

MOŽNOSTI ŘEŠENÍ NEDOSTATEČNÉHO POČTU PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ

POSSIBILITIES HOW TO SOLVE THE INSUFFICIENT NUMBER OF PROFESSIONAL DRIVERS

Jaroslav Kleprlík¹, Vladimír Talácko²

Anotace: Článek je zaměřen na problematiku nedostatku profesionálních řidičů. Shrnuje informace k této oblasti z Evropského Portálu Pracovní Mobility (EURES) a statistická data z Úřadů práce ČR, z Integrovaného portálu Ministerstva práce a sociálních věcí (IPSV), z Českého statistického úřadu, z Ročenky dopravy 2017 a dalších zdrojů. Jsou zde uvedeny faktory, které jsou příčinou nedostatku profesionálních řidičů na trhu práce. Článek uvádí konkrétní možnosti řešení jejich nedostatku. Podrobněji je zde prezentován příklad výchovy nového řidiče s využitím projektu Evropského sociálního fondu (ESF) pro vzdělávací aktivity – Podpora odborného vzdělávání zaměstnanců (POVEZ II).

Klíčová slova: Důvody nedostatku řidičů, profesionální řidič, projekt POVEZ II, řešení nedostatku řidičů, výchova profesionálního řidiče, vzdělávací aktivity řidičů.

Summary: The article focuses on the problem of the lack of professional drivers. Information from the European Job Mobility Portal (EURES) and statistical data from the Czech Labor Offices, the Integrated portal of the Ministry of Labor and Social Affairs, the Czech Statistical Office, the Transport Yearbook 2017 and other sources are summarized in the article. The factors that cause the lack of professional drivers in the labor market are mentioned as well. The article presents specific options for solution of this problem. There is presented an example of education of a new driver by utilizing of the European Social Fund (ESF) project for educational activities - Support of Vocational Training for Employees (POVEZ II) in more detail way.

Key words: Reasons for lack of drivers, professional driver, project POVEZ II, solutions of the lack of drivers, training of a professional driver, educational activities of drivers.

ÚVOD

V rámci Evropské unie je velkým problémem v dopravě nedostatek profesionálních řidičů. Dle Evropského Portálu Pracovní Mobility (EURES), který usnadňuje volný pohyb pracovníků v rámci 28 států EU, Švýcarska, Islandu, Lichtenštejnska a Norska bylo v kategorii Řidiči nákladních automobilů, autobusů a tramvají k 24. 1. 2019 v nabídce 45 581 nalezených volných pracovních míst (1).

¹ doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, ČR, Tel.: +420 46 603 6431, Fax: + 420 46 603 6303, E- mail: Jaroslav.Kleprlik@upce.cz

² Ing. Vladimír Talácko, R. Klapal Transport s.r.o.

Také v České republice je problém velkého nedostatku profesionálních řidičů. Dle internetových stránek Ministerstva práce a sociálních věcí (2) bylo na všech Úřadech práce k 24. 1. 2019 pro profesi 8332 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel evidováno 1 084 nabídek zaměstnavatelů, které obsahovaly 5 082 volných míst. Konkrétní další počty volných míst na pozicích řidičů jsou uvedeny v tabulce 1.

Tab. 1 – Volná pracovní místa vybraných profesí řidičů

	Profese	Počet nabídek zaměstnavatelů	Počet volných míst
83311	Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě	68	672
83312	Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	111	844
8332	Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel	1 084	5 082
83321	Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů)	1 086	2 480
83322	Řidiči tahačů	667	3 734

Zdroj: (2)

Podle údajů (3) chybí na trhu práce v ČR více než 15 000 profesionálních řidičů. Tento nedostatek se navíc každoročně prohlubuje zhruba o 5 000 řidičů. Jedním z důvodů jsou odchody řidičů do starobního důchodu, které nastupující mladá generace nestačí nahrazovat. To je způsobeno jejím nedostatečným zájmem o toto povolání a také nedostatkem osob vlastnících potřebná řidičská oprávnění skupin „C“, „C+E“, „D“.

Na Integrovaném portálu Ministerstva práce a sociálních věcí (2) v záložce Nabídka a poptávka na trhu práce uvádí Analýza neobsazenosti pracovních míst podle profese za 3. čtvrtletí roku 2018 za celou Českou republiku, že profese Řidiči a obsluha pojízdných zařízení jsou na 8. místě v počtu volných míst, viz obrázek 1.



Zdroj: (6)

Obr. 1 – Analýza neobsazenosti volných pracovních míst podle profese v ČR za 3. čtvrtletí 2018

Ze statistiky dopravy uvedené v (4) je vidět, že dochází ke kontinuálnímu nárůstu počtu registrovaných nákladních vozidel a také autobusů v ČR, viz tabulka 2. Tato vozidla pak logicky musí někdo řídit. Naopak statistická data v (4) uvádějí kontinuální pokles registrovaných tahačů. S těmito daty souvisejí další statistiky z Ročenky dopravy ČR 2017, kde je vidět, že dochází k nárůstu objemu přepravy věcí ve vnitrostátní přepravě, ale naopak k jejich poklesu v mezinárodní přepravě. V linkové autobusové dopravě dochází v městské autobusové dopravě k nárůstu počtu přepravených osob, naopak nepřetržitě klesá počet přepravených osob v linkové autobusové dopravě. Vývoj objemu přepravy osob a věcí v České republice je uveden v tabulce 3.

