 10, s. 26-27.

⁷⁹ <http://www.toplist.cz/sport>

Směry byly dva ze strany Pacova ve spolupráci s FAS ze strany Hořovic, Kralovic a Kramolína bez FAS. 22.1.2003 došlo k zaregistrování stanov AAS na MV. Po tomto zaregistrování na dalším jednání jsem byl seznámen s personálním obsazením funkcí v představenstvu, které bylo 15 členné. Předseda Pavlata Libor, výkonný místopředseda Nedvěd Pavel, ředitel Pistulka Ivan(k němu se soustředili veškeré peníze, on vedl účetnictví, měl plnit úkoly dle stanov- mam je schované, není problém nahlédnout), a tři místopředsedové Janků, Krob, Slemenský. V té době jsme několikrát požadovali na Nedvědovi a Pistulkovi, aby zahájili jednání na Min. dopravy, podle mých informací k němu nikdy nedošlo-viz. dále vysvětleno) Seriál se úspěšně rozjel a já na každé soutěži dělal tech. přejímky a zároveň předjezdce, mimo Pacova, kde jsem jezdil jako sportovní komisař. Z každé soutěže jsem dělal krátkou zprávu o jejím průběhu, abychom se na dalších soutěžích vyvarovali případných chyb. Při TP na jarní Pacov, která byla v Čížkově, se tam najednou objevil Regner s ještě jedním z FASu, zda se mohou podívat. Pak jsem se dozvěděl, že je Pacovští pozvali. Pak byl závod v Hořovicích, do kterého se mnou Lojza ještě kamarádil po mé zprávě v Kramolíně z onoho závodu jsem se stal jeho nepřitelem(podzimní Hořovice se pojedou jako kandidátský podnik a nebudou bodovány do ČMPR 2003, závěr z Kramolína). V červenci proběhlo jednání v Humpolci mezi FASem (Novák, Kopecký, Nauš, Regner) a AAS (Pistulka, Nedvěd, Krob, Vošický a nevím zda tam ještě někdo byl). Závěry byly pro AAS velmi lákavé. Pak proběhlo ono jednání v Benešově, o kterém Lojza pořád mluví. Tam už ta jednání nebyla tak růžová jako v Humpolci, ale pořád se ještě podle nich nechalo jet. Pak jsme odjeli závod v Kramolíně, za který jsem v Praze za přítomnosti Lojzy předával Pistulkovi 30.000,- Kč za jednorázové licence. Dalších 10.000,- jsem předával Vošickému, jak bylo domluveno, pořadatel dá za podnik 10.000,- Kč na konečné vyhlášení, které proběhne po posledním podniku v Pacově. Na konci roku bylo jasné, že se pojedou v roce 2004 pod FASem. Pravidla byla někde jinde, než bylo z Benešova, potažmo z Humpolce domluveno. 22.1.2004 jsem podal rezignaci na místo místopředsedy v AAS s platností od 31.1.2004. Tak již učinil ke konci roku 2003 Láďa Slemenský. Přestal jsem se o ČMPR zajímat. Začali jsme s Láďou Slemenským hledat cestu jak dělat legální podniky bez FASu a dne 8.4.2004 jsme spolu a Pepou Krýslem navštívili Min. Dopravy pana ředitele Pospíšila, který má problematiku rallye vozidel na starosti, tam od něho vím, že v roce 2003 žádná jednání neproběhla. Tam jsme se dozvěděli co je vše třeba- ona zmiňovaná metodika. Měli jsme možnost učinit nějaké návrhy a znovu se sejít. Ten samý den jsme ještě navštívili Státní zkušebnu vozidel v Praze, zda by nešlo legalizovat rallye vozidla přes ně. Po těchto informacích jsme došli k závěru, že nikdo z nás nemá tolik času, peněz a takovou znalost problematiky, aby začal metodiku zpracovávat a

jednal nadále s MD a nešlo ani hromadně legalizovat vozidla přes zkušebnu - moc drahé. 25.5. 2004 proběhlo ono jednání v Praze, kde byl Lojza zvolen vedoucím AAS, nevím v jaké funkci. Zvolení bylo za přítomnosti Janků, Nedvěd a Pistulka, jako stávající ředitel, ale ten podle stanov nesměl volit. Takže Lojzu zvolil Nedvěd(v té době vedoucí SAS Pacov a zástupce v rallye komisi FAS) a on sám, odůvodnění, Lojza na to má čas. Byl jsem přítomen pouze jako host, nesměl jsem do toho mluvit, protože jsem nebyl již členem AAS. Bylo dohodnuto, že pojedou na jednání Rallye komise v Krumlově. 30.5. jsem psal obsáhlý příspěvek o činnosti AAS na stránkách fora ČMPR) mam ho vytisknut a uložen) nikdo mi na něj nikdy neodpověděl. Pak začala totální stagnace AAS potažmo Pistulka a Vlašim. V té době začal již v AAS i Jakub Denk. Za celou polovinu roku 2004 nebyl nikdo z vedení AAS schopen svolat dle stanov Řádnou valnou hromadu a vysvětlit stav financí a všeho ostatního. Proto jsem Denkovi poradil, jak má vše udělat a to svolat prostřednictvím Pavla Nedvěda Valnou hromadu. Na tuto jsem napsal pozvánku a Pavel ji podepsal. Jelikož nebyla v té době členská základna AAS sešlo se v Soběsukách 23.7.2004 asi 22 lidí, kteří zaplatili členské poplatky a učinili členskou základnu. Na valnou hromadu, která se uskutečnila 24.9.2004 v Pacově bylo pozváno stávající vedení, nová členská základna a všichni, kteří chtěli přijet. Na valné hromadě bylo odvoláno staré vedení, zvoleno nové a byly částečně upraveny stanovy AAS představenstvo pouze 9 členné. Započala sezona 2005, ze strany nového představenstva bylo na staré představenstvo podáno trestní oznámení pro ztrátu účetních dokladů, zpronevěru peněz , porušení práv a povinností při správě majetku k Okresnímu státnímu zastupitelství Pelhřimov a to dne 14.6.2005. Pokud mám zprávy, tak jako viník byl určen Pavel Nedvěd, ale řízení bylo zastaveno. V roce 2005 jsem fungoval jako výkonný místopředseda AAS. Na konci roku převzalo ČMPR RSP pod názvem ČPR. 21.4.2006 proběhla valná hromada AAS v Sedlišti, kde bylo přítomno 5 členů představenstva. 24.11. 06 podruhé ukončuji svoji činnost v AAS a jsem plně rozhodnut do žádného spolku již nechodit a dělat si svoje klubovky s RKHA v AČR. dan krob.“⁸⁰ Tento chronologický popis situace můžeme brát jako správný, jelikož v diskusi se proti němu nikdo neohradil. Dokonce i Alois Janků, (nejen) Krobův názorový oponent a místopředseda prvního vedení AAS a předseda v létě 2004, tento popis následně schvaluje jakožto relevantní⁸¹, zmiňuje jako vodítko pro Pavla Pelikána (vedoucího pořadatelské komise druhého vedení ze září 2004): „když si pozorně přečtete posloupnost co popsal Dan možná Vám nějaký věci dojdou a když ne, tak co se dá holt dělat.“⁸²

⁸⁰ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> (příspěvek 29.12. 2006, 8:22 hod.)

⁸¹ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - příspěvek 29. 12. 2006, (10:24:50)

⁸² <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - příspěvek 29. 12. 2006, (16:36:51)

K dispozici máme i příspěvek Daniela Kroba na fórum ČMPR z 30.5. 2004, o kterém se zmiňuje ve svém výše uvedeném souhrnu událostí (viz příloha č. 11). Ten usvědčuje celé první vedení ASS z roku 2003 až první poloviny roku 2004 z faktické nečinnosti v období předcházejícího půl roku, a z toho plynoucí stagnace vývoje AAS (ČMPR byl už tou dobou organizován FAS AČR). Na schůzi představenstva AAS 25.5. 2004 byli přítomni pouze tři členové ve složení výkonný ředitel Ivan Pistulka (dle stanov bez práva volby), výkonný místopředseda Pavel Nedvěd (tou dobou zástupce AAS ve FAS AČR) a místopředseda Alois Janků. Jelikož výkonný ředitel neměl právo volby, zbývali pouze dva kandidáti, Nedvěd a Janků. Ti zvolili Aloise Janků, Pavel Nedvěd údajně s odůvodněním, že „Lojza na to má čas.“ (viz opět příloha 11). O této nekonceptní volbě se zmiňuje i Jakub Denk, promotér ČMPR 2005 a vedoucí ekonomicko-propagační komise za nového vedení zvoleného valnou hromadou v 24.9. 2004. „*Následně jsi byl zvolen pseudoředitelem ČMPR a přesně zafungoval Tvůj Fidelovský komplex. Jen Ty jsi nepochopil, že Nedvěd, Pistulka apod., se toho chtěli inteligentně zbavit a nejlepší to je hodit na blbce, který nerozumí ničemu. Jak napsal Dan, postup byl následující a Ty jsi do Pacova nepřijel, byť jsi pozvánku dostal, protože jsi měl strach a byl rozhádanej s 90% lidí na tehdejším fóru ČMPR, kde jsi neustále zvracel ty Tvoje smyšlený slinty.*“⁸³

