



ODBOROVÝ SVAZ DOPRAVY

náměstí Winstona Churchilla 1800/2, Žižkov, 130 00 Praha
IČ 00409502, zapsaný ve spolkovém rejstříku MS v Praze, sp. zn. L891.

Odborový Svaz Dopravy zastupuje a v České republice sdružuje převážně zaměstnance v kamionové, autobusové, letecké a lodní dopravě.

OSD dlouhodobě upozorňuje především na nepříznivé pracovní podmínky řidičů v autobusové přepravě. Zejména na vysoký počet hodin, strávených na za volantem nebo v pohotovosti v rámci čekání, na nedostatek odpočinku, a především na neadekvátní mzdové ohodnocení. Spolu s vysokým podílem přesčasové práce, která vede ke klesajícímu zájmu o tuto profesi, ale také na vysoké náklady a časovou náročnost související se získáním řidičského oprávnění, na nedostatečné společenské uznání této profese, na stupňující se psychickou zátěž a v neposlední řadě také na stoupající počet fyzických útoků na řidiče a řidičky ze strany veřejnosti. Toto jsou skutečné důvody, proč v Česku aktuálně chybí 5000 řidičů autobusů.

Počet hodin, které řidiči a řidičky denně stráví na pracovišti nejen řízením, ale například čekáním mezi spoji, vysoce překračuje 40 hodin týdně. Pracovní den začíná před 4 hodinou ranní a končí často po půlnoci. Navíc v této profesi obnáší práci 365 dnů v roce včetně všech svátků, sobot, nedělí. Za 40 let, odpracovaných v profesi řidič/řidička, je tak skutečný počet let, strávených v práci, mnohem vyšší. Běžná pracovní doba tak včetně čekání činí i 350 hodin měsíčně, což odpovídá více jak 3 500 hodin ročně. Při běžné pracovní době, je tento počet hodin ale „pouze“ 1 800. Řidiči a řidičky tak v práci stráví téměř dvojnásobnou dobu!

Důvod, pro dřívější odchod do důchodu pro řidiče a řidičky, je především jejich fyzická i psychická opotřebenost, způsobená nadměrným přetěžováním a náročnými pracovními podmínkami, souvisejícími zejména s organizací pracovní doby.

Zaměstnávání cizinců, často bez základní znalosti českého jazyka, není vhodným řešením, protože i cizinci, pokud se už rozhodnou pro práci řidiče, tak spíše v blízkém Rakousku či Německu, kde mohou pracovat za lepších podmínek, přičemž mnozí preferují spíše nákladní dopravu před osobní, a to převážně pro jazykovou bariéru. Odborový Svaz Dopravy navíc vnímá signály, že právě řidiči cizinci ve větší míře nedodržují povinné zákonné přestávky v práci...

Dlouhodobá minimalizace sociálního dialogu na odvětvové úrovni bez možnosti harmonizovat pracovní podmínky pro celé odvětví vedla postupně k jejich erozi a narůstání rozdílů a sociálních nerovností, jak na regionální, tak na podnikové úrovni.

OSD považuje za nezbytné hledat dlouhodobě udržitelná řešení v sociálním dialogu mezi odbory, dopravci a kraji – jako objednateli příměstské autobusové dopravy, a to tak, aby se zvýšila celková atraktivita tohoto odvětví i pro mladé lidi, přicházející na trh práce. V opačném případě bude ohrožena budoucnost tohoto povolání a také zajištění veřejné přepravy cestujících.

Odborový Svaz Dopravy proto navrhuje:

- **reformu výpočtu odchodu do důchodu** pro profese řidičů a řidiček autobusů se zohledněním odpracované doby – nikoliv prostý výpočet odpracovaných roků
- **revizi nařízení 561/2006** o době řízení a době odpočinku v oblasti silniční dopravy s **cílem sladění osobního a pracovního života**
- **změny v systému odměňování** za účelem **mezd odpovídající odpovědnosti této profese**, především navýšením zaručených mezd a uzavřením kvalitních kolektivních smluv
- **zintenzivnění sociálního dialogu** s cílem zvýšit atraktivitu a důležitost této profese

V Praze 9.11.2023

Luboš Pomajbík
předseda OSD

Jan Slavík
místopředseda OSD

www.osdopravy.cz

ZA LEPŠÍ BUDOUCNOST ČR