Tab. 2 – Přehled vybraných silničních vozidel registrovaných v ČR

	2013	2014	2015	2016	2017
Mikrobusy a autobusy	19 619	19 808	19 950	20 097	20 719
Nákladní vozidla	593 439	608 711	646 792	667 705	689 368
Silniční tahače	7 626	6 621	5 283	4 488	4 132
Návěsy	49 752	52 183	53 815	53 826	52 855
Přívěsy	345 742	374 050	405 908	423 373	434 872

Zdroj: (4)

Tab. 3 – Vývoj objemu přepravy osob (mil. osob) a věcí (mil. tun)

	2013	2014	2015	2016	2017
Autobusová doprava	338	349,5	350,9	332,8	329,7
Městská hromadná doprava	2 173,3	2 142,9	2 160,8	2 280,3	2 317,3
Vnitrostátní silniční nákladní doprava	289,1	324,1	375,1	382,0	418,0
Mezinárodní silniční nákladní doprava	62,4	62,1	63,8	49,9	41,5

Zdroj: (4)

1. FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ NEDOSTATEK ŘIDIČŮ

Nedostatek řidičů je způsoben více faktory, které mají různou váhu. Jedním z vlivů je i nízká nezaměstnanost a „boj“ firem o zaměstnance. Problém nedostatku řidičů všeobecně souvisí především se mzdovým ohodnocením řidičů a nepravidelností jejich pracovní doby. I přes zvyšování mezd, ke kterému jsou dopravci nuceni, je to stále jedním z hlavních důvodů nezájmu o tuto pracovní profesi.

Dle (5) v prvním čtvrtletí roku 2018 činila průměrná hrubá měsíční nominální mzda 30 265 Kč, medián mezd pak byl 25 674 Kč. V odvětví dopravy a skladování pak byla průměrná hrubá měsíční nominální mzda 27 940 Kč.

Podle Informačního systému o průměrných výdělcích – IPSV (6) činila průměrná hrubá měsíční nominální mzda v roce 2017 pro profesi 8332 Řidiči nákladních automobilů, tahačů

a speciálních vozidel 22 568 Kč, medián mezd pak byl 21 018 Kč. Za první pololetí roku 2018 došlo k navýšení a průměrná hrubá měsíční nominální mzda pro tuto profesi činila 24 247 Kč, medián mezd pak byl 23 323 Kč. Přesto však stále trvá problém nedostatku řidičů. Další konkrétnější podrobnosti k této pracovní profesi za celý rok 2017 jsou na obrázku 2.

8332 - Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel

Vybrané zaměstnání Řidič nákladního automobilu patří do skupiny 8332.
(z výsledků šetření ISPV za rok 2017 - Mzdová sféra)

Hrubá měsíční mzda						
Počet zaměstnanců ^{*)}	Medián	Diferenciace				
		D1	Q1	Q3	D9	
tis. osob	Kč/měs	Kč/měs	Kč/měs	Kč/měs	Kč/měs	
103.6	21 018	13 122	15 600	28 139	33 992	

Struktura hrubé měsíční mzdy				
Průměr	Složky hrubé měsíční mzdy			Placená doba
	odměny	příplatky	náhrady	
Kč/měs	%	%	%	hod/měs
22 568	17.4	2.1	9.6	180.1

Měsíční odpracovaná a neodpracovaná doba					
Počet zaměstnanců ^{**)}	Odpracovaná doba			Neodpracovaná doba	
	celkem	z toho přesčas	celkem	z toho	
				nemoc	dovolená
tis. osob	hod/měs	hod/měs	hod/měs	hod/měs	hod/měs
107.7	155.6	7.1	24.3	13.3	5.9

Hodinový výdělek						
Počet zaměstnanců ^{**)}	Medián	Diferenciace				Průměr
		D1	Q1	Q3	D9	
tis. osob	Kč/hod	Kč/hod	Kč/hod	Kč/hod	Kč/hod	Kč/hod
103.1	121.4	71.7	86.4	158.2	188.0	126.7

Pokračujte zpět na [vyhledávání výsledků dle zaměstnání](#).

Poznámky pod čarou

- *) Počet zaměstnanců přepočtený podle placených měsíců
 **) Počet zaměstnanců přepočtený podle evidenčních měsíců

Zdroj: (6)

Obr. 2 – Podrobnosti k pracovní profesi 8332 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel

V případě linkové autobusové dopravy se k negativním faktorům, které snižují zájem o práci řidiče, přidávají nutné režijní jízdy, řízení v době dopravní špičky a sedla. S tím související doby čekání mezi spoji, za které je menší hodinová sazba. Zde už došlo ke zlepšení novelou Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě ve znění pozdějších předpisů (7) kde je v § 9a stanoveno „ Za každou celou hodinu doby čekání mezi spoji přísluší členu osádky autobusu podle § 2 písm. a) odměna nejméně ve výši 90 % hodinové sazby nejnižší úrovně zaručené mzdy stanovené pro pátou skupinu prací. Doby čekání mezi spoji se pro účely stanovení odměny v kalendářním měsíci sčítají.“

V případě městské autobusové dopravy se přidávají k negativním vlivům opět řízení v době dopravní špičky a sedla i podle toho uzpůsobené směny (např. dělené směny). Dalším problémem je vysoká intenzita dopravy ve městech, hustota dopravního provozu a pohyby chodců, např. s mobilními telefony, kteří nesledují provoz. V některých městech je problém i s cyklisty a stylem jejich jízdy. To vše vyžaduje od řidiče neustálou pozornost a sledování dopravního provozu, zvyšuje nároky na psychiku řidiče a je příčinou stresu.