Alois Janků ve svých příspěvcích mluví o „ukradeném ČMPR“, čímž myslí zvolení nového představenstva v září 2004, kde on byl odvolán z postu předsedy jediným shodným opětovně zvoleným členem ze starého představenstva pouze Daniel Krob (byť ten sám předtím v lednu 2004 z prvního vedení AAS odstoupil. Alois Janků vyčítá novému představenstvu, že pohár „ukradli“ (starém vedení) a „zaprodali“ jej FAS AČR. Uveďme jako příklady výrok „*Víš na jaře někde na fóru si Habart s Denkem stěžovali, že RSP ukradla celý ČMPR a já jsem jenom odepsal, že tu situaci dobře znám, akorát jména se liší.*“⁸⁴ (Michal Habart byl předsedou nově zvoleného představenstva AAS od podzimu 2004, podnikatel Jakub Denk potom z pozice vedoucího ekonomicko-propagační komise a především promotéra seriálu potom „duší“ ČMPR sezony 2005. Druhá část výroku zase souvisí se skutečností, že pořádáním seriálu za stejných podmínek jako ČMPR pověřila FAS AČR pro rok 2006 Rally Sport Promotion s.r.o. a vzala tak AAS její „dítě“.). Uveďme další výroky Aloise Janků na toto téma:

- vůči Pavlu Pelikánovi: „*A to nejpodstatnější: pro koho byl ČMPR konstruován. Bylo to pro mladé méně movité a nikoliv podle podmínek FASu. Aby mohli jezdit normální závodníci z*

⁸³ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - příspěvek 9. 01. 2007, (15:46:21)

⁸⁴ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - příspěvek 22. 12. 2006, (16:22:21)

řad amatérů? “⁸⁵ a dále „Opět znovu původní vedení AAS bylo podvedeno jednáním několika jedinců znova např. za pacovský, kteří měli 2 hlasy jako každý jiný pořadatel na řádnou schůzi vyslali Denka. A pak znechutil práci všem ostatním nevím co je na tom nepochopitelné a pak jiní lidé pod jeho režii se navolili. Na tom není nic nepochopitelné!!! Kdyby si založil SVOJI organizaci tak by se nám to třeba nelíbilo, ale uzurpování je pro mne stále KRÁDEŽ !!!! Proč si nezaloží teď novou a neshání jezdce a sponzory, odpověď velice jednoduchá je mnohem efektivnější něco ukrást než založit a rozjet !!! A ti co se nechali navést je čistě jejich věc. Mimo jiné ukradená věc je i pro soud stále ukradená i kdyby ji mezi tím mělo sto majitelů. Odnese to ten poslední bez ohledu jestli měl z věci zisk nebo prodělek. Nevím jestli se cítím jako ublíženec, spíše když vidím darebáky tak to řekněme hůř nesu. A co se týká vlivu FASu tak v červnu 2004 jsem svolal oficiální schůzi v Praze v restauraci U Kaštanů s jediným dopředu proklamovaným bodem jednání: a to okamžité ukončení spolupráce s FASem a se zonu dojet podle pravidel 2003 !!! (tzn. pravidla mimo FAS – pozn. aut.) Je to jasné s ohlasy to bylo vyhrané bohužel Denk, Nedvěd a také Křapka a Švec Roman najednou pocítili, že by mohli ostrouhat s jejich organizací v rámci FASu SAS Pacov a aktivizovali svoji činnost přestože jednali v rozporu se závěry schůze!!! Pane věděli jste o tomto? Nebo žijete jenom z informací z jednoho zdroje. Co se týká házení špíny viním osoby jež v tom byli namočení, pokud jste již v červnu byl v tom jejich cukru tak holt patříte ke stejné sortě lidí a musím říci není mi líto, “⁸⁶ na což Pavel Pelikán odpovídá „Tak teď nevím, šlo vám o pomoc mladým a nemajetným posádkám, nebo o to být ve vedení AAS? Podle toho, co jste napsal, tak asi o to druhé. Protože pokud Vám šlo o posádky, tak bych právě od bych Vás čekal podporu proti FAS. Ono to totiž není o přeběhlicích, ale o tom, že pokud chci něco smysluplného dělat, tak mě nezajímá jestli tomu velí Janků nebo Denk, ale zajímá mě, jakou práci ten dotyčný odvádí!! Připomínáte mi přesně naše politiky, umíte pěkně ukázat kdo je ten špatný, ale pokud jde společnou práci, tak to ne. Vedete žabomyší války a nahráváte FAS a všem podobným. Myslíte si, že tím, že si uděláte několik svých malých závodů něco změníte? Naopak, pokud nebudou všichni držet pohromadě, tak se nikdy nic nezmění. Proč myslíte, že FAS poslal ČMPR do kytek? Protože se tady objevilo několik lidí s docela slušnou podporou, kteří se snažili změnit zajeté koleje FASu. Nechtěli si nechat diktovat podmínky a snažili se něco dobrého udělat. Vy místo toho, aby jste se zamyslel nad tím, že by bylo dobré to podpořit, tak

⁸⁵ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 24. 12. 2006, (09:42:52)

⁸⁶ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 24. 12. 2006, (22:47:26)

jste jako ublíženec házel špínu na kde koho. Včetně mě. A ještě jednou zdůrazňuju NIKDO SE SÁM NIKAM NENAVOLIL, tak už to proboha pochopte.“⁸⁷

Přitom ovšem začlenění pod FAS proběhlo už za starého představenstva přes zimu 2003/2004, kde byl Janků místopředsedou, takže jeho silná kritika na adresu nového vedení AAS, které vlastně jen oživilo již od počátku roku 2004 určený směr vývoje s výhledem k nastávajícímu roku 2005, není příliš oprávněná. Ať už se opravdu snažil v červenci 2004 vývoj zvrátit zpět, nebo ne. Situace je v jeho případě schizofrenní v tom, že zatímco byl v předsednictvu AAS, sám začal pořádat své vlastní amatérské soutěže, ve kterých se AAS nijak neangažovala, zatímco v ČMPR, který podle pravidel FAS AČR zaštiťovala AAS, se nijak neangažoval.

Závodník Pavel Petr Aloisovi Janků potvrzuje mylnost jeho dojmu ze zářijové valné hromady. „...Rozpoutal jsem zde přestřelku, která měla objasnit převzetí funkcí v AAS Pacov. Konečně už pochop, že vše proběhlo v souladu se stanovami, které jsi sám odsouhlasil při zakládací schůzi...“⁸⁸

Z dalších příspěvků⁸⁹ je zřejmý nezakrývaný zdůvodňující negativní postoj Aloise Janků k Jakubu Denkovi, Danielu Krobovi, Michalu Habartovi. Logicky antagonický je i postoj většiny ostatních členů AAS k němu, který je podpořen tím, že jeho soutěže neměly vždy dobré zabezpečení a občas bylo pouze štěstím, že nedošlo k vážným nehodám (ProBe rally 2003, Rally Berounka 2006 – civilní vozidla v protisměru na rychlostních zkouškách).

Přitom ovšem začlenění pod FAS proběhlo už za starého představenstva přes zimu 2003/2004, kde byl Janků místopředsedou, takže jeho silná kritika na adresu nového vedení AAS, které vlastně jen oživilo již od počátku roku 2004 určený směr vývoje s výhledem k nastávajícímu roku 2005, není příliš oprávněná. Ať už se opravdu snažil v červenci 2004 vývoj zvrátit zpět, nebo ne. Situace je v jeho případě schizofrenní v tom, že zatímco byl v předsednictvu AAS, sám začal pořádat své vlastní amatérské soutěže, ve kterých se AAS nijak neangažovala, zatímco v ČMPR, který podle pravidel FAS AČR zaštiťovala AAS, se nijak neangažoval.

