

# **Odborné kompetence profesionálních řidičů v komparativním pohledu**

Bc. Radek Trojan

---

Diplomová práce  
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií

  
INSTITUT  
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ BRNO

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Institut mezioborových studií Brno  
akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Bc. Radek TROJAN  
Osobní číslo: H118578  
Studijní program: N 7507 Specializace v pedagogice  
Studijní obor: Sociální pedagogika

Téma práce: Odborné kompetence profesionálních řidičů  
v komparativním pohledu.

### Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v materiálu IMS. Metodika psaní odborného textu a výzkumu v sociálních vědách (IMS 2009). Případně podle dalších materiálů, z nichž některé jsou obsaženy v literatuře připojené k tomuto studijnímu textu. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společensko vědního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím diplomové práce.

S vědomím těchto zásad, pravidel a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:

- legislativní podobu upravující povinnosti řidiče
- rizika pramenící z povolání řidiče
- vztah rizik k podmínkám narůstající dopravy
- jak usměrnit rizika povolání profesionálních řidičů (auto trénink, vzdělávání a principy sebehodnocení)
- specifika povolání profesionálních řidičů vzhledem pohlaví

Součástí práce bude sociologický průzkum (event. drobný sociologický výzkum) zaměřený na zjištění stupně profesionality podle pohlaví, věku, zkušeností, vzdělanosti a typu osobnosti.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Buďa, J a kol.: Pracovní režim a pracovní doba řidiče. Praha: Business Media cz, s.r.o. 2010, ISBN 978-80-86411-90-3

Čáp, J., Mareš, J.: Psychologie pro učitele. Praha: Portál 2007, 656. str. ISBN 978-80-7367-273-7

Matoušek, O. a kol. (2007): Základy sociální práce. II. vyd. Portál, Praha 309. str. ISBN 978-80-7367-331-4

Novák, R.: Mezinárodní kamionová doprava. Praha: Codex Bohemia, 1998, ISBN 80-85963-53-1

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009

Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě

Rozhodnutí komise 2009/959/EU

Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2002/15/ES

Vedoucí diplomové práce:

**PaedDr. Helena Raifová**

Magistrát města Kladna

Datum zadání diplomové práce:

**30. listopadu 2011**

Termín odevzdání diplomové práce:


**31. března 2013**

V Brně dne 30. listopadu 2011

  
prof. PhDr. Pavel Mühlpachr, Ph.D.

*vedoucí ústavu*



  
PhDr. Miloš Jůzl, Ph.D.

*vedoucí katedry*

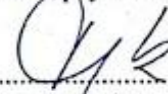
# PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci – nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Radek TROJAN

Jméno, příjmení studenta



Podpis

V Brně .....  
9. 3. 2013

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užíje-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu, k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacího zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpirá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídnou k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Diplomová práce se zabývá odbornými kompetencemi profesionálních řidičů a jejich srovnáním v rámci Evropské unie a také náhledem do sociální problematiky. Odborné kompetence, které profesionální řidiči získávají, patří k nedílné součásti jejich profese. Musí je bezpodmínečně znát a v této problematice se dobře orientovat. V práci je popsána legislativa upravující pracovní činnost a odbornost v celé její šíři. Praktická část je věnována výzkumu, jehož cílem je mimo jiné zjistit odbornost a dodržování stanovených a přesně určených předpisů, které upravují pracovní činnost profesionálního řidiče. Následuje vyhodnocení a interpretace výzkumu na základě stanovených hypotéz. Závěr obsahuje krátké shrnutí teoretické i praktické části diplomové práce.

### **Klíčová slova:**

andragogika, Evropská unie, legislativa, mezinárodní doprava, odborná způsobilost, profesionální řidič, psychotropní látky, vzdělávání,

## **ABSTRACT**

This dissertation concerns technical skills of professional drivers and their comparison within the European Union. Its first part presents legislation concerning the job description and its proficiency in details. It also includes a view into social issues. Technical skills make a necessary part of their profession and their knowledge is essential. The practical part of the paper focuses on the research which aims to find out drivers` level of proficiency and their observance of regulations. This is followed by a final evaluation and presentation of the research results on the basis of the hypotheses set in advanced. The conclusion briefly summarizes both the theoretical and the practical part.

### **Keywords:**

Andragogy, the European Union, legislation, international transportation, professional qualification, professional driver, psychotropic drugs, educatio

## **Poděkování**

Děkuji paní PaedDr. Heleně RAIFOVÉ za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé diplomové práce.

Dále bych chtěl poděkovat panu Ing. Miloši Capouškovi za odborné rady, při psaní této práce a za souhlas s vykonáním výzkumu ve společnosti Vega Tour s. r. o., již je zakladatelem. V neposlední řadě děkuji paní Marii Hornekové, která mě seznámila s právní legislativou upravující vztahy a činnosti v dopravě a poskytla další odborná stanoviska v této problematice.

Také bych chtěl poděkovat své manželce Petře TROJANOVÉ za morální podporu a pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé diplomové práce, a které si nesmírně vážím.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Bc. Radek TROJAN

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>9</b>
<b>I. TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>10</b>
<b>1 ANDRAGOGIKA JAKO VĚDECKÁ DISCIPLÍNA.....</b>	<b>11</b>
1.1 Počátky a vznik andragogiky jako vědecké disciplíny.....	11
1.2 Vývojové etapy života.....	17
1.3 Dospělý věk a profese .....	20
<b>2 PROFESNÍ VZDĚLÁVÁNÍ .....</b>	<b>23</b>
2.1 Nabídka a poptávka po profesním vzdělání .....	24
2.2 Druhy vzdělávání .....	25
<b>3 ASPEKTY URČUJÍCÍ ODBORNÉ PŘEDPOKLADY.....</b>	<b>28</b>
3.1 Právní normy Evropské unie a České republiky .....	28
3.2 Determinanty specializované profese.....	30
3.3 Právní důsledky profesního jednání řidiče .....	34
3.4 Pohled na omamné a psychotropní látky v ČR a EU .....	37
<b>4 KOMPARATIVNÍ DIMENZE PROFESE .....</b>	<b>43</b>
4.1 Hlediska výběru profesionálního řidiče .....	43
4.2 Specifika profesionálního řidiče z hlediska pohlaví.....	45
4.3 Technické kompetence profesionálního řidiče.....	46
<b>5 SPECIFIKA PROFESNÍCH RIZIK PŘI VÝKONU POVOLÁNÍ.....</b>	<b>51</b>
5.1 Pracovní režim a pracovní doba řidiče .....	51
5.2 Zdravotní stav řidiče.....	57
5.3 Zakázané použití omamných prostředků.....	58
<b>II. PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>61</b>
<b>6 EMPIRICKÉ ŠETŘENÍ.....</b>	<b>62</b>
6.1 Výzkumné otázky.....	62
6.2 Harmonogram postupu .....	63
6.3 Analýza dat.....	64
6.4 Vyhodnocení hypotéz.....	73
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>74</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>76</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>78</b>

## **ÚVOD**

Tato diplomová práce se zabývá odbornými kompetencemi profesionálních řidičů. Odborné kompetence jsou nedílnou součástí jejich profese. Musí je bezpodmínečně ovládat, znát a neustále se vzdělávat, seznamovat s novými nařízeními spojené s touto problematikou.

Zaměřením této práce je legislativní podoba upravující tuto pracovní činnost v celé její šíři. Během několika posledních let došlo k mnohým úpravám v legislativě. Rád bych se též zmínil o nařízeních Evropské unie upravujících pravidla pro profesionální řidiče a také nahlédl do sociální problematiky, která se utváří z rizik jeho profese. Věnoval bych se též rizikům v podmínkách narůstající dopravy. V neposlední řadě bych rád zmínil, jak usměrnit negativní vlivy povolání profesionálních řidičů (vzdělávání a principy sebehodnocení) a specifika povolání vzhledem k pohlaví. Všechny tyto části mé diplomové práce by měly poskytnout náhled do náročného povolání profesionálních řidičů. Přes splnění veškerých úkolů a nároků kladených na tuto profesi, nejsou výsledky dostatečně finančně ani společensky ohodnoceny.

Diplomová práce je rozdělena na dvě části a to část teoretickou a praktickou. V teoretické části jsou popsány odborné kompetence, vzdělávání a legislativní podoba upravující činnost profesionálních řidičů.

Součástí praktické části je výzkum, který byl prováděn dotazníkovou metodou, jejímž cílem bylo zjistit, zda profesionálního řidiče může vykonávat žena, zda se musí profesionální řidič neustále vzdělávat a seznamovat s novými nařízeními a v neposlední řadě cílem výzkumu bylo objasnit, zda toto povolání ovlivňuje životní styl daného člověka (výchova, volný čas). Výsledky tohoto dotazníku lze použít v daných problémových situacích při práci profesionálních řidičů. Diplomová práce obsahuje v závěru shrnutí teoretické i praktické části.



## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 ANDRAGOGIKA JAKO VĚDECKÁ DISCIPLÍNA

Andragogika je poměrně mladá vědecká disciplína. I když první zmínky o vzdělávání dospělých jsou známy již ve starých civilizacích a to v Číně, Japonsku, ale i v Indii nebo Egyptě. Vzdělání dospělých probíhalo zejména ve filozofických školách ve starém Řecku, kde se zabývali mravní, rozumovou a v neposlední řadě i tělesnou výchovou. Nejznámější jsou asi Platonova akademie a Aristotelovo učiliště, ale za zmínku stojí i Alexandrijská škola představující základ vzdělávací instituce helénismu, který byl základem vzdělanosti. J. A. Komenský (1592-1670) se zabývá myšlenkou, že je možnost vzdělávat všechny, všestranně a ve všem. Tuto myšlenku rozvinul ve svém díle. Obecná rozprava o nápravě věcí lidských, zejména ve 4. části Pampedia. Zde se zabývá tím, že učení se má probírat podrobně po sedmi věkových stupnicích, čili po sedmi školách. **A to zrození, dětství, chlapectví, jinošství, mladiství, mužnosti, stáří a smrti.** Komenský jako první navrhl koncepci celoživotního učení se zásadou vzdělávání všech věkových skupin i národů, bez jakékoliv diskriminace.

### 1.1 Počátky a vznik andragogiky jako vědecké disciplíny

Největší rozmach vzdělávání dospělých začíná v 19. století, kdy vznikají dělnické vzdělávací spolky, lidové akademie, Vysoké lidové školy a to zejména působením univerzitních učitelů na širokou veřejnost. Počátkem 20. století se začíná formovat nová vědecká disciplína Adult Education - vzdělávání dospělých a to s dopomocí E. Lindemana a E. L. Thorndikeho. V roce 1930 vzniklo na Teachers College of Columbia oddělení pro vzdělávání dospělých, získávání znalostí a jejich prohlubování. Postupně se otevírají i na jiných univerzitách v Anglii a následně i v Evropě. O prohloubení andragogiky jako vědy se zasloužili v 50. letech 20. století Švýcar Heinrich Hanselmann a němec Franz Pöggeler.

H. Hanselmann ve svém spise *Andragogy- Nature, Possibilities and Boundaries of Adults Education* (Skutečnost - povaha, možnosti a hranice vzdělávání dospělých) popisuje andragogiku jako samostatnou vědu. Přichází s koncepcí pozitivního formování člověka, které má 3 složky: péči (biologické formování), vedení s výchovou (formování charakteru) a

vzdělávání (formování ducha). Jeho vedení dospělých je založeno na individuálnosti, dobrovolnosti, vzájemné interakci a je zcela oprostěno od školských metod.<sup>1</sup>

Na druhé straně F. Pögglera zdůrazňuje ve své knize *Introduction to Andragogy, Basis Issues in Adult Education* (Úvod do andragogiky, základní obsah vzdělávání dospělých) vymezení rozdílů mezi pedagogikou a andragogikou. V andragogice preferuje princip dobrovolnosti, neformálnosti, odmítá školometský přístup. Vzdělávání chápe jako osobitou formu výchovy dospělých, kdežto péče a formování charakteru se dle něj dotýkají pouze dětí a mládeže.<sup>2</sup>

Samotný pojem andragogika je používán v několika státech: na Slovensku, v Německu, Holandsku, zemích bývalé Jugoslávie a především v USA. S touto metodou se setkáváme teprve několik desítek let zhruba od roku 1990. Významným přínosem je koncepce, kterou rozpracoval Vladimír Jochman na Katedře sociologie a andragogiky Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci, která se zabývá andragogikou jako všestrannou péčí o člověka. Do andragogiky podle Jochmana patří nejenom široké oblasti vzdělávání dospělých a seniorů, ale i širší oblast edukace - politická a občanská výchova, podniková výchova, propagace a reklama, prevence a výchovná práce v oblasti sociálně patologických jevů a penologie (věda o výkonu a účincích trestu), zdravotní osvěta a lékařská andragogika, vojenská výchova, tělesná výchova, ekologická a multikulturní výchova. Dále pak personální management, sociální péče a práce, sociální péče o nemocné, gerontologie, volný čas, seberealizace, ekologie bydlení, působení prostředí, atd. Během pěti let vznikly obory, které označujeme jako vzdělávání dospělých, personální management, sociální práce, kulturní práce a kulturologie. Již zmiňovaný andragog V. Jochman přišel s koncepcí tzv. integrální andragogiky. Což je, že andragogiku nelze chápat jen jako o vzdělávání ale, že je to multidisciplinární obor, jehož předmětem zájmu je všestranná péče o dospělého člověka. Zahrnuje nejenom komplex vzdělávání dospělých, ale i edukaci dospělého, personální management, sociální péči, poradenství, gerontologii.

Pro andragogiku je charakteristické, že impulzy pro rozvoj tohoto vědního oboru vycházejí daleko více z praxe, že tedy jde o obor výrazně empirický.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> MÜHLPACHR,P., Andragogika. Brno: 2010 s. 8

<sup>2</sup> MÜHLPACHR,P., Andragogika. Brno: 2010 s. 8

<sup>3</sup> MÜHLPACHR,P., Andragogika. Brno: 2010 s. 6

Výchova je záměrná, cílevědomá soustava činností, jež směřují k trvalému utváření osobnosti člověka a podmínek pro jeho rozvoj (formování názorů, postojů, přesvědčení, citů). Je to proces stimulující člověka k tomu, aby se stal autonomní, integrovanou, ale i socializovanou osobností. Autonomní osobnost - právo člověka na maximální možnou míru samostatnosti, právo rozhodovat sám o sobě. Integrovaná osobnost - právo člověka, který se díky propojenosti jednotlivých prvků psychiky projevuje stabilizovaným systémem chování. Jde o utváření charakteru osobnosti působením citů a vůli. Jedná se o proces cílevědomého utváření vztahu člověka ke světu (k přírodě, civilizaci, kultuře, sociálnímu prostředí).<sup>4</sup>

Označení těchto skupin procházelo postupným vývojem až do dnešních ustálených podob. Studium andragogiky lze studovat nejen jako pregraduální, ale i postgraduální (doktorandské studium) na vícero vysokoškolských kateder v ČR. Prohlubování znalostí andragogiky lze uplatnit na různých seminářích, které můžeme považovat za úspěšnou diskusi o andragogice. Tento obor, přes různé potíže, je již dostatečně stabilizovaný. Ve srovnání s jinými zeměmi jsou na našich vysokých školách samostatná pracoviště andragogiky, respektive výchovy a vzdělávání dospělých. Je to věda o výchově a vzdělávání dospělého člověka.

V andragogické praxi zkoumáme pozornost efektivitu vzdělávání a rozvoj kompetencí jednotlivců především začleněných do různých vzdělání i jednotlivých skupin vzdělávání. Je vědou a praxí, které jde o to, aby se dospělé osoby adaptovali v individuálním životě. Pro tuto vědu stejně jako praxi mají psychologické poznatky význam tehdy, pokud vedou k rozšíření a prohloubení praktického poznání a činnosti. Andragogové vykonávají svojí profesi v různých pracovních aktivitách a funkcích spojených se vzděláváním dospělých. Vzděláváním dospělých se pozoruje hlavní cíl -pomoc dospělým osobně se vyrovnat s problémy života, se zvládnutím náročných situací a uskutečňováním různých životních úloh. Aktivitu vzdělání dospělých jsou účinným prostředkem pomoci v adaptaci v osobní a společenské realitě života. Do systému celoživotního vzdělávání a učení se zahrnují činnosti a aktivity vzdělávání zaměřené na různé věkové profesní a kulturní zájmové skupiny obyvatelstva a na znevýhodněné skupiny ve vzdělávání mládeže a dospělých.

---

<sup>4</sup>Bednaříková, I., Kapitoly z andragogiky 1. 2. vyd. Olomouc: Universita Palackého, 2006. s. 5

- Programy celoživotního vzdělávání se realizují v rámci profesního vzdělávání, kulturně - zájmového vzdělávání a občanského vzdělávání.
- Lidé se vzdělávají pomocí systému formálního, neformálního a informálního vzdělávání. Formální vzdělávání probíhá ve vzdělávacích školách a institucích. Je ukončené udělením dokladu (vysvědčením, diplomem, výučním listem a osvědčením). Neformální vzdělávání není ukončené vydáním formálního dokladu o vzdělávání. Informální vzdělávání lidé získávají pomocí zkušeností každodenního života.

Od devadesátých let dvacátého století se pojem celoživotního vzdělávání nahrazuje pojmem celoživotního učení. A to i v dokumentech vydaných Organizací spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (UNESCO), orgány Evropské unie a dalšími důležitými organizacemi. Pojem celoživotního vzdělávání se ukazuje jako nedostatečný a ukazuje jen na vzdělávací systém. Na druhé straně celoživotní učení je celkový proces, který vede jednotlivce k získávání hodnot, dovednosti porozumění a zejména znalostí v průběhu celého života. A takto získané zkušenosti lze použít ve všech prostředích, rolích, ale hlavně k získání sebedůvěry člověka samotného. Přesto, že teoretické diskuse jsou již na velmi vysoké úrovni, v praxi nalezneme ještě určité nedostatky a to zejména:

- Hledání optimálních metod a forem výchovy a vzdělávání dospělých.
- Efektivní postupy při projektování vzdělávacích akcí.
- Adekvátní modely managementu výchovy a vzdělávání dospělých.
- Jak upravit legislativní rámec vzdělávání dospělých.
- Kde vzít finanční prostředky na zajištění systematických mechanismů vzdělávání dospělých apod.

Důležitou částí celoživotního vzdělávání je vstup na tzv. vzdělávací cestu. Tato cesta označuje vstup jedince do instituce, která má za dominantní úkol vzdělávat a vychovávat. První vzdělávací cesta, tedy pro každého z nás, je vstup do mateřské školy a trvá po ukončení kontinuálního vzdělávání (vyučení, ukončení střední školy, vystudování vysoké školy – pokud není tato cesta časově přerušena). V dynamickém rozvoji společnosti jedinec nemůže vystačit se svým vzděláním absolvovaným v dětství a mládí. Pro dostatečný vstup do společnosti je nutné, doplňovat, prohlubovat a aktualizovat svoje získané zkušenosti a vědomosti a to nejen pro profesní uplatnění, ale i pro běžný život. To je zřejmé i z častých

mezinárodních setkání, konferencí a summitů pořádaných zejména institucí (UNESCO), která považuje toto téma za své stěžejní. Důkazem jistě jsou mezinárodní konference pořádané v metropolích celého světa. Např. v roce 1949 v Dánsku se konala konference zaměřená na strategii proti nigramotnosti, v roce 1995 bylo zdůrazněno vzdělání jako významný prostředek proti chudobě a mnoho dalších mezinárodních konferencí.

Základním pojmem existence společnosti je zabezpečování socializačního procesu. A to institucemi jako je rodina, která je tou první a základní. Poté je to vrstevnická skupina, která je nejsilnější v období pubescence (v rozmezí 11-15 let), ale i v dospělosti je pro nás velmi důležité nějaké začlenění (převládají normy a vztahy, loajalita, spolupráce, vzájemná pomoc apod.). K celkové existenci společnosti v neposlední řadě patří taktéž masmédiá- tisk, rozhlas, televize, internet (mají pozitiva, ale zejména i negativa).

Celoživotní učení je důležité pro celou společnost, a to zejména s důrazem na rozvoj lidských zdrojů a s tím související rozvoj celé společnosti. Andragogika úzce spolupracuje s edukací - utvářením osobnosti dospělého člověka. Tato spolupráce vychází z edukačního procesu, usiluje o optimální rozvoj a adekvátní vstup a zařazení jedince do života společnosti v jakékoli etapě dospělosti.

V andragogice je nutné rozeznávat, jak se socializační proces realizuje, zda pomocí represivní socializace - dominance trestů, velký podíl nonverbální komunikace, vyžadování disciplíny vůči autoritě, nebo za pomoci participační socializace, kdy jsou dominantní odměny, převaha verbální komunikace, snaha předjímat a plnit přání socializovaných.

Profesionalizace je jednou s částí socializačního procesu a je na každém z nás v jakém období naší profesní dráhy nás zastihne. Během naší profesní dráhy může dojít několikrát ke změně profese a to zejména z ekonomického a existenčního důvodu.

Při vzdělávání dospělých, a nejen jich, se často využívá nových technologií, které určitě přispívají k lepšímu a efektivnějšímu procesu vzdělávání. Tím mám na mysli více příležitostí většímu počtu vzdělávaných, respektování individuálních učebních vlastností a větší důraz na samostatnou práci. Nové využití informačních technologií v organizaci vzdělávacího procesu jsou distanční vzdělávání, e-aring, brainstorming, a jiné. Distanční vzdělávání je forma vzdělávání, u kterého není kontakt vzdělavatel - vzdělávaný, ale je založena zejména na individuálním přístupu ke studiu. E-aring (elektronické učení, učení pomocí elektronického média) se realizuje pomocí počítačové diskuze mezi vyučujícím a tím, který se chce

vzdělávat. Takzvaný brain storming (z angl. Brain - mozek a storm - bouře) je používán zejména z důvodu rozvoje kreativity. Český volný překlad znamená „burza nápadů“ a vystihuje jeho význam, protože je rozdělován na dvě etapy. Při první etapě zaznamenávají spontánní nápady a témata a ve druhé etapě jsou tyto témata analyzovány.

Novým pojmem v celoživotním učení je „učící se společnost“. I když tento pojem je relativně nový, je již uváděn v důležitých materiálech mezinárodních organizací. A to třeba v dokumentu Evropské komise k celoživotnímu učení „Vyučování a učení ve směřování k učící se společnosti“ z roku 1995, známém jako Bílá kniha o vzdělávání, kde specifikují tento pojem. A to, že platí právo a přístup ke vzdělávání bez jakékoli diskriminace, že občané k učení jsou motivováni a povzbuzováni, že účast na vzdělávání je podporována všemi veřejnými institucemi a že pokrok jednotlivce ve vzdělávání společností je certifikován a současně uznáván jako základní hodnota. Každý člověk, který se chce vzdělávat, má příležitost, ale má také odpovědnost za svůj osobní rozvoj.