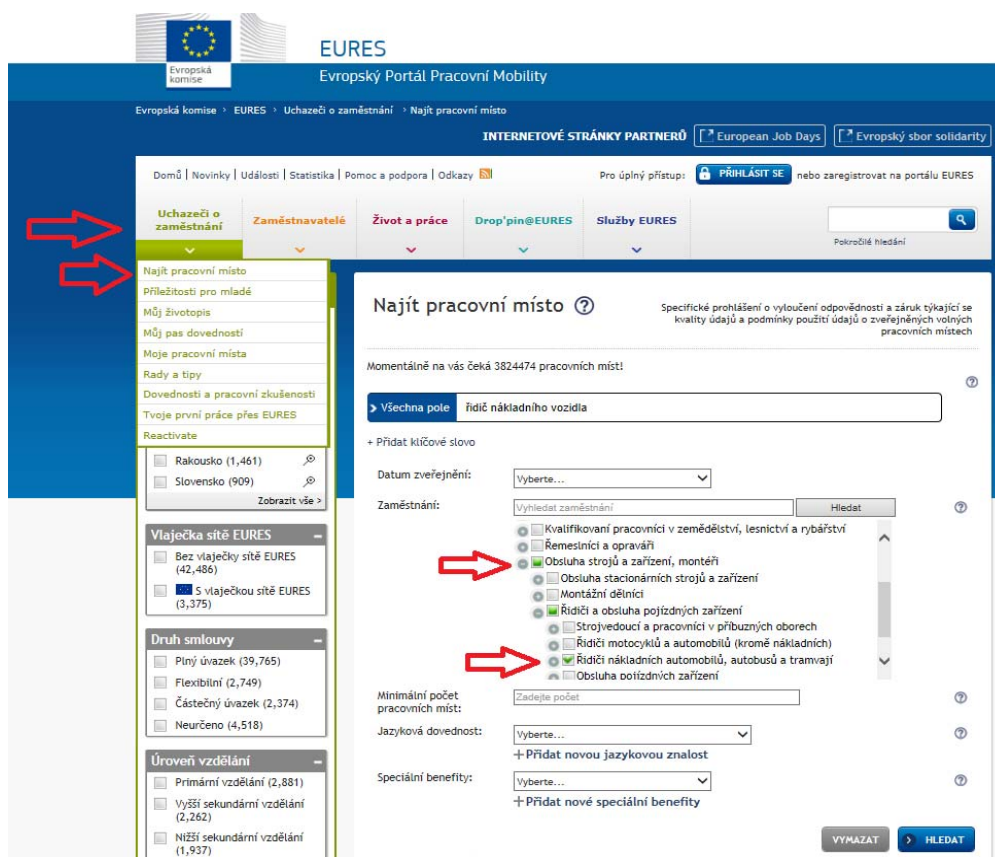
V mezinárodní dopravě je problémem častý pobyt mimo trvalé bydliště a odloučenost od rodin. V některých mezinárodních přepravách je dalším problémem bezpečnost a kriminalita, v nedávné minulosti spojená i s migrační krizí. V případě tuzemských dopravců dochází k odchodům řidičů MKD k zahraničním dopravcům za vyššími výdělky, zejména do Rakouska a Německa.

Dalším problémem je zvyšování průměrného stáří řidičů. Mladí řidiči nemají zájem o toto povolání a to i z ekonomických důvodů. Prvním z nich jsou v nákladní dopravě náklady na získání řidičského oprávnění skupin „C“, „C+E“ a poté náklady na obdržení „Průkazu profesní způsobilosti řidiče“. Řidič, který vlastní pouze řidičské oprávnění skupiny „B“ a chce si jej rozšířit na řidičské oprávnění pro nákladní automobil kategorie N2 nebo N3 s přívěsem nebo návěsem, musí „investovat“ cca 60 000 Kč podle vybrané autoškoly.

2. MOŽNOSTI ŘEŠENÍ NEDOSTATKU PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ

Možností jak motivovat zaměstnance na pracovní pozici řidiče a také si jej pak udržet jsou – poskytnutí náborového příspěvku, garance mzdy, poskytnutí benefitů, úhrada či spoluúčast na získání řidičského oprávnění či „Průkazu profesní způsobilosti řidiče“. Další způsoby spočívají v přijímání řidičů z cizích zemí, případně v rámci outsourcingu využívají agenturní řidiče. Dále jsou to nabídky brigády pro studenty vysokých škol na dohodu o provedení práce (DPP) nebo dohodu o pracovní činnosti (DPČ).

K řešení nedostatku řidičů může přispět aktivní práce personalistů dopravních firem, inzerce, nabídka míst na internetových stránkách dopravce v záložce kariéra, nabídka na Facebooku, atd. Jednou z možností, kterou mohou využívat uchazeči o zaměstnání i zaměstnavatelé v rámci celé Evropské unie je Evropský Portál Pracovní Mobility (EURES). Příklad hledání pracovního místa uchazečem na pozici řidiče na portálu EURES je uveden na obrázku 3, příklad nabídky dopravce - zaměstnavatele je pak na obrázku 4.