Pravdu však má Janků když poukazuje na fakt, že směřování ČMPR počínaje rokem 2004 se začleněním pod FAS AČR značně odchýlilo od své původní linie a počet závodních posádek startujících v ČMPR se snížil řádově o dvě třetiny (lze ověřit ve výsledkových

⁸⁷ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 24. 12. 2006, (15:58:27)

⁸⁸ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 28. 12. 2006, (20:49:21)

⁸⁹ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 26. 12. 2006, (09:54:56), 27. 12. 2006, (11:41:39)

listinách). Janků se ptá „...I když tady jsou také pozitiva, ale za jakou cenu?“⁹⁰ „Nikde jsem nenapsal, že úroveň ČMPR byla špatná dokonce jsem přesvědčen, že šla nahoru, ale za jakou cenu??? Už to není na amatérské úrovni hromadu kluků skončilo.“⁹¹ Obšírně s pravdivými údaji popisuje Janků situaci i například v následujícím příspěvku z jiného období: „Pro všechny, aby bylo jasné AAS a ČMPR Bylo založeno jinými lidmi k jinému účelu a pro jiné lidi!!! Např. představenstvo mělo 15 členů, ani jeden z těch zlodějů tam nebyl!!! Za další v roce 2003 u nás jezdilo na 80-90 posádek samozřejmě s výjimkou Kramolína, kde za kvalitní soutěže jelo ještě více posádek!!! Po Vašem ovládnutí a nasrání naprosté většiny ať již z řad jezdců tak i činovníků prakticky všichni skončili i když někteří ještě doufali!!! A ti co zůstali jich bylo řádově 5- 10 posádek!!!! Ostatní znechucením přešli v naprosté většině na Volný pohár a několik jich přešlo ns Sprinty a velká část SKONČILA!!!! Tak Váš záměr byl splněn a VŠICHNI jsou Vám vděční. Jestli to pochopíš.“⁹²

Jako chybný hodnotí vývoj i jeden ze závodníků ČMPR Jiří Donát („HRT“): „Je jasné, že zlomová doba v technických předpisech pro ČMPR nastala mezi dvěma událostmi: mezi jednáním v Benešově (s Matouškem) a školením v Pacově v únoru následujícího roku. Myslím, že se zde projevila v plné šíři úroveň lidí z FASu: a to nespolehlivost. V Benešově bylo dohodnuto něco jiného, než co bylo zveřejněno na školení s argumentem, že to prostě jinak nešlo a že to bylo moc volné a že do toho Rallyekomise nepůjde a blablaba... Mnoho lidí se tím nasr... - vedení ČMPR, závodníků. Prostě pánové Rosický, Matoušek (ten se ani nečervenal), Regner a další to udělali mazaně: vyhlásili předpisy tak, aby to už nešlo změnit. I pan Nauš se nestačil divit, co s tím staří pánové provedli. Víte, po boji je každý generálem, já jsem se na první (zimní schůzce) ČMPR v Pacově, kde se měly schvalovat předpisy pro sezónu 2004 (to bylo někdy na začátku zimy 2003) a AAS byla ještě v původním složení (předseda Pistulka, místopředseda Krob, Nedvěd, Janků, Slemenský atd.) ostře stavěl proti JAKÉKOLIV formě "spolupráce" s FASem. Řekl jsem to tehdy naplno, že je to "cesta do pekel " a stojím si za tím stále. Tehdy se to opravdu mělo tlačit jinak, a to mimo FAS...Je fakt, že události, které se potom staly na jaře a v létě 2004, už nedovolily tuto vizi naplnit. Co je však nadevše teď - s odstupem času jasné - že to byla historická chyba a že bychom s amatérským sportem byli letos už jistě někde zcela jinde a byli bychom pohárem s velkou prestiží.“⁹³

⁹⁰ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 26. 12. 2006, (09:54:56)

⁹¹ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 28. 12. 2006, (23:36:29)

⁹² <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 7. 03. 2006, (10:48:09)

⁹³ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 27. 12. 2006, (08:20:15)

V soukromé korespondenci s jedním účastníkem ČMPR 2003, s jezdcem Tomášem Macháčkem, postihuje Daniel Krob v dubnu 2004 příčiny rozkolu v AAS a především toho, proč se ČMPR v roce 2004 již konal pod FAS AČR, přestože původně podle měl být seriál na FAS AČR nezávislý (viz příloha č. 13). Vyberme nejpodstatnější pasáž: „*Můj názor proč je AAS pod FASem je takový, že jsme chtěli nějakým způsobem legalizovat naše auta. Návrh-vyvolejme jednání s min. dopravy- pověřen Pistulka, potažmo Nedvěd jako jeho nadřízený. K tomu nikdy nedošlo, ale najednou jsem se dozvěděl, že jednali ale v Opletalce s Ječmínkem.*⁹⁴ *Tak začala jednání s FASem. První bylo v červenci v Humpolci, kde to vypadalo velice slibně pro AAS a tak jsem byl pro jednání s nima, ale zároveň zkusit to MD a co bude pro nás lepší tak tou cestou pak půjdem. Nikdy tam Ivan nedošel, tak jako nevydal časopis AAS, o stránkách na internetu nemluvě. V AAS se nejvíc slibovalo, ale nic se nedělalo a tak Pacov šel za svým cílem, což bylo a je uspořádat sprint pro FAS. A tak jsme, nebo jste tam, kde jsme nechtěli být.*⁹⁵“ Důležitá je zmínka o tom, že cíl klubu Monte Pacov v AČR (který představují výkonný místopředseda Pavel Nedvěd či člen představenstva jezdec Jaroslav Vošický) bylo vždy uspořádat soutěž (podnik Mistrovství České republiky ve sprintrally) pro FAS AČR. Pavel Nedvěd byl od roku 2004 zástupcem ČMPR v Rally komisi FAS AČR. Předseda prvního představenstva AČR Libor Pavlata také již od roku 2004 pořádal svoji soutěž ČMPR pod FAS AČR, a následujících letech 2005 a 2006 již dokonce jako soutěž Mistrovství republiky ve Sprintrally, takže jeho ztráta motivace angažovat se v AAS byla pochopitelná. Ztratil tedy pro příští roky o rozvíjející se ČMPR zájem a pořadatelsky zamířil „výše“ a pod FAS AČR.

Ivan Pistulka po sobě žádné neoficiální dokumenty nezanechal, ale v osobním telefonickém hovoru mi řekl, že jeho účinkování v AAS pro něj byla obrovská a dost otřesná zkušenost, že dělat cokoliv organizačního pro druhé v rallysportu se nevyplácí, a že z pouhé lásky k tomuto sportu musel běhat po vyšetřovacích orgánech a vysvětlovat, jestli se neoprávněně neobohatí. Čímž narážel na trestní oznámení pro podezření ze zpronevěry finančních prostředků AAA, které podalo nové vedení AAS na staré vedení AAS. (viz přílohy č. 9 a 10. V červnu 2004 navíc ztratil, podobně jako Alois Janků v roce 2003, autoritu po té, co se organizačně velice nevydařila jím vedená soutěž Classic rally Vlašim (její převážná část musela být zrušena). Pak následovala volba nového ředitele AAS.

Pavel Nedvěd se k záležitosti nevyjadřuje, nicméně je poměrně zřejmé, že současně s jeho členstvím v rally komisi FAS AČR jeho reálný zájem o AAS ustal.

⁹⁴ Opletalka ve smyslu Opletalova ulice, kde sídlí AČR. Roman Ječmínek je dlouholetým prezidentem AČR.

⁹⁵ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> -

Daniel Krob po opětovném vstupu do AAS v roce 2005 uspořádal pro AAS jednu soutěž ČMPR, již podle pravidel FAS, stejně tak Vladimír Slemenský, byť jinak se stavěl vždy předtím i potom proti spolupráci s FAS AČR. Zajímavá Slemenského reakce na Aloise Janků, v níž naznačuje, že jemu osobně a ani dalším členům původního vedení AAS z roku 2003 konec ČMPR v podstatě nevádí, jelikož jim přinesl více starostí, než užítku: „*Už fakt nevím, jak bych tě měl říct, abys už tady nefňukal, jak zkurvená žebračka. Mě je úplně ukradený, že nám někdo jak ty furt tvrdíš "ukradl ČMPR". Já osobně jsem s tím měl a možná budu mít jen problémy. Osobně jsem Pistulkovi předal ze Střely a Marionetty dohr. přes 50 tis Kč. Za licence a úhrady zdr. připojištění. I přes strašně slibů z jeho strany jsem do dnešního dne nedostal potvrzení o těchto předaných penězích. při tom jsem posádkám rozdával potvrzení o úhradách. Až se mi někdo z berňáku zeptá, za pár let kam jsem si schoval 50 litrů, tak mi nikdo nepomůže. Odseru to s plnou parádou. Ty si myslíš, že bys byl schopen s ČMPR něco dělat ?? Nebyl, nemáš na to schopnosti. Ty jseš dneska jedinej, kterýmu se po něm z bývalých zakladatelů stejská. Tak si ho poříd' znova !!! A klidně sám. Můžeš na něm točit ty svý stupidní jednohubky. Ale sem už to netahej. Dost na tom, že tě tady vůbec trpím, ty vševěde.*“⁹⁶

Další oslovený s tehdejšího širšího představenstva, kdo se v dění výrazněji angažoval, byl Jaroslav Vošický, dle některých soukromých vyjádření v počátku AAS finančně podporoval, nicméně ten se v telefonním hovoru odmítl ke záležitostem souvisejícím s AAS vracet s tím, že se rally již nevěnuje ani organizačně, ani jako jezdec.

