

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh na úpravu rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy

Bc. Jiří Tuháček

Diplomová práce  
2018

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jiří Tuháček**  
Osobní číslo: **D15508**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Návrh na úpravu rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika rekvalifikačních kurzů
2. Analýza současného stavu rekvalifikačních kurzů souvisejících s dopravou
3. Návrh na úpravu rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy
4. Ekonomické zhodnocení úpravy rekvalifikačního kurzu

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí/ho práce**


Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2016**

Termín odevzdání diplomové práce: **26. května 2017**

  
doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.  
pověřená vedením katedry

V Pardubicích dne 12. dubna 2017

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 3. 1. 2018

Jiří Tuháček

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu práce doc. Ing. Ivo Drahotskému, Ph.D. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracování této diplomové práce. Dále panu Milanu Svítkovi, vedoucímu oddělení poradenství a dalšího vzdělávání Úřadu práce v Kladně, za poskytnuté informace k rekvalifikačním kurzům a paní Dagmar Svobodové, ředitelce Autoškoly Svobodová, za zpřístupnění obsahu výuky profesního vzdělávání řidičů a další informace, za pomoci kterých vznikla tato diplomová práce.

## **ANOTACE**

Práce je zaměřena na úpravu rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy s cílem zjednodušit teoretickou přípravu budoucích řidičů, zkvalitnit jejich praktické dovednosti a na základě této úpravy docílit vyššího zájmu uchazečů o zaměstnání stát se profesionálním řidičem nákladní dopravy. V závěru práce jsou též zmíněny ekonomické přínosy této úpravy.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Rekvalifikace, Úřad práce, Ministerstvo práce a sociálních věcí, uchazeč, zájemce, řidič

## **TITLE**

Proposal to Modify the Occupational Retraining Course for Truck Drivers

## **ANNOTATION**

The thesis is focused on modification of the Occupational Retraining Course for Truck Drivers in order to simplify theoretical preparation of future truck drivers, to improve their practical skills, and on the base of this modification to achieve higher members of professional truck driver job seekers. In the conclusion of the thesis, economic benefits this modification are mentioned.

## **KEYWORDS**

Occupational retraining course, employment office, ministry of labor and social security, job-seeker, job applicant, driver

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 CHARAKTERISTIKA REKVALIFIKAČNÍCH KURZŮ .....	10
1.1 Podmínky pro zařazení fyzické osoby do rekvalifikačního kurzu .....	12
1.1.1 Úhrada nákladů rekvalifikace.....	13
1.1.2 Rekvalifikace zaměstnanců .....	14
1.1.3 Výběr a zařazování uchazečů / zájemců o zaměstnání do rekvalifikace.....	16
1.1.4 Realizace rekvalifikace .....	16
1.1.5 Podpora při rekvalifikaci.....	16
1.1.6 Typy rekvalifikačních kurzů .....	17
1.2 Rekvalifikační kurz Řidič nákladní dopravy.....	20
1.2.1 Řidičské oprávnění.....	20
1.2.2 Profesní způsobilost .....	21
1.2.3 Pravomoci úřadu práce při rekvalifikaci, sankce, ukončení.....	22
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU REKVALIFIKAČNÍCH KURZŮ SOUVISEJÍCÍCH S DOPRAVOU .....	23
2.1 Řidič nákladní dopravy .....	23
2.2 Řidičské oprávnění skupina C+E .....	24
2.2.1 Jízda vozidly.....	24
2.2.2 Jízda vozidly ve zvláštních případech.....	25
2.2.3 Zvláštní ustanovení pro provoz vozidel .....	25
2.2.4 Přeprava osob a nákladu.....	26
2.2.5 Zvláštní ustanovení pro chůzi, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířeti a vedení a hnaní zvířat.....	26
2.2.6 Úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích .....	26
2.2.7 Řešení dopravních situací .....	27
2.2.8 Zásady bezpečné jízdy .....	27
2.2.9 Podmínky provozu vozidel .....	28
2.3 Zdravotnická příprava – první pomoc .....	29
2.3.1 Poskytnutí první pomoci .....	30
2.3.2 Krvácení .....	30
2.3.3 Obnova dýchání .....	30
2.3.4 Resuscitace, oživení v případě zástavy srdce.....	30

2.3.5	Ošetření zlomenin .....	31
2.3.6	Ošetření popálenin .....	31
2.4	Odborná způsobilost řidiče nákladní dopravy.....	31
2.4.1	Pravidelné školení .....	32
2.4.2	Druhy výuky a výcviku .....	33
2.4.3	Obsah výcviku v rámci vstupního školení .....	35
2.4.4	Obsah výuky pravidelného školení .....	36
2.4.5	Zkouška z profesní způsobilosti řidičů.....	36
3	NÁVRH NA ÚPRAVU REKVALIFIKAČNÍHO KURZU ŘIDIČ NÁKLADNÍ DOPRAVY	38
3.1	Úprava zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.....	38
3.2	Úprava zákona č. 247/2000 Sb., páté části.....	39
3.3	Změna teoretické části výuky odborné způsobilosti .....	40
4	EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ ÚPRAVY REKVALIFIKAČNÍHO KURZU .....	49
4.1	Náklady autoškol respektive školicích středisek.....	50
4.2	Náklady na úpravu rekvalifikačního kurzu .....	50
4.3	Ekonomické zhodnocení .....	52
4.3.1	Přínos pro budoucí řidiče .....	52
4.3.2	Přínos pro zaměstnavatele.....	53
4.3.3	Náklady společnosti na zaměstnance .....	53
4.3.4	Socioekonomické přínosy .....	54
4.4	SLEPT analýza.....	57
4.5	Iniciativa Průmysl 4.0 .....	58
4.6	Hodnocení rekvalifikačních kurzů .....	59
4.7	Úspěšnost úpravy rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy.....	61
4.8	Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020 .....	61
	ZÁVĚR .....	62
	POUŽITÁ LITERATURA.....	64
	SEZNAM TABULEK.....	66
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	67
	SEZNAM ZKRATEK.....	68
	SEZNAM PŘÍLOH .....	69



## ÚVOD

Silniční doprava je v současnosti negativně ovlivněna nedostatkem kvalifikovaných pracovníků na pozicích řidičů. Absence dostatečné propagace a systémové výchovy nových mladých odborníků – řidičů, nutí dopravní společnosti k náboru zaměstnanců s nedostatečnou či žádnou kvalifikací. Úřad práce v Kladně prostřednictvím pana Milana Svítka, vedoucího Oddělení poradenství a dalšího vzdělávání, uvádí možnost ve vzdělávání dospělých, rekvalifikovat se prakticky na jakýkoli obor, který se v době požadavku setkává s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků. Mezi takové obory patří v současnosti i pozice Řidič nákladní dopravy.

Některé dopravní společnosti se snaží této situace využít pro svůj prospěch a nabízí uchazečům o pozici Řidič nákladní dopravy finanční příspěvek na pokrytí rekvalifikačního kurzu až ve výši sta procent za splnění určitých podmínek. Tyto podmínky jsou často až nemorální, s negativním dopadem na pozici řidiče, ale také na sektor dopravy jako celek. Tento přístup ve velké většině případů nové kvalitní uchazeče spíše odrazuje. Autor práce se zaměřuje na možnost úpravy podmínek pro získání dostatečné kvalifikace pro uvedenou pozici na úrovni, se záštitou Úřadu práce formou rekvalifikačního kurzu s dostatečnou propagací a s odpovídajícím finančním dopadem pro Úřad práce respektive státní rozpočet.

Cílem práce je zpřístupnění trhu pracovních pozic pro opravdové zájemce o pozici řidiče nákladní dopravy, kteří nemají možnost sami financovat kvalitní rekvalifikační kurz s atraktivní a smysluplnou náplní tohoto kurzu.

# 1 CHARAKTERISTIKA REKVALIFIKAČNÍCH KURZŮ

Ministerstvo práce a sociálních věcí (MPSV, 2017) definuje rekvalifikaci jako možnost získání nové kvalifikace a zvýšení, rozšíření nebo prohloubení dosavadní kvalifikace, včetně jejího udržování nebo obnovování, za účelem získání nového zaměstnání nebo udržení zaměstnání stávajícího. Za rekvalifikaci se rovněž považuje i získání kvalifikace pro pracovní uplatnění fyzické osoby, která dosud žádnou kvalifikaci nezískala. Při určování obsahu a rozsahu rekvalifikace se vychází z dosavadní kvalifikace, zdravotního stavu, schopností a zkušeností fyzické osoby, která má být rekvalifikována formou získání nových teoretických a praktických dovedností v rámci dalšího profesního vzdělávání, § 108 odst. 1 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů (Česko, 2017).

## **Rekvalifikaci může provádět pouze:**

- zařízení s akreditovaným vzdělávacím programem podle zmíněného zákona, čímž se rozumí program, kterému byla na základě potřeb trhu práce rozhodnutím Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy udělena akreditace. Akreditace se uděluje na základě písemné žádosti, jejíž součástí je vymezení obsahu a rozsahu vzdělávání, forem a metod výuky a způsobů ověřování výsledků vzdělávání v rekvalifikaci. Vzdělávací program musí být v souladu s cíli a obsahem vzdělávání podle zvláštních právních předpisů zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (Česko, 2017). O udělení akreditace je Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy povinno rozhodnout nejpozději do 90 dnů ode dne doručení žádosti o akreditaci. K posouzení žádosti o akreditaci si Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy může zřídit akreditační komisi jako svůj poradní orgán a může si vyžádat stanovisko ministerstva k situaci na trhu práce. Akreditace se uděluje na dobu 3 let ode dne právní moci rozhodnutí o jejím udělení,
- zařízení s akreditovaným vzdělávacím programem podle zvláštního právního předpisu, čímž se například rozumí zákon č. 96/2004 Sb., o podmínkách získávání a uznávání způsobilosti výkonu nelékařských zdravotnických povolání a k výkonu činností souvisejících s poskytováním zdravotní péče a o změně některých souvisejících zákonů (Česko, 2017), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, ve znění pozdějších předpisů (Česko, 2017),

- škola v rámci oboru vzdělání, který má zapsaný v rejstříku škol a školských zařízení nebo vysoká škola s akreditovaným studijním programem podle zvláštního právního předpisu, kterým je školský zákon, nebo
- zařízení se vzdělávacím programem podle zvláštního právního předpisu, řízené například vyhláškou č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, ve znění vyhlášky č. 98/1982 Sb., či vyhláška č. 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů, dále jen „rekvalifikační zařízení“ (Česko, 2017).

