

Už 35 let hájíme zájmy zaměstnanců v dopravě

rozhovor s předsedou Odborového svazu dopravy Lubošem Pomajbíkem



Pane předsedo, v letošním roce si Odborový svaz dopravy připomíná 35 let existence. Můžete nám podrobněji představit oblast, kterou jako odbory zastupujete?

Je to tak, náš svaz jsme založili opravdu již 2. března roku 1990 a byl také jedním ze zakládajících členů Českomoravské konfederace odborových svazů, jejímž členem je dodnes. Od samého počátku mezi naše členy, které zastupujeme, patří zaměstnanci vlastně veškeré myslitelné dopravy – tedy autobusové, nákladní, letecké a mezi našimi členy máme také zaměstnance lodní dopravy. Největší počet členů je ovšem z první jmenované kategorie, tedy řidiči a řidičky autobusů, a to ve všech podobách. Linkové, městské hromadné nebo zájezdové autobusové dopravy.

Pro oblast autobusové dopravy ovšem nezačal letošní rok úplně nejlépe, je tomu tak?

Ano, vaše informace jsou správné. V oblasti autobusové dopravy začínáme aktuálně

řešit problém, který se nazývá, zjednodušeně řečeno, „čekání mezi spoji“. Což je institut, který vznikl v roce 2006 na základě tehdejšího sociálního dialogu mezi vládou, zaměstnavateli a odbory v nařízení vlády č. 589/2006 Sb. Tehdy byl uzavřen díky okamžité potřebě řešit nedostatek řidičů, především pro zajištění dopravní obslužnosti všech 6250 obcí v ČR. Již v roce 2023, kdy současná asociální vláda ČR přišla s tím, že zruší zaručené mzdy s odůvodněním, že nejsou třeba, byl ze strany odborů tento její krok silně kritizován a zásadně odmítnut. My na Odborovém svazu dopravy jsme v tomto kroku viděli ještě další úskalí. Protože „odměna za čekání“ byla upravena jako minimálně 90 % zaručené mzdy, po zrušení zaručených mezd by tedy byla čistou nulou. Toto si po opakovaných jednáních uvědomilo i ministerstvo práce a sociálních věcí a na jaře roku 2024 jsme byli v rámci sociálního dialogu požádáni o vytvoření nějakého jiného mechanismu, pomocí kterého by k výpočtu této odměny docházelo. Od samého počátku několika složitých jednání jsme upozorňovali na dvě věci. Za prvé na skutečnost, že zaručené mzdy v roce 2023 a 2024 stagnovaly na úrovni roku 2022 a v oblasti autobusové dopravy v rámci zaručených mezd nedošlo od roku 2022 k navýšení hodinové sazby a tím pádem ani k navýšení odměny za čekání, která se z této částky počítá. Za druhé pak na fakt, že od Sněmu OSD, který proběhl

v dubnu roku 2024, máme usnesení Sněmu, ve kterém nás členové vyzývají k vypovězení „čekání“, pokud nedojde k pozitivnímu posunu během kolektivního vyjednávání kolektivní smlouvy vyššího stupně.

Křehký sociální smír v oblasti veřejné autobusové dopravy zkolaboval.

Máte tedy aktuálně uzavřenou kolektivní smlouvu vyššího stupně?

Nemáme. Sice jsme zahájili kolektivní jednání s našim sociálním partnerem včas, aby k jejímu uzavření mohlo dojít, ale k dohodě nakonec nedošlo. Při vyjednávání jsme postupovali přesně tak, jak nám doporučilo MPSV, tedy zakotvit do KSVS také nejnižší mzdu pro řidiče autobusů. Během vyjednávání jsme tudíž v návrhu pro našeho sociálního partnera, kterým se stal Svaz zaměstnavatelů ve veřejné autobusové dopravě (SZVAD),

navrhovali mzdu řidičů jako 1,5násobek minimální mzdy. Tento 1,5násobek nebyl zvolen náhodně, ale vycházel z úrovně zrušené zaručené mzdy od roku 2017. Šel přesně v jejím trendu, jak by měla být mzda definovaná, pokud by nedošlo k jejímu zrušení. V současné době by se tak jednalo o částku 186,60 Kč na hodinu. Navíc hodnota 1,5násobku byla z naší strany prezentována již během uzavírání memoranda z května roku 2024. Zástupci SZVAD podali protinávrh na 1,4násobek minimální mzdy (odpovídá 174,2 Kč/hod.). Svůj návrh odůvodňovali tím, že jim kraje jakožto objednavatelé linkové dopravy zvýšené náklady nezaplátí, a také tím, že většina řidičů stejně „bere daleko víc“. Z naší strany byl 1,5násobek vnímán také jako antidumpingové opatření. Že to bylo správně, se nám ukazuje v plné síle již nyní. Minimálně u firem, kde nepůsobí odbory a není uzavřena podniková kolektivní smlouva, totiž nastala situace, kdy je řidičům oficiálně přiznána pouze minimální hodinová mzda, tedy 124,4 Kč, a pak čekání za 155,5 Kč a někdy je rozdíl řidičům kompenzován jinak.