Pavel Pelikán v reakci na výrok Aloise Janků o „ukradení“ ČMPR popisuje, jak vidí tehdejší situaci ze svého pohledu. „*ČMPR nikdo neukradl, ale bylo zvoleno několik lidí, aby v ČMPR pokračovali dál, aby to byl opravdu pohár a ne třeba to co předvedl Pistulka ve Vlašimi. A Ty dotyčné lidi se volilo přesně podle stanov AAS, každý měl možnost se té schůze, kde se to rozhodlo zúčastnit. Pana Janků jsem tam ale neviděl. A musím říct, že se nikdo nehrnul do práce. Všichni mluvili o tom, že nemají čas a podobně. Nakonec se několik dobrovolníků našlo. Já osobně jsem byl v představenstvu AAS. Myslím, že se udělalo kus dobré práce, což potvrdila i spousta posádek, které v ČMPR startovala. Připravovalo se i několik změn, aby bylo závodění levnější, ale bylo to v oku FAS a tak to dopadlo, jak to dopadlo. Nikdo z představenstva za práci nedostal ani korunu, naopak jsme ze své kapsy platili benzín, telefon apod. Nemluvě o času, který jsme tomu všichni věnovali. A po tom všem,*

⁹⁶ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 12. 01. 2007, (14:05:16)

*má pan Janků tolik drzosti, že mě nazve zlodějem, přestože mě v životě neviděl.*⁹⁷ Zde vidíme další poměrně významný aspekt, že AAS byla postavena na principu dobrovolnické organizační práce, o čemž se ovšem můžeme domnívat, že mělo negativní vliv intenzitu a kvalitu práce, potažmo neaktivitu AAS. I uvedený příspěvek hovoří o obecném nedostatku času na práci pro AAS u členů představenstva, a na jednání o zvolení nového ředitele AAS v červenci 2004 se také několik hlavních představitelů nemohlo dostavit kvůli svému pracovnímu vytížení, ale výroky uvedených na diskusním fóru.⁹⁸ Pavel Pelikán i jinde zdůrazňuje princip dobrovolnosti práce členů představenstva AAS. Dále v reakci na další Jankův výrok Pelikán v zásadě souhlasí s jeho ideály, ale odkazuje se na nejlepší možné řešení.: *„Stále se snažíte všem ukázat, že jste byl jedním z těch, kdo se chtěli trhnout od FAS. O.K. to všichni víme, ale také víme, že za současné legislativy to není legální, proto se minimální spolupráce s FAS nechala. Nebo snad máte zpracovanou metodiku pro ministerstvo, jestli ano tak dobrá jdu do toho klidně s Vámi. Nebo je to jen o velkých slovech?“*

Z mnoha příspěvků je evidentní silná vzájemná antipatie mezi Jakubem Denkem a Aloisem Janků. Např. Denk k Janků: *„Mně doopravdy nic nedlužíš, dlužíš to AAS! A když posouzení, jestli jsi schopnej, či ne, má Vláda nechat jiným,tak.....NESCHOPNEJ! a ještě k tomu KRETÉN!“*⁹⁹ či *„...ale nejsem na Tvou reakci zvědav, bláboly chorobomyslných mě neberou.“*¹⁰⁰

Další člen vedení AAS Milan Tomášek ve svých příspěvcích také odsuzuje názory a výroky Aloise Janků na staré i nové vedení AAS.¹⁰¹

Co se týče předsedy druhého představenstva AAS Michala Habarta, Pavel Pelikán o něm říká: *„Co se týká Michala Habarta ve funkci ředitele, tak on tuto funkci zastávat nechtěl, z důvodu nedostatku času. Jelikož je to podle mnohých seriózní a slušný člověk, přemlouvali jsme ho a on to nakonec vzal.“*

Michal Habart v únoru 2006 po konci existence ČMPR shrnuje co se AAS (resp. jejímu ČMPR zdařilo, i faktor, proč zcela nenaplnila své ambice: *„Jistě mnozí víte, že loni se o to parta dobrovolníků a nadšenců snažila. Dokonce dosáhla do té doby nevidaných ústupků, vznikl pohár, kam směla auta bez zavodní homologace, historici se prodloužili do roku 86, prosadily se ústupky z bezpečnostních prvků, začali se jezdit závody , kde startovní na*

⁹⁷ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - 23. 12. 2006, (23:37:26)

⁹⁸ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php>

⁹⁹ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - příspěvek 12. 01. 2007, (17:23:06)

¹⁰⁰ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - příspěvek 13. 03. 2006, (21:27:25)

¹⁰¹ <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php> - příspěvek 13. 01. 2007, (14:01:14)

dvoudenní podnik stalo 4000. Nic s toho nebylo samo sebou, a pani z Opletalky dost skřípali zubama. Bohužel, všechno tohle se nesetkalo s dostatečnou odezvou ani od jezdců, ani od pořadatelů, ani od fanoušků. Proto musím říct jednu možná krutou pravdu. Je jedno jak dlouho tu budete diskutovat. Ničeho se nedoberete, dokud místo řeči nezačnete taky něco dělat. Každý z vás, každý něco, každý trochu.....“¹⁰²

6.4 Dotazníkové šetření

6. 4. 1. Respondenti a průběh dotazníkového šetření

Byli osloveni všichni členové představenstva Asociace automobilového sportu, na které se podařilo dohledat kontakty, což bylo celkem čtrnáct osob. Osoby mimo představenstvo kontaktovány nebyly, jelikož ty v organizaci žádnou aktivní činnost nevykonávaly a beztak ani nejsou nikde zaznamenány. Ze čtrnácti oslovených bylo osm členů prvního představenstva AAS, platného počátku roku 2003 do června 2004, a sedm z druhého představenstva, platného od září 2004 do počátku roku 2006. (Daniel Krob byl místopředsedou jak v prvním, tak i druhém představenstvu). Bohužel nemohl již být osloven nejkontroverznější a vůči vývoji AAS nejkritičtější představitel asociace Alois Janků, který zemřel na jaře 2007.

Všichni respondenti byli nejprve s předstihem telefonicky kontaktováni s prosbou, zda by jim bylo možné poslat dotazník. Současně jim byl v případě souhlasu zaslán email se informacemi o této práci. S nesouhlasem se zasláním dotazníku jsem se setkal ve dvou případech (Jaroslav Vošický s odůvodněním, že se v rally již aktivně nezajímá a že se mám obrátit na jiné, a Karel Macek s odůvodněním, že na to nemá čas). Se zhruba čtrnáctidenním odstupem byl dotazník zaslán všem, kteří vyjádřili souhlas.

Bylo tedy rozesláno dvanáct dotazníků představitelům prvního i druhého představenstva Asociace automobilového sportu. I přes předběžný ústní souhlas většiny respondentů s vyplněním dotazníku se i přes opakovanou písemnou urgenci navrátilo sedm dotazníků. Z toho jsou tři od členů prvního představenstva (místopředseda Daniel Krob, místopředseda Vladimír Slemenský a zástupce jezdců Vladimír Maršálek) a pět od členů druhého představenstva (opět místopředseda Daniel Krob, předseda Michal Habart, vedoucí

¹⁰² <http://forum.ewrc.cz/showthread.php?t=1253&page=5> (sekce Mistrovství ČR, téma Česká rally jde dolů, str. 5)

pořadatelské komise Pavel Pelikán, vedoucí ekologické komise František Vojta a mediální zástupce a PR zástupce ČMPR od podzimu 2004 do konce roku 2005 Karel Špaček). Při analýze dotazníku se snažím všimnout si rozdílů ve vnímání asociace mezi členy prvního a druhého představenstva.

Dotazníky se, pravděpodobně nikoliv náhodou, nenavrátily mimo jiných především od dvou, podle výpovědí ostatních i reálných faktů nejkontroverznějších osob prvního předsednictva AAS, Ivana Pistulky a Pavla Nedvěda, i přes jejich ústní souhlas se zasláním dotazníku. Je možné, že je to proto, že necítí, že by bylo v jejich zájmu pravdivě odpovídat na položené otázky a nemají vůči původním deklarovaným cílům asociace „čisté svědomí“. To je však pouze spekulace.

Rozesílaný dotazník je přiložen v příloze č. 14. a jednotlivé respondenty vyplněné dotazníky v příloze č. 15. Jde o otevřené otázky, které respondentovi umožňují popsat jeho pohled na problematiku AAS vlastními slovy a dát důraz na tu část výpovědi, která je pro něj klíčová.