Rekvalifikačnímu zařízení na základě dohody s Úřadem práce (Úřad práce, 2017), jenž provádí rekvalifikaci uchazečů o zaměstnání, může tento úřad hradit náklady spojené s touto rekvalifikací. Dohoda se uzavírá písemně (vzor dohody k nahlédnutí v příloze A), s předepsanými následujícími údaji:

- identifikační údaje účastníků dohody,
- pracovní činnost, na kterou budou uchazeči o zaměstnání nebo zájemci o zaměstnání rekvalifikováni,
- základní kvalifikační předpoklady potřebné pro zařazení do rekvalifikace,
- rozsah teoretické a praktické přípravy,
- místo a způsob provedení rekvalifikace,
- doba zahájení a ukončení rekvalifikace, způsob ověření získaných znalostí a dovedností,
- náklady rekvalifikace, doba a způsob jejich úhrady,
- závazek rekvalifikačního zařízení uzavřít pojištění pro případ své odpovědnosti za škodu na zdraví způsobenou při rekvalifikaci,
- závazek akreditovaného zařízení vrátit poskytnuté finanční prostředky nebo jejich část, pokud nedodrží sjednané podmínky, nebo pokud mu jeho zaviněním byly poskytnuty neprávem nebo ve vyšší částce, než náležely, a lhůta a podmínky jejich vrácení,
- ujednání o vypovězení dohody.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy v dohodě s MPSV stanoví prováděcím právním předpisem náležitosti žádosti o akreditaci a organizace vzdělávání podle akreditačního programu, způsob ukončení vzdělávání a náležitosti osvědčení o rekvalifikaci. Nejběžnějším způsobem je vydání osvědčení o rekvalifikaci s celostátní působností příslušným akreditačním střediskem.

## 1.1 Podmínky pro zařazení fyzické osoby do rekvalifikačního kurzu

Ve zmíněném zákonu č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti (Česko, 2017) jsou mimo jiné uvedeny smluvní podmínky mezi Úřadem práce a uchazečem o zaměstnání nebo zájemcem o zaměstnání. Rekvalifikace se uskutečňuje na základě dohody mezi zúčastněnými stranami, vyžaduje-li to uplatnění uchazeče nebo zájemce o zaměstnání na trhu práce. Za účastníka rekvalifikace hradí Úřad práce náklady rekvalifikace a může mu poskytnout příspěvek na úhradu prokázaných nutných nákladů spojených s rekvalifikací. Rekvalifikaci zajišťuje krajská pobočka Úřadu práce příslušná podle místa bydliště uchazeče o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání.

Písemná dohoda o rekvalifikaci musí obsahovat:

- identifikační údaje účastníků dohody,
- pracovní činnost, na kterou je rekvalifikace zabezpečována,
- způsob a doba rekvalifikace, místo jejího konání,
- podmínky poskytování příspěvku na úhradu prokázaných nutných nákladů spojených s rekvalifikací,
- způsob ověření získaných znalostí a dovedností,
- závazek uchazeče o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání uhradit náklady rekvalifikace, pokud bez vážných důvodů nedokončí rekvalifikaci nebo odmítne nastoupit do vhodného zaměstnání odpovídajícího nově získané kvalifikaci, a druhy nákladů, které bude povinen Úřadu práce uhradit,
- závazek uchazeče o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání uhradit poměrnou část nákladů rekvalifikace, pokud v průběhu rekvalifikace přestane být uchazečem o zaměstnání nebo zájemcem o zaměstnání,
- ujednání o vypovězení dohody.

Úřad práce je povinen v dohodě rozlišit podmínky pro poskytnutí příspěvku, jejichž nesplnění není porušením rozpočtové kázně, a podmínky, jejichž nesplnění bude postihováno odvodem podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech (Česko, 2017). Porušení povinnosti vrácení příspěvku na úhradu prokázaných nutných nákladů spojených s rekvalifikací je porušením rozpočtové kázně. Formy rekvalifikace, druhy nákladů rekvalifikace a nákladů s ní spojených, které hradí Úřad práce, stanoví ministerstvo v dohodě s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy prováděcím právním předpisem.

Každý uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání musí splňovat následující podmínky pro zařazení do rekvalifikačního kurzu:

- být v evidenci Úřadu práce jako uchazeč nebo zájemce o zaměstnání,
- mít odpovídající vstupní kvalifikační předpoklady pro daný rekvalifikační kurz a pro výkon profese, na kterou se rekvalifikuje (např. příslušný stupeň vzdělání, některé znalosti a dovednosti – záleží na typu rekvalifikace),
- být zdravotně způsobilý pro absolvování rekvalifikačního kurzu a pro výkon nové profese,
- rekvalifikace musí být potřebná – dosavadní kvalifikace uchazeče nebo zájemce o zaměstnání neumožňuje získání vhodného pracovního místa,
- rekvalifikace musí být účelná – po ukončení rekvalifikace je reálná šance získat zaměstnání.

Uchazeč nebo zájemce o zaměstnání má právo si zajistit kvalifikaci sám a za tím to účelem si zvolit druh pracovní činnosti, na kterou se chce rekvalifikovat včetně rekvalifikačního zařízení, které má rekvalifikaci provést. Zájemce o zvolenou rekvalifikaci předloží referátu zprostředkování a poradenství příslušné krajské pobočky Úřadu práce svůj požadavek na formuláři „Zájem o zvolenou rekvalifikaci“, který je k nahlédnutí v příloze A. Tuto žádost o zvolenou rekvalifikaci je třeba vyplnit a odevzdat nejpozději 30 dnů před termínem zahájení kurzu, aby bylo možné požadavek Úřadem práce posoudit a administrativně zpracovat.

Požadavek bude posuzován v odborné komisi z hlediska, zda zvolená rekvalifikace přispěje k uplatnění zájemce o zvolenou rekvalifikaci na trhu práce a zda je pro něho vzhledem k zdravotnímu stavu vhodná.

„Zájem o zvolenou rekvalifikaci“, viz příloha A a Úřad práce podepsaný formulář založí k dokumentaci.

Formulář „Potvrzení o úhradě ceny rekvalifikačního kurzu“ po úspěšném absolvování rekvalifikace, viz příloha C, obdrží zájemce o zvolenou rekvalifikaci na Úřadu práce.

Zájemce podepíše „Poučení zájemce o zvolenou rekvalifikaci“ – část B formuláře

Uchazeči o zaměstnání nevzniká účastí na zvolené rekvalifikaci nárok na podporu při rekvalifikaci.

### **1.1.1 Úhrada nákladů rekvalifikace**

Úřad práce dle § 109a odst. 3 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů (Česko, 2017), hradí náklady rekvalifikace za uchazeče nebo zájemce

o zaměstnání, pokud je na rekvalifikaci doporučí a uzavře s nimi, ještě před zahájením rekvalifikačního kurzu, písemnou dohodu o rekvalifikaci. Uchazeči o zaměstnání může dále poskytnout příspěvek na úhradu prokázaných nutných nákladů spojených s rekvalifikací (např. jízdní výdaje na cestu hromadnými dopravními prostředky, pojištění pro případ škody způsobené uchazečem o zaměstnání rekvalifikačnímu zařízení).

V dohodě o rekvalifikaci je stanovena povinnost, uhradit plně náklady rekvalifikace, pokud uchazeč nebo zájemce o rekvalifikaci bez vážných důvodů nedokončí rekvalifikaci nebo odmítne nastoupit do vhodného zaměstnání odpovídajícího nově získané kvalifikaci. V případě, že si uchazeč sám vybere rekvalifikační zařízení a činnost, na kterou se má rekvalifikovat, je povinen doložit příslušné krajské pobočce Úřadu práce podle místa bydliště cenu zvolené rekvalifikace. Cena se dokládá „Potvrzením rekvalifikačního zařízení o ceně rekvalifikačního kurzu“. Cena rekvalifikace musí obsahovat i náklady za závěrečnou zkoušku a vynaložená finanční částka na zvolenou rekvalifikaci nesmí v období 3 let přesáhnout celkovou částku 50 000 Kč. Jestliže vybraná rekvalifikace přispěje k uplatnění účastníka na trhu práce a odpovídá jeho zdravotnímu stavu, může Úřad práce po jejím úspěšném absolvování uhradit rekvalifikačnímu zařízení cenu rekvalifikace. Ujednává se smluvně před zahájením rekvalifikace a Úřad práce vydává účastníkovi potvrzení o závazku uhradit rekvalifikační kurz. Po skončení rekvalifikačního kurzu uhradí Úřad práce do 30 kalendářních dnů po předložení dokladu o úspěšném absolvování rekvalifikace. Podrobnější ujednání lze nalézt v zákonu č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti v § 109a (Česko, 2017). Na úhradu nákladů rekvalifikace a nákladů spojených s rekvalifikací není právní nárok.