Odborový svaz dopravy se o uzavření snažil dlouhé měsíce. Proběhla řada jednání, a to nejen se SZVAD, ale i s vedením jednotlivých krajů. Všem jsme se snažili problematiku vysvětlit. Ukázat tvrdá data a upozorňovali jsme na to, že od roku 2022 nedošlo k navýšení zaručených mezd. Tím došlo k zásadnímu ještě většímu poklesu reálných mezd, když nominální mzdy nerostly a ještě je decimovala

nesmírně vysoká inflace. Zaměstnavatelé jim vypláceli pouze nutné „minimum“ ze zaručené mzdy, tedy 143,30 Kč hrubého na hodinu za fyzicky, psychicky a hlavně časově extrémně náročnou práci. I to je pak jeden z hlavních důvodů, proč se za volanty autobusů nehrnou tisíce ani stovky, ba ani desítky řidičů. Ze strany zaměstnavatelů znějí argumenty ve smyslu „chcete strašné navýšení“. To ale není pravda, my jen pokračujeme v trendu, který byl nastolen zaručenou mzdou, nic víc. Dostali jsme se do začarovaného kruhu, kdy zástupci SZVAD po nás a po krajích chtěli garance, které jim nejsme schopni zajistit, a jejich navrhovaná výše „minimální“ mzdy pro řidiče pro nás byla neakceptovatelná vzhledem k Memorandům a také vzhledem k usnesení našeho Sněmu předsedů všech základních organizací.

Zmínil jste Memorandum, o co v něm šlo?

Memorandum, které na jaře loňského roku vznikalo již tehdy velmi obtížně, obsahovalo dvě věci. Jednak změnu výpočtu „čekání“ a poté ukotvení „nejnižší“ mzdy pro řidiče a řidičky autobusů. Po tvrdém vyjednávání se podařilo dohodnout odměnu za čekání jako 1,25násobek minimální mzdy, tím došlo k nárůstu této „odměny“ ze 129 Kč na 140,6 Kč, a to od 1. 7. 2024. Kvůli tomu, že vláda od roku 2022 nenavýšovala zaručené mzdy pro 5. skupinu prací, kam patří právě řidiči a řidičky autobusů, byla tato částka více než 2 roky na stejné hodnotě. Navíc během právě uplynulých

let došlo k enormnímu nárůstu čekání pro jednotlivé řidiče. Pomocí jednoduchých „triků“ v jejich pracovním denním režimu, takzvaném turnusu, se jim totiž i přes strávení celého dne v práci na konci měsíce začalo nedostávat odpracovaných hodin (hodin řízení), nebo jim byla práce rozvrhována tak, že jejich pracovní režim byl 6 dnů v týdnu za volantem.

Je potřeba dodat, že Memorandum dne 30. 5. 2024 podepsali také ministři Jurečka a Kupka a prezident Svazu průmyslu a dopravy, a zaměstnavatelé se zavázali uzavřít KSVS, kde bude nejnižší mzda řidiče na úrovni 1,5násobku minimální mzdy. Tento závazek nedodržel!

A co vlastně „čekání mezi spoji“ znamená v praxi? Jak si to máme představit?

Běžní cestující a často ani lidé na ministerstvech a krajích vlastně netuší, co tento pojem znamená. Běžný zaměstnanec má pracovní dobu většinou jasně danou, „od do“. Ať je to učitel, úředník, zdravotník, hasič nebo třeba skladník. Celou tuto dobu, kdy je v zaměstnání, má hrazenou stále stejně (pomímám teď příplatky například za noční práci apod.) a tato doba se mu celá započítává do pracovní doby. Jak jistě víte, pracovní doba se obvykle počítá jako 168 hodin měsíčně, respektive pracovní úvazky jsou na čtyřicetihodinové týdenní bázi. U řidičů linkové autobusové dopravy je to ale dlouhodobě jinak. Mají směnu rozdělenou na dobu jízdy a pak dobu čekání mezi spoji. S tím rozdilem, že čekání je jednak odměňováno



NEJ
VĚTŠÍ
PŘEHLED
FOOD
AKCÍ



FOODFESTIVALY.CZ



jinou částkou, nikoliv mzdou, než jízda, a hlavně se nezapočítává do pracovní doby řidiče. Jedná se tak vlastně o skrytou přesčasovou práci, které zaměstnavatelé stále více využívají.

