

**Dubnové vydání dopravního občasníku Volant 2010****Dneska si představíme -**

předsedu Sdružení řidičů CZ, o.s. Pavla Lukáše, na webu známějšího pod přezdívkou „Bohoušek“, i když ne tolik jeho samotného, jako spíše jeho pohled na vše okolo řidičů, internetu a sdružení. Po rozhovoru v českém rozhlasu by bylo záhodno, představit tě bližší i čtenářům portálu pro řidiče.

1 - V první otázce se tak zeptám : sám nejsi profi řidič, tak proč je tvá podpora tak velká?

Řeknu to asi tak, dlouho jsem pracoval s profesionálními řidiči - kamionáři, čili vím, jak je ta práce těžká a zodpovědná a řidič vlastně nemá nikde zastání. Je to vlastně úředník za volantem, který zodpovídá jak za dopravu zboží, tak i za dodržování všech předpisů a nařízení. Hodně lidí na řidiče kouká přes prsty.

2 – Jaká je návštěvnost webu a jak se vyvíjela?

Stránky proridice.eu jsme spustili v dubnu 2009 a měli jsme návštěvnost v prvním měsíci 1470 návštěvníků. V prosinci roku 2009 to již bylo 6900 návštěvníků. No a letošní rok 2010 jsme zahájili v lednu 9000 přístupy. Přístupy se stále zvyšují a je to zřejmě tím, že hodně řidičů, zjišťuje, že se opravdu snažíme pro řidiče něco dělat a ne jen „kecat u piva“. I když, také jsme měli chvíli, že jsme důležité věci řešili u piva – řidiči u nealkoholického.

3 - Kdo všechno ti pomáhá, resp. jak velký je tým lidí snažících se o chod stránek a sdružení?

Samozřejmě, že na chod stránek a vedení sdružení nejsem sám, jeden člověk to nemůže stihnout. Je pár lidí, kteří se spolu se mnou aktivně podílejí na chodu a provozu celého webu. Ať se jedná o správu internetového portálu, psaní článků, řešení palčivých bolestí řidičů a v neposlední řadě i snaha o větší publicitu našeho sdružení. Myslím, si, že budou jako další v pořadí představeni všem ostatním řidičům. Všichni to dělají ve svém volném čase, bez ohledu na nějakou odměnu. Odměnou nám všem je spokojený řidič.

4 - Na diskusním fóru si nelze nevšimnout menší sledovanosti sekci, jako je pro řidiče osobních vozidel a první pomoci. Sekce osobních vozidel se dá pochopit možnostmi, jenž pro tyto řidiče internet nabízí, ale co zmíněná první pomoc?

Menší zájem o sekci řidičů osobních vozidel se dá vysvětlit celkem jednoduše, řidič osobního vozidla nemá žádné problémy, jako řidič profesionál, který jak jsem již psal musí dodržovat mnoho předpisů a nařízení. Řidič osobáku se v klidu odveze kam potřebuje a hlavně kdy potřebuje, nemusí řešit povinné přestávky a dobu řízení. Nepotřebuje zjišťovat nová nařízení a předpisy v dopravě, proto na internetu nevyhledává informační servery pro řidiče.

Horší je to u sekce první pomoci, tam si ale myslím, že hodně řidičů ty informace čte, protože pak se může lépe zachovat při dopravní nehodě se zraněním a může tak zachránit i lidské životy. To, že řidiči moc nereagují, vidím v tom, že současné informace uvedené na našem diskusním fóru jsou tak obsáhlé a podrobné, že k nim není nutná diskuze.

5 - Dá se říci, že ti činnost pro sdružení zabírá spousty Tvého volného času. Co na to říkají tvoji nejbližší a třeba kamarádi?

Ano to je pravda. V současné době jsem bez práce, a tak se mohu sdružení věnovat celý den. Je to opravdu celkem dost práce, ať se jedná o správu webu, tak i různá jednání a to jak v mediích či reklamních agenturách, tak i různá jednání s případnými partnery, se kterými se snažím domluvit spolupráci a případně i podporu. Tato jednání jsou dosti těžká, zatím nemáme mnoho členů a tak se nikomu moc nechce – jak se lidově říká „pustit chlup“. Zatím se nám

podařilo zajistit slevu pro členy u pojišťovny UNIQA. Další jsou zatím v jednání.