Zdroj: (1)

Obr. 3 – Hledání pracovního místa na Evropském Portálu Pracovní mobility EURES



Zdroj: (1)

Obr. 4 – Příklady nabídky zaměstnavatelů pro řidiče autobusu a nákladního vozidla

K řešení problematiky nedostatku řidičů přispívá činnost Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, konkrétně její dceřiná společnost Institut Silniční dopravy ČESMAD Bohemia (8). Dále byl vytvořen projekt „Regionální sektorová dohoda pro oblast autodopravy“. Ten si stanovil tři hlavní cíle: nastartovat spolupráci mezi zaměstnavateli a školami, přispět k modernizaci a doplnění příslušných učebních oborů o požadované kompetence a posílit spolupráci mezi zaměstnavateli a Úřady práce ČR. Hlavními partnery projektu jsou ČESMAD Bohemia, Svaz průmyslu a dopravy ČR, Úřad práce, Hospodářská komora ČR. Dalšími partnery jsou vybraní dopravci a školy v krajích. Informace o tomto projektu jsou na vzdělávacím portálu pro řidiče TRUCKJOBS.CZ (9).

3. EKONOMICKÁ OPATŘENÍ A BENEFITY

První možností z ekonomické oblasti jsou náborové příspěvky. Např. Dopravní podnik města Pardubic, a.s. nabízí náborový příspěvek pro držitele řidičského oprávnění skupiny D a Průkazu profesní způsobilosti řidiče 20.000 Kč. Z dopravců v oblasti nákladní dopravy např. CS CARGO nabízí náborový příspěvek 10.000 Kč.

Kromě náborových příspěvků jsou využívány i další benefity (volné jízdenky, rehabilitace, příspěvky na penzijní připojištění, na dovolenou, atd.). Dopravci v nabídkách práce uvádějí garantované výdělků např. ve vnitrostátní dopravě 34 000 Kč, v mezinárodní dopravě 35 – 40 000 Kč.

To vše je spojeno s růstem nákladů dopravce. K přenesení některých nákladů dopravce na získání řidiče (výchovu nového řidiče) i nákladů uchazeče o práci řidiče lze využít rekvalifikační kurzy Úřadů práce nebo vybraný projekt Evropského sociálního fondu (ESF). V případě rekvalifikace podává žádost uchazeč, v případě projektu ESF dopravce jako zaměstnavatel. Konkrétním příkladem projektu ESF pro vzdělávací aktivity je „Podpora odborného vzdělávání zaměstnanců II“ (POVEZ II).

4. TECHNICKÁ OPATŘENÍ

Mezi technická opatření k řešení nedostatku řidičů patří optimalizace skladby vozového parku. Dopravce by měl na základě svého podnikatelského plánu a analýzy statistických dat o svých přepravách stanovit potřebný počet kategorií a druhů vozidel, jak motorových, tak přípojných. Patří sem také zvětšení užitečné hmotnosti, ložné plochy a ložného prostoru vozidla. V případě City logistiky je to využití odlehčených vozidel, která díky nižší pohotovostní hmotnosti umožní přepravit větší množství věcí. V případě dálkové dopravy, nebo pro svoz a rozvoz v rámci kombinované dopravy, je to využití vícepodlažních návěsů a velkoobjemových jízdních souprav EMS (European Modular System), které se často označují např. jako EuroCombi, Gigaliner, LHV. Pro plnění přijatých objednávek přepravy od zákazníků pak bude třeba menší počet vozidel, jízd a tím i nižší počet řidičů. V případě MHD uvažují dopravní podniky nahradit na vybraných linkách a ve vybraných časových pásmech 12 m autobusy kloubovými. To by umožnilo prodloužit interval dopravy mezi spoji, snížit počet spojů a počet potřebných autobusů i řidičů.

Z hlediska technických možností je také vhodná obnova vozového parku a nabídka řízení nových moderních vozidel s asistenčními prvky a se zvýšeným pohodlím pro řidiče. Řidiči pak

mohou být „nalákání“ na řízení nových moderních vozidel. Do budoucna je pak významným technickým opatřením „zrychlení“ vývoje a zavedení do provozu autonomních vozidel, z počátku jen na vybrané druhy přeprav, a převedení uspořené řídičů na jiné přepravy.

5. TECHNOLOGICKÁ OPATŘENÍ

Mezi technologická opatření patří vyšší využívání užitečné hmotnosti vozidel, sdružování zásilek, vytěžování vozidel a přidělování vozidel na jednotlivé přepravy s využitím SW jako je TimoCom, RaalTrans, eSpedice. To přispěje ke snížení neproduktivních přístavných jízd, odstavných jízd a přejezdů vozidel. Zároveň se sníží počet jízd, dojde k vyššímu využití řídičů a ke snížení jejich potřebného počtu.

Další možností je pro plánování svozu a rozvozu využití SW jako je PLANTOUR, RINKAI ROUTING, WEBDISPEČINK s cílem minimalizovat přepravní vzdálenost, počet jízd a maximalizovat využití vozidla a řídiče. Tím pak snížit počet potřebných řídičů.

K technologickým opatřením patří minimalizace prostojů při čekání vozidel na nakládku a vykládku. K tomu lze využít SW pro plánování časových oken pro nakládku a vykládku od firmy OLTIS Group a.s. Tím opět dojde ke zkrácení doby obratu vozidel, jejich vyššímu využití včetně lepšího využití pracovní doby řídiče.

Při nedostatku řídičů či volných vozidel lze využít spolupráce dopravce s externími silničními nákladními dopravci. To umožňuje ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů (10).

6. PROJEKT EVROPSKÉHO SOCIÁLNÍHO FONDU (ESF) - PODPORA ODBORNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ ZAMĚSTNANCŮ II (POVEZ II)

Jedná se o projekt Evropské unie „Podpora odborného vzdělávání zaměstnanců II“ neboli projekt „POVEZ II“. Tento projekt je spolufinancován z Evropského sociálního fondu v rámci operačního programu Zaměstnanost a ze státního rozpočtu České republiky.