### **1.1.2 Rekvalifikace zaměstnanců**

Rekvalifikace lze provést i u zaměstnavatele v zájmu dalšího pracovního uplatnění jeho zaměstnanců. Rekvalifikace zaměstnanců se provádí na základě dohody uzavřené mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem. O rekvalifikaci zaměstnanců spočívající v získání, zvýšení nebo rozšíření kvalifikace, může Úřad práce uzavřít se zaměstnavatelem dohodu. Pokud je rekvalifikace zaměstnanců prováděna na základě dohody s Úřadem práce, mohou být zaměstnavateli nebo rekvalifikačnímu zařízení, které pro zaměstnavatele rekvalifikaci zaměstnanců zajišťuje, Úřadem práce plně nebo částečně hrazeny náklady rekvalifikace zaměstnanců a náklady s ní spojené, což jsou pouze náklady na realizaci rekvalifikačního kurzu. Nikoli náhrada mzdy, která přísluší rekvalifikovanému zaměstnanci po dobu rekvalifikace realizované v pracovní době, ani např. cestovné nebo náklady na ochranné pracovní prostředky. Žádosti zaměstnavatelů o finanční příspěvek na rekvalifikaci

zaměstnanců přijímá referát zprostředkování a poradenství Úřadu práce, na kterém je možno obdržet formulář žádosti.

Jestliže pro zaměstnavatele zabezpečuje rekvalifikaci zaměstnanců rekvalifikační zařízení, uzavírá se dohoda mezi zaměstnavatelem a rekvalifikačním zařízením, popřípadě mezi Úřadem práce, zaměstnavatelem a rekvalifikačním zařízením. Dohoda o rekvalifikaci zaměstnanců mezi Úřadem práce a zaměstnavatelem, případně rekvalifikačním zařízením musí být uzavřena písemně a musí v ní být uvedeny:

- identifikační údaje účastníků dohody,
- pracovní činnost, na kterou budou zaměstnanci rekvalifikováni,
- základní kvalifikační předpoklady zaměstnanců potřebné pro zařazení do rekvalifikace,
- rozsah teoretické a praktické přípravy,
- místo a způsob provedení rekvalifikace,
- doba zahájení a ukončení rekvalifikace, způsob ověření získaných znalostí a dovedností,
- náklady rekvalifikace, doba a způsob jejich úhrady,
- závazek zaměstnavatele nebo rekvalifikačního zařízení vrátit poskytnuté finanční prostředky nebo jejich část, pokud nedodrží sjednané podmínky, nebo pokud mu jeho zaviněním byly poskytnuty neprávem nebo ve vyšší částce, než náležely, a lhůta a podmínky jejich vrácení,
- ujednání o vypovězení dohody.

Dohoda o rekvalifikaci zaměstnanců mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem musí být uzavřena písemně a musí v ní být uvedeny:

- identifikační údaje účastníků dohody,
- pracovní činnost, na kterou má být zaměstnanec rekvalifikován,
- rozsah teoretické a praktické přípravy,
- doba zahájení a ukončení rekvalifikace, způsob ověření získaných znalostí a dovedností.

Rekvalifikace zaměstnanců spočívající v získání, zvýšení nebo rozšíření kvalifikace se uskutečňuje v pracovní době a je překážkou v práci na straně zaměstnance, za tuto dobu přísluší zaměstnanci náhrada mzdy ve výši průměrného výdělku. Mimo pracovní dobu se rekvalifikace uskutečňuje, jen pokud je to nezbytné vzhledem ke způsobu jejího zabezpečení. Formy rekvalifikace zaměstnanců, druhy nákladů rekvalifikace a nákladů s ní spojených,

které hradí Úřad práce, stanoví MPSV v dohodě s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy prováděcím právním předpisem.

### **1.1.3 Výběr a zařazování uchazečů / zájemců o zaměstnání do rekvalifikace**

Výběru zájemců o účast v rekvalifikaci předchází profesně-poradenský pohovor, který provádí útvar zaměstnanosti kontaktního pracoviště Úřadu práce. Tento útvar také podává návrh na zařazení do rekvalifikace referátu zprostředkování a poradenství Úřadu práce, který dává konečné stanovisko k návrhu na zařazení do rekvalifikace. K podpisu dohod jsou uchazeči/zájemci o zaměstnání zařazení do rekvalifikačních kurzů zváni útvarem zaměstnanosti kontaktních pracovišť nebo referátem zprostředkování a poradenství Úřadu práce.

### **1.1.4 Realizace rekvalifikace**

Krajské pobočky Úřadu práce zabezpečují rekvalifikaci na základě písemně uzavřené dohody o provedení rekvalifikace s rekvalifikačním zařízením. Rekvalifikace se provádí v rámci dalšího profesního vzdělávání, tj. mimo počáteční vzdělávání.

Propojení rekvalifikací s Národní soustavou kvalifikací, zákon č. 179/2006 Sb., o ověřování a uznávání výsledků dalšího vzdělávání (Česko, 2017), umožňuje účastníkům rekvalifikačních kurzů získat nejen profesní kvalifikaci, ale i úplnou profesní kvalifikaci. Některé úplné profesní kvalifikace se skládají z několika profesních kvalifikací. Získá-li účastník rekvalifikace osvědčení o všech požadovaných profesních kvalifikacích, bude moci na příslušné škole nebo učilišti složit zkoušku předepsanou pro příslušný obor vzdělání (tzn. závěrečnou „učňovskou“ nebo maturitní zkoušku) a získat certifikát o dosažení odpovídajícího stupně vzdělání.

### **1.1.5 Podpora při rekvalifikaci**

Nárok na podporu při rekvalifikaci má uchazeč o zaměstnání, který se zúčastní rekvalifikace zabezpečované krajskou pobočkou Úřadu práce a ke dni, k němuž má být podpora při rekvalifikaci přiznána, není poživitelem starobního důchodu. Výše podpory při rekvalifikaci činí 60 % průměrného měsíčního čistého výdělku, kterého uchazeč o zaměstnání dosáhl ve svém posledním zaměstnání. Uchazeči, který vykonával samostatnou výdělečnou činnost, se podpora při rekvalifikaci stanoví procentní sazbou z posledního vyměřovacího základu v rozhodném období přepočteného na 1 kalendářní měsíc. Uchazeči, kterému nelze stanovit vyměřovací základ nebo uchazeči, kterému vznikl nárok na podporu započtením náhradní doby nebo uchazeči, který bez svého zavinění nemůže doložit výši průměrného



čistého výdělku, se podpora při rekvalifikaci stanoví ve výši 0,14 násobku průměrné mzdy v národním hospodářství za první až třetí čtvrtletí kalendářního roku předcházejícímu kalendářnímu roku, ve kterém uchazeč o zaměstnání nastoupil na rekvalifikaci.

Maximální výše podpory při rekvalifikaci činí 0,65 násobek průměrné mzdy v národním hospodářství za první až třetí čtvrtletí kalendářního roku, ve kterém uchazeč o zaměstnání nastoupil na rekvalifikaci.

### **1.1.6 Typy rekvalifikačních kurzů**

Profesní rekvalifikace poskytuje kvalifikaci pro novou profesi, mezi nejčastěji nabízenými nalezneme tyto obory:

- zedník,
- tesař,
- zámečnick,
- instalatér,
- prodavač,
- ošetřovatelka,
- účetní,
- sekretářka,
- správce výpočetní sítě,
- programátor.

V dělnických profesích poskytují kurzy obvykle kvalifikaci na úrovni zaučení. Doplňková rekvalifikace doplňuje, rozšiřuje kvalifikaci pro určitou profesi. Například svářečský průkaz pro uchazeče kvalifikované v kovoprofesích, odborná způsobilost podle vyhlášky č. 50/1978 Sb., pro uchazeče kvalifikované v elektroprofesích, vazačský průkaz, lešenářský průkaz jako doplněk stavebních profesí, řidičský průkaz nezbytný pro výkon různých zaměstnání, znalost obsluhy osobního počítače pro technickohospodářské profese. V ostatních profesích, jako je například profese programátor, respektive programátor www aplikací, je potřeba získat například znalost tvorby dynamických www stránek za použití programovacího jazyka a znalost stanovené databáze. Během kurzu se účastník naučí vytvořit mimo jiné www aplikaci pro chatování, nebo jak naprogramovat vlastní webovou stránku včetně administrační části, aniž by musel použít cizí redakční systém.

Ministerstvo práce a sociálních věcí uvádí na svých webových stránkách, dostupných na internetové adrese: [www.mpsv.cz](http://www.mpsv.cz) (MPSV, 2017) mnoho zajímavých informací ohledně rekvalifikací, mimo jiné odkazuje na informace zaměřené na realizaci rekvalifikačních kurzů

prostřednictvím internetových stránek [www.eu-dat.cz](http://www.eu-dat.cz). Na těchto stránkách lze vyhledat mnoho rekvalifikačních příležitostí. K dnešnímu dni 21. 1. 2017 jsou na zmíněných internetových stránkách uvedeny nejnovější běhy vzdělávacích akcí. V tabulce 1 je pro názornou demonstraci uvedeno prvních pět rekvalifikačních kurzů.

**Tabulka 1** Nejnovější běhy vzdělávacích akcí

Vzdělávací akce	Pořadatel	Termín
Rekvalifikační kurz tvorba webových stránek - WEBMASTER	PrimaFuture.cz s.r.o.	13. 2. 2017 - 2. 3. 2017
Rekvalifikační kurz MANAŽER pro internetové projekty	PrimaFuture.cz s.r.o.	27. 2. 2017 - 21. 3. 2017
Rekvalifikační kurz PROGRAMÁTOR	PrimaFuture.cz s.r.o.	6. 2. 2017 - 2. 3. 2017
Brno - kurz Manažer pro internetové projekty	PrimaFuture.cz s.r.o.	30. 1. 2017 - 21. 2. 2017
Rekvalifikační kurz Pracovník grafického studia	PrimaFuture.cz s.r.o.	7. 3. 2017 - 22. 3. 2017

Zdroj: [www.eu-dat.cz](http://www.eu-dat.cz) (2017), upraveno autorem

Bohužel zde z pohledu autora chybí důslednější propagace klasických učebních oborů, jako jsou například Prodavač – Prodavačka, či možnost stát se profesionálním řidičem nákladní dopravy. Toto je napraveno již v jiné sekci rekvalifikace na webových stránkách MPSV východní a severovýchodní Čechy, kde jsou v současnosti uvedeny možnosti těchto rekvalifikačních kurzů.