Bílá kniha terciárního vzdělávání je koncepční a strategický dokument, který ukazuje, jakým směrem by se mělo terciární vzdělávání v České republice vyvíjet v následujících 15 až 20 letech, aby se ČR stala zemí s vysokým inovačním potenciálem, aniž by se vzdala péče o širěji pojatou vzdělanost a kulturní kapitál země ve střední Evropě. Bílá kniha vychází z předpokladu, že má-li naše vysoké školství tuto roli hrát, musí se jeho reforma odehrát v řadě oblastí současně, jen tak bude účinná a přinese očekávané efekty.<sup>5</sup>

### **Základní znaky dospělosti**

- Biologická zralost - schopnost rodičovství (plodit děti)
- Citová zralost - odpoutání se od citové závislosti na rodičích
- Mentální (psychická) zralost - schopnost přijímat odpovědnost za výkon rolí (např. otec, manžel, pracovník apod.)
- Sociologická zralost - schopnost identifikovat a uspokojovat své individuální sociální potřeby (např. potřebu přátelství, uznání, sounáležitosti apod.)
- Sociální zralost - ekonomická nezávislost

---

<sup>5</sup> Národní program rozvoje vzdělávání v České republice. Bílá kniha. 1 vyd. Praha: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy a Ústav pro informace ve vzdělávání, 2001

Podle Bednařikové lze za dospělého člověka považovat jedince, který dosáhl biologické, psychické, ale zejména sociálně ekonomické zralosti. To znamená, člověk samostatně ekonomicky činný nebo ekonomicky nezávislý (například na rodičích), který vstoupil do ukončení počátečního vzdělávání na trh práce (nebo do domácnosti).<sup>6</sup>

## 1.2 Vývojové etapy života

Vývoj je slovo, které v běžné řeči má vysokou frekvenci a dosti široký neurčitý význam. Toto slovo se používá, když chceme říci, že něco probíhá a dochází ke změnám: (situace se vyvíjí, hokejový zápas se vyvíjí, nemoc se vyvíjí tak a tak). Samozřejmě souhlasíme, když někdo řekne, že i člověk se vyvíjí.

Chceme-li pojmu vývoje porozumět hlouběji, je nutné se podívat trochu do historie. Lze tam zjistit, že vývoj byl jednou z revolučních myšlenek 19. století. Známe Darwinovou teorii, jež říká, že obrovská rozmanitost životních forem na Zemi je výsledkem **náhodných mutací genů a selektivního přežívání jedinců podle schopnosti obstát v daných podmínkách**<sup>7</sup>.

### *PRENATÁLNÍ VÝVOJ*

- Embryonální fáze - oplodnění až cca 3 měsíce - tvoří se základ orgánů (zvýšená citlivost na vliv negativních vlivů).
- Fetální fáze - 3 měsíce až porod - plod reaguje na podněty (akustické), je aktivní (pohybuje se) a má schopnost interakce s matkou.

### *NOVOROZENEK OD NAROZENÍ DO 3 MĚSÍCŮ*

- Přizpůsobování se vnějšímu prostředí (termoregulace, přijímání potravy, vylučování, dýchání), dominují nepodmíněné reflexy (sací, hledací, vylučovací, obranný, úchopový, pohybový), nezralá motorika, reakce na podnět celým tělem.

---

<sup>6</sup> MÜHLPACHR, P., Andragogika. Brno: 2010 s. 17

<sup>7</sup> ŘÍČAN, P., Cesta životem. Praha: 2004 s. 19



***KOJENEC OD 3 MĚSÍCŮ DO 12 - 15 MĚSÍCŮ***

- Rozpoznání barev, lokalizace zdroje zvuku, rozlišení hlasů, rozvoj motoriky a poznávacích funkcí, možnost chůze otevírá nové možnosti, aktivní činnosti, strach z neznámého, schopnost předvídat následky činnosti, samostatná řeč, chůze.

***BATOLE OD CHŮZE A ŘEČI DO 3 ROKŮ***

- Fenomenální rozvoj řeči, sluch a zrak diferencované (melodie, říkanky), rozvoj paměti (zážitky na celý život), představivost a velká fantazie, personifikace - přiřazování lidských vlastností předmětům, hrubá motorika (chození po schodech), první malůvky (mazanice, tvary), jemnější motorika (listování knihou, lžička, zapínání knoflíků), rozlišuje se pravák a levák, diferenciací citů (do popředí se dostává zlost z omezování pohybu, svobody atp.), žárlivost na sourozence, radost, rozvoj vyšších citů - rozlišení dobra a zla, na začátku konkrétní myšlení - uvažování rychlejší než řeč, postupně přechází v abstraktní (slova se stávají symboly), sebeuvědomění, hra slouží k vyrovnání s těžkostmi a konflikty, se kterými si dítě neví rady. Batole si hraje samo, rozvíjí svou představivost, tvůrčí a organizační vloh.

***PŘEDŠKOLNÍ VĚK OD 3 DO 6 LET***

- Rozšiřování poznatků, schopnost regulovat jednání podle instrukcí, první odpoutání od rodiny, postupně se učí ovládat emoce, výrazný růst kapacity paměti, výrazná fantazie - vymýšlení představ (lhaní), období otázek, kontakt s vrstevníky, kresbou poví víc než by dovedlo nebo se odváží říci slovy (může vyjadřovat i svá nesplněná přání)

***MLADŠÍ ŠKOLNÍ VĚK OD 6 DO 12 LET (DO PUBERTY)***

- Soutěživost, spolupráce, hlavní motiv - škola, převládá kladné citové ladění, družnost, extravertnost, radostnost, bezstarostnost, hovornost, škola učí dítě myslet, aktivní používání 5000 slov, důležité jsou lidské vztahy více než výkon a prestiž (pravdivost, upřímnost, otevřenost).

***PUBESCENCE OD 11 – 13 DO 14 – 15 LET (INDIVIDUÁLNÍ)***

- Pohlavní dospívání, zájem o sexualitu, zvědavost, neobratný, lehce unavitelný, emoční nevyváženost, problémy se sebe přijetím, rozporuplnost, idealismus, kritičnost k autoritám (vrstevnické skupiny mají větší vliv než rodina).

***ADOLESCENCE OD 16 DO 18 -20 LET***

- Dosažení plné výšky a váhy, přechod od dětství do dospělosti, osamostatnění, nejkritičtější a nejtěžší období, touha stát se dospělým, časté pocity nejistoty, strachu a úzkosti, obavy z budoucnosti, zhoršená pozornost a pracovní schopnost, zhoršené sebeovládání, prudké i přecitlivělé způsoby reagování (hluboké hormonální přeměny působí na centrální nervový systém). Mladší člověk chce vypadat a žít jako dospělý, ale chybí mu k tomu důležité vnitřní předpoklady - zkušenost a odpovědnost pro náročnou práci.

***DOSPĚLOST 20 – 60 LET***

- **Mladší dospělost (20 - 30 let)**, vše je spojeno s profesí, změnou osobnosti, dochází zde k osamostatnění, má relativní svobodu v rozhodování i chování a je ochoten přijmout zodpovědnost za své rozhodnutí či jednání.<sup>8</sup>
- **Střední dospělost (30 -45 let)**, upevnění pozice, profesní růst, manželství a rodičovství, je spojena s větší sebejistotou, sebedůvěrou a realistickým odhadem svých sil a kompetencí.<sup>9</sup> Střední věk je nejenom vrcholem zralosti, ale i obdobím zodpovědnosti a připravenosti na daný život.
- **Starší dospělost (45 – 60 let)**, intenzivní zájem o svou profesi, pomalá příprava na stáří, je spojena s vědomím, že začal proces postupného zhoršování tělesné a psychické kondice. Jde o proces, který je neodvolatelný a nevratný. Věk 50 let je považován za mezník, který potvrzuje počátek stárnutí.<sup>10</sup> Projevuje se zde zvýšená únava, zhoršení některých funkcí a první viditelné změny, které tuto realitu potvrzují.

---

<sup>8</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 11

<sup>9</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 178

<sup>10</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 229

## STÁŘÍ 60 A VÍCE

- **Rané stáří (60 – 75 let)**, jedná se o poslední etapu života, fázi, která je označována jako postvývojová, protože již byly uskutečněny všechny latentní schopnosti rozvoje.<sup>11</sup> Dané období přináší nadhled a moudrost, pocit naplnění, ale samozřejmě také úbytek energie a nezbytnou proměnu osobnosti, která se chýlí ke konci. Rané stáří je dobou života, v němž dochází k změnám daným stárnutím, ale nemusí být ještě tak velké, aby to znamenalo ztrátu aktivního a nezávislého života.
- **Pravé stáří (75 a více let)**, dovršením věku 75 let je tato fáze považována za pravé stáří. Dověšením 80 let dosáhne senior tzv. čtvrtého věku. V tomto období dochází k nárůstu problémů daných s tělesnou i duševní aktivitou. Dochází k mentálnímu úpadku, kdy může dojít k umístění seniora do institucionálních zařízení spojených s trvalou péčí. Nejedná se o pouhý důsledek pokročilého stáří, ale o projev různých onemocnění, která ovlivňují funkci centrálního nervového systému a celého organismu.<sup>12</sup>

### 1.3 Dospělý věk a profese

Profesní role je projevem generativity středního věku a proměny ve způsobu hodnocení mají charakteristické rysy. Profesní kompetence se ve středním věku stabilizuje, ale mnohdy se ještě někdy rozvíjí. Dospělý člověk ve střední dospělosti je v oblasti své profese na vrcholu schopností a umí je velmi dobře uplatnit. Tato schopnost se projevuje nejenom schopností a postavením získat autoritu, která by nebyla formální, ale vyplývala by z reálných kompetencí. Po dosažení hranice 50 let se profesní schopnosti už obvykle již nerozvíjejí, ani to není nutné, a většina osob tohoto věku začíná více spoléhat na rutinu. Čtyřicátníci jsou produktivní, dosahují svého vrcholu, jak v profesním postavení, tak v oblasti výdělku a mnozí zaměstnanci významně přispívají k úspěšnosti firmy či instituce, již jsou zaměstnanci.

---

<sup>11</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 299

<sup>12</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 399

Profesní úspěšnost je významnou oblastí, která nám potvrzuje osobní kvality, kompetentnost a autoritu. Vzhledem ke svým profesním úspěchům jsou oceňováni a respektováni. Od těchto osob se očekává vedoucí postavení a s tím spojená zodpovědnost. Dosažení přijatelné profesní pozice společnost považuje za nezbytné a je zárukou ekonomického zajištění rodiny. Střední dospělost a její profesní cíle jsou ovlivněny věkem, které daná generace má.

„Uplatnění v profesi je, zejména u mužů, ale dnes i mnohdy u žen významnou součástí identity lidí středního věku, a proto do ní někteří z nich mnoho investují. (Význam profesní pozice je zřejmý např. z faktu, že když se lidé představují, tak tuto informaci často uvádějí). Všechny zkušenosti, které člověk získá v rámci profese, přispívají k lepšímu porozumění sobě samému a ovlivňují jeho sebehodnocení. (Schaie, 1994).“<sup>13</sup>

Střední věk je, z hlediska profese, fází bilancování. Osoba dosahující věku čtyřiceti let znovu potřebuje potvrdit správnost svého profesního směřování. Střední dospělost usiluje o autentičnost a směřování k trvalejším hodnotám. Tento věk už není ve svém hodnocení závislý na vnějších vlivech, názorech ostatních lidí či společenském očekávání. Mnozí lidé si uvědomují v tomto věku, že mají poslední příležitost, aby dosáhli žádoucího sebeuplatnění. V tomto období lze také očekávat konkurenci mladších pracovníků, často vzdělanostně i zkušenostně lépe vybavených. Také zde můžeme pozorovat **oživení úsilí o uplatnění**<sup>14</sup> a sebeprosažení, které se nám v kladném případě projeví dosažením daného vrcholu člověka a rozvoje profesních kompetencí nebo postupem na vyšší pozici.

Dosažení úspěšnosti má ve středním věku také své úskalí, uznávání lidé se cítí stresováni vysokým očekáváním okolí, které je stále nutí dosahovat a potvrzovat své kvality. Pokud se na úspěchu stala závislá míra stresu, bude postupně narůstat a bude dál těžší si vysokou výkonnost udržet. Neúspěch je velmi užitečný pro zkušenost, kterou využijeme i při běžném řešení životních situací. Vlastní počínání se projeví přehodnocením zralosti osobnosti (Sheehyová, 1999, Sterns a Huyck, 2001).<sup>15</sup>

Střední věk je obdobím **zvýšené koncentrace na profesi** a dosahováním vysokých výkonů. Dlouhodobé zvýšení pracovního nasazení, které není spojeno s odpovídajícím uspokojením a relaxací, nám může vést k syndromu vyhoření. Projevuje se nám emočním vyčerpáním, pocity nepohody a značnou nechutí k práci. Rizikem syndromu vyhoření jsou především lidé, kteří

---

<sup>13</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 197

<sup>14</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 197

<sup>15</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 198

mají vysoké profesní nároky a zároveň jim chybí jiné zdroje kompenzace negativních prožitků. Osoby v tomto věku jsou tímto rizikem ohroženy více než lidé jiných věkových období, jelikož jde o poslední možnost dosáhnout v profesi určených cílů. Je to i proto, že se jejich rodiny rozpadají a nemohou jim sloužit jako zázemí a sami nového partnera nemají, anebo ho už ani nehledají. Jejich práce se jim stává východiskem před prázdnotou a pocity ztráty života.

Jako příklad můžeme uvést situaci 45letého pracovníka, „který pracuje 16 hodin denně, protože ho to baví a myslí si, že to má smysl. Chtěl by svou instituci postavit na nohy a zlepšit její fungování i obraz na veřejnosti. Má jasnou představu a chtěl by jí uskutečnit. Na nic jiného mu již nezbyvá čas a sem tam si uvědomuje, že ho to stálo soukromý život, ale neustoupil by, protože už investoval příliš mnoho, než aby se vzdal.“<sup>16</sup> Jedním z dalších možných zdrojů pracovního vyhoření může být velký nepoměr mezi množstvím práce a jejím oceněním, špatné vztahy na pracovišti, které člověk nemůže z nějakého důvodu změnit.

Spokojenost s pracovní pozicí ve středním věku obvykle narůstá, nebo se alespoň stabilizuje. Po zvládnutí středního věku se nakonec lidé cítí přijatelně a spokojeni. Na konci tohoto období si uvědomují, že nemají mnoho možností, aby dosáhli významnější změny a tak akceptují realitu jaká je. Neženou se za pracovním nasazením a zaměřují se více na pozitivní aspekty své práce, než aby se trápili nesplněnými očekáváními. Hodnocení vlastní profesní pozice může být spojena s nárůstem koncentrace na rodinu i mimo pracovní oblasti (Whitbourne, 2001).<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 198

<sup>17</sup> VÁGNEROVÁ, M., Vývojová psychologie II. Karolinum Praha, 2007, s. 202

## 2 PROFESNÍ VZDĚLÁVÁNÍ

Vzdělávání je institucionalizovanou činností zaměřenou na získávání vědomostí, informací, dovedností, návyků a odborných kompetencí. Nelze jej chápat jen jako prostředek k získání kvalifikace k odborné profesi (pracovní pozici, funkci). Jeho cílem je růst a rozvoj, integrace do společnosti cestou předávání kulturního a společenské dědictví, sdílením určitých hodnot a formováním člověka k odpovědnosti a uplatňování lidských práv. Tento proces začíná převážně v institucích školního vzdělávání a má kromě vzdělání i výchovný aspekt.<sup>18</sup>

Profesním vzděláváním rozumíme profesi nebo pracovní pozici a roli dospělého člověka s přihlédnutím k jeho ekonomické stránce. Podstatou je vytváření a udržování optimálního souladu mezi subjektivní kvalifikací (reálná způsobilost jednotlivce) a objektivní kvalifikací (nároky na výkon dané profese či místa). Mezi tuto oblast řadíme i vzdělání rekvalifikační, které je mnohdy velice využívané díky ztrátě zaměstnání nebo z důvodu musí-li během svého života změnit původní profesi.

Jinými typy profesního vzdělávání je vzdělávání odborné, vzdělávání kombinované, vzdělávání distanční a odborný trénink.

DALŠÍ PROFESNÍ VZDĚLÁVÁNÍ	
kvalifikační vzdělávání	rekvalifikační vzdělávání
postgraduální vzdělávání (např. doplňující pedagogické studium) zvyšování, prohlubování a rozšiřování kvalifikace zaučení, zaškolení	předkvalifikační kurzy specifické rekvalifikace nespecifické rekvalifikace zaměstnanecké rekvalifikace doplňkové rekvalifikace

Zdroj: Mužík<sup>19</sup>

<sup>18</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 23

<sup>19</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 26

Mezi další typy profesního vzdělávání řadíme vzdělávání odborné, odborný trénink a distanční a kombinované vzdělávání.

Potřeba profesního vzdělávání je člověkem pociťovaný nedostatek informací, vědomostí nebo návyků. Potřeba dalšího vzdělávání roste tím více, čím dynamičtěji se mění okolí a čím více klesá míra tolerance omylů a chyb ve výkonu pracovníka.<sup>20</sup>

## **2.1 Nabídka a poptávka po profesním vzdělání**

- A. Nabídkou rozumíme označení všech kurzů a školení na trhu vzdělávání. Takto se označuje nemalé množství produktů na daném trhu za daných podmínek (cenových). Nabídkou profesního vzdělávání v České republice je často označován kurz (šitý na míru), který připravuje zaměstnance pro daný podnik. Nabídka většinou obsahuje charakteristiku akcí, které jsou zaměřeny k šíření informací, vytvoření vědomostí, znalostí a dovedností profesních návyků. Jednotlivé druhy kurzů tvoří určitou nabídku vzdělávacích institucí. Zájemce profesního vzdělávání považuje u nabídky vzdělávání za určující zejména téma, studijní materiál, dobu trvání, cenu, záruky a doplňkové služby.
- B. Poptávka po profesním vzdělání začíná, když zájemce nebo zaměstnavatel je ochoten vynaložit finanční prostředky jako protihodnotu za informace, návyky, dovednosti či vědomosti. Jedná se o dlouhodobou investici, nebo jednorázové vydání finančních prostředků za produkt, který bude využíván delší dobu. Formování poptávky ovlivňuje personální politika podniku a motivace jejích zaměstnanců.<sup>21</sup>

Nabídka a poptávka je základní marketingovou koncepcí a každý podnik zabývající se vzdělávacím procesem by měl tuto oblast ovládat a být s jejími výhodami a problémy naprosto seznámen. Mezi základní marketingové pojmy spojené s profesním vzděláváním je potřeba dalšího vzdělávání v daném oboru. Jedná se o poptávku po profesním vzdělávání,

---

<sup>20</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 27

<sup>21</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 27

nabídka profesního vzdělávání dospělých, prostředí profesního vzdělávání, externí efekty profesního vzdělávání, akreditace a alternativní náklady.<sup>22</sup>

## 2.2 Druhy vzdělávání

- **Odborné vzdělávání** je formování určitých vědomostí, dovedností, znalostí i chování vztahující se k dané profesi a pracovní pozici. Tvoří jednotu formalizované složky (institucionalizované vzdělání) a neformalizované (profesní praxi a samoučení).
- **Celoživotní vzdělávání** představuje změnu pojetí celého vzdělávání. Tradiční školský systém tvoří pro vzdělání jen základnu a jeho část. V dnešní době by měla být člověku dána možnost se dále vzdělávat v různých dobách jeho vývoje, uskutečňovat různorodé přechody mezi vzděláváním, zaměstnáváním a učením.

### CELOŽIVOTNÍ VZDĚLÁVÁNÍ (UČENÍ)

vzdělávání dětí a mládeže			vzdělávání dospělých	
ucelené (formalizované) studium na školách: prezenční, distanční, dálkové, večerní, externí – základní, vyučení v oboru, maturitní studium, VOŠ, bakalářské, magisterské, doktorské studium	vzdělávání a výchova v rodině	zájmové vzdělávání	vzdělávání dospělých v produktivním věku	vzdělávání seniorů: zájmové kurzy, akademie třetího věku, univerzity třetího věku

Zdroj: Mužík<sup>23</sup>

<sup>22</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 27

<sup>23</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 24



Celoživotní vzdělávání je chápáno jako jediný, propojený celek, který probíhá v těchto etapách: předškolní výchova a vzdělávání, základní výchova a vzdělávání po dobu povinné školní docházky. Všeobecné vzdělávání vyučované na gymnáziích, profesní vzdělávání (příprava na povolání) vyučované na středních odborných učilištích, středních odborných školách, vyšších odborných školách a školách vysokých a vzdělávání dospělých zahrnující období jejich produktivního věku a období po skončení jejich pracovní aktivity.<sup>24</sup>

- **Vzdělávání dospělých** je nutné odlišit od názvu celoživotní vzdělávání, přestože se vzdělávání dospělých stává jednou z jeho nejvýznamnějších složek. Vzdělávání dospělých zahrnuje řadu systémových prvků v rámci konceptu celoživotního vzdělávání.<sup>25</sup>

## VZDĚLÁVÁNÍ DOSPĚLÝCH

<p>ucelené (formalizované) studium na školách: prezenční, distanční, dálkové, večerní, externí, základní, vyučení v oboru, maturitní studium, VOŠ, celoživotní vzdělávání umožňuje doplnit si i takovéto druhy vzdělání po celý život (i na vysoké škole).</p>	<p>další profesní vzdělávání realizované různými subjekty (podnik a další zaměstnavatelé, úřady, ministerstva, vzdělávací instituce, nadace, soukromé osoby)</p>	<p>občanské a zájmové vzdělávání realizované různými subjekty (podnik a další zaměstnavatelé, úřady, ministerstva, vzdělávací instituce, nadace soukromé osoby)</p>
--	--	---

Zdroj: Mužík<sup>26</sup>

<sup>24</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 24

<sup>25</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 24

<sup>26</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 24

- **Další vzdělávání** nám představuje vzdělávací aktivity, které nejsou počátečním vzděláváním, přičemž začáteční vzdělávání je určováno jako vzdělávání uskutečňované základními, středními, vyššími odbornými i vysokými školami. Další vzdělávání je možno označit jako investici. Za odběratele je možno označit jak zaměstnavatele (např. instituce veřejné správy, úřady práce) tak i zaměstnance (např. zaměstnanec státní správy).