Tento projekt určen pro zaměstnavatele, kteří mohou prostřednictvím finančních prostředků z Evropského sociálního fondu odborně vzdělávat své zaměstnance nebo potenciální nové zaměstnance. Jsou uvedeny kategorie vzdělávacích aktivit, které lze z projektu podpořit. Mezi tyto kategorie patří také dvě samostatné vzdělávací aktivity: odborné pro řídiče – řídičská oprávnění, odborné pro řídiče – profesní školení.

Pro každou aktivitu se musí vyplnit přihlášky zvlášť. V případě, že by byly aktivity tři, musí být také tři žádosti, například:

- Žádost č. 1 - řídičské oprávnění skupiny „C“,
- Žádost č. 2 - řídičské oprávnění skupiny „C+E“,
- Žádost č. 3 - vstupní školení profesní způsobilosti řídičů.

Žádosti obsahují údaje o zaměstnavateli a součástí každé z nich je několik příloh včetně průzkumu trhu, který se týká ceny vzdělávací aktivity u jednotlivých autoškol v okolí.

Samotné vyplňování žádostí je jednoduché a snadné. Stačí vyplnit jednu žádost a dalších pak jen pouze změnit název vzdělávací aktivity, počet hodin vzdělávací aktivity, předpokládané

náklady na vzdělávací aktivitu a předpokládané mzdové náklady na zaměstnance během jejich účasti na vzdělávací aktivitě.

Náročnější je vyplňování příloh, kdy dopravce musí prokázat, že nemá nedoplatky na daních na finančním úřadě a nedoplatky na zdravotním a sociálním pojištění. Nedoplatky na zdravotním a sociálním pojištění nesmí mít ani žádný zaměstnanec dopravce. Průzkum trhu autoškol, které nabízejí vzdělávání, spočívá v poptání ceny od tří autoškol za jednotlivé požadované skupiny řidičských oprávnění a za osvědčení profesní způsobilosti řidiče.

Zaměstnavatelům je v rámci projektu Povez II umožněno získat finanční příspěvek na realizaci vzdělávací aktivity svých zaměstnanců a refundaci jejich mzdových nákladů po dobu školení. Příspěvek na realizaci vzdělávací aktivity činí 85 % z ceny vzdělávací aktivity bez DPH, kdy zbylých 15 % musí hradit zaměstnavatel sám. Příspěvek na úhradu mzdových nákladů vynaložených na vzdělávané zaměstnance po dobu jejich účasti na školení je hrazen v maximální výši 33 000 Kč měsíčně. Příspěvek na realizaci vzdělávací aktivity je poté uhrazen zaměstnavateli do 30 dnů po jejím úspěšném ukončení, mzdové náklady poté do 30 dnů po odeslání výplaty na účet zaměstnance.

Zásadní podmínkou pro projekt POVEZ II je, že dopravce musí přijmout uchazeče (účastníka projektu) do pracovněprávního vztahu a kopii pracovní smlouvy odeslat spolu s žádostí na Úřad práce. Po schválení žádosti Úřadem práce následuje podepsání smlouvy mezi Úřadem práce a dopravcem a smlouvy o realizaci vzdělávací aktivity mezi vybranou autoškolou a dopravcem a vyplnění další příloh.

7. PRAKTICKÝ PŘÍKLAD REALIZACE VZDĚLÁVACÍCH AKTIVIT V RÁMCI PROJEKTU ESF POVEZ II PRO NOVÉHO PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE

V první řadě je třeba se podívat na internetové stránky Úřadu práce, zda je projekt vypsán a je tzv. „aktivní“, kdo se do něj může přihlásit a zda je možné se do něj přihlásit.

V druhém kroku je důležité prostudovat stanovené podmínky projektu a zvážit, zda jsou akceptovatelné jak pro dopravce, tak pro uchazeče o budoucí práci profesionálního řidiče. Tyto podmínky by měl zástupce dopravce konzultovat společně s uchazečem.

Pak již následuje vyplnění přihlášky (v případě více vzdělávacích aktivit - přihlášek), příloh přihlášky (přihlášek) a uzavření smluv.

Předposlední fází je realizace a úspěšné absolvování vzdělávacích aktivit projektu uchazečem.

Poslední fází je uzavření projektu a výkon práce řidiče u dopravce.

8. ČASOVÝ HARMONOGRAM A PRŮBĚH VÝCHOVY ŘIDIČE

V této části příspěvku bude uveden konkrétní praktický příklad výchovy nového profesionálního řidiče s využitím projektu ESF - POVEZ II (11). Po přibližně dvou měsících od úvodní konzultace na Úřadu práce započala realizace vzdělávacích aktivit. Od 1. 8. 2017 do 22. 8. 2017 probíhala výuka a výcvik řidičského oprávnění skupiny „C“, od 22. 8. 2017 do 2. 10. 2017 poté vstupní školení profesní způsobilosti řidiče a souběžně od 4. 9. 2017 do 14. 9.