1. Počítačové kurzy
  - Základy obsluhy PC
  - Obsluha PC
  - ECDL
2. Kurzy svařování
  - Základní kurzy svařování dle ČSN
  - Kurzy svařování dle ČSN EN 287-1
3. Řidičské průkazy
  - Rozšíření ŘP B/C
  - Rozšíření ŘP C/CE
  - Rozšíření ŘP C/D
  - Vstupní školení dle zákona 247/2000 Sb., zvláštní část 140 hod. C, D; zvláštní část 45 hod. C/D

4. Vysokozdvížené vozíky
  - Obsluha elektrovozíku a motovozíku
5. Kurzy v oblasti ekonomiky a účetnictví
  - Účetnictví
  - Účetnictví a daňová evidence
  - Mzdové účetnictví
  - Základy podnikání
6. Kurzy v sociální oblasti
  - Pracovník v sociálních službách pro přímou péči
7. Kurzy v oblasti elektro
  - Kurzy k vyhlášce 50/1978 Sb.
8. Ochrana osob a majetku
  - Strážný

**Další rekvalifikační kurzy lze nalézt například na těchto internetových stránkách:**

[www.narodni-kvalifikace.cz](http://www.narodni-kvalifikace.cz)

[www.azkurzy.cz](http://www.azkurzy.cz)

[www.rekvalifikace.com](http://www.rekvalifikace.com)

[www.skoleni.cz](http://www.skoleni.cz)

V současnosti, kdy je nedostatek uchazečů či zájemců o tyto profese, je nutné například ze strany MPSV dbát na vyšší propagaci těchto profesí. Dobrou výchozí pozicí je možnost rekvalifikace, získání či rozšíření si vzdělání, uplatnit se na trhu práce. Přehledné statistiky o rekvalifikacích uvádí MPSV na svých webových stránkách v sekci Statistiky. Ovšem z důvodu integrace informačních systémů MPSV nejsou k datu 21. 1. 2017 údaje od 1. čtvrtletí roku 2012 k dispozici. Z tohoto důvodu jsou v tabulce 2 data z roku 2011. I přes tento nedostatek je patrné, jaký je o rekvalifikace zájem mezi uchazeči a zájemci o zaměstnání.

**Tabulka 2** Statistiky o rekvalifikacích, Účastníci v rekvalifikaci v roce 2011 v ČR

Ukazatel	Odmítli nastoupit na rekvalifikaci po uzavření dohody	Celkem v rekvalifikaci	Ukončené			
			Celkem	z toho		
				úspěšně	neúspěch u zkoušek	předčasně
<b>Účastníci rekvalifikací celkem</b>	<b>248</b>	<b>50 561</b>	<b>47 585</b>	<b>43 203</b>	<b>1 259</b>	<b>3123</b>
uchazeči o zaměstnání	246	49 694	46 765	42 461	1 245	3059
zájemci o zaměstnání	2	855	808	731	14	63

Zdroj: MPSV (2017), upraveno autorem

Na situaci nedostatku tzv. dělnických profesí mnohem lépe reagují zejména střední školy, které se snaží získat do svých řad mnohem více zájemců o tyto profese. Například Střední odborná škola a Střední odborné učiliště podnikání a služeb Jablunkov ve spolupráci s Moravskoslezským krajem vytvořila již v roce 2008 nový učební obor. Ve zkráceném 18 měsíčním studiu s názvem Profesionální řidič, s cílem vychovat řidiče osobní a nákladní dopravy. Studium je denní a bezplatné. Absolvent získá teoretické a praktické znalosti v těchto oblastech:

- vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy,
- bezpečnosti přepravy,
- modernizace silniční automobilové dopravy,
- znalosti z logistiky,
- navigace,
- moderní techniky,
- ochrany životního prostředí.

Absolventi oboru získají výuční list v oboru automechanik a řidičská oprávnění skupin potřebných pro řízení autobusů a nákladních aut s přípojnými vozidly (návěsy, přívěsy).

#### **Předpoklady pro přijetí:**

- výuční list nebo maturitní zkouška,
- řidičský průkaz skupiny "B" - potvrzení o zdravotní způsobilosti.

#### **Student získá:**

- výuční list oboru 23-68-H/001 automechanik - řidič profesionál,
- řidičský průkaz skupiny "C" "E" (přívěs, návěs - kamiony) nebo "C" "D" (autobusy)

Více informací je dostupných na internetových stránkách zmíněné Střední odborné školy: [www.sos.jablunkov.cz/nabidkaskoly/profesionalni-ridic/](http://www.sos.jablunkov.cz/nabidkaskoly/profesionalni-ridic/) (SOS Jablunkov, 2017).

## **1.2 Rekvalifikační kurz Řidič nákladní dopravy**

Dle současné platné legislativy, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2017) je **řidičem** osoba zúčastněná provozu na pozemních komunikacích, která řídí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Za řidiče je dle uvedeného zákona považován i jezdec na zvířeti či vozka, který řídí potahové vozidlo.

### **1.2.1 Řidičské oprávnění**

Motorové vozidlo může řídit osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel. Řidičské oprávnění pro skupinu C1 a C1 + E lze

udělit jen osobě, která dosáhla věku 18 let a pro skupiny C, C + E, D1, D1 + E osobě, která dosáhla věku 21 let. Řidičské oprávnění musí být uděleno Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru, nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána, a která upravuje oblast silničního provozu. Například Úmluva o silničním provozu (Vídeň 1968), nebo Úmluva o silničním provozu (Ženeva 1949). Řidičské oprávnění se profesionálním řidičům vydává s pětiletou platností. Další osobou, která může řídit motorové vozidlo je žadatel o řidičské oprávnění pod dohledem učitele autoškoly nebo osoba pod dohledem učitele autoškoly, která se připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení.

### 1.2.2 Profesionální způsobilost

Dle uvedeného zákona o provozu na pozemních komunikacích, může řídit vozidlo zařazené do skupin C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E pouze osoba, která je profesně způsobilá k řízení těchto vozidel nebo na základě rozhodnutí příslušného orgánu jiného členského státu nebo Švýcarské konfederace. Profesionální způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin C1, C1+E, C a C+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin. Profesionální způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin D1, D1+E, D a D+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin.

Podmínka profesionální způsobilosti se nevztahuje na řidiče, který není občanem České republiky, Švýcarské konfederace nebo jiného členského státu a který nevykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území některého z těchto států ani na tomto území nepodniká, a dále na řidiče:

- vozidel, jejichž nejvyšší povolená rychlost nepřesahuje  $45 \text{ km.h}^{-1}$ ,
- vozidel používaných ozbrojenými silami České republiky, Policíí České republiky, Obecní policií, Vězeňskou službou České republiky, Celní správou České republiky, Generální inspekcí bezpečnostních sborů a zpravodajskými službami České republiky,
- vozidel Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv,
- vozidel používaných při zabezpečování civilní ochrany a báňské záchranné služby,
- vozidel ve zkušebním provozu a při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou a údržbou,
- vozidel používaných při výcviku a zkouškách při získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel,

- vozidel používaných při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce nebo podnikání, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče,
- vozidel používaných pro vlastní potřeby, nebo
- zemědělských a lesnických traktorů.

### 1.2.3 Právomoci úřadu práce při rekvalifikaci, sankce, ukončení

MPSV (2017) uvádí tyto pravomoci, vyřadí rozhodnutím z evidence uchazečů o zaměstnání toho uchazeče, který odmítne nastoupit na dohodnutou rekvalifikaci, neúčastní se rekvalifikačního kurzu ve stanoveném rozsahu teoretické a praktické přípravy, neplní studijní a výcvikové povinnosti stanovené vzdělávacím zařízením, které rekvalifikaci provádí, nebo se nepodrobí závěrečnému ověření získaných znalostí a dovedností dle ustanovení § 30 odstavce 2 zákona č. 435/2004 Sb. (Česko, 2017).

V dohodě o rekvalifikaci mezi úřadem práce a uchazečem nebo zájemcem o zaměstnání je stanovena povinnost, uhradit plně náklady rekvalifikace, pokud bez vážných důvodů nedokončí rekvalifikaci nebo odmítne nastoupit do vhodného zaměstnání odpovídajícího nově získané kvalifikaci.

Účastník může bez sankcí zanechat rekvalifikace jen z vážných důvodů dle § 5 písmene C citovaného zákona. Vážnými důvody jsou důvody spočívající v:

- nezbytné osobní péči o dítě ve věku do 4 let,
- nezbytné osobní péči o dlouhodobě těžce zdravotně postižené dítě ve věku do 18 let,
- nezbytné osobní péči o převážně nebo úplně bezmocnou fyzickou osobu nebo částečně bezmocnou fyzickou osobu starší 80 let pokud s uchazečem o zaměstnání trvale žije ve společné domácnosti a společně hradí náklady na své potřeby (tyto podmínky se nevyžadují, jde-li o osobu, která se pro účely důchodového pojištění považuje za osobu blízkou),
- docházce dítěte do předškolního zařízení a povinné školní docházce dítěte,
- místě výkonu nebo povaze zaměstnání druhého manžela,
- zdravotních důvodech bránících podle lékařského posudku vykonávat zaměstnání nebo plnit povinnost součinnosti s úřadem práce při zprostředkování zaměstnání, nebo
- jiných vážných osobních důvodech, například etických, mravních či náboženských, které uchazeč o zaměstnání doloží a řádně prokáže.