A co na to říkají nejbližší a kamarádi? Myslím si, že mi dost lidí fandí, ví jaký jsem a věří, že se nám společně podaří prosadit to, že povolání řidiče bude na odpovídající úrovni. Že média nebudou dělat štvavé kampaně na kamiony, bez kterých by nebyly tak dobře a levně zásobovány supermarkety a výrobní podniky.

6 - Je možné po tak relativně krátké době fungování posoudit, jak na tom vlastně český profesionální řidič je? Z některých diskusí se totiž lze domnívat, že je spousta mýtů a polopravd mezi řidiči ohledně některých bodů silničního zákona.

Ano to je pravda, většinou je to pořád dokola : „jedna paní povídala“. Ale nikde není nic přesně napsáno, nikde není jasné a hlavně závazné stanovisko, jak určitou věc řešit.

Nejmarkantnějším příkladem je dodržování nařízení 561/2006, které nařizuje řidičům, kdy můžou řídit, kdy musí mít přestávku v řízení apd. Toto nařízení je celkem složitě napsané a tak lze dovozovat mnoho různých výkladů. To, že si to říkají řidiči mezi sebou tady nechci řešit, ale je hrozivé, že tyto nepravdy šíří i mnoho školitelů, kteří mají školit řidiče a co je nejhorší, že ani mnozí policisté a příslušníci Celní správy nejsou dostatečně znalí těchto předpisů. Jasný případ z poslední doby – řidič byl v sobotu na profesním školení, kde byl náležitě proškolen z nařízení 561/2006, dále mu bylo vysvětleno, jak provádět i ruční záznam na tachografický kotouček. V následujícím týdnu byl zastaven policejní hlídkou, která mu neuznala ruční záznam a chtěla po něm „protocené kolečko“. Řidič se ohradil, že byl v sobotu na školení řidič, kde mu to bylo vysvětleno, a že je to napsané i na webu www.proridice.eu. Policisty mu bylo sděleno, že tam odpovídají pouze amatéři, kteří tomu nerozumí. Řidič správně odmítl zaplatit pokutu a policisté ho nechali odjet. Jasný důkaz, že si policisté nebyli svým názorem jistí.

7 - Řidič profesionál, prochází pravidelným školením, oproti tomu stojí skupina řidičů osobních vozidel, která složí zkoušky vlastně jednou za svůj šoférský život a to je vše. Myslíš si, že ona třeba taková nevráživost, nebo vůbec projev řidiče amatéra je těmito faktory ovlivněn?

Nevim, zda je to způsobeno tímto postupem, spíše si myslím, že mnoho řidičů osobních vozidel bere řidiče kamionů jako něco odpudivého, co je na silnici zdržuje a brzdí. Pokud by si totiž řidič osobního vozidla musel sednout do kamionu a chvíli řídit, tak by poznal, že je to úplně jiné než v osobáku. Zastavit či rychle rozjet 30 tunový kolos nejde tak jednoduše jako osobáček. Jistě jste v médiích sledovali článek, kdy jedna naše členka dělala učitelku řidiči osobáku, kterého novináři posadili do kamionu.

Dále, jak jsem již psal, řidič nákladáku musí za jízdy sledovat provoz na komunikaci, musí sledovat dodržování přestávek a doby řízení, musí sledovat mýtné krabičky – zda se řádně hlásí na mýtných branách a hlavně musí vše přizpůsobit tomu, aby dojel na nakládku či vykládku včas a podle objednávky, jinak hrozí firmě pokuty.

8 - 160 kilometrová rychlost jako maximum na některých úsecích neprošla schválením, Myslíš si ve vztahu ke stavu dálnic a bezpečnosti silničního provozu je tak správně?

Toto nechci řešit, když je člověk mladý, tak se chce hlavně „povoziť“ a jezdit 130km/h není moc adrenalinové. Také jsem dříve jezdil rychleji, ale dnes v mém věku už vím, že není kam spěchat. Dnes už si v klidu vychutnávám jízdu. Jinak podle mě nezáleží jaká je schválená maximální rychlost, ale na tom, kdo a jak řídí. Někdo může jezdit 200km/h a nenabourá, někdo jezdí pomalu a je samá bouračka. Vše záleží na mnoha okolnostech.