To, že autobus prostě vždycky přijede, berou všichni jako samozřejmost.

Kolik hodin tak řidiči tráví běžně v práci?

Podle našich zjištění, které máme z praxe, není výjimkou, že řidič odřídí podle svého turnusu 180-200 hodin a k tomu má dalších 150-180 hodin čekání za jeden měsíc. Tyto dvě hodnoty je třeba sečíst. Takže v práci je kolem 350 hodin měsíčně a za jeden měsíc tak vlastně odpracuje dvojnásobek pracovní doby běžného zaměstnance. Do pracovní doby uvedené na výplatnici má ovšem jako odpracovanou dobu uvedenou pouze dobu řízení. Tak náročná profese, kterou řízení autobusů bezesporu je, se nedá odměňovat mzdou, která je hluboko pod průměrnou mzdou v ČR! Vezměte si, jaká mzda se dnes nabízí strojevodoucím. Najdete inzeráty se mzdou 75 000 Kč. Podobné inzeráty najdete i u profese řidič autobusu, ale s jedním „malým“ rozdílem. Strojevodoucímu se počítá celá směna do pracovní doby, takže při zákonných limitech se dostane na nějakých cca 200 hodin měsíčně v práci. To je o „pouhých“ 150 hodin méně než u řidiče autobusu, přitom zodpovědnost mají oba vlastně stejnou. S tím, že řidiči autobusu mají provoz složitější, což je dáno neuvěřitelně špatnou silniční infrastrukturou a silou provozu, ve kterém mají povinnost dodržovat jízdní řády. Musí také prodávat jízdenky, uklízet v autobuse, střežit tržbu, hlídat si dodržování zákonných bezpečnostních přestavek, doby odpočinku a další. Ano, to jsou ty situace, kdy si cestující na nástupišti klepou na hodinky a řidič stojí před autobusem a nejede... Vy nechápete proč, ale on musí čerpat bezpečnostní přestávku, kterou mu nařizuje zákon a která se

mu posunula třeba z důvodu pozdního příjezdu na konečnou.

Předpokládáme, že tohle nebude jediný háček...

Předpokládáte správně. Práce řidiče patří mezi náročné profese hned z několika důvodů. Začněme tím, že se jedná o nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobu. Většinou máte nástup do práce každý den v jinou dobu. A tou dobou nástupu se rozumí, že budík máte nastavený často na třetí hodinu ranní, někteří ještě dříve. Musíte se totiž dopravit do sídla zaměstnavatele nebo na odstavnou plochu pro autobus. Samozřejmě tak činíte vlastním osobním vozem, protože vy jste ten, který jako první veze ostatní do práce. Musíte počítat také s tím, že jdete spát a ráno bude třeba námraza nebo 20 centimetrů sněhu, ale vy se musíte ke svému autobusu dostavit včas. Takže si opět posouváte budík o nějaké ty minuty... Pak vás čeká ranní „rozcvička“, kontrola autobusu, nafoukání vzduchu, vytopení – a to vše zabere cca 20-30 minut. V zimě jste v promrzlém autobuse, musíte vyřešit namrzlá okna, přimrzlé gumy na dveřích a podobně, ale stále si hlídáte čas, protože autobus musí vyjet přesně podle jízdního řádu, jinak vám hrozí sankce. Pak si „odjedete“ linku, vše podle jízdního řádu, kde opět musíte hlídat minuty, přesnost, sledovat dopravu, po ránu srnky, počítat s tím, že proti vám jedou řidiči, kteří ráno sotva koukají. Sledujete dobíhající cestující (kdo z nás kdy nezaspal, že?), ale ujedte před nosem někomu, když víte, že další spoj mu jede z vesnice, kterou projíždíte, třeba za hodinu... Jedete třeba hodinu, někdy půl, záleží na tom, jakou zrovna máte linku – a pak dojedete do cílové zastávky a váš režim se přepíná do módu „čekání“. Ti šťastnější mají tu „výhodu“, že takovou konečnou mají v prostoru autobusového nádraží, kde si mohou dojít na WC, uvařit si čaj, kávu, nebo se jít ohřát na „zdrzovnu“. Přestože je třeba minus 10 stupňů Celsia, řidiči mají často zakázáno nechat nastartovaný autobus na konečné a temperovat vnitřní teplotu. Dostávají za to postihy, nebo pak musí doplácet za naftu.