## 2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU REKVALIFIKAČNÍCH KURZŮ SOUVISEJÍCÍCH S DOPRAVOU

Většina společností nabízejících certifikované vzdělávání zahrnuje kurzy spojené s dopravou do oboru Logistika. Nabídky těchto kurzů jsou velmi různorodé, například:

- Obsluha vysokozdvížného a nízkozdvížného vozíku,
- Jeřábík,
- Vlakové nákladní vlaky,
- Hybridní a elektrická vozidla,
- Dodací doložky Incoterms,
- Dispečer logistiky včetně praxe,
- Dopravní školení,
- Rekvalifikační kurz – řidičský průkaz skupiny C, skupiny C+E a skupiny D a další.

Samozřejmostí jsou rozšíření z nižších skupin řidičského oprávnění na skupiny vyšší. Součástí, či jako samostatný rekvalifikační kurz výše uvedených rekvalifikačních kurzů, je Profesionální způsobilost k řízení vozidla zařazeného do některé ze skupin C1, C1+E, C, C+E a skupin D1, D1+E, D, D+E platí pro řízení vozidla zařazeného do kterékoliv z těchto skupin. Pro podrobnější analýzu současného stavu rekvalifikačních kurzů se autor zaměří na rekvalifikační kurz Řidič nákladní dopravy.

### 2.1 Řidič nákladní dopravy

Řidičem nákladní dopravy je osoba schopná samostatně řídit silniční nákladní vozidlo a dopravovat náklad na krátké, středně dlouhé a dlouhé vzdálenosti. Základní podmínkou pro profesi řidiče nákladní dopravy je získání řidičského oprávnění skupiny C případně skupiny C+E. Dalšími charakteristikami jsou znalosti těchto činností:

- kontrola technického stavu vozidla,
- údržba a jednoduché opravy nákladních automobilů,
- řízení nákladních automobilů s ohledem na charakter nákladu,
- řízení nákladních automobilů s přívěsy a návěsy,
- řízení speciálních nákladních automobilů (autojeřábů, cisteren, autobagrů, úklidových vozů, popelářských vozů, ...)
- znalost dokumentů potřebných k přepravě,
- koordinace nakládky, vykládky,
- manipulace s nákladem u ložných operací,

- uložení nákladu a jeho zajištění,
- vedení záznamu o provozu vozidla a činnosti řidiče,
- pracovní režimy řidičů.

## 2.2 Řidičské oprávnění skupina C+E

Podmínky pro získání řidičského oprávnění skupin C a C+E jsou řízeny zákony č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (Česko, 2017). Teoretické znalosti pro získání řidičského oprávnění jsou zejména:

- znalost základních pojmů a názvosloví,
- znalost provozu na pozemních komunikacích,
- charakteristika osob, které mohou řídit motorové vozidlo,
- znalost povinností účastníka silničního provozu,
- povinnosti provozovatele vozidla,
- povinnosti přepravované osoby,
- povinnosti řidiče.

Znalost řízení nákladního motorového vozidla je po teoretických znalostech dalším krokem k získání řidičského oprávnění. Jízda vozidly je určena zmíněným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (Česko, 2017). Základní pravidla pro provoz na pozemních komunikacích jsou členěna do částí uvedených v následujících kapitolách.

### 2.2.1 Jízda vozidly

Tato část obsahuje popis jednotlivých úkonů při řízení vozidla. Popisuje jednotlivé činnosti doprovázející řízení vozidla:

- směr a způsob jízdy,
- jízda v jízdnicích pruzích,
- jízda ve zvláštních případech (např. podél nástupního ostrůvku),
- objíždění,
- předjíždění,
- rychlost jízdy,



- vzdálenost mezi vozidly,
- vyhýbání,
- odbočování,
- jízda křižovatkou,
- vjíždění na pozemní komunikaci,
- otáčení a couvání,
- zastavení a stání,
- železniční přejezd,
- znamení o změně směru jízdy,
- výstražná znamení,
- osvětlení vozidel,
- vlečení motorových vozidel.

### **2.2.2 Jízda vozidly ve zvláštních případech**

Samotná jízda vozidlem či vozidly se v praktickém provozu setkává s mimořádnými událostmi, které jsou popsány v níže uvedených jednotlivých bodech, zejména pak situací, které jsou v daných situacích zakázány:

- provoz na dálnici,
- provoz v obytné, pěší a cyklistické zóně,
- provoz vozidel v zimním období,
- jízda vozidel s právem přednostní jízdy.

### **2.2.3 Zvláštní ustanovení pro provoz vozidel**

Zákon v této části a v jednotlivých bodech popisuje například zákazy jízd ve dnech pracovního volna, činnosti prováděné s údržbou pozemních komunikací a také bezpečnost při čerpání pohonných hmot:

- omezení jízdy některých vozidel,
- čerpání pohonných hmot,
- překážka v provozu na pozemních komunikacích,
- zastavení vozidla v tunelu,
- dopravní nehody.

#### **2.2.4 Přeprava osob a nákladu**

Přeprava osob a nákladu si vyžaduje samostatnou kapitolu zaměřenou především na bezpečnou přepravu osob, nákladu a také ochranu životního prostředí. Důležitou součástí jsou povinnosti při:

- manipulaci s nákladem,
- přepravě osob,
- přepravě osob vozidlem hromadné dopravy osob,
- přepravě osob vozidlem taxislužby,
- přepravě osob v ložném prostoru nákladního automobilu a v ložném prostoru nákladního přívěsu traktoru,
- přepravě nákladu.

#### **2.2.5 Zvláštní ustanovení pro chůzi, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířeti a vedení a hnaní zvířat**

Součástí silničního provozu jsou mimo jiné chodci a jimi vedené například povozy, zvířata a kombinace těchto činností, dále pak cyklisté či skupiny chodců a cyklistů. V popisech nalezneme zejména omezení a povinnosti, které by měli zmínění účastníci silničního provozu dodržovat:

- chůze,
- útvar chodců,
- jízda na jízdním kole,
- jízda na motokolech, koly s pomocným motorem,
- jízda potahovými vozidly a ručními vozíky,
- jízda na zvířatech a vedení a hnaní zvířat,
- užívání osobního přepravníku.

#### **2.2.6 Úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích**

Základními prvky řídicí provozu na pozemních komunikacích jsou níže uvedena značení, jejich obecný popis a také posloupnost jejich využití:

- dopravní značky (svislé, vodorovné),
- světelné dopravní značení,
- doprovodné akustické signály a výstražná světla,
- dopravní zařízení,
- speciální označení vozidel a osob,

- řízení provozu na pozemních komunikacích,
- řízení provozu světelnými signály,
- řízení provozu pokyny policisty.

### 2.2.7 Řešení dopravních situací

Praktická znalost dopravních situací se učí po zvládnutí teoretických znalostí. Příkladem řešené dopravní situace je obrázek 1, uvedený ve zkušebních testech na stránkách Ministerstva dopravy (MD, 2017)

Vyobrazený železniční přejezd se nachází na pozemní komunikaci mimo obec. Jakou nejvyšší rychlostí můžete jet ve vzdálenosti 50 metrů před tímto přejezdem?



A Nejvýše 30 km/h.

B Nejvýše 50 km/h.

C Nejvýše 90 km/h.

**Obrázek 1** Příklad testové otázky 1 (MD, 2017)

### 2.2.8 Zásady bezpečné jízdy

Zásady bezpečné jízdy jsou členěny do čtyř základních skupin A, B, C a D, které korespondují s označením skupin pro získání řidičského oprávnění. Pro skupinu C, která je pro analýzu prioritní, jsou typickými informacemi získané při výcviku, otázky vztahující se:

- k technickému stavu vozidla,
- brzdné dráze vozidla,

- vlivu povětrnostních podmínek,
- chování při nenadálých situacích (např. výměna poškozeného kola, chování při dopravní nehodě),
- k průjezdům obytnými zónami,
- k pracovním režimům řidičů,
- k aktivní a pasivní bezpečnosti vozidla,
- vlivu fyzikálních sil na náklad.

Vjem a předvídání patří mezi základní činnosti při řízení vozidla ve vztahu ke způsobu bezpečné jízdy. Od těchto činností se odvíjí podíl viny na vzniku dopravních nehod či méně nebo více nebezpečných situacích během řízení vozidla a snaze je eliminovat.

### **2.2.9 Podmínky provozu vozidel**

Tato oblast je řízena zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (Česko, 2017). Jedná se zejména o tyto hlavní části uvedené ve zmíněném zákonu:

- základní ustanovení, zapracování příslušné legislativy Evropské unie,
- uvádění vozidel na trh,
- povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel,
- základní pojmy,
- druhy vozidel,
- registr silničních vozidel,
- registrační značka, registrační značka na přání,
- vyřazení silničního vozidla z provozu,
- vývoz vozidel,
- schvalování typu vozidla,
- technické zkušební,
- technická způsobilost vozidel a výjimky,
- silniční vozidla v provozu,
- měření emisí,
- technická prohlídka,
- stanice technické kontroly,

- historická vozidla,
- státní správa a dozor,
- přestupky,
- správní delikty právnických a fyzických osob.

Jako příklad testové otázky u závěrečné zkoušky pro získání řidičského oprávnění lze do této oblasti uvést otázku na obrázku 2.

Tabulku registrační značky umístí vlastník nebo provozovatel vozidla:	
A	Do místa určeného konstrukčním řešením vozidla.
B	Na kteréhokoliv místo na přední nebo zadní vozidla; přitom však nesmí zakrýt předepsané osvětlení vozidla.
C	Na kterékoli viditelné místo na vozidle.