Z tohoto hlediska lze investici dělit na prvotní, kdy se nám jedná o základní vstup do problematiky, který je nutný pro další rozvoj zaměstnanců. Dalším typem investice je nahrazovací, kdy má další vzdělání za cíl nahradit zaměstnanci zastaralé informace, dovednosti a vědomosti. Třetí a poslední typ investice je investice rozšiřovací, kdy je daná výuka prováděna jako prohlubování znalostí či schopností pracovníků (např. rozšiřování kvalifikace pracovní veřejné správy).<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> MUŽÍK, J., Profesní vzdělávání dospělých. Praha: 2012 s. 25

### 3 ASPEKTY URČUJÍCÍ ODBORNÉ PŘEDPOKLADY

Tyto aspekty lze všeobecně vnímat jako určité podmínky pro to, aby se daný člověk mohl stát profesionálním řidičem a vykonávat tak tuto profesi. Těchto podmínek je celá řada a já bych zde chtěl uvést nejenom ty základní a nejdůležitější, ale také bych se rád pozastavil nad problematikou týkající se nejenom profesionálních řidičů, ale řidičů obecně.

Je předpoklad, že profesionálním řidičem se může stát jakákoliv osoba splňující zákonné požadavky v tomto oboru. Jsou tu ale i další faktory, které jsou v konečném důsledku výběru profese mnohdy velmi ovlivňující. Tyto faktory se vztahují především na tělesné a duševní předpoklady daného jedince a nejsou nikde zvlášť specifikovány. Můžeme tím rozumět případné nadání člověka pro tento druh práce, či předpoklady dané výchovou a sociálním cítěním jedince. Dále zde mohou hrát roli předpoklad následování rodinné profese či určité dokazování si společenského postavení a vyznávání určitých hodnot.

Následující body se však týkají přesně stanovené mezinárodní legislativy a vnitrostátních norem a poukazují na nutnost dodržování daných předpisů. Práce řidiče se tak může zdát velmi nelehká a často náročná nejenom na časovou dispozici, ale i vědomosti a zdokonalování každého pracovníka v dopravě. Avšak tato profese přináší i světlejší stránku věci, kdy je často pracovníky v dopravě (zejména řidič) vnímána jako určité poslání, z kterého plyne radost a naplnění a tím vzniká postata s smysl této profese.

#### 3.1 Právní normy Evropské unie a České republiky

Jednou ze základních a stěžejních právních norem pro mezinárodní nákladní a osobní dopravu je nařízení č. 561/2006<sup>28</sup>. Toto nařízení upravuje pracovní dobu a odpočinek profesionálních řidičů výhradně uvnitř Evropské unie nebo mezi zeměmi EU, Švýcarskem a zeměmi EHP (Norskem, Lichtenštejnskem, popř. Islandem). Dalším nařízením je EHS 3821/1985 o záznamových zařízeních v silniční dopravě.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. 3. 2006

<sup>29</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 3821/1985 ze dne 20. 12. 1985

- **561/2006** – Je to obecně závazný právní předpis pro právnické i fyzické osoby platný ve všech členských státech EU. Toto nařízení upravuje minimální věk členů osádek, dobu řízení, přestávek, denních a týdenních odpočinků, způsob přepravy na trajektu či vlaku a dále zejména povinnosti dopravců.
- **Dohoda AETR** ze dne 1. července 1970<sup>30</sup> – platí na území všech smluvních států Dohody AETR – všechny členské státy EU, další státy mimo EU, státy Evropského společenství volného obchodu (ESVO Norsko, Lichtenštejnsko, Island), Švýcarsko. Dohoda AETR platí na území smluvních států Dohody AETR včetně průjezdu přes členské státy EU.

Při přepravě pouze v rámci EU má nařízení č. 561/2006 vyšší právní sílu, proto je nutné se jím řídit. Při přepravě Chorvatsko – Rakousko se po Chorvatsku jede dle AETR a po Rakousku už dle 561! Přičemž nařízení 561 je přísnější, proto je možné ho použít pro celou trasu (i v Chorvatsku).

- **Nařízení EHS 3821/1985** v platném znění – toto nařízení upravuje technické podmínky a používání tachografů (analogových i digitálních). Zejména specifikuje výrobní parametry, způsob a oprávnění k montáži záznamového zařízení, výjimky z nutnosti použití v silniční dopravě. Uvádí také způsob vedení záznamových listů či používání digitálních karet řidiče<sup>31</sup>.
- **Nařízení Komise (EU) č. 581/2010** ze dne 1. července 2010<sup>32</sup> – o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče. Toto nařízení udává povinnosti stahovat data z digitálního tachografu vozidla v intervalu nejpozději 90 dní a povinnost stahovat data z digitální karty řidiče v intervalu 28 dní. Odvolává se na nařízení 561/2006, kde je tato povinnost stanovena dopravci.

<sup>30</sup> Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), přijatá v Ženevě dne 1. července 1970 vstoupila v platnost dne 5. ledna 1976 a byla vyhlášena pod č. 108/1976 Sb.

<sup>31</sup> Digitální karta je oproti záznamovému listu modernější způsob zaznamenávání údajů do digitální paměti tachografu ve vozidle pro přepravu cestujících nebo zboží, které je registrováno v některém členském státě EU a je přihlášeno poprvé do provozu po 1. květnu 2006.

<sup>32</sup> Nařízení Komise (EU) č. 581/2010 ze dne 1. července 2010

- **Nařízení Evropské Parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009** ze dne 21. října 2009<sup>33</sup> - o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006. Toto nařízení upravuje pracovní dobu řidičů v oblasti mezinárodní jednorázové příležitostné dopravy, kdy oproti ostatním druhům přepravy (kyvadlová, zvláštní, nákladní) mají osádky možnost svojí pracovní dobu prodloužit z 6 čtyřadvacetihodinových úseků, po kterých následuje týdenní odpočinek na úseků 12. To vše za určitých podmínek stanovených tímto nařízením. Např. přeprava nesmí být uskutečněna pouze v rámci kabotážní přepravy (v rámci jednoho členského státu), tzn., že v průběhu cesty je nutné navštívit minimálně další členskou zemi, než kde byla přeprava započata a to nejméně na dobu 24 hodin. Další podmínkou je, že po takto prodloužené pracovní době, je nutné vykonání i delšího týdenního odpočinku.
- **Nařízení Vlády 589/2006 Sb.** ze dne 6. prosince 2006<sup>34</sup> - kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. Toto nařízení vlády 589/2006 reaguje na § 100 odst. 1 a § 213 odst. 6 zákona č. 262/2006 Sb. (zákoník práce). Toto nařízení zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a v návaznosti na přímo použitelné Evropské předpisy upravuje odchylně pracovní dobu a dobu odpočinku zaměstnanců v dopravě.

### 3.2 Determinanty specializované profese

Základním předpokladem k výkonu práce profesionálního řidiče vozidel nad 3,5 tuny je získání řidičského oprávnění skupiny C a D, popř. E.<sup>35</sup> K získání řidičského oprávnění skupiny C (pro nákladní vozidla nad 3,5 tuny) je nutné dosažení věku 18 let<sup>36</sup>. Pro skupinu D (pro vozidla pro přepravu osob) je to 21 let<sup>37</sup>. Dalším předpokladem je zdravotní způsobilost specifická přímo pro profesionální řidiče. Skládá se z lékařské prohlídky, která je platná po

<sup>33</sup> Nařízení Evropské Parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009

<sup>34</sup> Nařízení Vlády 589/2006 Sb. ze dne 6. prosince 2006

<sup>35</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

<sup>36</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů paragraf 83, písmeno d)

<sup>37</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů paragraf 83, písmeno e)

dobu dvou let do padesáti let věku a poté je potřeba se jí podrobit každoročně.<sup>38</sup> Další prohlídkou je takzvané Dopravně psychologické vyšetření. Toto je platné do padesáti let věku, poté je nutné ho opakovat každých pět let.<sup>39</sup> Dalším povinným krokem k získání způsobilosti profesionálního řidiče bylo zákonem<sup>40</sup> nařízeno neurologické a EEG vyšetření. Postupem času došli však naši zákonodárci k tomu, že toto vyšetření není nezbytně nutné a funkci, kterou předpokládali, v podstatě neplní. Z mého pohledu může EEG vyšetření sice odhalit určité změny či odchylky od standardu v mozkové aktivitě, ale vzhledem k tomu, že člověk, jako žijící tvor, se neustále vyvíjí a mění své myšlení a identitu, tak postupem času dochází i k určitým odchylkám v již dříve zmíněné mozkové aktivitě. Výsledky EEG testů pak ztrácí svou přesnost a tím i odpadá smysl tohoto vyšetření. Dá se tedy předpokládat, že i zákonodárci se vyvíjejí (někdy špatným směrem) a byli podobného názoru a tuto povinnost novelou zákona<sup>41</sup> zrušili.

Dopravně psychologické vyšetření může provádět pouze pracoviště, které má akreditaci od Ministerstva dopravy ČR. Seznam těchto psychologů s akreditací je k dispozici na stránkách ministerstva<sup>42</sup>. Ministerstvo dopravy počet oprávněných pracovišť i nadále rozšiřuje. Psychologické vyšetření může zpravidla obsahovat počáteční rozhovor s účastníkem a vyplnění dotazníku, dále probíhá testování jak osobnosti, tak i výkonu a schopností jedince.

Jedním z dalších požadavků k získání odborné způsobilosti bylo, jak už jsem výše uvedl, neurologické a EEG vyšetření. To probíhalo ve zdravotnickém zařízení. EEG je vyšetření umožňující sledování a zaznamenávání elektrické mozkové aktivity během relativně krátké doby a to díky několika elektrodám umístěných na pokožce hlavy (elektrody jsou zapuštěny v elastické čepici). Při vyšetření je na hlavu nasazena elastická čepice s elektrodami, vodivost elektrod je zajištěna pomocí speciálního gelu. Na základě pokynů sestry se postupně zaznamenává mozková aktivita při otevřených a zavřených očích, při fotostimulaci světelnými záblesky (FS) a za hlubokého dýchání. Vyšetření obvykle trvá 20 - 40 minut a není bolestivé. Po vyšetření není potřebná žádná speciální péče a gel se z vlasů vymývá běžným způsobem.

---

<sup>38</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů paragraf 87

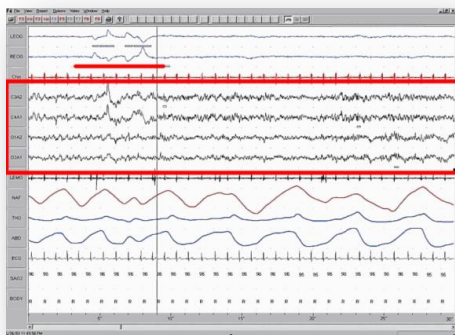
<sup>39</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů paragraf 87a

<sup>40</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů paragraf 87a

<sup>41</sup> Zákon 133/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb. paragraf 87a

<sup>42</sup> [http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Udelene+akreditace+k+provedeni+dopravne+psychologickeho+vysetreni.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Udelene+akreditace+k+provedeni+dopravne+psychologickeho+vysetreni.htm)

EEG vyšetření může odhalit různá porušení mozku jako je např. epilepsie, spánkové poruchy, bolesti hlavy (migrény), poruchy vědomí, poškození mozku (cévní mozkové příhody, mozkové nádory, pouřazové stavy).<sup>43</sup>



Zdroj: internet<sup>44</sup>



Zdroj: internet<sup>45</sup>

Řidič profesionál, pokud je příslušníkem státu EU a má trvalý pobyt na území ČR, nebo přechodný pobyt po dobu delší než 185 dní, nebo jde – li o příslušníka jiného státu mimo EU a je zaměstnán u dopravce usazeného na území ČR, má v tomto případě pro vykonávání profese řidiče povinnost podrobit se vstupnímu školení ke zdokonalování odborné způsobilosti řidičů ukončené zkouškou a vydáním průkazu profesní způsobilosti. Dále pak má za povinnost tuto způsobilost udržovat pravidelnými ročními školeními a každých pět let znovu absolvovat prověřovací test.<sup>46</sup>

Toto profesní školení se zabývá především opakováním a hlubší osvětou každého profesionálního řidiče v oblasti dodržování předpisů, zákonů a nařízení, které s danou

<sup>43</sup> [http://www.nemlib.cz/web/index.php?menu=1\\_33\\_13\\_206\\_109](http://www.nemlib.cz/web/index.php?menu=1_33_13_206_109)

<sup>44</sup> [http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.wikiskripta.eu/images/thumb/5/5e/Sleep\\_EEG\\_REM.png/400px-Sleep\\_EEG\\_REM.png&imgrefurl=http://www.wikiskripta.eu/index.php/Poruchy\\_sp%25C3%25A1nku&usg=\\_\\_SUKMHM5WBhIPCNIpB0TUqfYuUw=&h=293&w=400&sz=113&hl=cs&start=198&zoom=1&tbnid=Jr8r\\_04DyyqJaM:&tbnh=91&tbnw=124&ei=shD5UOvjS7ntQaAgiHQAw&prev=/search%3Fq%3Deeg%2Bvy%25C5%25A1et%25C5%2599en%25C3%25AD%26start%3D180%26um%3D1%26hl%3Dcs%26sa%3DN%26gbv%3D2%26tbm%3Disch&um=1&itbs=1](http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.wikiskripta.eu/images/thumb/5/5e/Sleep_EEG_REM.png/400px-Sleep_EEG_REM.png&imgrefurl=http://www.wikiskripta.eu/index.php/Poruchy_sp%25C3%25A1nku&usg=__SUKMHM5WBhIPCNIpB0TUqfYuUw=&h=293&w=400&sz=113&hl=cs&start=198&zoom=1&tbnid=Jr8r_04DyyqJaM:&tbnh=91&tbnw=124&ei=shD5UOvjS7ntQaAgiHQAw&prev=/search%3Fq%3Deeg%2Bvy%25C5%25A1et%25C5%2599en%25C3%25AD%26start%3D180%26um%3D1%26hl%3Dcs%26sa%3DN%26gbv%3D2%26tbm%3Disch&um=1&itbs=1)

<sup>45</sup> [http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://greentho.scroggles.com/files/2010/01/eeg2.jpg&imgrefurl=http://www.emimino.cz/diskuse/eeg-vysetreni-batolete-v-hradci-62636/&usg=\\_\\_v3E7Vw78u38ppo7bvT\\_1YIjSGPg=&h=469&w=380&sz=49&hl=cs&start=11&zoom=1&tbnid=ZblHfLFihXEX1M:&tbnh=128&tbnw=104&ei=lxH5UPfJM8jFtAbv44DACg&prev=/search%3Fq%3Deeg%2Bvy%25C5%25A1et%25C5%2599en%25C3%25AD%26um%3D1%26hl%3Dcs%26sa%3DN%26gbv%3D2%26tbm%3Disch&um=1&itbs=1](http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://greentho.scroggles.com/files/2010/01/eeg2.jpg&imgrefurl=http://www.emimino.cz/diskuse/eeg-vysetreni-batolete-v-hradci-62636/&usg=__v3E7Vw78u38ppo7bvT_1YIjSGPg=&h=469&w=380&sz=49&hl=cs&start=11&zoom=1&tbnid=ZblHfLFihXEX1M:&tbnh=128&tbnw=104&ei=lxH5UPfJM8jFtAbv44DACg&prev=/search%3Fq%3Deeg%2Bvy%25C5%25A1et%25C5%2599en%25C3%25AD%26um%3D1%26hl%3Dcs%26sa%3DN%26gbv%3D2%26tbm%3Disch&um=1&itbs=1)

<sup>46</sup> Zákon č. 247/2000 Sb. O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, Paragraf 46, 47, 48

problematikou souvisí. Též bývá na místě uvádění příkladů z praxe a následné řešení, aby řidiči měli možnost se na různé reálné skutečnosti připravit a správně na ně reagovat.

Legislativně je dáno, že toto profesní školení si financuje každý řidič sám. Bývá ale zvykem, že zaměstnavatel na toto školení může přispět, přičemž si může uložit podmínku setrvání daného zaměstnance v pracovním poměru po určitou dobu.

Profesní školení řidičů může vyučovat pouze osoba k tomu oprávněná, která má zřízené akreditační středisko<sup>47</sup>. Seznam účastníku na školení je potřeba nahlásit týden předem příslušnému krajskému úřadu, ze kterého může na samotné školení přijít i kontrolní pracovník dozorovat jeho průběh.

V současné praxi je každý profesionální řidič vlastníkem dokladu o profesní způsobilosti, který vydává příslušný magistrát dle trvalého bydliště žadatele. Profesní průkaz je vázaný na řidičský průkaz dané osoby. Úřad žádost přijme a zpravidla do třech týdnů vystaví kartičku podobnou občanskému či řidičskému průkazu, kterou každý profesionální řidič musí mít při výkonu povolání u sebe.



Zdroj: internet<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

<sup>48</sup> [http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.prodopravce.cz/upload/image/skolici\\_stredisko/prof\\_prukaz.jpg&imgref url=http://www.prodopravce.cz/sluzby-8-2.php&usg=\\_\\_dIs0pk\\_AP5IRSNox8RDVKO0cb-c=&h=933&w=1500&sz=185&hl=cs&start=5&zoom=1&tbnid=nUyF4Grk4GiTIM:&tbnh=93&tbnw=150&ei=qRr5ULbAD](http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.prodopravce.cz/upload/image/skolici_stredisko/prof_prukaz.jpg&imgref url=http://www.prodopravce.cz/sluzby-8-2.php&usg=__dIs0pk_AP5IRSNox8RDVKO0cb-c=&h=933&w=1500&sz=185&hl=cs&start=5&zoom=1&tbnid=nUyF4Grk4GiTIM:&tbnh=93&tbnw=150&ei=qRr5ULbAD)



Profesní průkaz je vystavován na dobu pěti let. Po tuto dobu musí každý profesionální řidič absolvovat řádná školení v určitém objemu hodin. Po tomto absolvování dostane potvrzení do speciálního formuláře, který má řidič u sebe. Na základě tohoto kompletně vyplněného formuláře pak je možné vystavit další průkaz profesní způsobilosti po uplynutí jeho doby platnosti.

Dle mého názoru je tento průkaz nadbytečný, a ke stejnému stanovisku došli i zákonodárci. V nové legislativní změně platné od ledna roku 2013 je profesní způsobilost již vyznačována v řidičském průkazu a tudíž se kartička profesní způsobilosti řidiče již nevydává. Myslím si, že tento krok je svým způsobem žádoucí, ale nacházím v něm určitá omezení pro profesionální řidiče, kterých se tato změna týká. Nejenom, že si musí při žádosti o profesní způsobilost, nechat vyměnit stávající platný řidičský průkaz, ale taktéž kartu řidiče, která je na řidičský průkaz číselně vázána. Pro řidiče to znamená nejenom časové omezení, ale taktéž určitou finanční zátěž.

### 3.3 Právní důsledky profesního jednání řidiče

Jak už jsem se výše zmínil, tak všichni řidiči, kteří své povolání vykonávají profesionálně a spadají do skupiny povinovanou pravidelným profesním školením, se v průběhu svého výkonu zaměstnání průběžně vzdělávají a získávají stále vyšší odbornou kvalifikaci. Myslím si, že totéž by se dalo očekávat i od kontrolních složek, které již zmíněné řidiče kontrolují nejenom na cestách, ale i v rámci prověřování jejich zaměstnavatele a dodržování příslušné legislativy. Bohužel nejen z mé vlastní zkušenosti vím, že odbornost některých členů kontrolních orgánů není na takové úrovni, na které se očekává. V závislosti na jejich funkci a hlavně pravomocích pak dochází k nepřiměřenému a mnohdy neoprávněnému sankcionování účastníků dopravy v rozporu s platnou legislativou. Tím pak vznikají nemalé spory, které mají dopad nejenom na řidiče, na jejich zaměstnavatele, ale také na komplexní vnímání funkce kontrolních orgánů jako takových.

Příkladem lze uvést zkušenost profesionálního řidiče, která bohužel není ojedinělá. Případ se odehrál v roce 2010. Řidič, pracující u soukromého dopravce podnikajícího v ČR, uskutečnil služební cestu autobusem, přičemž jednou z navštívených zemí bylo Rakousko, které je členem EU. Při policejní silniční kontrole byl požádán o poskytnutí všech potřebných dokumentů k vozidlu. Mimo jiné byla kontrolována i pracovní činnost řidiče, což pro něj znamenalo předložení digitální karty do tachografu<sup>49</sup> a doložení pracovních činností za uplynulých 25 dní.



vzor digitální karty řidiče

Zdroj: internet<sup>50</sup>

Po zkontrolování pracovní činnosti bylo policistou řidiči sděleno, že mu chybí potvrzení od zaměstnavatele, které dokladuje jeho odpočinek mezi pracovními výkony. Na toto řidič reagoval s tím, že tento dokument mít nemusí v případě, že má odpočinek doplněn na digitální kartě pomocí ručního zadání. Na to policista odvětil, že i tak tento dokument musí mít u sebe a následně za tento „přestupek“ uložil pokutu ve výši 1.250 Eur, kterou řidič musel zaplatit na místě. Jelikož uvedenou sumu neměl v plné výši u sebe, musela částku zaplatit firma bankovní cestou a poté mohl pokračovat dále ve své cestě. Za čtrnáct dní poté, přišel na firmu dopis s výzvou k úhradě částky 2.000 Eur, jako sankce pro firmu, že nevybavila svého zaměstnance příslušným dokumentem.

Jelikož řidič nesouhlasil s uloženou pokutou a s údajným přestupkem, kterého se on i firma měli dopustit, tak se proti tomuto rozhodnutí společně odvolali. Toto odvolání podložili nařízením ES 561/2006<sup>51</sup>, které stanovuje pracovní dobu profesionálního řidiče. To se týká doby řízení, bezpečnostních přestávek, denních a týdenních dob odpočinku a jiných prací

<sup>49</sup> Vozidla pro přepravu cestujících nebo zboží, registrovaná v některém členském státě EU, která byla přihlášena poprvé do provozu po 1. Květnu 2006, musí být povinně vybavena digitálním tachografem.