6.4.2. Analýza dotazníkového šetření

První tři otázky zkoumají, zda nebyl rozpor mezi jednotlivými členy již v samotných základech chápání AAS. Na první otázku „**Byl jste od počátku ztotožněn se stanovami AAS, popřípadě do jaké míry?**“ odpovídají všichni respondenti v zásadě bezvýhradně kladně, pouze Karel Špaček pragmaticky odpovídá, že „Do AAS jsem jako člen vstoupil až v polovině roku 2004, kdy šlo o to, aby se po rozpadu původního vedení AAS nějak dojela sezóna,“ čímž potvrzuje vývoj popisovaný neoficiálními dokumenty, kdy organizace v létě v 2004 prakticky přestala fungovat.

Na druhou otázku „**Byl jste od počátku ztotožněn z reálnými cíly AAS?**“ odpovídá šest ze sedmi respondentů kladně, Vladimír Slemenský navíc poznamenává, že důvěryhodně na ně působili i lidé, kteří u jejího vzniku stáli (tzn. členové prvního předsednictva AAS.) Karel Špaček odpovídá, že i jemu se cíle zdály nadějně, ale že už od počátku roku 2003 (kdy ještě nebyl členem) měl pocit, že může dojít ke sporům ve vedení.

Třetí otázka „**Jaké měla podle vás AAS reálné praktické cíle?**“ zkoumá, zda všichni respondenti viděli smysl organizace v tom samém, přestože Stanovy tento cíl přímo nedefinují. Tři respondenti, dva z prvního vedení a jeden z druhého vedení AAS (Krob, Slemenský, Špaček) shodně odpovědělo, že cílem bylo zastřešit a zlegalizovat „amatérský“

(tzn. mimo republikové šampionáty FAS AČR) rallysport, Slemenský s poznámkou, že ještě zřejmě naivně netušil, co to všechno obnáší. Vladimír Maršálek vidí cíle organizace ve vytvoření „druhé ligy“ soutěží, který by dala možnost závodit si většímu počtu jezdců v rámci kontrolovatelného prostředí organizovaného podniku, což je jinak řečená stejná varianta odpovědi jako u prvních tří respondentů. Zbylí dva respondenti z nového vedení se v odpovědích liší, František Vojta se odvolává na bod. 3 Stanov AAS (viz příloha č. 1 nebo analýza oficiálních dokumentů), u Pavla Pelikána je vidět posun ve vnímání cíle AAS v závislosti na jeho angažování se v pozdějším stadiu vývoje, kdy již není prioritním cílem vytvořit legální alternativu, ale finančně a technicky méně náročné podmínky v rámci předpisů FAS AČR. Tedy *„Vytvoření poháru pro posádky s nižším rozpočtem, změna technických předpisů pro tento pohár s ohledem na možnost použití bezpečnostních prvků s propadlou homologací (FIA, pozn. aut.) a celkové zjednodušení technických předpisům,“* a stejně tak u předsedy druhého představenstva Michala Habarta, který cíle definuje jako: *„Vytvořit podmínky pro začínající jezdce a týmy, které nedisponovali potřebným technickým a finančním zázemím, nebo jejichž vozidlům skončila homologace, byly FASem nuceni obnovit vozový park. Umožnit jim postavit a provozovat závodní vůz a vybavit posádku finančně dostupnými bezpečnostními prvky, a dostat je tak ze sféry amatérsky organizovaných podniků, kde hrozil konflikt se zákonem o pozemních komunikacích a vysoká bezpečnostní rizika spojená se zajištěním bezpečnosti jak samotných podniků, tak i dosud používané bezpečnostní výbavy ve vozidle.“*

Čtvrtá otázka **„Měnil se v průběhu času váš pohled na AAS? Případně jak?“** zkoumá postoj členů k organizaci v čase. Všichni respondenti kromě Michala Habarta a Pavla Pelikána (kteří oba se angažovali až ve druhém vedení AAS), odpovídají, že se jejich pohled měnil, a to dramaticky.

Krob a Slemenský vidí důvod změny pohledu v neaktivitě členů prvního vedení. (Slemenský: *„Nic nefungovalo. To, na čem jsme se shodli a dohodli, při našich jednáních, bylo najednou pryč. Dost negativní roli ten rok sehrál Ivan Pistulka. Nic, co řekl, nesplnil. Dokonce jsem ten rok, za dva závody přišel na pojistkách, které jsem vybral a odevzdal Pistulkovi osobně, o částku přes 50 tis. Kč. Nikdy mi nedal na tyto platby doklad. Nebylo razítko, nebyly tiskopisy na závody, nebylo nic. V průběhu tohoto roku jsem viděl, že se všichni začínají starat o jiné věci a AAS se přiklání k FASu, tak jsem podal žádost o ukončení činnosti v AAS. Bylo to pro mne dost velké zklamání.“*). V podobném duchu odpovídá i člen nového vedení Vojta, když odpovídá (*„Ano - myšlenka dobrá, její provádění některými členy horší.“*). Člen starého

vedení Maršálek dává také do popředí personální aspekty provádění činnosti AAS („*A také postupně se do popředí dostávaly osobní zájmy některých členů AAS (finanční prospěch atd.) Tím vznikly i rozbroje uvnitř AAS.*“), ale kromě toho bylo u něj pro změnu pohledu důležité i to, že se ukázalo, že ne všechny varianty průchodné přes FAS (které byli naplněny) byli v možnostech jezďů a zájemců o tento sport. Karel Špaček poznamenává, že jeho pohled se dramaticky nutně proměňoval podle toho, jak se dramaticky měnila celá asociace.

Pátá otázka **„S jakými cíly jste do AAS vstupoval vy osobně?“** Cíle Daniel Kroba byly shodné s jeho vnímáním praktických cílů AAS, tzn. zastřešit a zlegalizovat „amatérský sport“. Vladimír Slemenský chtěl být platným členem organizace a aktivně zlepšovat zabezpečení amatérských závodů. Vladimír Maršálek: „*Chtěl jsem pomoci při vzniku podmínek závodů, stanovení technických a bezpečnostních předpisů, jsem si myslel, že mohu celkem zodpovědně posoudit, které technické . a bezpečnostní prvky jsou pro jezdce ještě (finančně – pozn. aut.) akceptovatelné.* Stejně konkrétní praktické cíle měl i Pavel Pelikán (*Komunikace s týmem pořadatelů s cílem podpory při tvorbě závodu. Vyvarování se chyb z předešlých soutěží v soutěžích následujících*). František Vojta měl osobní cíle prakticky totožné s cíly AAS (vytváření nových, finančně nenáročných předpisů a jejich realizace, větší zpřístupnění rallysportu). Osobní cíl Karla Špačka byl odlišný, poznamenaný obdobím, ve kterém do AAS vstupoval, a to „*Co se týče mého reálného vstupu v létě 2004, šlo jen o to, zachránit onen seriál ČMPR 2004 při životě.*“ Jasnou motivaci neměl předseda druhého vedení Habart, když odpovídá: „*V podstatě jsem nevstupoval. Byl jsem ustavující valnou hromadou bez mého aktivního zájmu o tuto funkci navržen a zvolen.*“

Šestá otázka **„Byla pro vás aktivní participace v dění AAS komplikací z hlediska vaší časové vytíženosti?“** zkoumá časové nároky, které AAS na své členy kladla a zda to nemohl být důvod jejich nedostatečné aktivity. Danielu Krobovi je spíše líto investovaného volného času a peněz, které mohl vzhledem k tomu, jak činnost AAS dopadla, využít smysluplněji. Michal Habart odpovídá, že rozhodně ano, včetně skutečnosti, že všichni členové používali k práci pro AAS vlastní vybavení (telefony, automobily) bez nároku na náhradu. Ostatní respondenti neoznačují časovou vytíženost jako komplikaci jejich angažovanosti AAS.

Sedmá otázka **„Stalo se vám v průběhu Vašeho působení v AAS, že jste začal mít pocit, že vynakládané osobní úsilí není úměrné výsledkům, kterých je schopna AAS dosáhnout?“** byla položena na základě teze Jana Kellera, že jedinci se ve veřejném spolkovém občanském životě angažují jen do té chvíle, dokud si myslí, že jim

společné úsilí může přinést větší zisk, než snažení individuální.¹⁰³ Danielu Krobovi se toto stalo, a to zejména z důvodu, že když něco připravil, tak odpovědné osoby, které měly s materiály pracovat dále, například legislativně, tak neučinili, a neměl nástroje, které by je k tomu mohli přimět. Tento pocit měl velice silně i Vladimír Slemenský, který to udává přímo jako důvod, proč z AAS vystoupil (ještě za prvního vedení). Vladimír Maršálek odpovídá negativně (jeho funkce však nebyla příliš časově náročná). Aktéři druhého vedení Michal Habart, Pavel Pelikán, František Vojta a Karel Špaček takový pocit nemají, spíše se jim zdá, že úsilí a výsledky byly vzájemně odpovídající. Karel Špaček poznámkou, že u něj v druhé polovině roku 2005 nikoliv z finančního hlediska, protože nedostal za svoji práci smlouvanou odměnu. Michal Habart tento pocit dostal až v momentě, kdy AAS o pořádání ČMPR, respektive seriálu podle jí prosazených pravidel, přišla (když bylo pro rok 2006 promotérství přiděleno společnosti Rallyesport Promotion s.r.o.). U této otázky tedy vidíme poměrně zřetelný rozdíl mezi pocity členů prvního a druhého představenstva, kdy z druhého mají daleko větší pocit smysluplnosti své práce, což je dáno i tím, že organizace dostala v tomto období pevnější strukturu a především tím, že již neprocházela tak dramatickými změnami svého směřování.