**Obrázek 2** Příklad testové otázky 2 (MD, 2017)

### 2.3 Zdravotnická příprava – první pomoc

Základním zákonným pravidlem je povinnost svědka dopravní nehody poskytnout první pomoc nejen účastníkům této nehody, ale je třeba mít na paměti, že neposkytnutí první pomoci je dle českého právního řádu trestným činem s postihem až dvou let odnětí svobody. Mezi základní znalosti patří znalost kontaktů na záchranné složky a centrální tísňovou linku. Základními kroky první pomoci jsou:

- bezpečně zastavit vozidlo, použít výstražná světla, výstražný trojúhelník,
- zajistit svou bezpečnost, výstražná vesta, využití ochranných pomůcek,
- označení místa nehody případně vozidla proti požáru,
- zjištění stavu zraněných osob,

- přivolání záchranné služby a policie,
- poskytnout první pomoc a vyčkat příjezdu záchranářů.

### **2.3.1 Poskytnutí první pomoci**

Zde se první pomoc dělí na pomoc osobě při vědomí a osobě v bezvědomí. Přednost ošetření by měla mít osoba v bezvědomí. Prvním krokem je vyproštění zraněného z havarovaného vozidla, jeli to nutné, a jeho umístění na bezpečné místo. Dalším krokem je zajištění základních životních funkcí, dýchání, případně pokus o obnovení správné činnosti srdce. Jestliže je osoba při vědomí a výrazně nekrvácí, či není nutné její vyproštění například z hořícího vozidla, s osobou nehýbeme, ale snažíme se ji poskytnout psychickou podporu, případně ji poskytneme například přikrývku, pro udržení zraněného v teple. Stále sledujeme základní životní funkce.

### **2.3.2 Krvácení**

Jestliže poškozený krvácí, u tepenného krvácení zástavu provádíme stlačením prstů přímo v ráně s následným použitím tlakového obvazu či jiné savé látky. U žilního krvácení ránu stlačíme a přikládáme tlakový obvaz. Ránu ovineme a dostatečně utáhneme. V případě, že jsou v ráně cizí předměty, nikdy je nevyndáváme, působí jako „zátky“. Ránu je potřeba obvázat v okolí. Zaškrcení využíváme jen v případě amputace nebo v případech, kdy se nám nedaří krvácení zastavit.

### **2.3.3 Obnova dýchání**

Dýchání zjistíme poslechem nebo položením ruky na dolní část hrudníku, dech by měl být pravidelný. Uvolnění se provádí mírným záklonem hlavy. Vlastní umělé dýchání se provádí do otevřených úst souběžně se stisknutím nosu s rychlostí jednoho vdechu za přibližně 1 sekundu. Vdechy opakujeme do obnovy dýchání postiženého nebo příjezdu záchranářů.

### **2.3.4 Resuscitace, oživení v případě zástavy srdce**

Zraněnou osobu oslovíme, případně zkusíme bolestivější podnět, jestliže osoba nereaguje, položíme jej na záda s mírně zakloněnou hlavou a začneme provádět ožívání. Nepřímá masáž srdce se provádí stlačováním hrudníku s přibližnou frekvencí 100 – 110 stlačení za minutu, u dospělého člověka s přibližnou hloubkou stisku 4 centimetrů. Resuscitaci provádíme do příjezdu záchranářů nebo do samotného oživení zraněné osoby.

### 2.3.5 Ošetření zlomenin

Dle místa a povahy zlomeniny zraněného posadíme nebo položíme do vhodné polohy. Otevřené zlomeniny kryjeme obvazem, případné tepenné krvácení zastavujeme stlačením tlakového bodu nad ránou směrem k srdci zraněného. Pouze ve výjimečných případech přikládáme škrtidla nad zlomeninu. Zlomeninu se nikdy nepokoušíme napravovat, ale pouze zabránujeme nechtěným pohybům za použití vhodné fixace a dlahy.

### 2.3.6 Ošetření popálenin

V případech kdy je zraněný zasažen ohněm a jeho části oděvu hoří, je nezbytné jej uhasit s použitím vhodného předmětu, například kabátem. V případech kdy je to možné se snažíme popálené místo chladit, například vodou. Přiložíme mulový obvaz a čekáme na příjezd záchranářů.

Po celou dobu se snažíme se zraněnými mluvit, poskytovat jim psychickou podporu a udržovat je v teple. Ve vhodných případech lze také podávat přiměřené množství tekutin k pití. Ukázková otázka první pomoci je uvedena na obrázku 3.

Hrozí trestní postih, pokud neposkytnete první pomoc:

A	ano
B	ne

**Obrázek 3** Příklad testové otázky 3 (MD, 2017)

## 2.4 Odborná způsobilost řidiče nákladní dopravy

Po roce 2000 se Evropská unie pokouší o sjednocení pravidel pro profesionální řidiče. Většina členských zemí EU do roku 2008 nic podobného neznala s výjimkou právě České republiky, kde měl profesionální řidič k řidičskému průkazu ještě profesní osvědčení. Dle

platné současné legislativy, tedy zákona o provozu na pozemních komunikacích smí profesionálně řídit vozidlo nad 3,5 t pouze řidič splňující odbornou způsobilost, která je řízena zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (Česko, 2017). Nosnými pilíři tohoto zákona jsou podmínky pro provozování autoškol, přijetí uchazeče o řidičské oprávnění k výuce a výcviku, druhy výuky a výcviku a zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění. V páté části zmíněného zákona pak podmínky pro zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel pro účely profesní způsobilosti řidičů.

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů zařazených do výše uvedených skupin řidičských oprávnění zahrnuje vstupní školení a následná pravidelná školení. Litera zákona hovoří o tom, že pravidelné školení je prohloubením kvalifikace podle zvláštního právního předpisu, čímž je § 230 zákona č. 262/2006 Sb.

Vstupní školení se provádí formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti řidičů. Základním časovým rozsahem je výuka o **140 hodinách**. Předmětem výuky a výcviku je získání a prohloubení znalostí v následujících oblastech:

- teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,
- uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě,
- bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla,
- poskytování služeb a logistiky,
- hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu,
- sociálně-právního prostředí v silniční dopravě,
- zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích,
- prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.

Výcvik řízení vozidel se provádí řízením výcvikového vozidla pod dohledem příslušného lektora. Výcvik v běžném provozu lze nahradit výcvikem na řidičském trenažéru. Tohoto výcviku se může zúčastnit pouze osoba, která je již držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny.

#### **2.4.1 Pravidelné školení**

Předmětem je prohloubení získaných znalostí při vstupním školením, provádí se v rozsahu 7 hodin každý rok, nejpozději však do data výročí získání oprávnění odborné způsobilosti řidiče. Celkový rozsah školení je 35 hodin, které musí účastník absolvovat do



uvedeného data v pětiletém horizontu. Řidič, který přestal vykonávat své povolání, či řidič nebo osoba, která získala řidičské oprávnění pro skupiny C1, C1+E, C a C+E před 10. zářím roku 2009 je povinna zúčastnit se vstupního školení v rozsahu 35 hodin. Výuku a výcvik provádí fyzická nebo právnická osoba, které byla udělena akreditace k provozování této činnosti příslušným krajským úřadem.

Prohlubováním kvalifikace dle § 230 zákona č. 262/2006 Sb., se rozumí průběžné prohlubování, udržování a obnovování kvalifikace, čehož je povinen každý zaměstnanec pro svoji kvalifikaci a výkonu sjednané práce. Zaměstnavatel je oprávněn uložit zaměstnanci účast na tomto školení, či studiu. Účast na těchto školení, je považována za výkon práce a každému zaměstnanci přísluší mzda nebo plat. Náklady je v tomto případě povinen hradit zaměstnavatel.

#### **2.4.2 Druhy výuky a výcviku**

Zákon č. 247/2000 Sb., hovoří v této oblasti velmi obecně, základní rozdělení jsou stanovena vyhláškou č. 156/2008 Sb.:

- teorie pokročilého řízení vozidla a zásady bezpečné jízdy,
- uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů,
- poskytování služeb a logistiky,
- hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu,
- sociálně-právní prostředí v silniční dopravě,
- zdravotní rizika a jejich předcházení,
- prevence a řešení mimořádných událostí.

Jak bylo zmíněno v kapitole 2.4 této práce, základní rozsah 140 hodin musí obsahovat výše uvedené skupiny výuky, teorie pokročilého řízení vozidla a bezpečné jízdy obsahuje:

- charakteristiky převodového systému pro optimální využití točivého momentu motoru,
- nižší spotřebu paliva,
- optimální jízdu podle otáčkoměru s využitím počtu otáček při řazení jednotlivých převodových stupňů,
- technické charakteristiky a obsluhu bezpečnostních ovládacích prvků,
- specifické vlastnosti primárních a sekundárních brzdových systémů,
- použití retardéru,
- elektronické podvozkové systémy,
- chování při selhání těchto systémů,

- defenzivní techniku jízdy,
- zásady bezpečné jízdy,
- řešení krizových situací.

Zvláštní část je věnována například schopnost přizpůsobit jízdu podélným a bočním výkyvům vozidla s ohledem na ostatní účastníky silničního provozu, naložení vozidla, způsob jízdy při naloženém vozidle, důsledky přetížení nápravy apod.

Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě obsahuje v první řadě výuku vztahující se k pracovním režimům řidičů dle Nařízení (ES) č. 561/2006 Evropského parlamentu a Rady (MD, 2017). Technickou způsobilost vozidel, pravidla silničního provozu, celní předpisy a odlišnosti právní úpravy v některých okolních státech, například oprávnění k provozování dopravy, význam a obsah dokladů tvořících smlouvu o přepravě, význam a obsah mezinárodních nákladních listů nebo Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí.