<sup>50</sup> [http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.truckway.cz/trucks/navoddigital/07124a.gif&imgrefurl=http://www.truckway.cz/digitalni\\_tachograf.html&usq=\\_\\_RuLE2qWZyL8g72nKTaIJHaEX2D8=&h=561&w=900&sz=304&hl=cs&start=1&zoom=1&tbnid=\\_Njr26qoCVS1\\_M:&tbnh=91&tbnw=146&ei=mxz5UPnqMIGhtAat3IDwAQ&prev=/search%3Fq%3Ddigit%25C3%25A1In%25C3%25AD%2BKarta%2B%25C5%2599idi%25C4%258De%26um%3D1%26hl%3DCs%26gbv%3D2%26tm%3DDisch&um=1&itbs=1](http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.truckway.cz/trucks/navoddigital/07124a.gif&imgrefurl=http://www.truckway.cz/digitalni_tachograf.html&usq=__RuLE2qWZyL8g72nKTaIJHaEX2D8=&h=561&w=900&sz=304&hl=cs&start=1&zoom=1&tbnid=_Njr26qoCVS1_M:&tbnh=91&tbnw=146&ei=mxz5UPnqMIGhtAat3IDwAQ&prev=/search%3Fq%3Ddigit%25C3%25A1In%25C3%25AD%2BKarta%2B%25C5%2599idi%25C4%258De%26um%3D1%26hl%3DCs%26gbv%3D2%26tm%3DDisch&um=1&itbs=1)

<sup>51</sup> Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006, čl. 4-12

v rámci vykonávání této profese. A také nařízením ES 1073/2009<sup>52</sup> upravující pracovní dobu řidiče v autobusové dopravě. Dále se odkázali na směrnici Evropského Parlamentu a rady 2002/15/ES<sup>53</sup>, která taktéž upravuje pracovní dobu pracovníků v silniční dopravě. Nejdůležitějším právním předpisem, týkajícího se tohoto případu je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb.<sup>54</sup>, která upravuje povinnost řidiče mít při sobě při tomto výkonu nutné dokumenty. Tato vyhláška se odkazuje na rozhodnutí komise 2209/959/EU<sup>55</sup> upravující způsob doložení pracovní činnosti řidiče za určené období. V neposlední řadě je nutné uvést i Nařízení 3821/85<sup>56</sup> o záznamových zařízeních v silniční dopravě. Uvedené právní předpisy Evropského společenství jsou jedním ze základních předpokladů pro fungování mezinárodní silniční dopravy. Jsou závazné pro všechny členské státy EU.

Dle těchto právních předpisů měl řidič za povinnost předložit digitální kartu řidiče a popř. další příslušné dokumenty týkající se jeho pracovní doby za dané období. Řidič postupoval tak, že si na digitální kartu řidiče ručně doplnil záznam o svém odpočinku, proto již žádný další dokument prokazující tento odpočinek nepotřeboval. Policista však byl jiného názoru. Po tomto odvolání rakouská komise, která se případem zabývala, uznala pochybení rakouského policisty a celá výše pokuty byla řidiči i firmě vrácena.

Tento obdobný případ se stal dalším dvěma kolegům, profesionálním řidičům, a to ve Francii. Taktéž sepsali odvolání proti tomuto rozhodnutí a příslušné úřady potvrdily výši sankce, která již byla udělena. Firma, u které byli tito řidiči zaměstnaní, podala stížnost na postup úřadu, na které do dnešního dne nedostala odpověď. Po dalších výzvách ke spravedlivému vyřešení obou případů a nereagování příslušných orgánů ve Francii podala podnět k Evropské Komisi a v současné době čeká na to, zda se tímto případem budou zabývat. Zde jsou patrné rozdíly dvou členských států a jejich postupů při vyřizování problematiky v silniční dopravě. Tento případ není ojedinělý a Francie jako jeden z prestižních států EU by měl jít příkladem, ale bohužel tomu tak není.

Na závěr bych dodal, že těmito příklady vyplývá na povrch, kam až může zajít pochybení jedince z řad kontrolních orgánů a jak tato svěřená moc těmito institucím může být, i když někdy možná neúmyslně, zneužita či nesprávně aplikována.

<sup>52</sup> Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009, čl. 29

<sup>53</sup> Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002, čl. 3-7

<sup>54</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000Sb., §1b odst. 1

<sup>55</sup> Rozhodnutí Komise 2009/959/EU ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES, odst. 1

<sup>56</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě

### 3.4 Pohled na omamné a psychotropní látky v ČR a EU

V České republice je protiprávní užití jakýchkoliv omamných látek za volantem včetně alkoholu. Některé země jsou tolerantní a dovolují určitou hladinu promile alkoholu v krvi, za nejnámější takový stát můžeme považovat Německo. Před nějakou dobou byl proveden test, který ukázal, že jakékoliv omamné látky požitě před jízdou, mohou mít katastrofické následky. Touto tematikou se dnes zabývá i ministerstvo dopravy pořádáním různých přednášek na školách, které se snaží nabádat řidiče k bezpečné jízdě.<sup>57</sup> Nejenom v České republice probíhají bezpečnostní akce k tomuto tématu, ale i další země EU poukazují na důležitou osvětu široké veřejnosti. Jak už jsem výše popsal, tak se jednotlivé země liší svým přístupem k posuzování užití omamných látek před jízdou, což znázorňuje následující tabulka:

#### Užívání drog

Situace ohledně zákonodárství členských států o užívání drog je následující:<sup>58</sup>

Členský stát	Užívání drog v zákonodárství	Tresty	Soudní aplikace
Belgie	Je zakázáno pouze skupinové.	Vězení od 3 měsíců do 5 let nebo pokuta. Rozsudek může být odložen nebo od něj může být soudem upuštěno, pokud osoba závislá souhlasí s tím, že se podrobí léčbě.	V případě prvního drogového trestného činu příležitostným uživatelem může být od stíhání upuštěno.
Finsko	Zakázáno	Vězení až do 2 let nebo pokuta. S přitěžujícími okolnostmi 1 – 10 let. Od odsouzení může být upuštěno, pokud osoba závislá dokáže, že absolvuje léčbu.	
Francie	Zakázáno	Vězení až do 1 roku nebo pokuta. Od stíhání může být upuštěno u osob závislých absolvujících léčbu, ukládá se rovněž nucená léčba.	Po několika oběžnicích (Pelletier, Chalandon) lze činit rozdíl (ohledně každého druhu drogy) u soudu mezi příležitostným a pravidelným uživatelem. Výstraha při prvním trestném činu a alternativní léčba jsou odpovídající opatření.

<sup>57</sup> <http://www.ezajimavosti.cz/a-m/omamne-latky-za-volantem/>

<sup>58</sup> Wennig., R. Drogová problematika v silniční dopravě v evropském kontextu, Národní protidrogová centrála ÚOOZ S KP P ČR, 1998, s. 18, 19, 20 a 21

Řecko	Zakázáno	Za užívání osobami bez závislosti se ukládá trest vězení od 10 dnů do 5 let nebo pokuta. Nucená léčba je trestem za užívání drog závislými osobami. Od odsouzení lze upustit v případě prvního trestného činu.	
Lucembursko	Zakázáno	Vězení od 3 měs. do 3 let, nebo pokuta. Při přitěžujících okolnostech 1 – 5 let (užívání ve skupině) nebo minimálně 2 roky (užívání ve vězení, škole atd.	Výstraha při prvním trestném činu, léčba pro závislé.
Portugalsko	Zakázáno	Vězení až do 3 měsíců nebo pokuta. Pokud množství překročí tři denní dávky až do 1 roku nebo pokuta až do 120 dnů. Rozsudek lze zrušit u příležitostných uživatelů.	Zákon o drogách č. 15/1993 výslovně stanoví, že tresty za užívání drog jsou případ od případu předmětem vyhodnocení ze strany soudce v rámci zákonných sazeb. Příležitostním uživatelům lze rozsudek prominout. Ohledně pravidelných uživatelů, kteří se chtějí podrobit léčbě, je obecně užíváno zrušení rozsudku. V případě prvního trestného činu lze rozsudek prominout.
Irsko	Zakázáno pouze opium.	Vězení a případně nebo pokuta. Až do 1 roku nebo do 14 let.	Léčba pro závislé osoby.
Spojené království	Zakázáno pouze opium.	Vězení a případně nebo pokuta. Až do 6 měsíců nebo do 14 let.	Léčba pro závislé osoby.
Švédsko	Zakázáno	Vězení do 6 měsíců nebo pokuta. Vězení do 3 let. Vězení od 2 do 10 let (podle závažnosti skutku).	Užívání drog pro vlastní potřebu je formálně trestáno pokutou.
Rakousko	Není trestním činem.	(Nepřímá represe za držení a opatřování si).	
Dánsko	Není trestním činem.	(Nepřímá represe za držení a opatřování si).	
Německo	Není trestním činem.	(Nepřímá represe za držení a opatřování si).	
Nizozemí	Není trestním činem.	(Nepřímá represe za držení).	Užívání a držení malých množství pro osobní potřebu nejsou žalovány, nicméně jakékoliv množství drogy bude zabaveno.

Španělsko	Není trestním činem.	Správní sankce za užívání na veřejnosti.	V souladu se zákonem z 21. 2. 1992 užívání a držení drog na veřejnosti je považováno za závažný přestupek proti veřejnému pořádku, které má za následek správní sankce (odnětí řidičského průkazu, zbrojního průkazu, atd...)
Itálie	Není trestním činem.		Užívání drog bylo zakázáno, ale zřídka trestáno. Po referendu z roku 1993 se v zákonodárství již o užívání drog nezmiňuje.

### Držení drog

Držení drog je zakázáno ve všech členských státech. Většina členských států činí rozdíl mezi držením drog pro osobní potřebu a pro distribuci. Množství nelegálních látek, povaha drog a zdraví pachatele (závislý nebo bez závislosti) jsou obvykle brány v úvahu při určování trestů.<sup>59</sup>

Členský stát	Zákonodárství	Soudní aplikace
Rakousko	Držení malého množství pro osobní potřebu: veřejný žalobce musí zastavit řízení podmíněně na dobu 2 let.	Tresty závisejí na účelu držení, zda jde o držení pro osobní potřebu nebo pro distribuci. Držení malého množství omamné látky zřídka vyústí v obžalobu nebo rozsudek.
Belgie	Vězení od 3 měsíců do 5 let a případně nebo pokuta. Za přitěžujících okolností (trestná činnost se zapojením nezletilých apod.) až do 20 let. Držení pro osobní potřebu, mírnější podmínky pro zrušení nebo prominutí trestu.	Pro určení trestů oběžník ze 26. 5. 1993 rozlišuje kategorie drogových pachatelů: Příležitostní uživatelé, pravidelní uživatelé a dealeři. Oběžník výslovně uvádí, že opatření v konkrétním případě nikdy nemá záviset na druhu drogy, o kterou se jedná. V praxi nicméně bude vzata po váha drogy v potaz pro určování trestů.

<sup>59</sup> Wennig., R. Drogová problematika v silniční dopravě v evropském kontextu, Národní protidrogová centrála ÚOOZ S KP P ČR, 1998, s. 21, 22, 23 a 24

Dánsko	Vězení až do 2 let a případně nebo pokuta. Až do 6 let v určitých případech, 10 let pro závažné trestné činy.	Kanabis má za následek těžší tresty za více než 10 kg. Držení malého množství může být trestné, avšak pachatelé jsou obecně pokutováni a sazby odnětí svobody jsou krátké a často jsou rušeny nebo lze čistě použít výstrahy. Držení nebezpečnějších drog by bylo považováno za závažný trestný čin.
Finsko	Vězení až do 2 let a případně nebo pokuta. Až 10 let pro velmi nebezpečné drogy. Obžalobu lze odložit, pokud pachatel dokáže, že se podrobuje léčbě.	
Francie	Vězení až do 2 let nebo pokuta. Až do 10 let v případě přitěžujících okolností.	
Německo	Vězení až 5 let a případně nebo pokuta. Za držení malých množství pro osobní použití může být trest odložen. Za držení velkých množství bude vězení minimálně 1 rok.	V březnu 1994 ústavní soud potvrdil, že trestní ustanovení za držení kanabisu jsou v souladu s ústavou. To nadále podtrhlo povinnost spolkových zemí provádět jednotnou aplikaci ustanovení, které dovoluje odložení obžaloby v méně závažných případech pro osobní použití.
Řecko	Držení malého množství pro osobní potřebu má za následek týž trest jako za užívání drogy. Držení velkého množství s ohledem na distribuci u závislé osoby: mezi 5 až 20 lety vězení nebo pokuta (tento trest lze odpykat v léčebném zařízení), u osob bez závislosti mezi 10 – 20 roky a dokonce i doživotí a navíc pokuta.	
Irsko	Držení kanabisu a kanabisové pryskyřice je posuzováno jinak než ostatní drogy. Držení pro osobní použití je trestáno pokutou při prvním nebo druhém odsouzení. Od třetího dosouzení dále držení pro osobní potřebu kanabisu a kanabisové pryskyřice má za následek vězení až do 1 roku nebo až do 3 let. Držení jiných drog nebo i kanabisu, avšak nikoliv pro osobní potřebu až do 1 roku nebo až do 7 let. S přitěžujícími okolnostmi je možné i doživotí.	
Itálie	Držení pro osobní potřebu: správní sankce (odnětí řídičského, zbrojního průkazu, pasu, atd.). U prvního trestného činu nebo v případě nezletilých, když látky, o které se jedná jsou klasifikovány v určité skupině může skončit případ výstrahou. Zrušení sankce nebo trestu je možné, pokud pachatel chce podstoupit léčbu.	V Itálii po referendu z 18. dubna 1993 držení pro osobní potřebu má za následek pouze správní sankce bez dalšího vztahu k denní dávce. Je na uvážení soudních orgánů (podle množství, nebezpečnosti, účelu atd.) rozlišit mezi uživateli a dealery.

Lucembursko	Držení drog pro osobní potřebu: vězení mezi 3 měsíci a 3 lety a případně, a nebo pokuta. Držení nikoliv pro osobní potřebu: vězení od 1 do 5 let. Ve velmi závažných případech je možné doživotí.	
Nizozemí	Kanabis : držení méně než 30g pro osobní potřebu je trestné až do 1 měsíce a případně nebo pokutou. V jiných případech a pro látky na určitém seznamu bude vězení až do 2 let a případně nebo pokuta. Držení nikoliv pro osobní potřebu má za následek tresty až do 4 let a případně nebo pokutu.	Právo rozlišuje mezi látkami s nepříjatelým rizikem a jinými drogami. Podle direktiv generálního prokurátora užívání, držení a prodej malých množství kanabisu a jeho derivátů až do 30 gramů jsou tolerovány za jistých podmínek v tzv. „coffee shops“. (Prodej kanabisu v coffee shops bude podle předpokladu omezen na 5 gramů místo 30 gramů a také mnohé coffee shops budou uzavřeny). Kdokoliv, kdo má v držení méně než 0,5 gramů tvrdých drog nebude běžně obžalován.
Portugalsko	Držení pro osobní použití je trestáno vězením až do 3 měsíců nebo pokutou do 30 dnů, do 1 roku, pokud množství nepřevyšší 3 denní dávky. Držení drogy uživatelem – dealerem je trestáno následovně: vězení do 3 let nebo pokuta, vězení do 1 roku nebo pokuta, vězení do 1 roku nebo pokuta do 120 dnů. Když zabavená látka převyšší 5 denních dávek, jde o jiný trestný čin.	
Španělsko	Držení pro osobní potřebu je postihováno právními sankcemi. Držení nikoliv pro osobní potřebu: vězení a pokuta mezi 2 – 4 lety a 2 měsíci, látky zapříčiňující méně závažné poškození zdraví, až do 8 let vězení a pokuta za látky zapříčiňující vážné zdravotní riziko.	Po vydání zákona ze 21. 2. 1992 držení pro osobní potřebu má za následek správní sankce. Je rozdíl co do trestů podle povahy drogy (zda může mít za následek závažné zdravotní riziko nebo ne). Nejvyšší soud shledal, že amfetaminy, kokain, heroin patří k látkám, které mohou zapříčinit závažné zdravotní riziko, zatímco kanabis nepatří do této kategorie.
Švédsko	Držení drogy je trestáno stejně jako jejich užívání. Za menší trestné činy je pokuta a případně nebo vězení do 6 měsíců. Běžné trestné činy vězení do 3 let. Závažné trestné činy mezi 2 – 10 lety.	V normální praxi tresty za malé množství kanabisu nebo amfetaminu pro osobní potřebu by mělo normálně za následek pokutu. Držení dokonce malých množství heroínu, kokainu by vedlo k trestu vězení.



Spojené království	<p>Držení drog s úmyslem poskytnout je jinému:</p> <p>Třída A 6 měsíců a případně pokuta, doživotí a případně nebo pokuta.</p> <p>Třída B 6 měsíců a případně nebo pokuta, 14 let a případně nebo pokuta.</p> <p>Třída C 3 měsíce a případně nebo pokuta, 5 let a případně nebo pokuta.</p> <p>Držení drogy bez úmyslu poskytnout je jinému:</p> <p>Třída A 6 měsíců a případně nebo pokuta, 7 let a případně nebo pokuta.</p> <p>Třída B 3 měsíce a případně nebo pokuta, 5 let a případně nebo pokuta.</p> <p>Třída C 3 měsíce a případně nebo pokuta, roky a případně nebo pokuta.</p>	
--------------------	---	--

Takto lze specifikovat různý přístup konkrétních zemí Evropské Unie k požití omamných a psychotropních látek a jeho dalšího posuzování. Toto rozdílné posuzování jednotlivých zemí je pravděpodobně způsobeno více či méně rozdílnými zkušenostmi právě v oblasti této dopravní problematiky.

## 4 KOMPARATIVNÍ DIMENZE PROFESÍ

U profesionálních řidičů se nároky spojené s řízením vozidla výrazně liší od požadavků a nároků na soukromou osobu, která řídí vozidlo. Mezi základní požadavky a specifika patří především ta skutečnost, že profesionální řidič je zodpovědný za desítky životů ve voze (pokud jde o řidiče vozidel skupiny D). Dále nesmíme opomenout tu skutečnost, že celou svou dobu pracovního výkonu tráví řízením vozidla, která je spojena s náročnou činností nejen z hlediska pozornosti, rozhodování a úsudku, ale i z pohledu sociálně - emočního.

Řízení vozidla je činností, která vyžaduje a klade vysoké požadavky na fyzické a psychické schopnosti daného řidiče. Proto hovoříme o vysoké zátěži, která je s touto profesí spojena. Často se ale zaměňuje pojem zátěž a stres. Zátěž jednoznačně můžeme charakterizovat faktorem, který působí na daného řidiče, proto se s ní musí různými způsoby vyrovnat (Bajčík, Broniš, 1981).<sup>60</sup> Naproti tomu má stres širší význam (označuje zátěžový podnět a reakci organismu na stav, který vzniká působením vnitřních i vnějších podnětů). Řidič z povolání je profesí, která je vnímána jako vysoce stresující, jelikož tento stav je výsledkem konfliktních požadavků kladených na řidiče. Jedná se o úkony spojené s kontrolními orgány, dlouhé směny a především zodpovědnost za přepravující osoby či zboží. (Dorn, 2003).<sup>61</sup>

U profesionálních řidičů (nákladní automobil, tramvaj, trolejbus a autobus) se na vzniku zátěže podílí několik faktorů. Jedním z faktorů je, že řidič musí zpracovávat velké množství signálů a informací v krátkém časovém úseku a často i 10 hodin denně a to při vědomí, že mýlka či chyba jsou někdy nenapravitelné a mohou vést až k tragickým následkům. Každodenně se řidič setkává s různými skutečnostmi, které zvyšují případné riziko.

### 4.1 Hlediska výběru profesionálního řidiče

Z hlediska firmy, která se dopravou zabývá, je výběr daného zaměstnance velmi složitou a náročnou činností. V tomto ohledu se nejedná pouze o profesionálního řidiče, ale také o další členy týmu, které dotvářejí celý obraz té konkrétní společnosti. Tím mám na mysli

---

<sup>60</sup> <http://www.czrso.cz/clanky/profesionalni-ridic-a-zdroje-zateze/>

<sup>61</sup> <http://www.czrso.cz/clanky/profesionalni-ridic-a-zdroje-zateze/>

například dispečery, technické pracovníky, školitele, lidi zabývající se koupí a prodejem vozidel, kontrolní pracovníky, účetní, zaměstnance mzdového oddělení a další vedoucí pracovníky, kteří se podílejí na kompletní logistice dané firmy. V této kapitole bych se však rád zmínil pouze o podmínkách a požadavcích na profesionálního řidiče ucházejícího se o místo ve společnosti Vega Tour s. r. o., která v rámci České republiky patří k jednomu z největších autobusových dopravců.

Společnost Vega Tour s. r. o. je rodinná společnost, byla založená v roce 1991 a v současnosti patří mezi přední evropské autobusové společnosti a dopravce, poskytující spolehlivé a vysoce kvalitní služby pro klienty z celého světa.<sup>62</sup> Vega Tour operuje po celé Evropě s více jak 150 luxusními autobusy a mini-busy značek Mercedes-Benz, Setra a Volvo s maximálním stářím vozů do pěti let. Tento objemný vozový park vyžaduje nemalé úsilí a velkou profesionalitu nejenom řidičů, ale taktéž celého týmu dispečerů a dalších zaměstnanců vyjmenovaných výše k tomu, aby celý systém skvěle fungoval a především aby nabízené služby byly co nejkvalitnější a klienti se k této firmě vždy rádi vraceli.

Firma Vega Tour v současné době zaměstnává cca 170 zaměstnanců, z toho je cca 140 profesionálních řidičů autobusů. Při výběru nových pracovníků na pozici řidiče se společnost zaměřuje především na zkušenosti daného uchazeče. Avšak není výjimkou, když žadatel žádné zkušenosti s řízením autobusu nemá, v tomto případě je pak podroben postupnému vzestupu od nejmenších mini-busů až po ty standardní autobusy v závislosti na jeho schopnostech a chuti učit se. Zde pak záleží také na tom, zda si řidič prošel např. zkušeností na nákladním voze apod. Málo kdy se stane, že by se našel odvážlivec, který by šel jezdit rovnou s autobusem bez předchozích zkušeností na velkém autě. Takového uchazeče by pravděpodobně společnost odmítla.

Kromě již uvedených zkušeností, musí být uchazeč zdravotně způsobilý k práci profesionálního řidiče a musí vlastnit řidičské oprávnění skupiny D, popř. E. Důležitým požadavkem na řidiče je profesionální přístup a vysoké pracovní nasazení. Jejich součástí je pak především perfektní servis k cestujícím, zásady kulturního projevu, naprosto dokonalá ustrojenost a tím i adekvátní vzhled každého řidiče. Jedním z posledních požadavků je znalost anglického jazyka na komunikační úrovni, především proto, že převážná většina klientely je ze zahraničí.