Osmá otázka : „**Cítil jste někdy rozčarování nad tím, že se směřování AAS ubírá jiným směrem, než bylo původně zamýšleno? Pakliže ano, co se vám na vývoji vadilo?**“

Stejně jako u předchozí otázky je zde výrazný rozdíl mezi členy prvního a druhého vedení. Zatímco členové druhého předsednictva rozčarování nepociťovali, byť Pavel Pelikán konstatuje, že se cíle nepodařilo stoprocentně naplnit, členové prvního ano. Daniel Krob pocíťoval rozčarování nejdříve nad tím, že oproti původní dohodě se první vedení AAS nikdy nepokusilo o legalizaci amatérského závodění mimo FAS AČR a následně nad tím, že se realita vyhlášených pravidel a předpisů lišila od toho, co bylo s FAS AČR předtím dohodnuto. Z tohoto důvodu cítí rozčarování i Vladimír Maršálek, Vladimír Slemenský pocíťoval rozčarování nad pasivitou prvního vedení AAS již od počátku své spolupráce z AAS, stejně jako ze začlenění ČMPR pod FAS AČR.

Devátou otázku „**Přemýšlel jste někdy o ukončení vaší činnosti v AAS a z jakého důvodu? / Proč jste ukončil svoji činnost v AAS a za jakého důvodu?**“ mají Krob a Slemenský úzce spjatou s otázkou předchozí, jelikož oba dva z AAS odstoupili z těch důvodů, kvůli kterým pocíťovali rozčarování nad jejím fungováním, což je jednak začlenění AAS pod FAS AČR za technických podmínek, které se výrazně lišily od původních předpokladů, a za

¹⁰³ KELLER, J., *Politika s ručením omezením. Proměny moci na prahu 21. století*. Praha: Evropský literární klub, 2001, str. 130 (Kap. Dilemata občanské společnosti)

druhé pasivita hlavních členů vedení. Vladimír Maršálek se nevyjádřil a aktivní činnost členů druhého vedení ukončil faktický zánik činnosti celé AAS, když jí FAS AČR odebral pořadatelství ČMPR, respektive pozdějšího PČRR. Michal Habart kromě toho uvádí, že poté ukončil svoji činnost i z časových důvodů.

Desátá otázka se ptá „**Jak ovlivnil činnost AAS Autoklub ČR, pakliže jí vůbec ovlivnil? Vnímáte jeho vliv pozitivně, nebo negativně?**“ Daniel Krob hodnotí vliv AČR negativně: „*Ovlivnil a to dost. ČMPR přestal být amatérským sportem. AAS dotáhla ČMPR úplně jinam, než jsem si já osobně myslel.*“ Vladimír Slemenský kvůli svému brzkému odchodu z AAS necítí být oprávněn toto hodnotit, Vladimír Maršálek píše: „*Autoklub ČR ovlivnil činnost, měl sice zájem o nějaké jednání, ale bohužel jeho představy se dost lišily od představ AAS. Tím dal možnost vzniku problémů v AAS a jejímu rozdělení na dvě skupiny. Jedna směřovala k AČR a umožnila vzniku dnešního K4 poháru (PČRR, nástupce ČMPR, pozn. aut.) s ústupky, akceptovatelnými jen menší skupině jezdců. Druhá skupina skončila dnes jako pořadatelé Rallye cupu a dnes se opět snaží jednat s AČR.*“

Členové druhého vedení Pelikán a Špaček vyzdvihují to, že AAS ovlivnila AČR a ten na ní musel reagovat. („*...myslím, že pánové z Autoklubu potažmo FAS viděli, že je tady několik lidí, kteří tlačí na změny zaběhnutého řádu a museli reagovat. Bylo to určité pozitivní.*“ a „*AAS byla v určitých fázích pro FAS silným soupeřem, i to je jeden z důvodů, proč promotérství ČMPR (potažmo PČR) předal FAS jiné organizaci.*“). František Vojta vidí vliv AČR dvousečně. „*Pozitivně – umožnil fungování ČMPR v rámci celorepublikových soutěží*“ a „*negativně – jeho vliv částečně vedl k rozpadu AAS.*“ Dvě stránky vlivu FAS AČR vidí i tehdejší předseda Habart: „*AAS přes počáteční nevěli FASu dostala na závodní tratě auta, a posádky, které byly do té doby z možnosti startů na podobně zajištěných akcích (pod FAS AČR – pozn. aut.) vyloučeny (finance, předpisy, bezpečnost). Což je pozitivní pro tyto posádky, následně je FAS ovšem neúměrně zatížil dalšími poplatky a předpisy, čímž je buď odradil a poslal zpět na úroveň amatérských podniků, nebo z nich cucal peníze.*“

Jedenáctá otázka „**Existuje něco, v čem si myslíte, že bylo jednání Autoklubu ČR vůči AAS nekorektní?**“ Daniel Krob vidí nekorektnost Rallye komise FAS AČR, především technické komise, v tom, že změnila to, co dala do svých řádů oproti tomu, co bylo předtím domluveno. Vladimír Maršálek vidí problém v obecnější rovině: „*AČR jednala vždy z pozice monopolu na pořádání rallye v rámci legislativy. Řekl bych, že zájem je jen o zisk peněz pro členy FAS a snahu neměnit už léta fungující systém. To si myslím je velice nekorektní proti každému jinému řešení.*“ Podobné dojmy z jednání s FAS AČR má i Michal Habart: „*Neakceptovali nás jako rovnocenného partnera, který nabízí program, jak udělat z rallye*

masovější sport při dodržení únosných pravidel. Jednali s námi povětšinou z pozice nadřazenosti a síly.“ Pelikán vidí jako nekorektní přístup AČR první řadě způsob, jakým byl ČMPR „předán“ jinému promotérovi (Rallyesport Promotion - dále RSP). Dále to, jakým způsobem Autoklub nahlížel na AAS a dával jí sliby, které neplnil, a celkovou a neochotu spolupracovat s někým, kdo má odlišný názor. V podobném duchu se vyjadřuje i Vojta, když jmenuje špatný přístup funkcionářů AČR k AAS, problémy s technickými ustanoveními a absenci finanční podpory.

Otázka dvanáct **„V čem spatřujete důvody zániku aktivní činnosti AAS?“** skýtá poměrně velkou diverzitu pohledu na věc mezi jednotlivými respondenty. Daniel Krob zánik AAS rozděluje na zánik činnosti prvního vedení a druhého vedení: Zánik prvního vedení: *„Jednotka zanikla samovolně. Aktivní odešli. Pacovští dosáhli svého (to znamená, že se dostali pod FAS, svého člověka v rallye komisi (Pavel Nedvěd – pozn. aut.) a ostatní byli do počtu.“* Zánik druhého vedení spatřuje také v přidělení seriálu jinému promotérovi, (*„AAS neměla do čeho píchnout. Nehledě na finanční pohledávku RKHA vůdči Denkovi-promotér ČMPR (2005, pozn. aut.) - představitel AAS.)* Slemenský spatřuje zánik AAS v druhém vedení AAS (*„V tom, že AAS převzali samozvanci typu Denk, Habart a jim podobní.“*). V tomto negativistickém stanovisku na druhé vedení AAS se shoduje s výroky Aliose Janků, jinak svého nepřítele, a přestože jednu svoji soutěž uspořádal Slemenský jako součást ČMPR pod novým vedením, evidentně se s ním neztotožnil (soutěž dopadla díky vyšším nákladům vynucených pravidly AČR s finanční ztrátou). Habart a Pelikán, jakožto členové druhého představenstva jednoznačně označují za hlavní důvod změnu promotéra ČMPR na konci roku 2005, potažmo změnu ČMPR na K4 PČRR. Habart navíc mluví o demoralizované členské základně, která hledala snadnější cestu- vstup do amatérských závodů. Špaček vidí v souvislosti s tímto faktem hlavní důvod zániku AAS až *„V neschopnosti Jakuba Denka komunikovat s FAS a s RSP takovým způsobem, aby nebyla pro rok 2006 AAS vyřazena z diskusí a reálných rozhodovacích možností.“* Vojta, přestože člen druhého vedení, označuje jako hlavní důvody nesourodost týmové práce, osobní spory, změnu priorit některých členů AAS, čímž se shoduje s Danielem Krobem.