2017 výuka a výcvik řídičského oprávnění skupiny „C+E“. Po ukončení vzdělávacích aktivit si uchazeč zároveň na Odboru dopravy Městského úřadu Chrudim podal „Žádost o vydání paměťové karty řidiče“. Poslední podmínkou, kterou musel uchazeč splnit, bylo absolvování dopravně-psychologického vyšetření u akreditovaného dopravního psychologa v Chrudimi (je možné využít jakéhokoliv akreditovaného psychologa). Na toto vyšetření se uchazeč musel objednat týden předem, trvalo přibližně 2 hodiny a uchazeč musel s sebou přinést „Výpis z evidenční karty řidiče“. Na základě dopravně-psychologického vyšetření vydal uchazečův praktický lékař „Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel“. Teprve po tomto úkonu mohl uchazeč usednout za volant nákladního vozidla. Jednotlivé činnosti, které musel uchazeč absolvovat pro získání řídičských oprávnění, a osvědčení profesní způsobilosti jsou uvedeny v tabulce 4.

O řídičský průkaz musel uchazeč žádat dvakrát z toho důvodu, že zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (12) neumožňuje zahájit výuku a výcvik na řídičské oprávnění skupiny „C+E“ bez vlastnictví řídičského průkazu skupiny „C“.

Na obrázku 5 je uvedena časová náročnost „výchovy vlastního řidiče“. Jedná se o Ganttův diagram, ve kterém jsou uvedeny všechny činnosti, které musel uchazeč, případně dopravce absolvovat, aby uchazeč získal řídičská oprávnění skupin „C“ a „C+E“ a „Osvědčení profesní způsobilosti řidiče“. Celkově je v Ganttově diagramu, kromě úvodu (start) a závěru (konec), uvedeno 22 činností, po jejichž absolvování se uchazeč mohl stát profesionálním řidičem. Jednotlivé činnosti byly prováděny rozdílnými subjekty (zdroji). Těmito zdroji jsou uchazeč, Úřad práce, dopravce, praktický lékař, autoškola, Odbor dopravy Chrudim a dopravní psycholog. Některé činnosti jsou uvedeny v hodinách, některé ve dnech a některé v týdnech.

Název úkolu	trvání	Zahájení	Dokončení	Předchůdci	Název zdrojů
1 Start	0 dny	1. červen 2017	1. červen 2017		
2 Porada na Úřadu práce	1 hodina	1. červen 2017	1. červen 2017	1	Úřad práce;Autor
3 Konzultace a schválení ve firmě R. Klopal - Transport s.r.o.	1 hodina	2. červen 2017	2. červen 2017	2	Autor;R. Klopal - Transport s.r.o.
4 Podání žádosti do programu POVEZ II	11 dní	5. červen 2017	16. červen 2017	3	R. Klopal - Transport s.r.o.
5 Čekání na schválení žádosti	11 dní	19. červen 2017	30. červen 2017	4	Úřad práce
6 Vyšetření u praktického lékaře	1 hodina	3. červenec 2017	3. červenec 2017	5	Autor;Praktický lékař
7 Vplnění potřebných příloh a podepsání smluv	18 dní	10. červenec 2017	28. červenec 2017	5	R. Klopal - Transport s.r.o.
8 Výuka a výcvik řídičského oprávnění skupiny „C“	20 dní	1. srpen 2017	21. srpen 2017	6;7	Autor;Autoškola
9 Závěrečné zkoušky na řídičské oprávnění skupiny „C“	2 hodin	21. srpen 2017	21. srpen 2017	8	Autor;Odbor dopravy Chrudim;Autoškola
10 Vstupní školení profesní způsobilosti řidiče	38 dní	22. srpen 2017	29. září 2017	9	Autoškola;Autor
11 Vydání řídičského oprávnění skupiny „C“	11 dní	23. srpen 2017	3. září 2017	9	Odbor dopravy Chrudim
12 Výuka a výcvik řídičského oprávnění skupiny „C+E“	9 dní	4. září 2017	13. září 2017	11	Autor;Autoškola
13 Závěrečné zkoušky na řídičské oprávnění skupiny „C+E“	2 hodin	14. září 2017	14. září 2017	12	Autor;Autoškola;Odbor dopravy Chrudim
14 Závěrečné zkoušky vstupního školení profesní způsobilosti řidiče	2 hodin	2. říjen 2017	2. říjen 2017	10	Autor;Autoškola;Odbor dopravy Chrudim
15 Vydání řídičského oprávnění skupiny „C+E“ a osvědčení profesní způsobilosti řidiče	10 dní	3. říjen 2017	13. říjen 2017	13;14	Odbor dopravy Chrudim
16 Žádost o vydání paměťové karty řidiče	7 dní	13. říjen 2017	20. říjen 2017	15	Autor;Odbor dopravy Chrudim
17 Výpis z evidenční karty řidiče	1 hodina	16. říjen 2017	16. říjen 2017	15	Autor;Odbor dopravy Chrudim
18 Dopravně psychologické vyšetření	2 hodin	16. říjen 2017	16. říjen 2017	17	Autor;Dopravní psycholog
19 Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti řízení motorových vozidel.	1 hodina	17. říjen 2017	17. říjen 2017	18	Autor;Praktický lékař
20 Řízení vozidla MAN TGL 12.250	1 týden	23. říjen 2017	30. říjen 2017	16;19	Autor;R. Klopal - Transport s.r.o.
21 Řízení vozidla Renault Premium DXI 440.19	1,9 týdnů	30. říjen 2017	12. listopad 2017	20	Autor;R. Klopal - Transport s.r.o.
22 Řízení vozidla MAN TGX 18.480	11,33 týdnů	13. listopad 2017	31. leden 2018	21	Autor;R. Klopal - Transport s.r.o.
23 Přifazení „vlastního“ vozidla	17 týdnů	1. únor 2018	31. květen 2018	22	Autor;R. Klopal - Transport s.r.o.
24 Konec	0 dny	31. květen 2018	31. květen 2018	23	Autor;R. Klopal - Transport s.r.o.