---

<sup>62</sup> <http://www.vegatour.cz/cs/site/spolecnost/o-spolecnosti.htm>

Při této profesi profesionálního řidiče je přirozený úbytek řidičů, kterým úplně nevyhovuje vysoké pracovní nasazení a nemalá fyzická i psychická zátěž a firmu pak následně opouštějí. V závislosti na této skutečnosti a taktéž na rozvoji firmy rozšiřováním vozového parku pak dochází převážně na jaře každého roku k vyhlašování nové výběrové řízení na tyto pozice. Každým rokem se přijímá do firmy cca 30 nových profesionálních řidičů autobusů.

## 4.2 Specifika profesionálního řidiče z hlediska pohlaví

V podvědomí každého člověka nejenom České republiky je uchován určitý vzorec rozdělování profesí na takzvané „mužské“ a „ženské“. V souvislosti s rozvojem naší společnosti a přibližování se západnímu standardu, se ale názor na tyto typicky rozdělené profese začíná pomalu měnit. Ženy se začínají uplatňovat v profesích jako je například oblast IT technologie, automechanika, letectví, politika, ozbrojené složky, řízení velkých strojů a tím i práce profesionálního řidiče kamionu či autobusu. Naopak muži se zas dostávají do odvětví kuchyně, švadlen či zdravotních sester. Každé pohlaví pak do té své profese vtiskne svůj typický pohled a energii a otevírají se nové možnosti a směry, které podporují kreativitu a fantazii v daném oboru.

Jelikož profese řidiče autobusu je vnímána jako typicky „chlapská“ práce, rád bych rozebral pohled na toto rozdělení očima ženy. Jak už jsem se výše zmínil o povědomí a určitých výchovných vzorcích v každém z nás, tak na vedoucích manažerských pozicích firem také fungují lidé, kteří mají vytvořený svůj vlastní názor na vhodnost zaměstnání ženy na místo řidiče autobusu. Ne ve všech firmách se něžné pohlaví setká s pozitivním přístupem a otevřenou myslí v této problematice. Nezřídka kdy se stává, že je žena ucházející se o „chlapskou“ práci, odmítnuta. Důvody mohou být, kromě názoru přijímajícího manažera, různé. Např. požadavky na fyzickou náročnost profese či velké časové zatížení pro matky od rodin apod.

Na druhou stranu si zaměstnavatel může uvědomit nesporné výhody toho, když žena vládne volantem autobusu. Je to určité specifikum, které přepravovaní klienti vnímají převážně pozitivně a přijímají to jako příjemné zpestření jejich cesty. Často bývají ženy vnímavější, předvídavější a citlivější a tyto vlastnosti se pak projevují do stylu jízdy i přístupu k práci.

Integrace žen do oblasti profesionálních řidičů není mnohdy jednoduchá, ale myslím si, že je možná a někdy až vhodná. Velmi záleží na posouzení přijímacího pracovníka a schopnostech ženy, která se o profesi uchází. V současné době se trh posouvá více dopředu a profesionálních řidiček stále přibývá. Některé firmy si na tomto faktu založili i své vlastní reklamní kampaně a ženám tak nabízejí zajímavou práci za velmi kvalitní ohodnocení např. v dopravním podniku apod. I výše uvedená společnost Vega Tour nezůstala v tomto směru pozadu a taktéž zaměstnává řidiče autobusů – ženy. Zařazení žen čistě do mužské společnosti se z pohledu firmy osvědčilo a ukázalo se, že výsledný efekt v jejich podání je často na vyšší úrovni, než ze strany mužů a jejich přístupu. Naopak z pohledu ženy a její integrace mezi mužskou společností se může zdát soužití komplikovanější a ne vždy úplně jednoduché. Žena je občas vystavována určitým příkořím, které souvisí s již zmíněnými výchovnými vzorci.

### 4.3 Technické kompetence profesionálního řidiče

Na profesionálního řidiče jsou v současné době kladeny vysoké nároky nejen na to, co musí splňovat v oblasti zdraví, způsobilosti a stanovené legislativy, ale taktéž vybavenost každého pracovníka v oblasti znalostí obsluhy svěřeného dopravního prostředku a dalších technických zařízení týkajících se jeho profese.

Jedním z nejdůležitějších zařízení v dopravě, provozující vozidla nad 3,5 tuny, je tachograf. Dle legislativy je tachograf vnímán jako záznamové zařízení, které zaznamenává pracovní dobu a činnosti každého profesionálního řidiče, který spadá do působnosti nařízení 561/2006<sup>63</sup>. Jeho přesnou specifikaci upravuje nařízení 3821/85.<sup>64</sup>



První tachografy na trhu, které se začaly vyrábět, byly tzv. analogové tachografy. Analogové proto, že jako záznamový list se používalo „kolečko“.

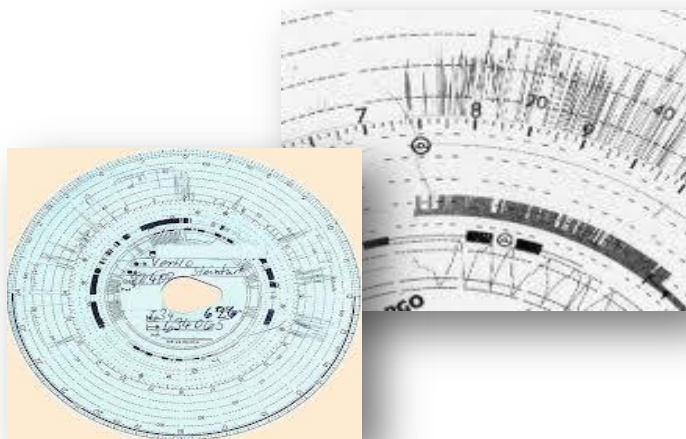
Zdroj: internet<sup>65</sup>

<sup>63</sup> Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

<sup>64</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě

<sup>65</sup> <http://www.mechanikadc.cz/spotrebni-material>

Záznam probíhal u starších analogových tachografů pomocí třech jehel, které do záznamového listu (kolečka) zaznamenávali činnost řidiče (jízdu, pohotovost či jinou práci), ujetou vzdálenost a rychlost. U novějších analogových tachografů tyto všechny funkce pak zaznamenávali už jen dvě jehly. Jedna psala rychlost a druhá dohromady vzdálenost a činnosti.



Zdroj: internet<sup>66</sup>

Zde si můžete prohlédnout analogové tachografy od nejstarších typů až k těm novějším:



KTCO 1318

Zdroj: internet<sup>67</sup>



FTCO 1319



MTCO 1324

Zdroj: internet<sup>68</sup>

<sup>66</sup> <http://www.mechanikadc.cz/spotrebni-material>

<sup>67</sup> [http://www.vegatour.cz/cs/site/sluzby/servis-vozu-nahradni-dily/Overovani\\_tachografu.htm](http://www.vegatour.cz/cs/site/sluzby/servis-vozu-nahradni-dily/Overovani_tachografu.htm)

<sup>68</sup> <http://www.tacho-tn.sk/?page=otachografoch&otachografoch=prehladtach>

Postupem doby používání záznamových zařízení se zvýšily i nároky a požadavky a začala výroba digitálních tachografů. Ty už používají pro zápis dat digitální paměť v tachografu a veškeré informace přenášejí na tzv. „digitální kartu řidiče“. Těmito digitálními tachografy se začaly povinně vybavovat všechna vozidla nad 3,5 tuny s datem registrace od května roku 2006.



Zdroj: internet<sup>69</sup>

S nástupem digitálních tachografů se i řidič musel dokonale naučit jeho obsluhu a důsledněji pak dodržovat i své pracovní režimy, jelikož digitální data jsou mnohem lépe kontrolovatelná než ta, která se zapisují na záznamový list v analogovém zařízení z hlediska jejich přehlednosti a digitálnímu zpracování. S tím nastala i povinnost data pravidelně stahovat do počítače a archivovat po dobu jednoho roku pro případ kontroly ve firmě. Řidič si tak musí hlídat interval stahování dat u své digitální karty, který je 28 denní. Firma pak má na starosti stahovat data z tachografů ve svých vozech v intervalu 90 dnů. Tuto povinnost ukládá nařízení 581/2010<sup>70</sup>.

<sup>69</sup>[http://www.vdo.com/generator/www.com/en/vdo/main/press/pictures/commercial\\_vehicles/vdo\\_pp\\_dtco\\_1381\\_20080117\\_en.html](http://www.vdo.com/generator/www.com/en/vdo/main/press/pictures/commercial_vehicles/vdo_pp_dtco_1381_20080117_en.html)

<sup>70</sup> Nařízení Komise (EU) č. 581/2010 o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče.

Takto vypadá DownloadBox, který je určen ke stahování dat jak z karet řidičů, tak i z tachografů a DownloadKey pro stahování pouze digitálních tachografů:

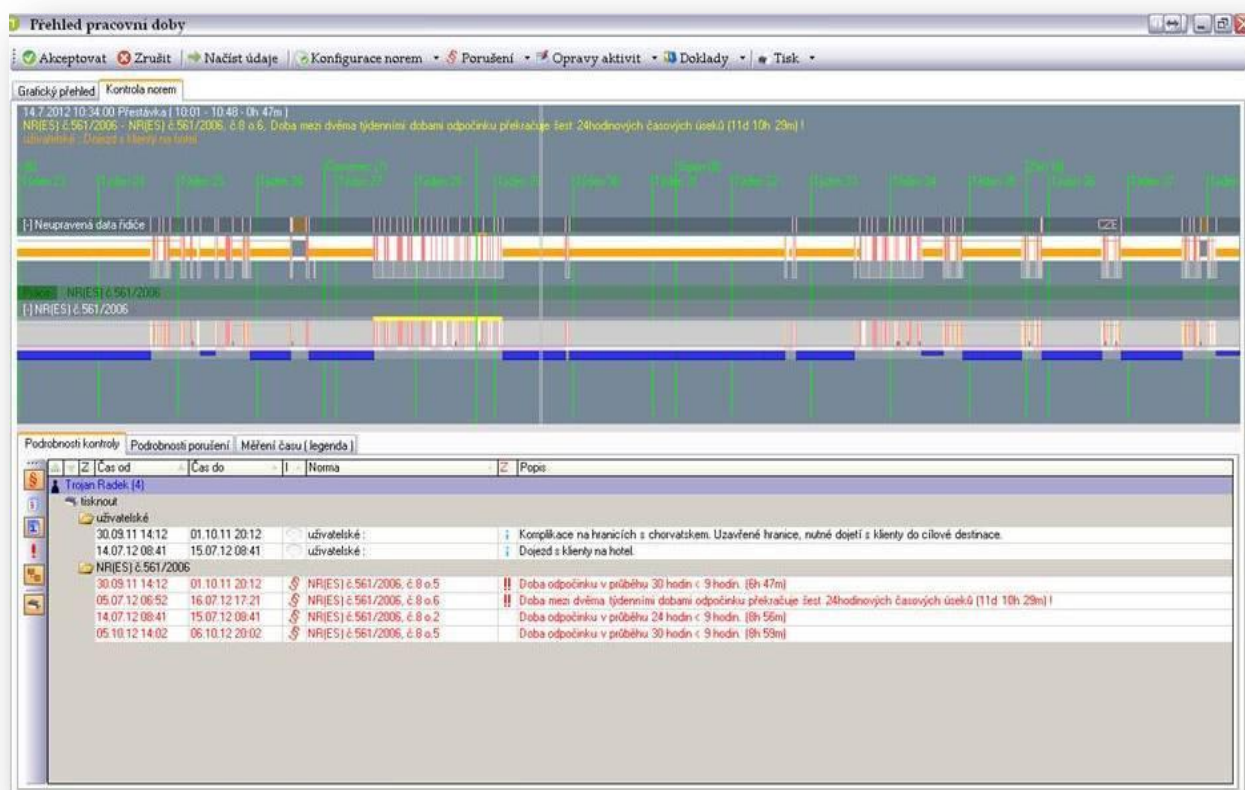


Zdroj: internet<sup>71</sup>



Zdroj: internet<sup>72</sup>

Data z tachografu i z karet řidičů se dají vyhodnotit v různých programech, které používají jak dopravci, tak i kontrolní pracovníci. Jedním z nejrozšířenějších programů je Tagra a vyhodnocení dat v něm vypadá asi takto:



Zdroj: autor

<sup>71</sup> <http://www.eshop.cdvoz.cz/download-box-plus-p65>

<sup>72</sup> <http://www.exentra.co.uk/shop/digital-tachograph-download-software/soloplus-kits/soloplus-download-key-ii-kit/>



Obsluha tachografu ale není jedinou devizou řidiče. Ten musí samozřejmě zvládat především svou orientaci ve vozidle jako celku. Je důležité, aby znal a uměl používat veškeré ovládací prvky daného dopravního prostředku, stejně tak aby znal i jeho technickou stránku. Neméně důležitá je i znalost chování vozidla v různých povětrnostních podmínkách a použití prostředků pro zachování bezpečnosti přepravy (sněhové řetězy apod.).

Závěrem bych dodal, že práce profesionálního řidiče z pohledu jeho technických znalostí vyžaduje naprostou spolehlivost a přizpůsobivost, protože právě tyto parametry pak mohou velmi ovlivňovat míru a hloubku jeho profesionality.

## 5 SPECIFIKA PROFESNÍCH RIZIK PŘI VÝKONU POVOLÁNÍ

V oblasti dopravy se setkáváme i s riziky, které profesionální řidiče a nejen ty, potkávají v podstatě celém průběhu výkonu jejich profese. Jedná se především o nedodržení stanovené doby řízení i pracovní směny, zdravotní stav řidiče, nedostatečné legislativní znalosti, dovednosti a obsluha svěřeného dopravního prostředku a v neposlední řadě riziko zodpovědnosti daného jedince v použití omamných prostředků a psychotropních látek. Nedodržení výše uvedených aspektů pak může vést k ohrožení jak přepravovaného zboží či osob, tak i k samotnému ohrožení života a zdraví daného řidiče a dalších účastníků provozu.

Tak, jak jsem se již výše zmiňoval o rizicích dopravy spíše v oblasti selhání jedince, nelze opomenout taktéž rizika, která jsou spojena s prostředím a s technickými prostředky s výkonem profese řidiče souvisejících. Mezi ně lze například zahrnout dopravní infrastrukturu, která ne vždy je úplně vyhovující a ideální. Taktéž svou roli zde sehrává technický stav jak pozemních komunikací, tak i vozidel, která jsou mnohdy ve velmi nevyhovujícím stavu. Tyto aspekty a hloubka jejich vlivu závisí především na tom, v jaké části Evropy jsou zmiňovány. Dá se všeobecně předpokládat, že čím více na východ Evropské unie se pohybujeme, tím větším rizikům jsme vystavováni. Infrastruktura v západních zemích se za posledních několik desetiletí výrazně zlepšila a tím přispěla i k menším rizikům v mezinárodní dopravě, což již ve srovnání s východní kulturou nelze jednoznačně srovnávat. Optimistickým faktem však zůstává, že i v řadě východních zemí se najdou výjimky v podobě států, kterým se povedlo jejich usilovnou prací velmi přiblížit západnímu standardu a tím velmi pozitivně eliminovat tato rizika dopravy. Příkladem mohu uvést Chorvatsko, jehož postup v tomto směru je vzhledem k minulému režimu v zemi velmi pozitivní a úspěšný.

### 5.1 Pracovní režim a pracovní doba řidiče

V květnu 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie a tím se zavázala dodržovat veškerou legislativu platící v rámci tohoto společenství. V oblasti dopravy to znamená především dodržování pravidel pracovní doby profesionálního řidiče. Tím mám na mysli např. dobu řízení vozidel, doby odpočinků a přestávek řidičů. Touto legislativou se EU snaží sjednotit podmínky ve všech členských zemích, tak aby byly pro všechny stejné v závislosti na konkurenčním boji.

Tyto podmínky a jejich dodržování či nedodržování mají velký vliv na bezpečný provoz na silnicích. Unavený řidič, který nedodržuje přesně stanovená pravidla, je pro okolí i sebe samého nebezpečný a vzniká tím riziko ohrožení života, zdraví a majetku. Nejenom že je svou nezodpovědností více nepozorný, ale i tímto svým jednáním kazí dobré jméno ostatních řidičů, kteří se předpisy snaží dodržovat a řídit se jimi.

Pracovní režimy řidičů jsou rozpracovány do velkých detailů a jejich dodržování je intenzivně kontrolováno v rámci celé Evropské unie. Ne vždy to má ale takový efekt, který by se očekával. Je správné stanovení určitých pravidel pro profesionální řidiče, ale ne všechny aspekty jsou ze strany řidiče splnitelné. Tím mám na mysli především to, že velkou část zodpovědnosti nese i zaměstnavatel, který mnohdy nepřímo nutí řidiče k porušování těchto mezinárodních pravidel. Ten pak, aby si udržel svou práci, je ochotný se na porušování podílet s nadějí toho, že se na to nepřijde a že bude lépe ohodnocen svým zaměstnavatelem. Tuto skutečnost však zaregistrovalo několik unijních států a při policejních kontrolách se na toto zaměřují. Vyměřené pokuty pak velmi často putují na vrub zaměstnavatele, nikoliv řidiče. Česká republika se však plně mezi tyto země zatím nezařadila a pro řešení této problematiky by bylo nutné přistoupit k určitým legislativním změnám a aplikace tohoto v praxi.

V této části bych se rád podrobněji zmínil o konkrétních pojmech a pravidlech nařízení ES 561/2006<sup>73</sup>, které upravuje pracovní dobu profesionálního řidiče. Mezi základní pojmy patří např. denní doba řízení, jiná práce, denní či týdenní doba odpočinku, pracovní pohotovost, přestávky v řízení atd.

- **Doba řízení** je doba trvání činnosti řízení. Začíná okamžikem, kdy řidič začne řídit vozidlo po skončení jedné doby odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka (tj. „od odpočinku do odpočinku“). Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná přestávkami.<sup>74</sup>
- **Denní doba řízení.** Celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku (tj. mezi dvěma denními odpočinky nebo mezi jedním denním a jedním týdenním odpočinkem).<sup>75</sup> Maximální denní doba řízení je 9 hodin, přičemž

<sup>73</sup> Nařízení Evropského parlamentu a rady ES 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

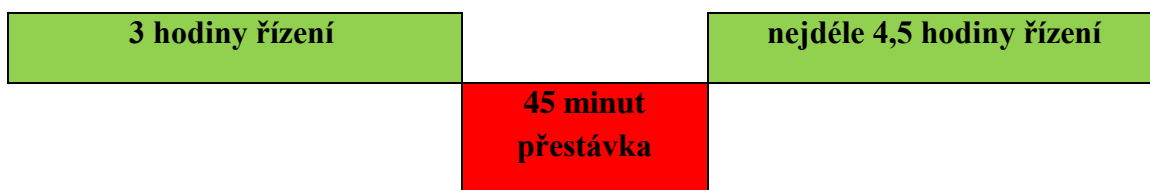
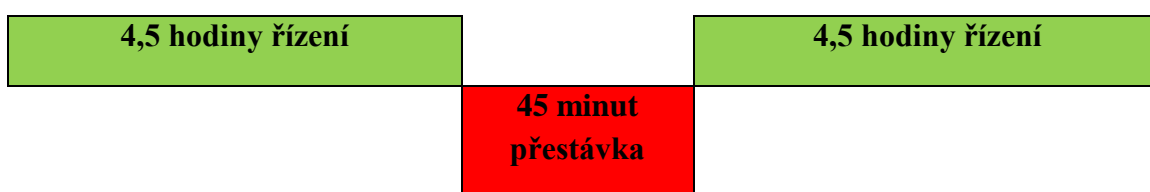
<sup>74</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 16

<sup>75</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 16

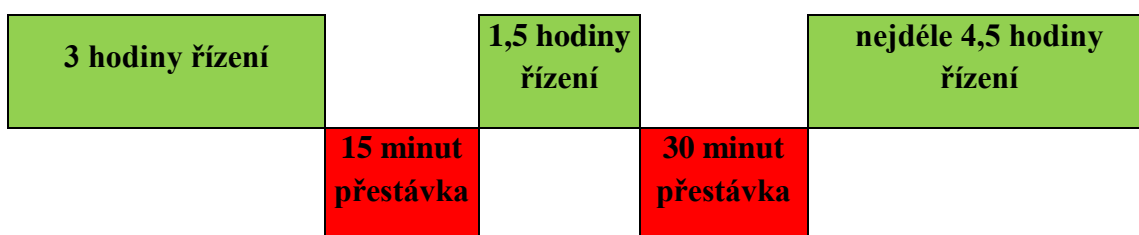
dvakrát v kalendářním týdnu se může prodloužit na 10 hodin. Max. úsek řízení v kuse je 4,5 hodiny, pak musí následovat bezpečnostní přestávka.

- **Bezpečnostní přestávka** je dlouhá minimálně 45 minut. Přičemž se dá rozdělit na dva úseky 15 a 30 minut (nelze obrátit), které se vykonají tak, aby se zachovalo pravidlo – neřídit déle v kuse než 4,5 hodiny.

### Příklady správného rozložení denní doby řízení a přestávek<sup>76</sup>



V tomto případě by řidič mohl v rámci denní doby řízení řídit ještě 1,5 hod., ale až po přestávce 45 minut (případně 2,5 hodiny po přestávce 45 min., pokud by šlo o první nebo druhou pracovní dobu prodlouženou na 10 hodin v jednom kalendářním týdnu).

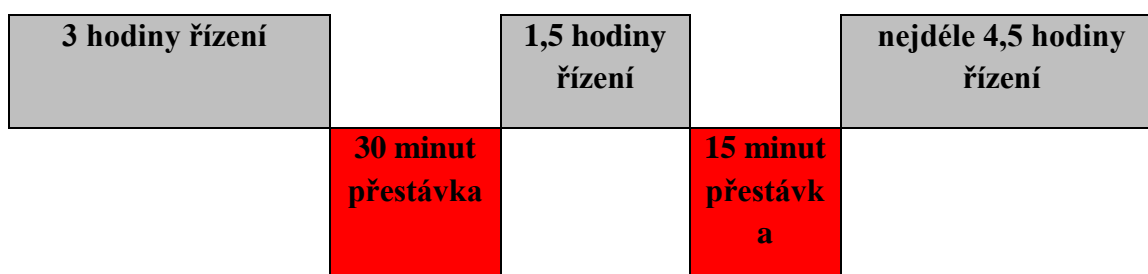


<sup>76</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 19 a 20



Vzhledem k tomu, že Nařízení č. 561/2006 vyžaduje, aby rozdělená přestávka měla v první části nejméně 15 minut a v druhé nejméně 30 minut, nic nebrání tomu, aby řidič zařadil přestávku delší – v tomto případě 2 x 30 minut.