Výuka poskytování služeb a logistiky obsahuje úvod do logistiky, základní pojmy, úlohu logistiky, rozhodování, vztah řidiče a podniku, řidiče a zákazníka, logistiku a životní prostředí, zásilatelství, apod.

Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu obsahuje mimo jiné nároky na přepravu, zvláštnosti a principy podnikání v dopravě, dopravní proces, pracovní podmínky a sociální péči, různé dopravní činnosti, jako je doprava na zakázku a vnitropodniková doprava, organizace hlavních dopravních podniků a pomocných dopravních procesů, kombinovaná doprava, dopravní specializace, přeprava cisternovými vozy a jiné.

Sociálně-právní prostředí v silniční dopravě, v této části se uchazeči učí například organizaci práce, chování k podpoře příznivého obrazu o podniku, kvalitě služby poskytované řidičem, důležitost pro podnik, práva a povinnosti řidičů při školení, živnosti, přepravní doklady, mezinárodní smlouvy o silniční dopravě a v neposlední řadě různé úlohy řidiče při jednání s lidmi, s kterými se řidič setkává.

Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích jsou zaměřena na:

- nebezpečí silničního provozu a pracovní úrazy,
- druhy pracovních úrazů v odvětví dopravy,
- statistiky nehod v silničním provozu,
- vliv nákladních automobilů na rizika pracovních úrazů,

- schopnost zabránit ohrožení zdraví,
- tělesnou zdatnost,
- ochranné pomůcky,
- tělesnou a psychickou způsobilost a péči o ní,
- účinky alkoholu, drog a jiných návykových látek, které mohou ovlivnit chování nebo psychický nebo zdravotní stav,
- příčiny únavy, stresu a podstatu základního pracovního a odpočinkového cyklu.

Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích vyučuje řidiče:

- schopnosti posoudit nouzové situace,
- chování při mimořádných událostech,
- hodnocení situace,
- označení místa nehody,
- zajištění bezpečnosti pro všechny účastníky dopravní nehody,
- přivolání pomoci,
- reakce v případě agresivního chování ostatních účastníků provozu,
- základní zásady sestavení zprávy o nehodě,
- zápisy,
- fotografie,
- rozbor dopravních nehod a
- dopravní psychologie.

### **2.4.3 Obsah výcviku v rámci vstupního školení**

Výcvik je zaměřen na praktickou aplikaci znalostí o řízení vozidla, které jsou předmětem výuky. Procvičuje se ovládání vozidla na různém povrchu vozovky, za různých povětrnostních podmínek a řízení za snížené viditelnosti, správná reakce řidiče při neobvyklých a krizových situacích, které mohou nastat v běžném provozu, brzdění cílené a krizové, rozjezdy a řazení rychlostních stupňů v extrémních podmínkách. Pro skupiny řidičského oprávnění C+E a podskupiny těchto oprávnění je povinnou součástí výcviku procvičování zapojování a odpojování soupravy, kontroly propojení elektrických kabelů a vzduchových hadic, zajištění odstavených přívěsů a návěsů a jízdy vpřed a vzad v zúženém

profilu vozovky. Při výcviku v rámci vstupního školení musí být vlastnímu řízení vozidla věnováno 10 hodin v základním rozsahu. Doba řízení pro skupinu řidičského oprávnění C+E musí být minimálně 6 hodin věnováno jízdě s návěsem nebo přívěsem. Výcvik je zaměřen na:

- jízdu v běžném provozu,
- jízdu po dálnici nebo pozemní komunikaci o více jízdních pruzích v jednom směru jízdy,
- zajíždění k nakládací rampě,
- jízdu s nákladem,
- jízdu na velkém klesání a stoupání,
- nácvik správného jednání v jednotlivých rizikových situacích, jako jsou intenzivní brzdění, objíždění překážky nebo náhlá změna směru jízdy.

Výcvik musí být prováděn tak, aby nemohlo dojít k narušení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

#### **2.4.4 Obsah výuky pravidelného školení**

Učební osnova navazuje na osnovu vstupního školení, která je doplněna o aktuální témata zejména z těchto oblastí:

- pravidla silničního provozu, výklad a použití v praxi,
- dopravní předpisy jiných států,
- teorie zásad bezpečné jízdy,
- defenzivní přístup k řízení motorových vozidel,
- technika současných motorových vozidel,
- vliv pneumatik na bezpečnost,
- převzetí nákladu, naložení, upevnění a předání,
- základní znalosti s manipulací nebezpečného zboží,
- mezinárodní doprava.

#### **2.4.5 Zkouška z profesní způsobilosti řidičů**

Provádí se písemným testem za pomoci výpočetní techniky, sestavení testu je nahodilé, skládá se z 80 otázek rozdělených do 8 skupin dle tematických okruhů. Vzor vybrané otázky je na obrázku 4.

<b>Defenzivní způsob jízdy:</b>	
<b>A</b>	Znamená, že řidič méně brzdí, méně zrychluje a přeřazuje.
<b>B</b>	Způsobuje zvýšené opotřebení brzd, protože řidič často brzdí a tím zvyšuje náklady na opravu.
<b>C</b>	Způsobuje vyšší namáhání podvozku vozidla.

**Obrázek 4** Příklad testové otázky 4 (MD, 2017)

Výsledek je hodnocen dvěma stupni: „prospěl“ nebo „neprospěl“. K úspěšnému složení zkoušky je potřeba získat alespoň 7 bodů v rámci každé skupiny otázek, délka stanovená pro vykonání zkoušky je 90 minut. Profesionální způsobilost je po úspěšném absolvování zapsána do Řidičského průkazu uchazeče příslušným úřadem.

V této kapitole je provedena analýza rekvalifikačních kurzů s podrobnou ukázkou na rekvalifikačním kurzu Řidič nákladní dopravy. Jiné rekvalifikační kurzy v dopravě jsou sestaveny v podobně „nudném“ stylu, opakující se témata, výuka v kurzu k získání řidičského oprávnění a odborné způsobilosti řidiče, obsahuje jasně nepropracovanou koncepci výuky. Existuje pouze návrh, který jen určuje jakýsi rámeček výuky. Ve skutečnosti to dává možnost autoškolám respektive školicím střediskům, vykládat budoucím řidičům prakticky cokoli co se nějak dotýká dopravy. V praxi se často setkáte s lektory, kteří nemají dostatečnou kvalifikaci k výuce, autor nepovažuje za nutné, aby měl lektor vysokoškolské vzdělání, ale například pedagogické minimum, včetně psychologie vzdělávání dospělých jsou nutností. Výuka by měla být například motivující a inspirující pro budoucí řidiče nákladní dopravy.

### 3 NÁVRH NA ÚPRAVU REKVALIFIKAČNÍHO KURZU ŘIDIČ NÁKLADNÍ DOPRAVY

V předchozích dvou kapitolách je vyobrazen současný stav rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy s drobnými ukázkami koncepce a výuky. Autor v následujících řádcích uvede své návrhy na úpravu zákona o provozu na pozemních komunikacích respektive zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel k získání řidičského oprávnění, profesní způsobilost řidiče, čímž v neposlední řadě uvede samotný návrh na úpravu celého rekvalifikačního kurzu.

#### 3.1 Úprava zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

Podmínky pro získání řidičského oprávnění pro skupiny C a C+E, jsou podle autora a požadavků EU, prakticky v pořádku. Nosný zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nevyžaduje z tohoto pohledu žádnou změnu. Úpravu však vyžaduje zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Nejprve ke změně dotačních hodin pro získání řidičského oprávnění skupiny C a C+E. V tabulce 3 je uvedena hodinová dotace uváděna v tomto zákonu. Vždy se jedná o hodiny rozšiřující již získanou skupinu, v tomto případě jde o rozšíření z řidičské skupiny B (osobní automobil), respektive ze skupiny C na skupinu C+E. Ostatní rozšíření nejsou uváděna.

**Tabulka 3** Hodinová dotace jízd v autoškole pro skupinu C a C+E

Skupina	Jízda na autocvičišti (trenažéru)	Jízda v mírném provozu	Jízda ve středním provozu, fáze I.	Jízda ve středním provozu, fáze II.	Celkový počet jízd
C	0	2	8	8	18
C+E	0	2	2	4	8

Zdroj: zákon č. 247/2000 Sb., upraveno autorem

Zákon uvádí pro skupinu C celkově 18 hodin praktických jízd, nutno podotknout, že se jedná o vyučovací hodiny, tedy hodina v trvání 45 minut. Pro rozšíření na skupinu C+E, pouze 8 hodin. Což je dle názoru autora příliš nízká hodinová dotace. V praxi se často setkáváme s řidiči, kteří úspěšně absolvují kurz pro získání řidičského oprávnění, ale prakticky nejsou schopni například couvat na přesnost, mezi zaparkovaná vozidla. Téměř

vždy je nutné doučit tyto nové řidiče zejména manipulaci s vozidlem, couvání, parkování, odhad délky celé jízdní soupravy a mnoho dalšího. Tento výcvik v praxi trvá přibližně 2 až 3 měsíce, prakticky každodenní manipulace s jízdními soupravami v rozsahu 4 hodin denně. Což v průměru odpovídá asi 200 hodinám jízdy. Je prakticky i finančně nemožné absolvovat výuku v takovém rozsahu, nicméně autor navrhuje úpravu jízdních hodin, uvedené v tabulce 4, se zaměřením na jízdy na cvičišti či trenážeru, kde je možné simulovat například nácvik krizových situací, ale také běžný provoz. Důležitým faktorem je manipulace s vozidlem a přizpůsobení cvičných jízd parkování, zajíždění například k rampám, výjezdem z parkovišť a parkování na přesnost.