Ten, kdo takové štěstí ale nemá, stojí často někde „u dvou březek“. Nemáte tam zcela nic, ale přesto tam musíte čekat. Někdy 5, někdy 20, někdy 50 minut. A ano, přesně tato doba se vám nepočítá do pracovní doby a nemáte za ní mzdu jako za řízení, například 170,00 Kč, ale pouze „odměnu“ 155,50 Kč. Navíc tato čekání

nejsou nikdy ve stejnou dobu během dne, ale tak, jak dopravce potřebuje. Čili někdy můžete 20 minut řídit a 40 minut čekat a další hodinu to máte zase obráceně. Do toho samozřejmě prodáváte jízdenky na často nefungujících a zasekávajících se „počítačích“, sledujete poznámky ve služebním jízdním řádě, že máte čekat na nějaký přípoj, sledujete dopravu, protože ta je poslední dobou čím dál divočejší, a máte plnou zodpovědnost za cestující. Málokdo si uvědomuje, že pokud udělá chybu lékař, ohrozí tím většinou jednoho pacienta. Pokud udělá chybu řidič autobusu, hrozí nebezpečí desítkám cestujících. A nemusí se jednat jen o chybu řidiče. V naší branži platí, že na silnici musíme myslet i za ty druhé a čekat od ostatních vždy to nejhorší. Zkrátka celý den jste ve stresu, pod obrovským tlakem, s minimem pohybu, s omezenou možností stravování (řidiči profesionálové nesmí za jízdy jíst, pít, kouřit), s omezeným přístupem k sociálnímu zařízení... To, jak je tato profese psychicky náročná, aktuálně porovnáváme díky projektu v rámci § 320 zákoníku práce. Měříme zátěž řidičů během celého dne v různých obdobích roku a posuzujeme vliv několika faktorů.

V důsledku toho všeho řidič často stráví v práci celý den. Takže budíček v uvedené 3 hodiny ráno, ale domů se dostane třeba až po 19 hodině. Tato praxe s sebou kromě negativních sociálních důsledků nese i riziko ohrožení života či zdraví cestujících, dalších účastníků silničního provozu, jakož i samotných zaměstnanců a řidičů, kterým není dopřán standardní odpočinek mezi směnami a v týdnu, dramaticky stoupá pravděpodobnost vzniku nehody.

Aktuální trendy v oblasti pracovní doby v zemích EU směřují ke zkracování pracovní doby, a to i v kontextu důrazu na sladování pracovního a rodinného života. A právě existence doby čekání mezi spoji, která se nezapočítává do pracovní doby, uvedeným trendům jednoznačně odporuje. Díky tomu, jak jsou napsané turnusy (plán práce řidičů), dochází jednak k jejich přetěžování zcela neúměrně dlouhou dobou, kdy musí být k dispozici zaměstnavateli, jednak i k negativním dopadům do osobní a rodinné sféry. K těmto pracovním podmínkám, zodpovědnosti, riziku a náročnosti profese připočítejte podprůměrné ohodnocení a dostanete odpověď na otázku, proč na

trhu chybějí tisíce řidičů, proč o tuto profesi není zájem.

Existuje nějaká jiná profese, ve které by se takto počítala pracovní doba?

Nevím o tom, že by to bylo ještě v nějakém jiném sektoru. Myslím, že by se třeba učitelům také nelíbilo, pokud by se jim přestávka nebo „volná“ hodina během běžného školního dne nepočítala do pracovní doby. Nebo úředníkům, když čekají, až jim na přepážku dorazí další klient. Stejně je to v případě pracovníka někde ve výrobním závodu, který obsluhuje CNC stroj. Také čeká například 20-30 minut, než se mu opravuje nějaký výrobek, ale i tato doba se mu počítá do pracovní doby.

V kolika letech by podle vás měli chodit do důchodu řidiči autobusů?

Pokud se začneme na pracovní dobu řidiče dívat tak, že v práci je i uvedených 350 hodin a pracuje tedy dvojnásobně více než jiní zaměstnanci, kdy by tedy vlastně měl jít do důchodu? Jsou to celkem jednoduché počty. Bohužel přestože se například dovolená počítá v hodinách, a právě v oblasti dopravy nám to dělá neuvěřitelné problémy, tak odpracovaná doba pro možnost odchodu do důchodu se počítá v letech. Nebyl by tedy i zde čas na změnu?

Proč vám činí v dopravě problém dovolená v hodinách?