#### Příklady nesprávného rozložení přestávek<sup>77</sup>

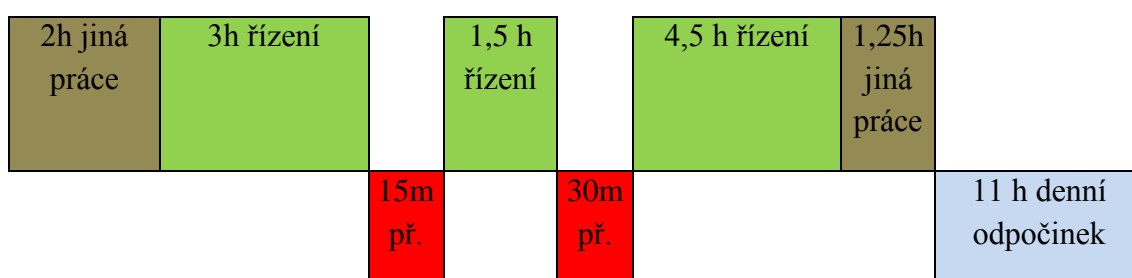


Podle Nařízení č. 561 **nelze** rozdělit 45 minutovou přestávku na **30 + 15** minut, pouze na 15 + 30 minut. Nikoliv naopak!

<sup>77</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 20

- **Týdenní doba řízení** je součet jednotlivých denních dob řízení během jednoho týdne a během dvou po sobě následujících týdnů. Zároveň musí být splněny požadavky na maximální týdenní pracovní dobu 60 hodin.<sup>78</sup> Maximální týdenní doba řízení je 56 hodin a celková doba řízení za dva po sobě následující týdny nesmí přesáhnout 90 hodin.<sup>79</sup>
- **Doba odpočinku** je nepřerušovaná doba nejméně 1 hodiny, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Rozlišuje se „denní doba odpočinku“ (běžná nebo zkrácená) a „týdenní doba odpočinku“ (běžná nebo zkrácená).<sup>80</sup>
- **Běžná denní doba odpočinku** je doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Lze ji případně rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušovaná doba v celkovém trvání nejméně 3 hodiny a druhá část nepřerušované doby odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin (tzn. 9 + 3 = 12 hodin).<sup>81</sup>
- **Zkrácená denní doba odpočinku** je v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin.<sup>82</sup>
- **Časový úsek 24 hodin** představuje tzv. „plovoucí den“, který vzhledem k probíhajícímu reálnému času „plave“, pohybuje se, může tedy začít v jednom kalendářním dni a pokračovat do dalšího kalendářního dne. Plovoucí den obsahuje denní dobu řízení a denní dobu odpočinku.<sup>83</sup>

#### Možnosti uspořádání pracovního režimu jednoho řidiče za 24 hodin<sup>84</sup>



<sup>78</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 16

<sup>79</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 18

<sup>80</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 17

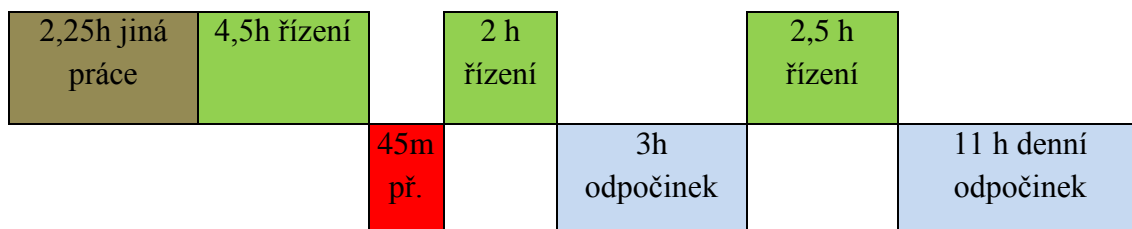
<sup>81</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 17

<sup>82</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 17

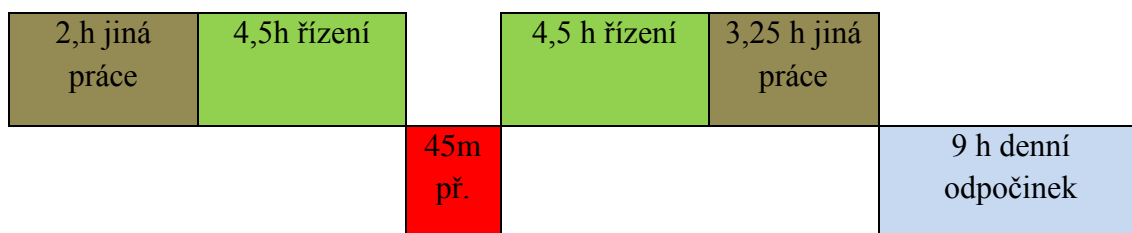
<sup>83</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 17

<sup>84</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 28 a 29

Součtem všech dob získáme počet hodin 24. Což je časový úsek, ve kterém je jak denní odpočinek, tak i ostatní práce (přestávky, řízení, jiná práce...).



V tomto případě je ukázka děleného odpočinku. Součet všech dob je opět 24.



Zde je ukázka zkráceného denního odpočinku (max. 3x mezi dvěma týdenními odpočinky). Tento zkrácený odpočinek se nenahrazuje.

- **Běžná týdenní doba odpočinku** je v celkovém trvání nejméně 45 hodin.<sup>85</sup>
- **Zkrácená týdenní doba odpočinku** je kratší než 45 hodin, která smí být zkrácena na nejméně 24 hodiny po sobě jdoucích.<sup>86</sup> Toto zkrácení však musí být nahrazeno v kuse připojením k nějaké denní či týdenní době odpočinku do konce třetího týdne od uplatnění zkrácení. Nelze uplatnit dvě zkrácené týdenní doby odpočinku po sobě.

<sup>85</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 17

<sup>86</sup> Autoškola VOGEL, Pracovní režimy řidiče, Springer Media CZ s. r. o., 2007, s. 17

Výše uvedené pojmy a následné praktické příklady jsou jen částečným popisem řešení pracovní doby profesionálního řidiče a dá se říci, že jsou jeho podstatou. Řidič by toto měl naprosto ovládat a řídit se tím. Nejenom ale on by se takto měl orientovat v pracovních režimech. I kontrolní složky musí přesně znát, co mají kontrolovat a jak případně směřovat řidiče i jejich zaměstnavatele ke správnému výkladu a dodržování výše uvedených pojmů.

V případě nedodržení pracovních režimů řidiče dochází k největšímu ohrožení a rizikům nejen v mezinárodní dopravě. Těmi jsou např. únava řidiče, jeho nesoustředěnost a vyčerpání, kterými pak dochází ke snížení schopnosti řidiče reagovat na různé situace v provozu a tím se zvyšuje riziko dopravní nehody apod.

## 5.2 Zdravotní stav řidiče



Zdravotní stav řidiče může být jedním z rizik v dopravě. Na řidiče je vyvíjen dennodenní tlak, kdy v dopravním provozu musí čelit různým komplikovaným situacím a musí se přizpůsobit i ostatním řidičům a účastníkům provozu. Proto je nezbytně nutné, aby se profesionální řidič cítil dobře a aby jeho zdravotní stav byl v takové formě, kdy jí nebudou sníženy reakční schopnosti. Nejenom každý řidič sám za sebe by měl vědět, zda se cítí natolik dobře, aby mohl usednout za volant, ale i legislativa ukládá řidičům určité povinnosti, které musí dodržovat a prokazovat tak tím svůj dlouhodobý zdravotní stav.

Mezi tyto povinnosti patří v současné době již zmíněné dopravně - psychologické vyšetření. Dalším důležitým potvrzením o pracovní způsobilosti je tzv. „pravidelná lékařská prohlídka“ podle zákona 361/2000 Sb.<sup>87</sup> Tato lékařská prohlídka se podstupuje každé dva roky a výstupním dokladem pro řidiče je potvrzení od lékaře o jeho schopnosti být profesionálním řidičem. Při této prohlídce se zjišťují různé změny od poslední návštěvy lékaře v oblasti zdraví jedince, popř. se zapíše do zprávy různá omezení z prohlídky vyplývající (např. brýle či schopnost jízdy v noci apod.). Do této prohlídky se taktéž zohledňuje výsledek dopravně - psychologického vyšetření.

<sup>87</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, paragraf 87



Profesionální řidič se namísto legislativních nutností v oblasti svého zdraví může setkat i s podobným přístupem svého zaměstnavatele, který může vyžadovat další zdravotní prohlídky prokazující, zda konkrétní řidič splňuje např. nějaké specifické požadavky zaměstnavatele v závislosti na povaze a druhu dané práce.

Z tohoto všeho vyplývá obraz profesionálního řidiče, který ve své podstatě musí splňovat zdravotní kritéria, aby vůbec danou pozici mohl vykonávat. Předpokládá se, že při všech těchto nutných vyšetření se odhalí nemoci, které by mohli nějakým způsobem řidiče ovlivnit v jeho profesi a snížit tak jeho schopnost sebereflexe. Tyto nemoci pak v konečném důsledku mohou velmi ovlivnit daného řidiče a v návaznosti pak i další účastníky provozu v jejich reakcích na vozovce. Zdravotní specifika profesionálních řidičů jsou tak velmi důležitým požadavkem snižující riziko v dopravě.



### **5.3 Zakázané použití omamných prostředků**

V této kapitole bych se rád zmínil o dalším důležitém aspektu v dopravě, který rozhodně ovlivňuje celkový stav a následné reakce profesionálního řidiče. Již více let na sebe drogová problematika v silniční dopravě poutá pozornost úřadů, soudních lékařů a toxikologů stejně jako politiků. Toto našlo svůj odraz v mnoha vědeckých pracích.<sup>88</sup>

---

<sup>88</sup> Wennig., R. Drogová problematika v silniční dopravě v evropském kontextu, Národní protidrogová centrála ÚOOZ S KP P ČR, 1998, s. 7

Mezi omamné prostředky patří především alkohol a veškeré psychotropní látky, které jakýmkoliv způsobem snižují koncentraci řidiče.

Psychotropní látky jsou podrobeny mezinárodní kontrole Konvencí OSN o psychotropních látkách z r. 1971. Jejím cílem je opět zajistit, aby tyto látky byly dostupné jen pro lékařské a vědecké účely. Tyto psychotropní látky mohou mít terapeutickou hodnotu, ale zároveň představují nebezpečné riziko zneužití.<sup>89</sup> Klasifikace psychotropních látek je upravena např. v zákoně č. 167/1998 Sb.<sup>90</sup> o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů. Příloha č. 4 obsahuje psychotropní látky zařazené do seznamu I podle Úmluvy o psychotropních látkách nebo podle rozhodnutí orgánů Evropských společenství.

#### Dělení drog podle účinku:<sup>91</sup>

- Cannabinoidy (hašiš, marihuana) patří mezi látky s halucinogenním účinkem a jsou obsaženy v rostlině Cannabis (konopí). Konopí obsahuje mnoho účinných látek, z našeho hlediska je nejzajímavější delta – 9 – tetrahydrokanabnol (THC), který je nositelem halucinogenních účinků.
- **Halucinogeny** (LSD, DMT, Psilocylin, THC, MDMA „extáze“, meskalin) mají velký vliv na vědomí člověka a způsobují psychické změny, které mohou vést až do stádia toxické psychózy. Do této skupiny drog patří velké množství látek, které jsou často i používány v lékařství, nejznámější je však LSD a extáze.
- **Opiáty** (opium, heroin, morfium, oxikodon, subutex). Název této skupiny je odvozen z názvu opium, což je látka obsažená v nezralých makovicích. Opiáty jsou látky, které mají chemickou strukturu podobnou morfinu, což je také účinná látka většiny opiátů. Opiáty jsou pro svoje účinky používány také v lékařství (narkotika). Spolu s těkavými látkami jsou opiáty považovány za nejnebezpečnější psychotropní látky, neboť jejich závislostní potenciál je opravdu velice vysoký.
- **Psychofarmaka** (barbituráty, benzodiazepiny a rohypnol). Jsou to původem léky na léčení psychotických stavů – zbavují nemocné strachu a halucinací, uvolňují, zklidňují a zmírňují agresivitu pacientů. V současné době jsou však často zneužívány. Mají řadu nežádoucích účinků – mohou způsobovat poruchy koordinace, vyvolávat stav

<sup>89</sup> Wennig., R. Drogová problematika v silniční dopravě v evropském kontextu, Národní protidrogová centrála ÚOOZ S KP P ČR, 1998, s. 14

<sup>90</sup> Zákon č. 167/1998 Sb., příloha č. 4

<sup>91</sup> <http://complex.zdravi-cz.eu/drogy-rozdeleni-ucinky.php>

podobný Parkinsonově chorobě, poruchy oběhového systému, paměti, zhoršení sexuálních funkcí. Jsou nebezpečné, mohou vytvořit i těžkou psychickou a fyzickou závislost s abstinenčními syndromy včetně epileptických paroxysmů.

- **Stimulační drogy** (amfetaminy, kokain, pervitin). Jako stimulační drogy se označují budivé látky nebo také psychomotorické stimulanty, jejichž chemické složení je velmi různorodé. Vyvolávají tělesné a duševní povzbuzení, které může být v podobě lehkého pocitu svěžesti nebo také až nekontrolovaného vzrušení. Mezi legální stimulanty patří například látky s mírnějším efektem – káva a čaj. Stimulační drogy sice nevyvolávají fyzickou závislost, avšak způsobují velmi silnou psychickou závislost. Užíváním stimulantů se zvyšuje riziko vzniku srdečních a mozkových příhod.
- **Těkavé látky** (toulén) jsou zřejmě nejnebezpečnější skupina látek, dokonce nebezpečnější než drogy jako kokain, pervitin nebo heroin. Vyznačují se silným narkotickým (tlumivým) účinkem a snadno dochází k předávkování s následkem smrti. Jejich užíváním vznikají těžká a nevratná poškození mozku, jater, ledvin a kostní dřeně. Chemicky se jedná o uhlovodíky.

Na závěr této kapitoly bych dodal, že kontrola řidičů na požití psychotropních látek je z mého pohledu velmi důležitá. Alkohol je jedním z nejčastějších důvodů dopravních nehod, které velmi často končí až tragicky. Řidič ovlivněný alkoholem nemá správné reakční schopnosti a často ani není schopen si plně uvědomit, co se kolem něho děje. Je důležité šířit mezi lidi všeobecně osvětu o následcích působení alkoholu a dalších psychotropních látek a taktéž zpřísnit kontroly na silnicích. Omamné prostředky tímto představují největší riziko v dopravě vůbec.



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 6 EMPIRICKÉ ŠETŘENÍ

Součástí této diplomové práce je taktéž výzkum, který je zaměřený na odborné kompetence profesionálních řidičů. Výzkum byl prováděn formou dotazníku v celkovém objemu sedmnácti otázek, které byly směřovány tak, aby se každý respondent musel podrobněji zamyslet nad jeho profesí řidiče.

Jednotlivé dotazníky byly rozeslány jak emailovou poštou, tak byly rozdány i osobně. Celkový počet předaných dotazníků byl 120.

### 6.1 Výzkumné otázky

Pro splnění cíle diplomové práce v empirické části byly stanoveny následující tři hypotézy, které budou následně buď potvrzeny, nebo vyvráceny:

- **Musí se profesionální řidič neustále vzdělávat a seznamovat s novými nařízeními?**

Zde se vychází z předpokladu, že všeobecné vnímání řidiče profesionála je založené spíše na tom, že daná práce je na první pohled veřejnosti jednoduchá a okolím vnímána tak, že jí může vykonávat prakticky kdokoliv bez nějakých větších předpokladů. Podstatou první hypotézy bylo zjistit, jaký je vlastně všeobecný názor mezi lidmi a jak moc je rozdílný od výše uvedeného pohledu.

- **Může žena vykonávat dráhu profesionálního řidiče?**

Jak už jsem se dříve zmínil o něžném pohlaví v této profesi, tak nastala otázka i pro širokou veřejnost. Tím vznikla hypotéza číslo dvě, kde je zjišťován názor okolí na tuto problematiku. Výsledek této hypotézy by měl ukázat, jak dalece sahá hloubka myšlení společnosti a jak moc se daná společnost odprostila od zažitých norem dřívější doby.

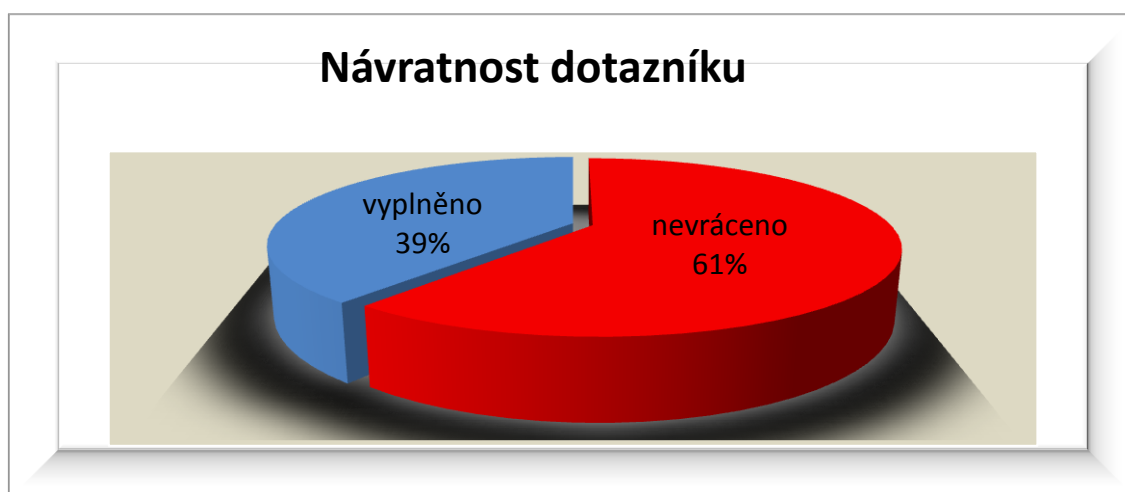
- **Ovlivňuje zaměstnání profesionálního řidiče jeho životní styl?**

Poslední hypotézou je důležitá otázka v oblasti volného času a způsobu žití profesionálního řidiče. Je opravdu životní jeho životní styl tak jiný a rozdílný od ostatních profesí anebo je to pouze nedokázaný předpoklad zakotvený v myšlení lidí?

## 6.2 Harmonogram postupu

- Výběr literatury, sběr dat, písemných materiálů březen – duben 2012
- Příprava, zpracování a zahájení kvalitativního průzkumu - květen 2012
- Seznámení s literárními prameny, sběr dat srpen – listopad 2012
- Sumarizace, vyhodnocení dotazníkového šetření prosinec 2012
- Vlastní zpracování a psaní DP leden – únor 2013
- Konečné úpravy DP březen 2013
- Vyvázání práce a odevzdání březen 2013

*Graf č. 1: Návratnost dotazníku*

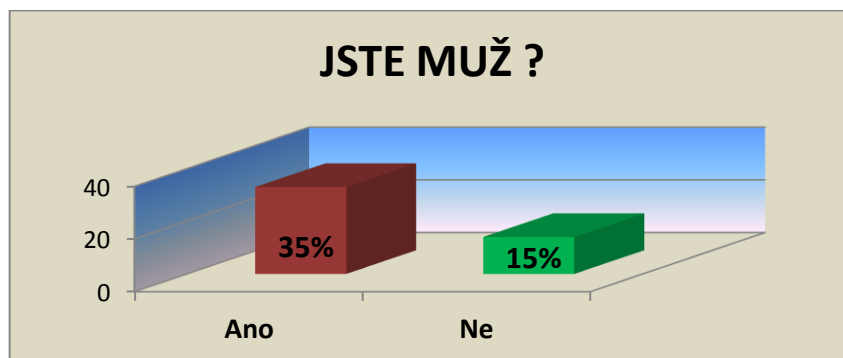


Zdroj: autor

Na tomto grafu je vyjádřen v procentech poměr mezi tím, kolik respondentů dotazník vyplnilo a vrátilo zadavateli a v kolika z nich se projevil nezájem o tento projekt. Z tohoto se dá jednoznačně odvodit, že ochotných respondentů bylo z celkových 120 jen 47.

### 6.3 Analýza dat

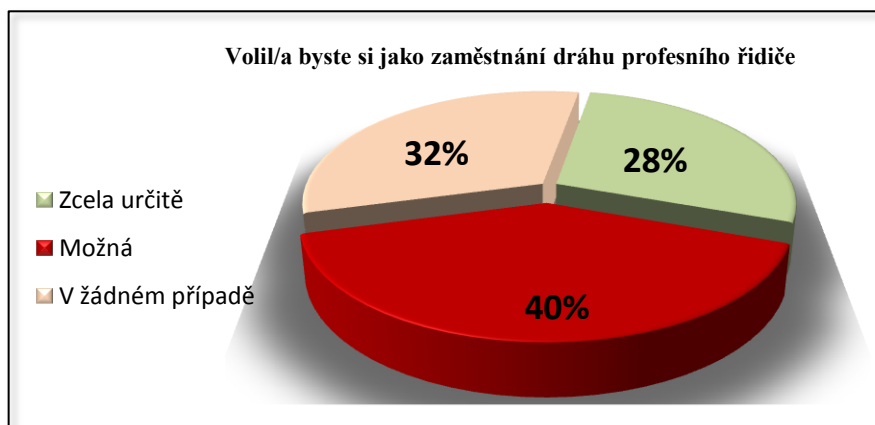
*Graf č. 2: Jste muž?*



Zdroj: autor

Bylo rozdáno 120 dotazníků, které nám mají ukázat odborné kompetence profesionálních řidičů v komparativním pohledu. Z celkového počtu rozdaných dotazníků se vrátilo celkem 47 dotazníků. Z toho odpovědělo 33 mužů a 14 žen.

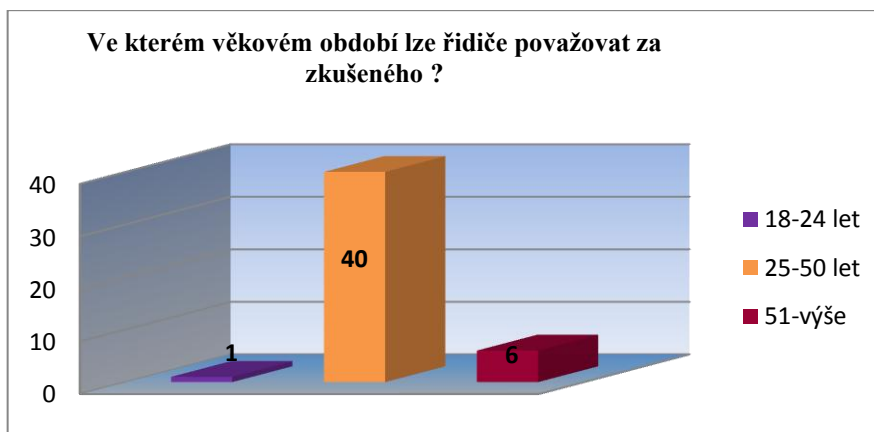
*Graf č. 3: Volil/a byste si jako zaměstnání dráhu profesionálního řidiče?*



Zdroj: autor

Výsledek druhé otázky odpověděl na to, že nelze zcela jednoznačně vyhodnotit, zda práce profesionálního řidiče je nadmíru oblíbená či neoblíbená. Možná by se dalo říci, že většina lidí neví, co tato práce obnáší a jak moc by povaha zaměstnání ovlivnila jejich život. Proto převažuje v tomto případě větší míra nerozhodnosti.