Zdroj: (11)

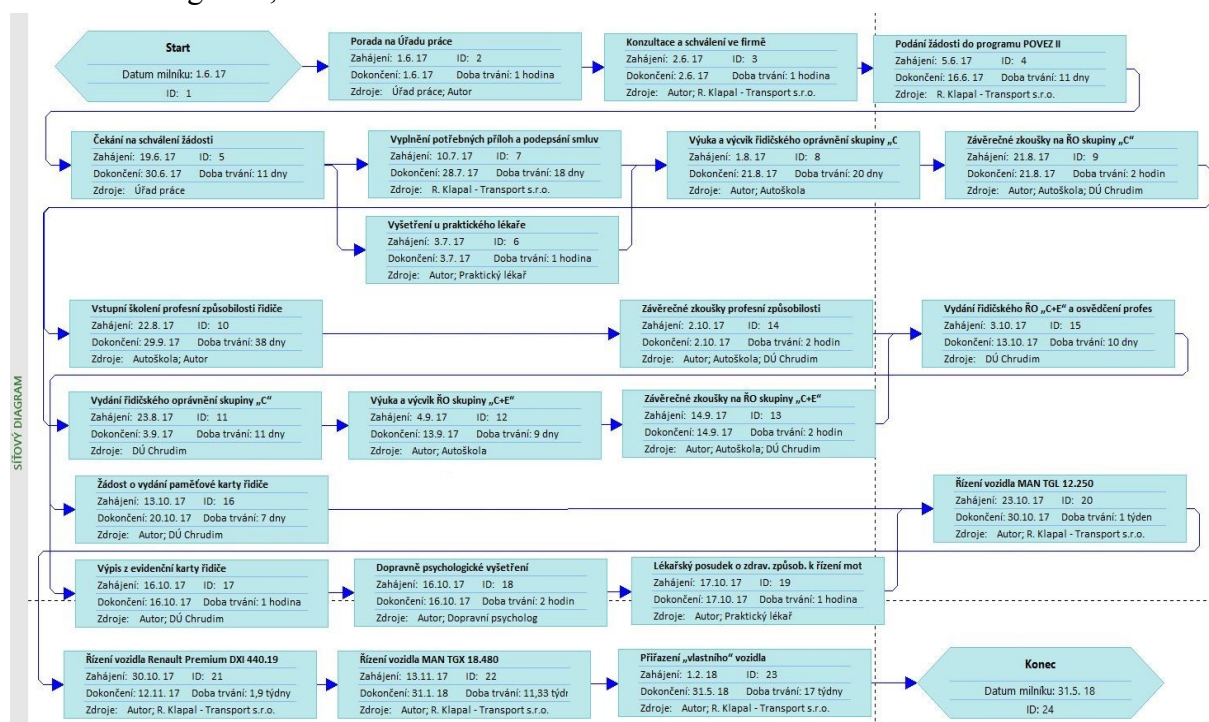
Obr. 5 – Ganttův diagram časové náročnosti výchovy nového řidiče

Z obrázku 5 vyplývá, že od úvodní porady na Úřadu práce až po začátek první vzdělávací aktivity uplynuly 2 měsíce. Tento poměrně dlouhý čas je způsoben tím, že spolu s žádostí do programu POVEZ II musí být odesláno potvrzení, že dopravce nemá nedoplatky na daních na

finančním úřadě a nedoplatky na zdravotní a sociální pojištění. Na zdravotním a sociálním pojištění zároveň nesmí dlužit ani žádný další zaměstnanec firmy. Z tohoto důvodu trvalo podání žádosti téměř 2 týdny. Dále je to i proto, že na začátku července 2017 bylo období dovolených a zaměstnanci Úřadu práce zabývající se projektem POVEZ II čerpali řádné dovolené spojené se státními svátky. V případě, že by se tato žádost podávala v jiném období roku, byla by délka trvání týkající se podání a schválení žádosti a podepsání smluv pravděpodobně zkrácena přibližně o 1-2 týdny.

Období celkem 2 měsíců, kdy byly realizovány vzdělávací aktivity, nelze žádným způsobem urychlit, protože v této době je zahrnuta i doba čekání na vydání řidičského průkazu skupiny „C“, bez kterého uchazeč nemůže nastoupit do kurzu na řidičské oprávnění skupiny „C+E“. Během těchto 2 měsíců uchazeč každý den absolvoval buď výuku, nebo výcvik, v některých případech i obě tyto činnosti. Ze stejného důvodu nelze urychlit ani vydávání paměťové karty řidiče do digitálního tachografu, kdy Dopravní úřady mají tuto dobu stanovenou zpravidla na 10 dní.

Doba výchovy vlastního řidiče trvala v tomto konkrétním případě uchazeči necelých 15 týdnů. V Ganttově diagramu lze nalézt souběhy některých činností, ty jsou přehledněji vidět v síťovém diagramu, viz obrázek 6.