9 – Chystá sdružení nějaký projekt k tématu bezpečnost na silnicích ?

Jako sdružení jsme podali přihlášku do Evropské charty bezpečnosti silničního provozu, chceme působit na řidiče, aby brali ohledy na další účastníky silničního provozu. Spustili jsme petici proti přetíženým vozidlům, které mohou ohrozit i bezpečnost silničního provozu, stále ještě

sbíráme podpisy na podporu petice, která je na

<http://petice.proridice.eu>.

Chceme vytvářet návody a rady pro řidiče, jak se správně na silnici chovat, jak být ohleduplný a hlavně předvídavý. Také spouštíme akci : **Jsem slušný řidič, jsem členem sdružení.** Také řešíme zviditelnění mrtvých úhlů u kamionů o kterých mnoho řidičů osobních vozidel ani neví.

10 – Poslední dotaz bych měl ve smyslu Tvého přání, myslím tím co by jsi přál do dalších dní, měsíců a let sdružení, které je tak trochu Tvoje dítě?

Co přát dítěti? Hodně síly a hodně spokojených řidičů, na které už media nebudou dělat hony. Firmy aby řádně a včas platili svoje řidiče a tím se naplní i moje myšlenka :

spokojený řidič = spokojená firma.

Také bych si přál, aby bylo více členů, kteří se zapojí do práce, které je stále dost. V dopravě je to běh na dlouhou trať, ale věřím, že se nám to jednou povede. Jinak bych chtěl popřát všem hodně šťastných a klidných kilometrů.

Pomoc v nouzi – karta řidiče

Pokud potřebujete pomoc v nouzi s tachografem, nebo se stažením karty řidiče, čtete zde :



<http://board.proridice.eu/viewtopic.php?f=7&t=483>

Radí odborník na tachografy a nařízení 561/2006.

Proto se neváhejte zeptat, na to co Vás trápí.

Problémy řidičů – DIETY, SRÁŽKY

V poslední době se čím dál častěji setkáváme s problémem nevyplácení diet a krácení mzdy a mnoho dalších nesrovnalostí ve vyplácení nároků řidičů – zaměstnanců. Poradíme Vám pár věcí, které je dobré vědět a rady zaměříme i na řešení těchto problémů.

Nejdříve si řekneme na co máme nárok.

V první řadě vzniká nárok na cestovní náhrady dle paragrafu 156 zákoníku práce. Tuzemské stravné je upraveno v paragrafu 163 zákoníku práce. V případě profesionálního řidiče dálkové zahraniční přepravy se jedná i o zahraniční stravné upravené v § 170. To se počítá podle doby strávené mimo území ČR a to v méně používané v dané zemi. A to podle § 170 odstavec 3: jestliže je doba strávená mimo území ČR v kalendářním, dni delší 12-ti hodin náleží zaměstnanci náhrada ve výši základní sazby, déle než 6 hodin a nejvíce 12 hodin v poloviční výši základní sazby a konečně trvá-li doba méně než 6 hodin avšak alespoň jednu hodinu ve čtvrtinové výši.

Výše vyplacených diet musí dosahovat nejméně 75% základní sazby určené MPSV.

Zdá se, že ke spravedlivému vyřešení problémů se zaměstnavatelem stačí mít pojištění právní ochrany. Bohužel tohle je častý omyl, pro kladný výsledek potřebujeme ještě něco navíc. V případném soudním sporu musíme dokázat skutkovou podstatu věci, čili dokázat zaměstnavateli jeho prohřešek. Potřebujeme důkaz, že jsme skutečně nedostali řádně vyplacenou částku za cestovní náhradu.

Jak tedy prokázat zaměstnavateli že nevyplatil to co měl?

Nejspolehlivějším a nejjednodušším způsobem je pořizování a archivace kopií tachografických koleček, stazek a žádostí o vyplacení cestovních náhrad. Z těchto dokumentů jasně vyplývá, kolik času stráví zaměstnanec mimo naší republiku a následně jaké mu vznikly nároky. Pokud používáme kartu do digitálního tachografu, máme možnost v případě problému požádat specialistu o stažení dat. Tuto službu nabízí Sdružení řidičů CZ, o.s. pro své členy ZDARMA.