Otázka 13: **„Do jaké míry si myslíte, že AAS splnila své vytyčené cíle? A do jaké míry splnila to, co jste od ní očekával vy osobně?“** Daniel Krob nehodnotí splnění cílů prvního vedení AAS jako celek, poněvadž představenstvo mělo různé cíle a priority, jak se později ukázalo. Jeho vlastní cíle první AAS nesplnila vůbec. Druhá AAS *„měla provést*

odtrhnutí od AČR, na kterém se pracovalo. Jelikož však v našem středu byl donašeč¹⁰⁴, tak se RSP Brno spojilo včas s AČR a vytvořili pohár.“ Vladimír Slemenský ke splněným cílům AAS: „Nesplnila vůbec nic. Jak vznikla, tak zase zanikla. A asi je to dobře, že nenadělala více škody“. Vladimír Maršálek hodnotí výsledek činnosti AAS obecně, i ze svého hlediska jezdce: „AAS splnila své cíle jen částečně a pro podstatně menší část lidí zabývajících se rallyesportem. Pro mě osobně nesplnila to, co jsem očekával a já se musel přizpůsobit nové situaci, přestupem do rallye pod hlavičkou AČR, neb je to jediná možná varianta jak závodit v rámci právních norem ČR.“

Členové druhého vedení AAS hodnotí celkové splnění cílů v zásadě shodně a spíše pozitivně. Michal Habart považuje za pozitivní, že se podařilo umožnit závodit takovým autům, která do té doby „legálně“ rally jezdit nemohla. Vadila mu ovšem malá veřejná podpora ze strany lidí, za jejich zájmy AAS vystupovala, kteří „prostě jen čekali, jak to dopadne.“ To byla podle jeho názoru jedna z hlavních příčin pozdějších problémů ČMPR.

František Vojta: „Své cíle splnila pouze částečně. Moje cíle ano, protože relativně jednodušší a levnější závodění v ČMPR přetrvává ve formě Poháru České republiky v rally.“

Pavel Pelikán AAS přisuzuje význam v tom, že to byl první případ, kdy byl Autoklub ČR, respektive FAS AČR přivedena k jednacímu stolu: „Jisté cíle určitě splněny byly, protože K4PČRR se jezdí dodnes podle předpisů, které vznikly v AAS a většina jezdců má ČMPR stále v povědomí. Osobně si myslím, že AAS nastartovala komunikaci s Autoklubem v souvislosti se změnami v Rallye jako takovém. V době AAS požadavky nebyly z velké části akceptovány, ale další vývoj v Rallye donutil Autoklub k ústupkům (viz Rallye Cup, jeho zapsání do kalendáře FAS a jednání o legalizaci aut z Volného poháru).“ Karel Špaček potom taktéž vidí úspěch v kontinuitě poháru: „Splnila cíle v tom, že nastartovala legální „levnější“ rally-závodění, které v pozměněné formě trvá dosud...“

Poslední čtrnáctá otázka se táže, zda „**Spatřujete nějaké určité chyby, kterých se AAS během své činnosti dopustila? Jak se jich podle vás moha vyvarovat?**“ nám nabízí široké spektrum zdůvodnění, proč AAS uspěla ve svém původním záměru pouze zčásti. Členové prvního představenstva jako hlavní příčinu neúspěchů odlišné priority a zájmy jednotlivých členů vedené: Daniel Krob: „AAS 1 i 2 měla své místo na slunci, ale jejich řady byly moc široké a nedalo se uhlídat záměry všech jednotlivců. Pro mne osobně jsou to cenné zkušenosti, které se snažím využít v RC, kde zakládáme také občanské sdružení (kvůli financím

¹⁰⁴ Za toho označil Daniel Krob Mirka Smolíka, předsedu bezpečnostní komise AAS 2005 a člena týmu Rallye Sport Promotion, který se po dohodě s AČR pod vedením Jiřího Rozsypala stal promotérem a organizátorem poháru pro rok 2006 a nahradil tak AAS.

a promotérovi). Osobně si myslím, že v RC už se nestane to co provedla AAS 1 zaprodání poháru AČR.“ Vladimír Maršálek: „Hlavní chyba AAS bylo složení vedení jen z pořadatelů rallyesoutěží a samozřejmě nejednotnost hlavních bodů a jejich priority při jednání s AČR. A také právních norem ČR umožňující jen jedné organizaci vystupovat jako zástupce celého motorsportu, nejen v rámci Evropy, ale i státu,“ naráží Maršálek na propojení FIA¹⁰⁵ a AČR.

Michal Habart se evidentně obrací k momentu, kdy bylo pořadatelství poháru přičteno jinému subjektu, aniž by se AAS mohla bránit a k tomu, že AAS se pro FAS AČR nestala rovnocenným subjektem. „Nedokázala se smluvně zabezpečit. Což v jednání s FAS nešlo. Dohody byly buď pouze zápisem z jednání, a to ne vždy korektně interpretovány, a nebo ústně. FAS nechtěla žádné písemné dohody. Měli jsme být rádi, že s námi vůbec mluví.“

Pavel Pelikán: „Chyb byla určitě spousta, bylo to způsobeno určitě i tím, že většina z nás měla své zaměstnání a AAS se věnovala ve volném čase.“ František Vojta: „Myslím, že základní chyba byla v tom, že nikdo z nás neměl dostatečné zkušenosti s vedením a řízením takovéto organizace.“ Kare Špaček vidí hlavní chybu AAS v tom, že „...nedokázala udržet svou sílu a díky zejména osobním animozitám uvnitř vedení i při jednání např. FAS se sama oslabovala do té míry, že byla vyřazena ze hry.“

6.5. Závěr případové studie Asociace automobilového sportu

Občanské sdružení Asociace automobilového sportu (AAS) bylo specifickou smělou dobrovolnickou občanskou aktivitou tvořenou pořadateli a jezdci amatérských automobilových rally, které se těšily velké účasti závodních posádek, ovšem na přejezdových úsecích neodehrávaly v souladu s platnou legislativou. AAS měla za svůj cíl, kromě uspořádání premiérového seriálu závodů pod názvem Českomoravský pohár rally 2003, najít cestu k legalizaci pohybu soutěžních vozidel na veřejných komunikacích. Od svého počátku se však v tomto směru potýkala s nedostatečnou iniciativou svých především vedoucích členů a s tím, že jednotliví členové vedení měli odlišné priority, než které před ostatními deklarovali, a které měnili podle vývoje situace. Nakonec nedošlo k plánovaným jednáním s Ministerstvem dopravy, která měla zajistit legalitu závodů, pokud možno bez závislosti na národní autoritě FIA, Federaci automobilového sportu Autoklubu České republiky. Došlo pouze k jednání s FAS AČR, která ovšem nedodržela původně dohodnuté technické podmínky a nahradila je přísnějšími s menším množstvím úlev na vybavení vozidla. Tato

¹⁰⁵ Federation Internationale de Automobile, (Mezinárodní automobilová Federace), nositelem jejíž národní autority ASN je FAS AČR.

situace znamenala, že se Českomoravský pohár stal pro velkou řadu jeho původních účastníků nedostupný a došlo k jejich redukci a obměnění. S touto situací se nesmířila část původního vedení AAS a odstoupila, další část původního vedení ztratila o činnost a cíle zájem, nebo byla pouze pasivní. Za této situace, kdy organizace po roce a půl svého trvání téměř zanikla, bylo v září 2004 zvoleno valnou hromadou nové představenstvo AAS. Pod jeho vedením začala asociace opět vyvíjet činnost, ovšem už od počátku v rámci pravidel stanovených na počátku roku 2004 Federací automobilového sportu AČR. V roce 2005 AAS i její ČMPR vcelku uspokojivě fungovala, ovšem představenstvo AAS dožadující se změn vstřícnějších vůči menšímu finančnímu zatížení závodníků bylo nepohodlné FAS AČR, takže ta pro rok 2006 pověřila pořádáním seriálu závodů za stejných technických podmínek s pozměněným názvem jinou organizací. Tím AAS přišla o hlavní bod své činnosti a přestala vyvíjet aktivní činnost a hlavní členové představenstva odstoupili.

AAS trpěla tím, že za ní nestál žádný finančně silný subjekt, který by mohl hradit její provozní náklady, takže ty byly zejména na bedrech samotných členů sdružení. AAS také trpěla špatným administrativním a účetním zázemím, které mělo za následek podání trestního oznámení na staré vedení. Mezi řadou členů původního a i mezi některými členy původního a druhého vedení se vyvinuly osobní antipatie, které znemožňovaly další efektivní spolupráci. Navíc vzniklo mezi členy AAS a jejich kluby několikero nesplacených pohledávek, což ke konstruktivní atmosféře vzájemných vztahů také nepřispělo.