Zdroj: (11)

Obr. 6 – Síťový diagram časové náročnosti výchovy nového řidiče

Prvním souběhem je, že během vyplňování potřebných příloh a podepisování smluv si uchazeč zařídil vyšetření u praktického lékaře, bez kterého by nemohl absolvovat výuku a výcvik v autoškolě. Další souběh nastává, když uchazeč již nastoupil ke vstupnímu školení profesní způsobilosti řidiče a zároveň čekal na vydání řidičského průkazu skupiny „C“. Během školení profesní způsobilosti, po vydání řidičského průkazu skupiny „C“, uchazeč zároveň absolvoval i výuku a výcvik řidičského oprávnění skupiny „C+E“ a závěrečné zkoušky pro tuto

skupinu. Po závěrečných zkouškách na skupinu „C+E“ a profesní způsobilosti poté zároveň žádal o vydání řidičského průkazu „C+E“, kde již bude vyznačena i profesní způsobilost. Posledním souběhem je, když si uchazeč během čekání na vydání paměťové karty zařídí výpis z evidenční karty řidiče, na jehož základě může absolvovat dopravně psychologické vyšetření, a lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel u svého praktického lékaře.

V tabulce 4 jsou uvedeny náklady jednotlivých činností v případě, kdy by musel uchazeč vše hradit sám a v případě příspěvků od Evropského sociálního fondu. Částky u vzdělávacích aktivit jsou ve sloupci „Financování spolu s ESF“ vypočteny na základě toho, že je nejdříve z částky ze sloupce „Financování uchazečem“ odečteno DPH a z částky bez DPH poté vyjádřeno 15 %.

Tab. 4 – Finanční náročnost jednotlivých činností pro získání profesní způsobilosti

	Financování jen uchazečem [Kč]	Financování spolu s ESF [Kč]
Vyšetření u praktického lékaře	250	250
Výuka a výcvik řidičského oprávnění skupiny „C“	15 609	1 935
Závěrečné zkoušky na řidičské oprávnění skupiny „C“	700	700
Vydání řidičského oprávnění skupiny „C“	50	50
Výuka a výcvik řidičského oprávnění skupiny „C+E“	6 600	825
Vstupní školení profesní způsobilosti řidiče	25 410	3 150
Závěrečné zkoušky na řidičské oprávnění skupiny „C+E“	700	700
Závěrečné zkoušky vstupního školení profesní způsobilosti	700	700
Vydání řidičského oprávnění skupiny „C+E“ a osvědčení profesní způsobilosti řidiče	50	50
Žádost o vydání paměťové karty řidiče	700	700
Výpis z evidenční karty řidiče	20	20
Dopravně psychologické vyšetření	2 200	2 200
Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel	250	250
CELKEM	53 239	11 530

Zdroj: (11)

Z tabulky 4 vyplývá, že pokud by uchazeč chtěl začít pracovat jako řidič nákladního vozidla a musel by si všechny náklady hradit sám, tak by musel uhradit 53 239 Kč. V případě, že uchazeči budou vzdělávací aktivity spolufinancovány z ESF POVEZ II, tak bude hradit pouze 11 530 Kč. Uchazeč díky projektu POVEZ II tak ušetří 41 709 Kč, což činí 78,3% z původní částky. Výsledný rozdíl je ještě vyšší, neboť 15 % z ceny vzdělávací aktivity bez DPH zaplatí dopravce jako budoucí zaměstnavatel.

ZÁVĚR

S ohledem na nedostatek řidičů je třeba činit opatření vedoucí k získání a výchově nových řidičů a dále také k jejich vyššímu využití. Možnosti jsou optimalizovat složení vozového parku, využít technických a technologických opatření vedoucích k vyšší produktivitě práce a zvládnutí přepravních požadavků s menším počtem řidičů. Vždy však musí být prioritou bezpečnost přepravy a bezpečnost práce řidiče včetně dodržování bezpečnostních přestávek, doby řízení a doby odpočinku.

V příspěvku jsou uvedeny konkrétní návrhy opatření, která lze využít pro řešení problematiky nedostatečného počtu profesionálních řidičů. Tato opatření je vhodné nepoužívat pouze jednotlivě, ale také je kombinovat. Podrobněji je v příspěvku uvedena možnost využití projektu Evropského sociálního fondu, konkrétně projektu POVEZ II pro snížení nákladů (dopravce i budoucího řidiče) na výchovu nových řidičů.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) Evropský Portál Pracovní Mobility (EURES) [online]. [cit. 2019-01-24] Dostupné z: <<https://ec.europa.eu/eures/eures-searchengine/page/main?lang=cs&app=0.13.0-build-2#/search>>.
- (2) Internetové stránky Ministerstva práce a sociálních věcí [online]. [cit. 2019-01-24] Dostupné z: <<https://portal.mpsv.cz/sz/obcane/vmjedno>>.
- (3) Dopravní noviny č. 41/2018.
- (4) Ročenka dopravy České republiky 2017.
- (5) Internetové stránky Českého statistického úřadu [online]. [cit. 2019-01-25] Dostupné z: <<https://www.czso.cz/csu/czso/domov>>.
- (6) Informační systém o průměrných výdělích [online]. [cit. 2019-01-25] Dostupné z: <<https://www.mpsv.cz/ISPVcharavypis.php?chara%5B%5D=6>>.
- (7) Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě ve znění pozdějších předpisů.
- (8) BICERA, T. *Možnosti řešení nedostatku profesionálních řidičů nákladní a autobusové dopravy*. [cit. 2019-01-25] Dostupné z: <<http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=14230>>.
- (9) Internetové stránky TRUCKJOBS.CZ, Výchova a vzdělávání budoucích profesionálních řidičů [online]. [cit. 2019-01-25] Dostupné z: <<https://www.truckjobs.cz>>.
- (10) Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů.
- (11) TALÁCKO, V. *Racionalizace provozu dopravní firmy R. Klapal – Transport s.r.o.*, diplomová práce, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, červen 2018.
- (12) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.