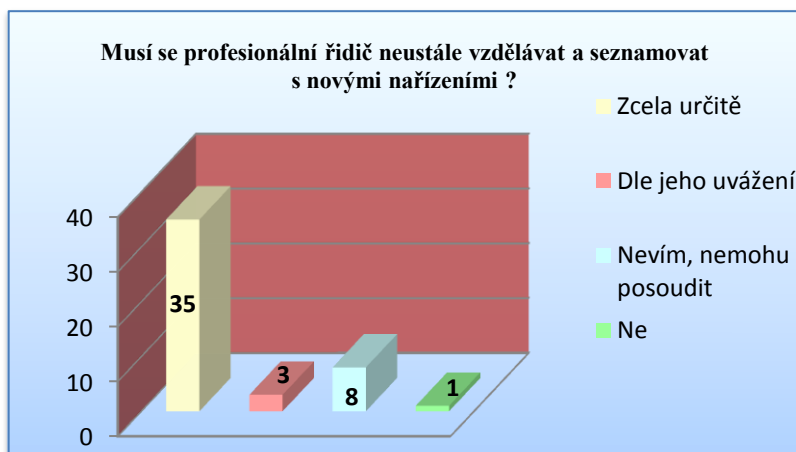
**Graf č. 4: Ve kterém věkovém období lze řidiče považovat za zkušeného?**



Zdroj: autor

Všeobecné mínění ohledně věku řidiče a jeho získaných zkušeností se pohybuje nejvíce v rozmezí 25 až 50 let věku. Podle výsledků se dá vyhodnotit, že mladší řidiči nemají dostatek zkušeností a zas ti, co jsou starších ročníků, mohou být více náchylní k různým onemocněním a tím i snížení schopnosti sebereflexe a doby reakcí na určité podněty.

**Graf č. 5: Musí se profesionální řidič neustále vzdělávat a seznamovat s novými nařízeními?**

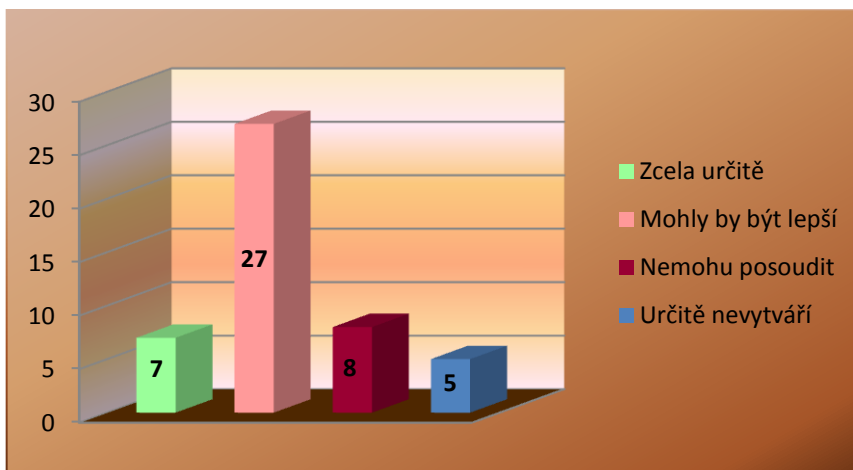


Zdroj: autor

Dotázáním se na tuto otázku, která je první hypotézou, bylo výzkumem zjištěno, že převážná většina respondentů je přesvědčena o nutnosti průběžného vzdělávání každého profesionálního řidiče.



**Graf č. 6: Myslíte si, že zaměstnavatelé vytváří pro své profesionální řidiče dobré podmínky?**



Zdroj: autor

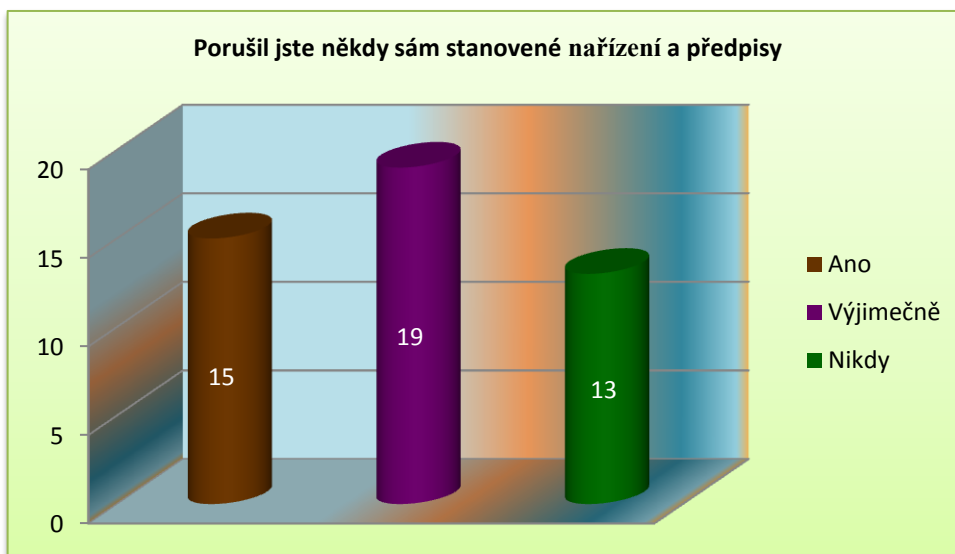
Odpovědi na tuto otázku odhalily, že spíše převažuje nespokojenost s podmínkami v dané profesi a ve zlepšování či motivaci řidičů jsou ještě určité rezervy. Vzhledem ale ke svým zkušenostem mohu potvrdit, že nespokojenost sice mezi profesionálními řidiči ve větší míře existuje, ale nedá se nijak blíže uchopit či specifikovat. Málokdo je totiž schopný přesně pojmenovat, co mu nevyhovuje, nebo co by se dalo zlepšit.

**Graf č. 7: Za jakých okolností jste byl někdy výjimečně nucen porušit předpisy a nařízení ze strany zaměstnavatele?**



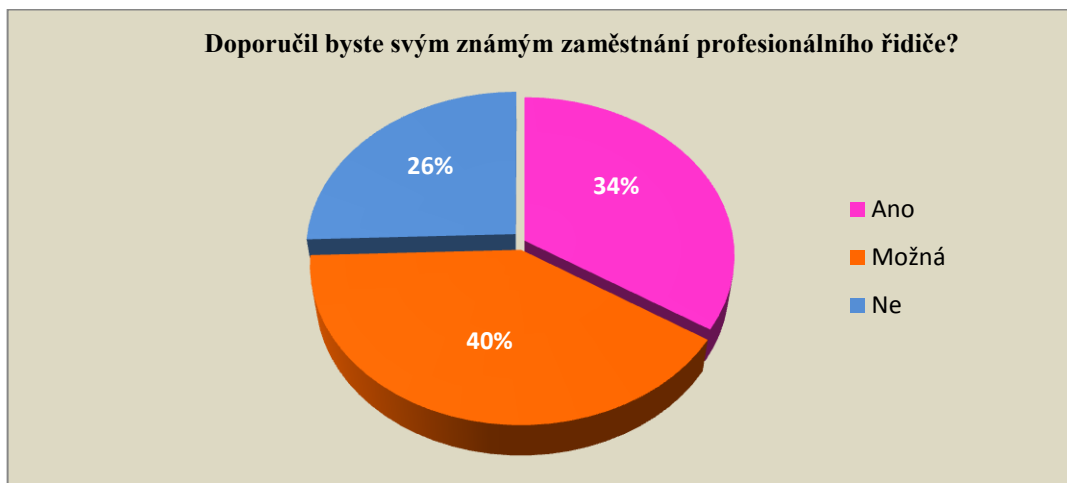
Zdroj: autor

Všeobecně se dá říci, že profesionální řidiči se blíží k hranici, kdy už nejsou tolik nuceni porušovat předpisy, tak jako v minulosti. Výsledné číslo je ale stále alarmující a mělo by se v tomto ohledu přistoupit k ráznějším opatřením a k nevyhnutelné změně v celém systému dopravy.

**Graf č. 8: Porušil jste někdy sám stanovené nařízení a předpisy?**

Zdroj: autor

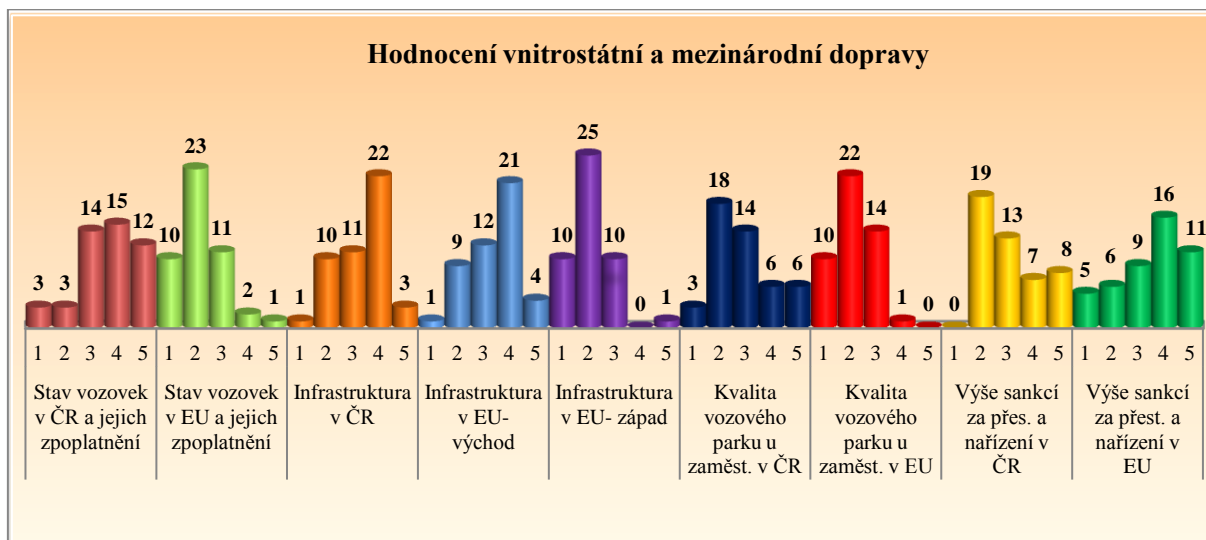
Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že profesionální řidiči stále v určité míře porušují předepsaná nařízení. Otázkou zůstává, zda je to z důvodu například dopravních komplikací, na popud zaměstnavatele či z důvodu nedbalosti a nezodpovědnosti daného řidiče.

**Graf č. 9 Doporučil byste svým známým zaměstnání profesionálního řidiče.**

Zdroj: autor

Z odpovědí na tuto otázku se dá odvodit, že práce profesionálního řidiče není nejoblíbenější profesí, ale v jakémsi pomyslném žebříčku různých zaměstnání se může s nadějí udržovat ve středním poli.

Graf č. 10: Vnitrostátní a mezinárodní doprava



Zdroj: autor

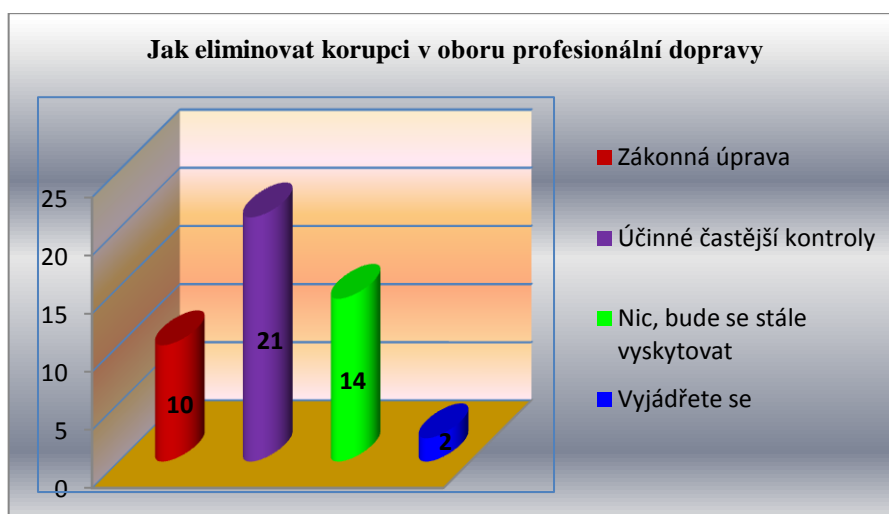
První a druhý oddíl jednoznačně poukazuje na to, že nejvíce spokojení jsou respondenti se stavem vozovek v EU a tuto spokojenost vyjádřili jak známkou jedna, tak i dvě.

Podobně v celkovém hodnocení dopadla i infrastruktura. Nejlépe je na tom západní Evropa, přičemž ČR a východ Evropy se spíše pohybují na nižší hranici kvality.

Výsledek otázky na kvalitu vozového parku ukázal, že rozdíly u nás či v zahraničí nejsou zas až tak rozdílné. Tento poznatek odhalil, že někteří čeští dopravci nezůstávají za Evropou pozadu.

Výše sankcí za přestupky byla nejvíce rozporuplnou otázkou. Z grafu vyplývá, že ČR je v žebříčku v čele, což ovšem v tomto případě znamená, že jsou zde nižší pokuty oproti EU, kde se sankce za přestupky pohybují v řádu od stovek do tisíců EUR. To ostatně vyjadřuje nejvyšší podíl čtyřky a pětky u EU, kdy udělené sankce jsou velmi vysoké a tudíž spokojenost u respondentů klesá...

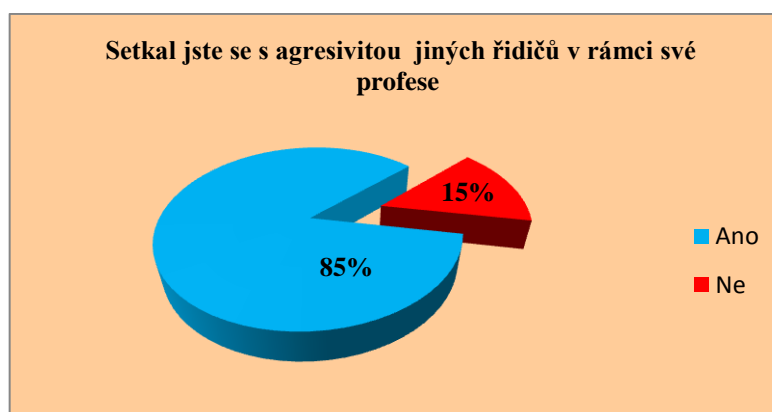
**Graf č. 11: Co by mohlo částečně eliminovat korupci v oboru profesionální dopravy?**



Zdroj: autor

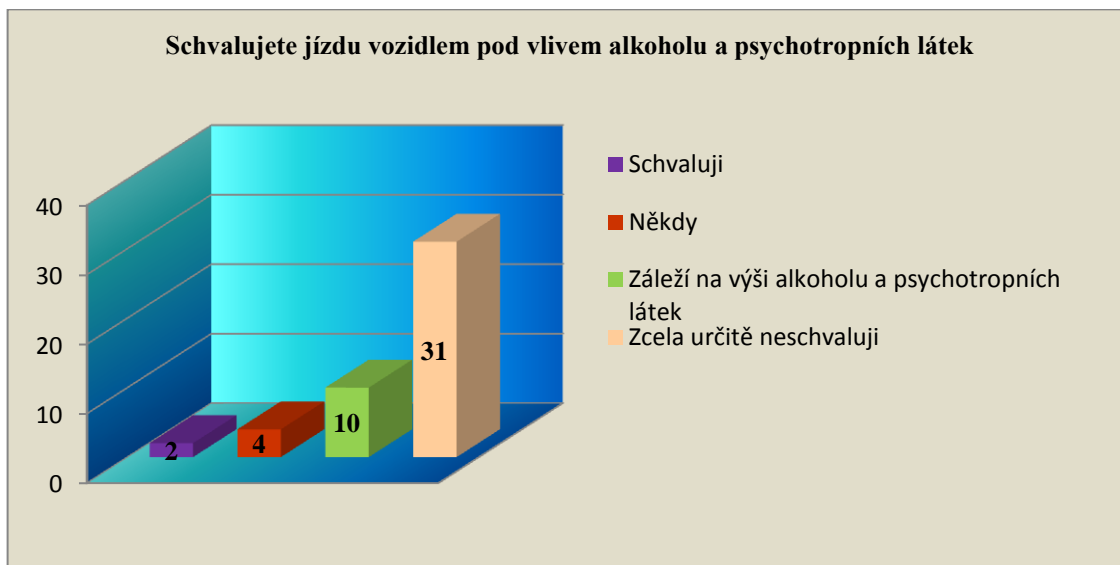
Je zde určité procento vyjadřující jakousi rezignaci v otázce korupce, ale je tu i určitá naděje, že jisté legislativní změny by mohli celkovou korupční scénu výrazně eliminovat. Celkem tedy 45 % respondentů odpovědělo, že korupci v oboru profesionální dopravy lze eliminovat účinnějšími a častějšími kontrolami.

**Graf č. 12: Setkal jste se s agresivitou jiných řidičů v rámci své profese?**



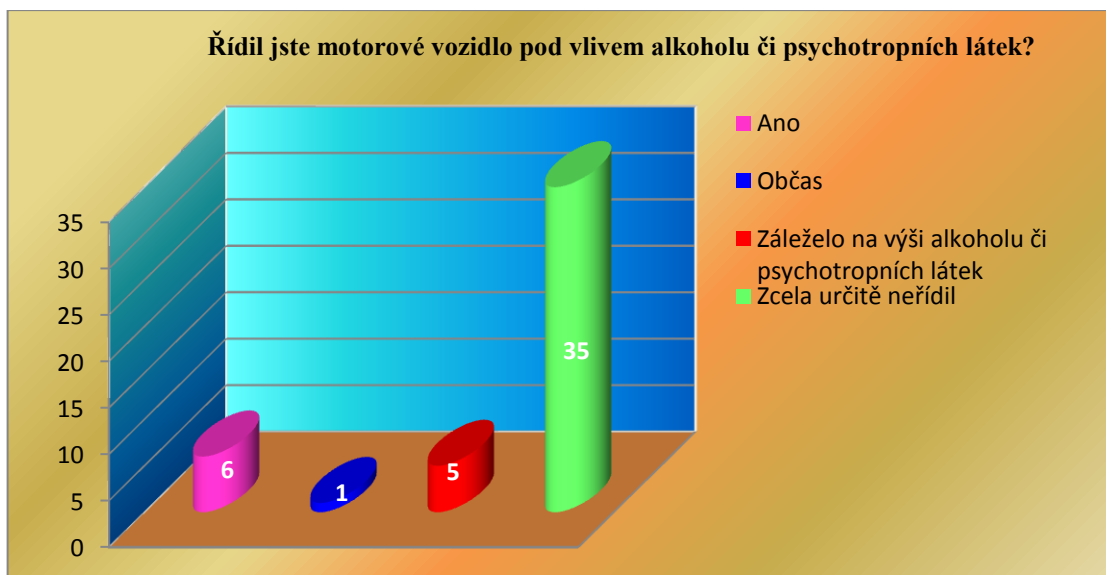
Zdroj: autor

Touto otázkou bylo velmi výrazně poukázáno na to, že na silnicích je stále velké množství agresivních řidičů, kteří ohrožují nejenom sami sebe, ale i své okolí. Tato problematika si žádá nějaké řešení, které by zavedlo povinnost vzdělávat se a osvětu v psychologickém slova smyslu. Řidič, nejenom ten profesionální, by měl vědět, jak se na silnici chovat.

**Graf č. 13: Schvalujete jízdu vozidlem pod vlivem alkoholu a psychotropních látek?**

Zdroj: autor

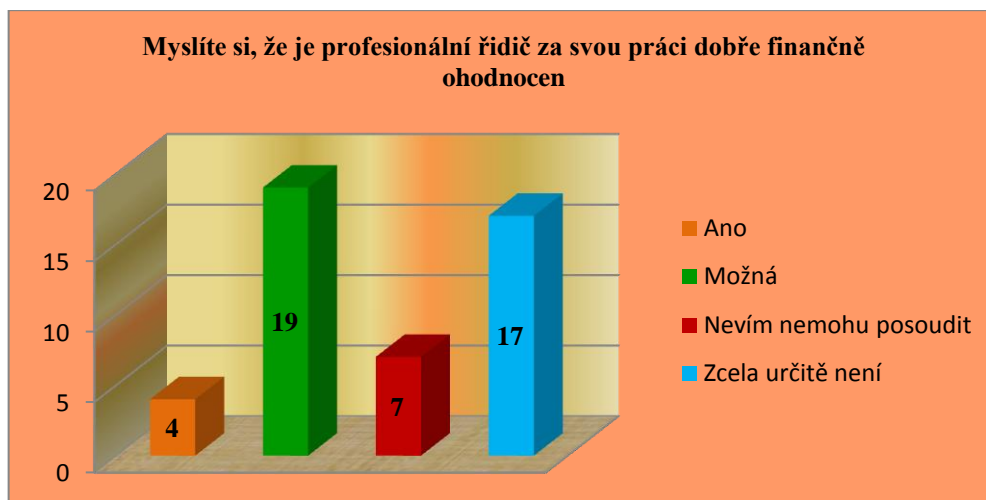
Při této docela zásadní otázce se naštěstí prokázalo, že jízdu pod vlivem neschvaluje nikdo z respondentů. Je zde ale stále ještě určité procento lidí, kterým nedělá problém požití určitého množství alkoholu či návykových látek před jízdou.

**Graf č. 14: Řídil jste motorové vozidlo pod vlivem alkoholu či psychotropních látek?**

Zdroj: autor

Pozitivní zprávou je to, že velká většina respondentů nikdy neřídila motorové vozidlo pod vlivem alkoholu či psychotropních látek. Bohužel 11% respondentů se k tomuto trestnému činu či přestupku přiznalo, což není malé množství.