7. Závěr

Práce uvádí příklady novodobého vývoje některých sportovních neziskových organizací, porovnává odlišné principy fungování motoristického sportu v Evropě a USA, a především předkládá obraz právního a institucionálního prostředí automobilových rally v České republice a hlavní organizačně-politické události na tomto poli v posledních několika letech.

Automobilové rally se potýkají s odlišnými organizačními problémy než jiné sporty, které souvisejí především s tím, že se rally neodehrávají na uzavřených sportovištích, ale na místech, kde probíhá i běžný veřejný život. V Čechách doplácí rally na to, že držitel jediné sportovní autority Mezinárodní automobilové federace je současně jedinou institucí, která má od státu reprezentovaného Ministerstvem dopravy ČR uděleno oprávnění přidělovat závodnímu vozidlu sportovní průkazy, opravňující jej k provozu na veřejných komunikacích. Tak vzniká monopolní prostředí, které umožňuje Autoklubu České republiky, respektive jeho orgánu Federaci automobilového sportu, nerespektovat vůli aktérů angažovaných v dané sportovní disciplíně, v našem případě v rally. Vzhledem k velikosti AČR, jehož členská základna se počítá na stovky tisíc osob, a vzhledem k systému vysílání delegátů na Valnou hromadu diskriminujícímu velké kluby, je možnost prosadit tímto zájmy určité zájmové skupiny, byť může mít třeba tisíce členů, nereálná. V praxi se tedy toto obrovské občanské sdružení chová jako totalitní režim, neboť jej nic nenutí respektovat vůli svých členů. A samozřejmě ani zájmy nečlenů, kteří z důvodu pověření AČR výkonem služeb státem také potřebují využít jeho služeb. Několik málo činovníků FAS AČR, určených výkonným výborem AČR, tedy rozhoduje o sportovních a technických podmínkách, za kterých budou automobilové rally provozovány. To v praxi znamená rozhodování o investicích v řádech mnoha stovek miliónů korun, aniž by do tohoto rozhodování měli šanci promluvit ti, jimž tento majetek (sportovní vybavení v podobě závodních vozidel a servisního zázemí) patří. Tím vzniká v této komunitě sociální pnutí, které mělo za následek vznik Asociace automobilového sportu, která byla doposavad nejvýraznějším pokusem o osamostatnění rallysportu na legální bázi. Asociace automobilového sportu však byla v zásadě dobrovolnickým sdružením a neměla dostatečné odborné ani finanční kapacity na to, aby vystavěla k AČR alternativu. Kromě toho sama trpěla vnitřní nejednotností. Její dílo však

přetrvává i v současnosti, když se pod jiným názvem pořádá rallyový pohár s volnějším předpisy, menší finanční náročností a možností startu širšího spektra vozidel.

Část pořadatelů angažovaných v tehdejší AAS se vrátila k pořádání soutěží na hranici zákona a spoléhá na benevolenci dopravní policie. V současné době opět začínají vyjednávat s FAS AČR o možnostech spolupráce, přestože ještě nedávno proti nim podnikala FAS AČR cílená diskriminační opatření.

Přínos práce vidím v tom, že popisuje problematiku, která doposud v této šíři a komplexnosti zdokumentována nebyla, a která zůstává běžné veřejnosti skryta, byť její závažnost z hlediska občanské angažovanosti a demokratických principů, které se naše společnost snaží v co největší míře uplatňovat, není malá. V neposlední řadě potom dokumentuje od počátku do konce zajímavou existenci občanského sdružení Asociace automobilového sportu, která bude postupem času rekonstruovatelná pravděpodobně stále obtížněji.

8. Seznam pramenů a literatury

8.1. Monografie

- DISMAN, M., *Jak se vyrábí sociologická znalost. Příručka pro uživatele*. Praha: UK v Praze, Nakl. Karolinum, 2002. (zejm. Kap. 10: Ten druhý výzkum aneb Dokázat nebo rozumět.)
- MARADA, R., *Kultura protestu a politizace každodennosti*, Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2003.
- MÜLLER, K.B., *Politická sociologie*, Praha: Portál, 2008.
- GIDDENS, A., *Sociologie*, Praha: Argo, 2001 (Kap. 18: Revoluce a Sociální hnutí a Kap. 20: Metody sociologického výzkumu)
- GIDDENS, A., *Důsledky modernity*, Praha: SLON, 1998.
- KELLER, J., *Sociologie organizace a byrokracie (2. přeprac. vydání)*. Praha: SLON, 2007.
- KELLER, J., *Politika s ručením omezením. Proměny moci na prahu 21. století*. Praha: Evropský literární klub, 2001
- MORAWSKI, Witold., *Ekonomická sociologie. Problémy, teorie, empirie*. Praha: SLON, 2005.
- ZNEBEJÁNEK, F., *Sociální hnutí. Teorie, koncepce, představitelé*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1997.
- REKTOŘÍK, J. a kol., *Organizace neziskového sektoru. Základy ekonomiky, teorie a řízení*. Praha, 2001.
- TOPINKA J., STANJURA J., *Občanská sdružení v sportu, právní, účetní a daňové problémy*, Praha: Olympia, 2001.
- SBORNÍK TEXTŮ: *Občanský sektor, studie a souvislosti*, Praha, Moravský Beroun: Univerzita Karlova – Fakulta humanitních studií, katedra Občanský sektor ve vydavatelství Moravská expedice, 2002.
- STRAUSS, A., CORBINOVÁ, J.,: *Základy kvalitativního výzkumu*. Boskovice, Brno: Nakl. Albert, Sdružení Podané ruce, Brno, 1999.

8.2. Časopisy

Specializovaný motoristický magazín Rally, č. 10/2008 (roční IX)

Specializovaný motoristický magazín Rally, č. 1/2009 (ročník X)

8.3. Internetové zdroje

- <http://www.autoklub.cz/>
- <http://www.ewrc.cz>
- <http://forum.ewrc.cz/>
- <http://www.fia.com>
- <http://www.mvcr.cz>
- <http://www.pamk.cz/>

- <http://www.rkha.wz.cz>
- <http://rallye.marionetta.cz/diskuse.php>
- <http://www.motormix.cz/novinky.php3?num=13676>
- <http://www.rallyejournal.cz>
- <http://www.rallyesport.cz>
- <http://www.rallyesport-pohar.cz>
- <http://www.rkha.wz.cz>
- <http://www.toplist.cz/sport>
- <http://www.uamk-cr.cz>
- <http://y73.iglu.cz/guestbook.er2/guestbook.php>
- mé vlastní archivované úryvky z internetových diskusí a elektronické pošty

9. Seznam příloh:

9.1. Příloha 1: Stanovy Asociace automobilového sportu (z 21.1. 2003).....	I
9.2. Příloha 2: Stanovy Asociace automobilového sportu (z 24.9. 2004).....	II
9.3. Příloha 3: Složení představenstva AAS od ledna 2003 do června 2004.....	III
9.4. Příloha 4: Složení představenstva AAS od září 2004... ..	IV
9.5. Příloha 5: Sdělení o rezignaci na místo člena představenstva a místopředsedy Asociace automobilového sportu Daniel Krob, 22.1. 2004.....	V
9.6. Příloha 6: Sdělení o rezignaci na místo řádného člena AAS, člena představenstva AAS a funkci výkonného místopředsedy AAS - Danel Krob, 24.11. 2006.....	VI
9.7. Příloha 7: Smlouva – ujednání mezi AAS a VIRTUCON CZ,s,r.o.....	VII
9.8. Příloha 8: Odstoupení Michala Habarta z funkce předsedy představenstva Asociace automobilového sportu.....	VIII
9.9. Příloha 9: Trestní oznámení starého vedení AAS na nové vedení AAS.....	IX
9.10. Příloha 10: Podání daňového přiznání, žaloba na odpovědné osoby, 14.6. 2005.....	X
9.11. Příloha 11: Diskuse ČMPR, příspěvek Daniela Kroba („dan“) z 30.5. 2005, 13:59:08 hod.).....	XI
9.12. Příloha 12: Článek z Deníku Sport, 23.6. 2008 – Rallye: Blíží se dohoda?.....	XII
9.13. Příloha 13: Soukromý dopis Daniela Kroba jezdcí Tomáši Macháčkovi, 6.4. 2004...XIII	
9.14. Příloha 14: Dotazník pro členy Asociace automobilového sportu.....	XIV
9.15. Příloha 15: Vyplněné dotazníky od členů Asociace automobilového sportu (Krob Daniel, Slemenský Vladimír, Maršálek Vladimír, Pelikán Pavel, Špaček Karel, Vojta František).....	XV