Podobně se musíme zachovat i v případě jiných nejasností spojenými s vyplácením mzdy. Pokud máme pochybnosti o případných srážkách ze mzdy (paragraf 146 zákoníku práce),

pokutách za nesplnění jakýchkoliv norem a podobných praktikách některých zaměstnavatelů, musíme také doložit určité informace a tím dokázat svou případnou nevinu. Tady stojí za to si připomenout maximální výši odpovědnosti zaměstnance za škodu. Výše požadované náhrady škody nesmí přesáhnout 4,5 násobek průměrného měsíčního výdělku před porušením povinností, kterým způsobil zaměstnanec škodu. Toto ovšem neplatí pokud byla škoda způsobena úmyslně, v opilosti, nebo po zneužití jiných návykových látek. Jde-li o škodu způsobenou úmyslně, může zaměstnavatel také kromě náhrady škody požadovat i náhradu ušlého zisku. Z těchto důvodů je takřka nezbytné pro výkon povolání řidiče mít uzavřenou pojistku odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu zaměstnání. Sdružení řidičů CZ, o.s. nabízí svým členům slevu na pojistném.

Dalším, dnes palčivým problémem jsou situace, kdy nutí zaměstnavatel řidiče porušovat nařízení 561/2006, tedy stanovené doby řízení a odpočinku. V takových případech bývá řidič pod velkým tlakem a často se z donucení či hrozbou postihu ze strany zaměstnavatele uchýlí k všemožným trikům jak toto porušení maskovat. Je však nutné si uvědomit odpovědnost za takové jednání. Pokud se během jízdy „přes“ stane mimořádná událost, nebo nás zastihne kontrola, je odpovědný pouze řidič a ten si také ponese následky. Takové jízdy se však dají následně vyčistit z digitálních tachografů, z koleček a i díky neúplným záznamům a chybovým hlášením tachografů. Pokud se tak stane při kontrole ve firmě, nese odpovědnost i zaměstnavatel. Toho můžeme využít ale opět je potřeba opatřit si důkazy. Velmi dobře nám poslouží uložené SMS zprávy s nařízením od vedoucích pracovníků, falešná potvrzení o činnostech apod. Poté máme možnost obrany. Jednou z cest, kterou můžeme použít je předat podnět příslušnému dopravnímu úřadu (zpravidla se jedná o odbor dopravy krajského úřadu, v Praze na Magistrátu hlavního města Prahy). Samozřejmě, že se jedná o podání, které by mělo být konkrétní (oblast je upravena v ustanovení § 37 zákona č. 500/2004 Sb., o správním řádu). Příslušný úřad by se měl věci dále zabývat z úřední povinnosti. (můžete podat i anonymně, ale je otázka zda se s takovou formou podání někdo bude zabývat)

Doufáme, že nebudete tyto rady potřebovat a že se stále méně častěji budeme setkávat s negativními zkušenostmi našich členů.

JSEM SLUŠNÝ ŘIDIČ JSEM ČLEN SDRUŽENÍ



Jedním z úkolů SR je i snaha o bezpečnější silnice. A začínáme hlavně u každého z nás.

Naši členové se hlásí k zásadám správného řidiče. Dodržování pravidel silničního provozu je samozřejmostí, přesto k tomu přidáme ještě něco navíc. Slušnost, ohleduplnost, kolegiální a profesionalitu. Stejně jako všichni ostatní jsme jenom lidé, tvorové chybující. Snažíme se však chybám předcházet. Dbáme také na informovanost a následně vzdělávání našich členů a to i nad rámec povinných školení řidičů profesionálů.

Otázky a odpovědi na Vaše dotazy

Jsou na našem diskuzním fóru : <http://board.proridice.eu>

Sdružení řidičů CZ
o.s.

www.sdruzeniridicu.cz

www.proridice.eu

www.proridice.info

Diskuzní fórum – poradna pro řidiče, otázky - odpovědi

Portál pro řidiče – aktuální články z dopravy

Odkazy pro řidiče – dopravní situace, uzavírky, mapy

Fotogalerie pro řidiče – foto řidičů

Chat pro řidiče – pro online komunikaci

Soubory pro řidiče – důležité soubory ke stažení