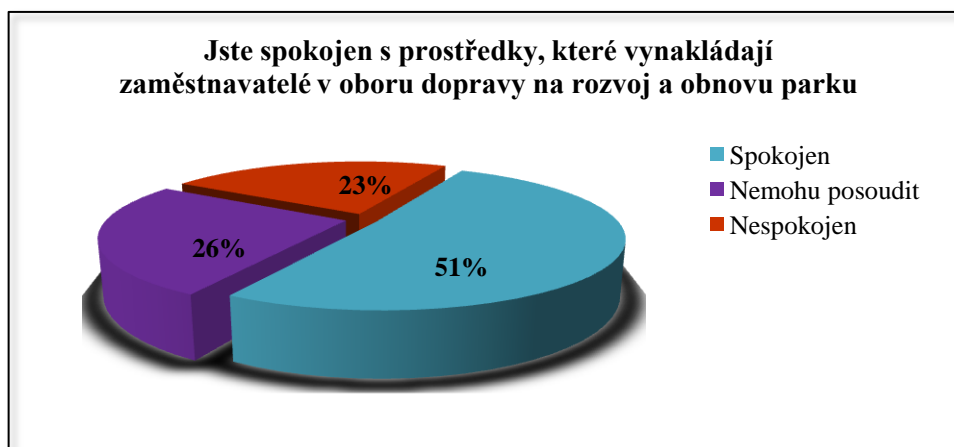
**Graf č. 15: Myslíte si, že je profesionální řidič za svou práci dobře finančně ohodnocen?**



Zdroj: autor

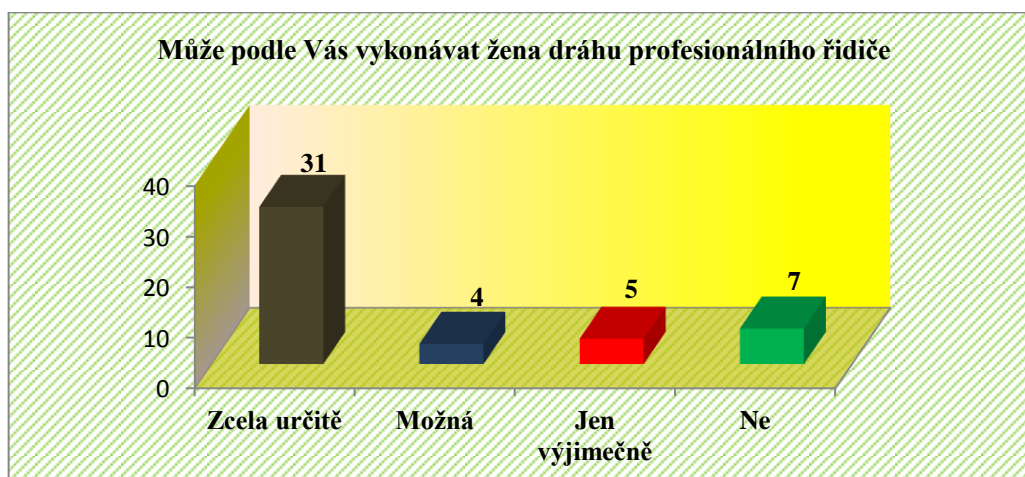
Zjednodušeně se dá podotknout, že velká část respondentů si myslí, že je řidič za svou práci ohodnocen nedostatečně. Další většina dotázaných má sice určité výhrady, ale není schopna identifikovat, zda tomu tak přesně je či nikoliv. Pouze malá část je ale přímo nespokojena s odměňováním profesionálních řidičů.

**Graf č. 16: Jste spokojen s prostředky, které vynakládají zaměstnavatelé v oboru dopravy na rozvoj a obnovu parku?**



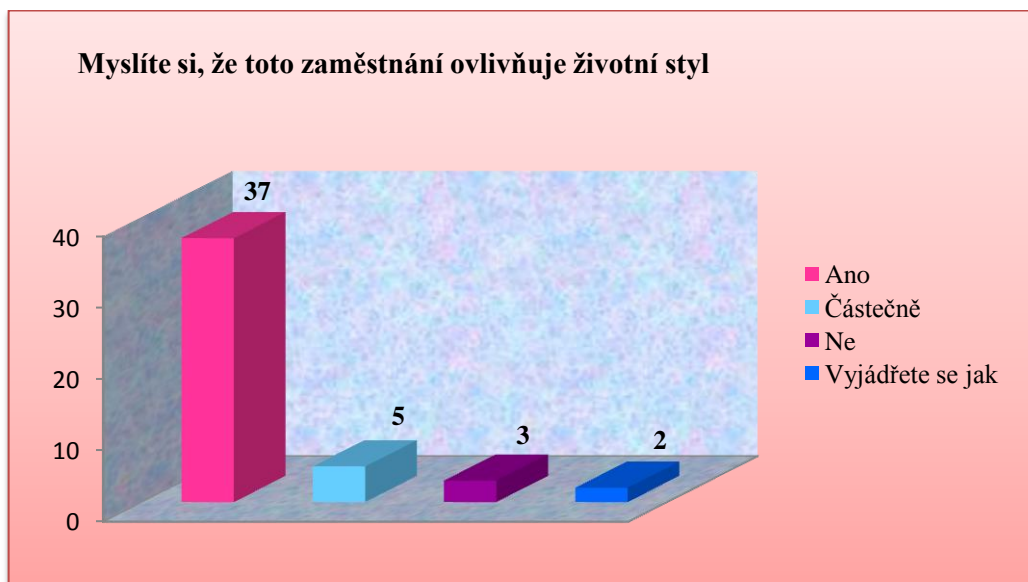
Zdroj: autor

Tato otázka odhalila velkou snahu dopravců o udržení určitého standardu, co se týče stáří vozového parku a obnovy dalších prostředků s výkonem povolání souvisejících. Stále více se dbá na to, aby řidič byl skutečně profesionál v oblasti zdokonalování se, a s tímto je spojen i větší nápor zaměstnanců na kvalitnější prostředky k výkonu jejich profese.

**Graf č. 17: Může podle vás vykonávat žena dráhu profesionálního řidiče?**

Zdroj: autor

Tato otázka měla objasnit názor respondentů na vhodnost dané profese pro ženy. Můžeme konstatovat, že většina názorů byla pozitivních a že žena je v této profesi spíše vítána. Stále ale velký podíl zabírá názor, že by se ženy měly držet svých typických zaměstnání.

**Graf č. 18: Myslíte si, že toto zaměstnání ovlivňuje životní styl (volný čas, výchova dětí)?**

Zdroj: autor

Poslední otázkou bylo, jak moc je ovlivněn životní styl řidiče. Odpovědi objasnily otázníky ve třetí hypotéze a to vcelku jednoznačně. Povolání řidiče se dá v tomto případě prohlásit za zaměstnání, které zabírá hodně času a tím už nevzniká tolik prostoru pro rodinu a volný čas.

## 6.4 Vyhodnocení hypotéz

### *HYPOTÉZA 1*

Permanentní vzdělávání profesionálních řidičů je v tomto oboru nutností. Toto potvrdil výsledek výzkumu, který byl prováděn dotazníkovou metodou. Přesněji v otázce č. 4 bylo zjištěno, že tato hypotéza platí – řidič se musí neustále vzdělávat a seznamovat s novými nařízeními potřebnými pro jeho profesi.

### *HYPOTÉZA 2*

Profese profesionálního řidiče, vykonávaná ženou, nese řadu zvýšených rizik. Na jednu stranu se ukázalo, že žena je v této profesi respektovaná, ale na druhou stranu je tu stále povědomí určitého profesního rozdělení společnosti. Tato hypotéza se podle výzkumu potvrdila, ale dle mého názoru není toto stanovisko úplně jednoznačné.

### *HYPOTÉZA 3*

Výkon profesionálního řidiče ovlivňuje jeho životní styl. Tím, že řidič tráví většinu času na cestách a je dlouhodobě mimo svůj domov, se jeho životní styl stává zcela odlišným od jiných, časově méně náročnějších profesí. Méně času na rodinu a na výchovu dětí, což často nese negativní důsledky ve vlivu na své potomky, se zde plně potvrzuje.



## ZÁVĚR

Každý řidič, a to i profesionální, reaguje na zátěž a stres jiným způsobem. Jejich odolnost se odvíjí nejen od zkušeností, odborných znalostí, ale především od fyzických a psychických možností každého jedince, v našem případě profesionálního řidiče. Když porovnám řidiče profesionála s běžným řidičem osobního vozu, tak vidím jakýsi všeobecný předpoklad toho, jaké nároky jsou na řidiče profesionála kladeny. Především se předpokládá určitá psychická vyspělost, co se týče reakcí na silnici. Nejistota a agrese jsou pojmy, které zde nemají místo. Očekává se určitá profesionalita v oblasti vystupování, reprezentace zaměstnavatele či schopnost řešit mnohdy nelehké situace za pomoci pouze vlastního úsudku a rozhodování.

Profesionální řidiči mají pro naši společnost nesmírnou cenu a dá se říct, že se stávají svým způsobem nepostradatelnými. Pro stát odvádějí potřebnou práci nejenom v přepravování osob, ale i v přepravě zboží, které je v konečném důsledku každodenní potřebou. Přestože tato práce je značně potřebná a náročná, nebývá často dostatečně odměňována. Někdy se nedostává ani patřičného uznání, či pochvaly za jejich vykonanou práci.

V současné době dochází k velkému úbytku profesionálních řidičů. Tato skutečnost se pomalu začíná stávat sociálním problémem, neboť věk řidičů se neustále zvyšuje a mladých posil se nedostává v dostatečné míře. To je způsobeno převážně dvěma důvody. Prvním z nich je především získání příslušného řidičského oprávnění. V dřívější době mladí řidiči procházeli povinnou vojenskou službou, kde si osvojili i umění řízení velkých vozidel. Řidičský průkaz s rozšířením na skupinu C a D tak získávali za minimální finanční částku. Pak už bylo jen blízko k tomu u této profese řidiče zůstat a své zkušenosti uplatnit i v reálné praxi na trhu práce. V dnešní době je rozšíření řidičského oprávnění zatíženo nemalou finanční částkou a k tomu, aby se řidič mohl stát profesionálem, musí být vybaven i profesním osvědčením, která taktéž výrazně zatíží rozpočet každého zájemce. Druhým důvodem je proč mladší generace nejeví velký zájem o tuto profesi, je ztráta určitého volného způsobu života. Od této profese se ve velké míře nedá očekávat pravidelná pracovní doba s dennodenními návraty k rodinnému kruhu. Toto zaměstnání bych přirovnal k jistému kočovnému způsobu života, kdy se na jednu stranu řidič podívá na různá místa v Evropě a ve světě, ale na stranu druhou tím ztrácí každodenní kontakt s rodinou a svým domovem.

Je potřeba si ale také uvědomit, co je podstatou této práce a co všechno musí každý z těchto řidičů ovládat, aby mohl tuto profesi vykonávat. Společnost často vnímá jen to, čeho jsou

svědky na silnici a neumí se do hloubky zamyslet nad tím, co je pravou podstatou a pravým přínosem tohoto zaměstnání. Profesionální řidiči jsou nejenom širokou veřejností, ale i kontrolními orgány vnímáni spíše negativně a podle toho je na ně i pohlíženo. Z určité části si své jméno udělali řidiči sami, ale z velké části je potřeba hledat pochybení i v celku, zejména v globálním nastavení systému. Myslím si, že současný stav je způsoben převážně důsledkem nedokonalých zákonů a nařízení a jen soudný názor okolí a potřebná energie způsobí změnu a tím i lepší vnímání této profese. Lze tedy závěrem konstatovat, že bez profesionálních řidičů se naše společnost neobejde.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### PRÁVNÍ PŘEDPISY

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), přijatá v Ženevě dne 1. července 1970 vstoupila v platnost dne 5. Ledna 1976 a byla vyhlášena pod č. 108/1976 Sb.

Nařízení Rady (EHS) č. 3821/1985 ze dne 20. 12. 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. 3. 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006

Nařízení Komise (EU) č. 581/2010 ze dne 1. července 2010 o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče.

Nařízení Vlády 589/2006 Sb. Ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě

Rozhodnutí Komise 2009/959/EU ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě

Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2002 Sb. kterou se provádí zákon o silniční dopravě

Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

### KNIHY

*Abeceda Obchodníka – doprava 2.* Bern: Swisspro, 1996, ISBN 80-901853-7-1

*AETR v Evropské unii.* Pardubice: Systémconsult, 2002,

BAJČÍK, V., BRONIŠ, M. *Psychická zátěž a bezpečnost při práci.* Práca, Bratislava 1981.

- BUĎA, J. *Pracovní režim a pracovní doba řidiče*. Praha: Business Media CZ, s.r.o. 2010, 79 s. ISBN 978-80-86411-90-3.
- ČÁP, J., MAREŠ, J. *Psychologie pro učitele*. Praha: Portál, 2007, 656 s. ISBN 978-80-7367-273-7.
- DORN, L. *Driver behaviour and training*. Ashgate Publishing Limited, England, 2003.
- HELUS, Z. *Osobnost a její vývoj*. Praha: Universita Karlova, 2003, 77 s. ISBN 80-7290-125-7.
- KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009, 138 s. ISBN 978-80-87212-17-2.
- LANGMEIER, J., KREJČÍŘOVÁ, D. *Vývojová psychologie*. Praha: Grada Publishing, 2006, 368 s. ISBN 80-247-1284-9.
- MACHAČKA, I. *Nariadení 561, 3821, AETR a české předpisy do kabiny*. Pardubice: Systémconsult, 2010, 89 s. ISBN 978-80-85629-27-9.
- MACHALOVÁ, M. *Získavanie nových cieľových skupín vo vzdelávaní dospelých*. Bratislava: Gerlach print, 2004, 254 s. ISBN 80-89142-04-4.
- MATOUŠEK, O., A KOL. *Základy sociální práce II*. Vyd. Praha: Portál, 2007, 309 s. ISBN 80-85963-53-1.
- MUŽÍK, J. *Profesní vzdělávání dospělých*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012, 263 s. ISBN 978-807357-738-4,
- NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava*. Codex Bohemia, 1998, 127 s. ISBN 80-85963-53-1.
- OUDOVÁ, D. *Vybraná témata z vývojové psychologie*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2003, 99 s. ISBN 80-7041-018-3.
- PALKOSKA, V. *ADR- Bezpečná doprava nebezpečných věcí po silnici*. Praha: Bertelsmann Media, s.r.o., 1999, 262 s. ISBN 80-902549-2-6.
- Pracovní režimy řidiče*. Praha: Springer Media CZ, s.r.o., 2008, ISBN 978-80-86411-85-9.
- STEJSKAL, P. *Mezinárodní přeprava*. Praha: ČVUT, 2009, 124 s. ISBN 978-80-01-04230-4.
- ŠTĚRBA, R. *Mezinárodní organizace v dopravě*. ČVUT, 2010, 114 s. ISBN 978-80-01-04504-6.
- ŠVEC, V. *Profesní růst učitele*. Brno: Konvoj, 2002, 246. s. ISBN 80-7302-039-4.
- ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Univerzita Karlova, 2003.

ŘÍČAN, P. *Cesta životem*. Praha: Portál, 2004, 390 s. ISBN 80-7178-829-5.

PERHÁCS, J. *Identifikácia cieľových skupín andragogického posobenia*. Bratislava: Gerlach print, 2012, 86 s. ISBN 80-968564-7-2,

VAGNEROVÁ, M. *Vývojová psychologie II*. Praha: Karolinum, 2007, 461 s. ISBN 978-80-246-1318-5.

WARD, N., SMITH, L. *Shiftwork and driver fatigue: a pilot study*. University of Leeds, School of psychology, 2000.

## INTERNET

<http://compex.zdravi-cz.eu/drogy-rozdeleni-ucinky.php>

<http://www.eshop.cdvoz.cz/download-box-plus-p65>

<http://www.exentra.co.uk/shop/digital-tachograph-download-software/soloplus-kits/soloplus-download-key-ii-kit/>

[http://www.vdo.com/generator/www/com/en/vdo/main/press/pictures/commercial\\_vehicles/vdo\\_pp\\_dtco\\_1381\\_20080117\\_en.html](http://www.vdo.com/generator/www/com/en/vdo/main/press/pictures/commercial_vehicles/vdo_pp_dtco_1381_20080117_en.html)

<http://www.mechanikadc.cz/spotrebni-material>

<http://www.czrso.cz/clanky/profesionalni-ridic-a-zdroje-zateze/>

<http://www.czrso.cz/clanky/profesionalni-ridic-a-zdroje-zateze/>

<http://www.ezajimavosti.cz/a-m/omamne-latky-za-volantem/>

<http://www.mechanikadc.cz/spotrebni-material>

[http://www.vegatour.cz/cs/site/sluzby/servis-vozu-nahradni-dily/Overovani\\_tachografu.htm](http://www.vegatour.cz/cs/site/sluzby/servis-vozu-nahradni-dily/Overovani_tachografu.htm)

<http://www.tacho-tn.sk/?page=otachografoch&otachografoch=prehladtach>

[http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.truckway.cz/trucks/navoddigital/07124a.gif&imgrefurl=http://www.truckway.cz/digitalnitachograf.html&usq=\\_\\_RuLE2qWZyL8g72nK TaIJHaEX2D8=&h=561&w=900&sz=304&hl=cs&start=1&zoom=1&tbnid=\\_Njr26qoCVS1\\_M:&tbnh=91&tbnw=146&ei=mxz5UPnqMIGhtAat3IDwAQ&prev=/search%3Fq%3Ddigit%25C3%25A1ln%25C3%25AD%2Bkarta%2B%25C5%2599idi%25C4%258De%26um%3D1%26hl%3Dcs%26gbv%3D2%26tbn%3Disch&um=1&itbs=1](http://www.google.cz/imgres?imgurl=http://www.truckway.cz/trucks/navoddigital/07124a.gif&imgrefurl=http://www.truckway.cz/digitalnitachograf.html&usq=__RuLE2qWZyL8g72nK TaIJHaEX2D8=&h=561&w=900&sz=304&hl=cs&start=1&zoom=1&tbnid=_Njr26qoCVS1_M:&tbnh=91&tbnw=146&ei=mxz5UPnqMIGhtAat3IDwAQ&prev=/search%3Fq%3Ddigit%25C3%25A1ln%25C3%25AD%2Bkarta%2B%25C5%2599idi%25C4%258De%26um%3D1%26hl%3Dcs%26gbv%3D2%26tbn%3Disch&um=1&itbs=1)

## SEZNAM PŘÍLOH

### Dotazník

#### Odborné kompetence profesionálních řidičů v komparativním pohledu

Dobrý den,

jmenuji se Radek Trojan, studuji Vysokou školu v Brně, fakultu humanitních studií, studijní program specializace v pedagogice, obor sociální pedagogika.

Žádám Vás tímto zdvořile o pomoc při realizaci výzkumu, a vyplnění tohoto dotazníku. Jediným požadavkem je, abyste byl řidič anebo profesionální řidič motorového vozidla. Dotazník je anonymní a poskytnuté informace budou použity pouze pro mou diplomovou práci.

Předem Vám moc děkuji za Váš čas a ochotu.

1. Jste muž?
  - Ano
  - ne
  
2. Volil byste si jako své zaměstnání dráhu profesionálního řidiče?
  - zcela určitě
  - možná
  - v žádném případě
  
3. Ve kterém věkovém období lze řidiče považovat za zkušeného?
  - 18 – 24 let
  - 24 – 50 let
  - 51 – výše

4. Musí se profesionální řidič neustále vzdělávat a seznamovat s novými nařízeními?
  - zcela určitě
  - dle jeho uvážení
  - nevím, nemohu posoudit
  - ne
  
5. Myslíte si, že zaměstnavatelé vytváří pro své profesionální řidiče dobré podmínky?
  - zcela určitě
  - mohly by být lepší
  - nemohu posoudit
  - určitě nevytváří
  
6. Za jakých okolností jste byl někdy výjimečně nucen porušit předpisy a nařízení ze strany zaměstnavatele?
  - při mimořádných situacích
  - při nedostatku pracovníků
  - nikdy
  
7. Porušil jste někdy sám stanovené nařízení?
  - ano
  - výjimečně
  - nikdy
  
8. Doporučili byste svým známým zaměstnání profesionálního řidiče?
  - ano
  - možná
  - ne

9. Jak jste spokojeni s vytvářením podmínek pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu? (s jejich kvalitou, vybavením, ...)? (označte v tabulce křížkem; 1 - nejlepší, 5 - nejhorší):

<b>Vnitrostátní a mezinárodní doprava</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Stav vozovek v České republice a jejich zpoplatnění					
Stav vozovek v Evropské unii a jejich zpoplatnění					
Infrastruktura v ČR (odstavná parkoviště, WC, atd.)					
Infrastruktura v EU- východ (odstavná parkoviště, WC, atd.)					
Infrastruktura v EU v západní části (odst. Parkoviště, WC, atd.)					
Kvalita vozového parku u zaměstnavatelů v ČR					
Kvalita vozového parku u zaměstnavatelů v EU					
Výše sankcí za přestupky a nařízení v České republice					
Výše sankcí za přestupky a nařízení v Evropské unii					

10. Doporučili byste svým známým zaměstnání profesionálního řidiče?

- ano
- možná
- ne

11. Co by mohlo částečně eliminovat korupci v oboru profesionální dopravy?

- zákonná úprava
- účinné častější kontroly
- nic, bude se stále vyskytovat
- vyjádřete se

12. Setkal jste se s agresivitou jiných řidičů v rámci své profese?

- ano
- ne



13. Schvalujete jízdu vozidlem pod vlivem alkoholu a psychotropních látek?

- schvaluji
- někdy
- záleží na výši alkoholu a psychotropních látek
- zcela určitě neschvaluji

14. Řídil jste motorové vozidlo pod vlivem alkoholu či psychotropních látek?

- ano
- občas
- záleželo na výši alkoholu či psychotropních látek
- zcela určitě neřídil

15. Myslíte si, že je profesionální řidič za svou práci dobře finančně ohodnocen?

- ano
- možná
- nevím nemohu posoudit
- zcela určitě není

16. Jste spokojen s prostředky, které vynakládají zaměstnavatelé v oboru dopravy na rozvoj a obnovu vozového parku?

- spokojen
- nemohu posoudit
- nespokojen

17. Může podle Vás vykonávat žena dráhu profesionálního řidiče?

- zcela určitě
- možná
- jen výjimečně
- ne

18. Myslíte si, že toto zaměstnání ovlivňuje životní styl (volný čas, výchova dětí)?

- ano
- částečně
- ne
- vyjádřete se jak

Tento výzkum je prováděn jako součást mé diplomové práce na téma: Odborná kompetence profesionálních řidičů v komparativním pohledu.

Autor dotazníku: Bc. Radek TROJAN