V autobusové dopravě si „nehrajeme“ na nějaké krátké a dlouhé týdny apod. Jedná se o nepravidelně rozvrženou pracovní dobu, kdy se běžně stává, že řidiči mají každý den nástup i konec v jiný čas, podle potřeb zaměstnavatele, který sestavuje takzvané turnusy na základě objednávek, které má od krajů a obcí. Pracovní týden má sice podle kolektivních smluv mít 40 hodin, praxe je však zcela jiná právě v souvislosti s „čekáním“ – a pokud si dopravce šikovně „pohraje“ s délkou směn, řidiči buď na dovolené „vydělají“, nebo naopak „prodělají“. Jestliže máte dovolené přebytek, zaměstnavatel vám dokáže za běžný pracovní den odečíst i 13 hodin, a pokud se vám jí naopak nedostává, tak vám „předepíše“ šestihodinové směny a dovolené tak máte naopak vlastně více dnů. U těch zaměstnavatelů, u kterých působíme, se toto daří řešit právě díky kolektivním smlouvám. Tam, kde odbory nejsou, je ale tohle zneužívání odpočtu dovolené v hodinách zcela na denním pořádku.

Provázanost „čekání“ řidičů s dalšími souvisejícími věcmi je, jak vidno, opravdu široká.

Ano, čekání má vliv na spoustu zákonitostí dopravy. Obecně se autobusová doprava řídí mnoha paragrafy. Při našich kontrolách BOZP samozřejmě dbáme na to, aby vše fungovalo podle platné legislativy, ale je to taková nekonečná práce. Jakmile zaměstnavatele upozorníme například na chyby v turnusech, většinou ihned sjedná nápravu, ale dojde ke změně jízdního řádu, nebo jen jeho drobné úpravě, a celý turnus je opět špatně. A zase v tom je často ono „kouzelné čekání“. Například nedávno se nám dostal na stůl turnus, ve kterém řidič do práce nastupuje v 7:45 a končí v 19:06. To znamená, že je v práci přes 11 hodin, ale doba řízení je pouhých 3:59. Pokud k tomu připočteme takzvanou ostatní práci a povinné úkony, tak se dostáváme na 5 hodin a 9 minut opravdu tvrdého výkonu za mzdu a zbytek je již zmiňované „čekání“ za odměnu.

Proto jsme se obrátili na místopředsedu vlády a ministra práce a sociálních věcí s žádostí o jednání a následně zahájení nezbytných legislativních kroků směřujících ke zrušení institutu doby čekání mezi spoji tak, jak je definován v § 3 písm. c) nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchýlná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. Za těchto okolností zkrátka není myslitelné, aby v českém právním řádu nadále existoval institut čekání mezi spoji.

Na základě dřívějšího sociálního dialogu vznikl konsenzus o zajištění dopravní obslužnosti a odměňování řidičů. Obsahoval zaručenou mzdu řidiče, čekání mezi spoji a kolektivní smlouvu vyššího stupně.

Dnes jsme v situaci, kdy zaručené mzdy asociální vláda zrušila a kolektivní smlouvu vyššího stupně odmítají zaměstnavatelé přes svůj závazek uzavřít, proto není nejmenší důvod, aby institut „čekání mezi spoji“ dál existoval.

Co podle vás nastane, až se čekání zruší?

Dopravní obslužnost v současném rozsahu a podobě nebude zajišťována. Turnusy, tak jak jsou postavené dnes, nebudou moci existovat. Při současném počtu řidičů nepůjde vypravit spoje v takovém rozsahu jako nyní. Vzhledem k tomu, že na trhu je nedostatek řidičů právě kvůli neatraktivnosti tohoto

povolání a časové náročnosti, bude muset dojít ke změně. Ať potom tento stav vysvětlují veřejnosti zaměstnavatelé a objednavatelé dopravy, kteří jsou povinni ji zajišťovat! Odborový svaz dopravy udělal úplně všechno, aby k této situaci nemuselo dojít. Celou dobu jsme vysvětlovali, že naší prioritou je jednání a dohoda, někdo ale zvolil konflikt. Tak zřejmě nastane. Dopravu zkrátka nelze provozovat bez peněz, a pokud nedojde k zásadnímu navýšení mezd pro řidiče, doprava v krajích a v obcích se značně omezí. To není nějaké vyhrožování z naší strany, to jsou zkrátka fakta.

sledujte → www.odborovysvazdopravy.cz

Linková autobusová doprava obsluhuje 6250 obcí v ČR. To je daleko vyšší počet, než kam zajištějí vlaky (cca 2000 obcí). Autobusová doprava je tak zásadní pro přepravu obyvatel ČR do škol, zaměstnání, za nákupy, k lékárně atd. Funguje 365 dní v roce, o víkendech i svátcích. Je třeba si uvědomit, na kom doprava stojí – jsou to řidiči a řidičky.