**Tabulka 4** Dotace jízd v autoškole pro skupinu C a C+E podle autora práce

Skupina	Jízda na autocvivišti (trenážeru)	Jízda v mírném provozu	Jízda ve středním provozu, fáze I.	Jízda ve středním provozu, fáze II.	Celkový počet jízd
C	6 (2)	2	6	6	22
C+E	6 (2)	2	6	6	22

Zdroj: autor

Je zřejmé, že tato úprava přinese zvýšené náklady na kurz, konkrétní čísla jsou uvedena v následující kapitole, nicméně z účastníka, který projde náročnějším výcvikem je mnohem dříve „hotový“ řidič, který je prospěchem pro společnost, která jej zaměstnává. Důležité pro budoucího řidiče nákladní dopravy není nutné obnovovat praxi v provozu, kterou získal již při dřívějších výuce či výukách, ale je potřeba se zaměřit na samotnou změnu, kterou je ovládnutí zcela jiného vozidla, než měl uchazeč dosud možnost řídit. V názoru autora zůstává, že by i po této změně mělo dojít k určitému závazku budoucího zaměstnavatele docvičit takového řidiče počtem nutných hodin k získání praxe a úplné samostatnosti. Společnost, která zaměstná takového řidiče, by měla procentuální úlevu na odvodech na sociální a zdravotní pojištění, které odvádí státu, minimálně v rozsahu odpovídajícím nákladům, které vložila do nového zaměstnance.

### 3.2 Úprava zákona č. 247/2000 Sb., páté části

Další navrhovanou změnou je úprava téhož zákona a to páté části, respektive hlavy první popisující zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů. Již samotná hodinová dotace v rozsahu **140 hodin**, není správně nastavena. Rozsah

hodin je příliš velký, zejména pak část teoretická. Podle názoru autora stačí provést vstupní školení odborné způsobilosti v rozsahu maximálně **70 hodin**. Z toho **45 hodin** teoretické výuky a **25 hodin** výuky praktické. Školení pro řidiče, kteří se vrací k výkonu povolání a získal-li řidičské oprávnění před 10. září roku 2008 je hodinová dotace v rozsahu 35 hodin dostačující, a jestliže řidiči prokáží získanou praxi, tak dle návrhu autora na změnu, také bez nutnosti absolvování řidičského výcviku odborné způsobilosti. V opačném případě by byl řidič povinen zúčastnit se řidičského výcviku v rozsahu **25 hodin** s vynecháním teoretické výuky.

Zmíněný zákon uvádí hodinovou dotaci výcviku řízení pouze v rozsahu 10 hodin. V tabulce 5 je uvedena současná hodinová dotace dle uvedeného zákona a návrh autora na změnu, včetně uvedení rozdělení povinností jízd na jednotlivé činnosti.

**Tabulka 5** Hodinová dotace jízd v kurzu odborné způsobilosti řidičů

Skupina	Počet hodin povinných jízd	Počet hodin povinných jízd s návěsem či vlekem	Návrh autora		
			Počet hodin povinných jízd	Počet hodin povinných jízd s vlekem	Počet hodin povinných jízd s návěsem
C+E	10	6	25	10	10

Zdroj: Zákon č. 247/2000 Sb., a autor

### 3.3 Změna teoretické části výuky odborné způsobilosti

Předmětem výuky a výcviku je získání a prohloubení znalostí. Data v tabulce 6 jsou čerpána z vyhlášky č. 156/2008 Sb., zobrazuje hodinové dotace navržené ministerstvem dopravy pro základní výcvik v rozsahu 140 hodin. Výše je uveden autorovo návrh na korekci těchto hodin na celkem 45 hodin teoretické části. Ve čtvrtém sloupci nalezneme návrh na změnu ve vztahu k jednotlivým teoretickým celkům. Snížení dotačních hodin teoretické výuky osob, které se chtějí stát řidičem nákladní dopravy, považuje autor za klíčové. Z vlastní praxe občasného lektora je zřejmé, že budoucí řidiči, ale stejně tak velká většina lidí nejsou schopni zapamatovat si celý obsah teoretické výuky, která je v současné době náplní základního kurzu profesní výuky. Není nutné, aby měli řidiči znalosti například na úrovni vyučujícího, záměrem autora je sjednotit a zjednodušit výuku. Autor se sám před pěti lety zúčastnil kurzu profesní způsobilosti řidiče a výše uvedené potvrzuje z vlastní zkušenosti. Základní vědomosti získal během dvou vyučujících víkendů (přibližně 35 hodin). Ostatní hodiny bylo pouze opakování a trénink testů zveřejněných na stránkách Ministerstva dopravy



(viz předchozí kapitola). Současná praxe prokazuje, že takto nastavená výuka, není zárukou, že se na tuto pozici dostanou inteligentnější či vzdělanější lidé.

**Tabulka 6** Hodinová dotace jízd v kurzu odborné způsobilosti řidičů

Výuka odborné způsobilosti	Společná část	C1, C1+E, C, C+E	Návrh změny
Teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy	20	6	9
Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě	20	6	7
Bezpečnost provozu a ekologický provoz vozidla	15	7	2
Poskytování služeb a logistiky	5	4	5
Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu	5	2	2
Sociálně-právní prostředí v silniční dopravě	5	2	2
Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	10	3	10
Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	15	5	7
Výuka celkem	95	35	45
Výcvik		10	25

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vyhláška č. 156/2008 Sb., upraveno autorem

Podrobněji, výše uvedený seznam je obsahem vyhlášky č. 156/2008 Sb. (Česko, 2017). K jednotlivým odstavcům.

**§2 Výuka teorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy.** Společná část výuky je zaměřena na:

- charakteristiky převodového systému pro optimální využívání křivky točivého momentu a výkonu motoru, měrné spotřeby paliva, optimální jízdu podle otáčkoměru, oblasti optimálního využití počtu otáček při řazení jednotlivých převodových stupňů,
- technické charakteristiky a obsluhu bezpečnostních ovládacích prvků pro řízení vozidla, minimalizaci opotřebení a předcházení poruch jeho funkcí,

- specifické vlastnosti dvouokruhových pneumatických servobrzd, meze použití brzd a retardéru, kombinované použití brzd a retardéru, využití vztahu mezi rychlostí vozidla a zařazeným převodovým stupněm, využití setrvačnosti vozidla, užití způsobů zpomalení a brzdění při jízdě na svazích, zásahy v případě poruchy, elektronické podvozkové systémy, primární a sekundární brzdové systémy, chování při selhání systémů,
- optimalizaci spotřeby pohonných hmot,
- defenzivní techniku jízdy, zásady bezpečné jízdy, řešení krizových situací,

Zvláštní část výuky teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E obsahuje výuku naložení vozidla s ohledem na pravidla bezpečnosti a řádné užívání vozidla se zaměřením na síly působící na vozidlo v pohybu, užití převodového poměru odpovídajícího nákladu vozidla a profilu silnice, výpočet užitečného zatížení vozidla nebo kombinace vozidel, výpočet užitečného objemu, rozložení nákladu, důsledky přetížení nápravy, stabilitu vozidla a jeho těžiště, typy obalů a palet, hlavní skupiny věcí vyžadující zabezpečení, upínací a zajišťovací techniku, užití zajišťovacích prostředků (popruhů), kontrolu zajišťovacích zařízení, užití manipulačního vybavení, umístění a použití krycí plachty a její odstranění.

**Úprava navrhnuta autorem:** Obsah je prakticky v pořádku s drobnou výhradou k počtu hodin určených k výuce, viz tabulka 6 a potřebě zmínit jízdu s cisternovými vozidly. Podrobněji je toto zmíněno při školeních, která jsou k tomuto účelu určena. Poznatky získané během těchto přednášek zkušeným lektorem či lektory se zkušenostmi z praxe, bývají pro budoucí řidiče velmi cennými informacemi.

**§3 Výuka uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě,** autor návrh své změny uvádí za jednotlivé sekce.

Společná část výuky vztahující se k § 3 obsahuje pro všechny skupiny řidičských oprávnění výuku zaměřenou na:

- režim řidiče, dobu řízení, dobu odpočinku a bezpečnostní přestávky,
- působnost Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 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 a nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě,

- vztah předpisů uvedených výše a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- sankce za porušení ustanovení a předpisů,
- přepravy spadající mimo působnost nařízení (ES) č. 561/2006,
- výjimky spadající mimo působnost Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR),
- režim řidiče při přepravách dle vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- specifika pracovní doby řidičů podle nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchýlná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě,
- práva a povinnosti řidičů ve vztahu ke kvalifikaci a pravidelným školením řidičů.

**Návrhy autora:** K základním znalostem řidiče nákladní dopravy je dostačující úplná znalost nařízení č. 561/2006 ES, včetně drobných odchylek, kterými se liší původní dohoda o práci osádek AETR. Podmínky jsou v těchto dohodách od roku 2010 prakticky ve shodě. Ostatní uvedené zákony a návrhy nejsou dle autora nutnou znalostí pro řidiče nákladní dopravy. V současné podobě odpovídají svým obsahem spíše pro osobu minimálně středoškolsky či vysokoškolsky vzdělanou zaměřenou například na výuku či jako kontrolní orgán. Z tohoto důvodu postačí uveden návrh v rozsahu 7 hodin výuky.

- technickou způsobilost vozidel, **vyškrtnout**, obsaženo v první teoretické části,
- pravidla silničního provozu, **vyškrtnout**, obsaženo při výuce na získání řidičského oprávnění,
- celní předpisy, **dotace** v rozsahu ½ vyučovací hodiny, pouze orientační výuka,
- odlišnosti právní úpravy v některých okolních státech, **vyškrtnout**, samotné školení o problematice této úpravy je příliš složité a pro řidiče zbytečné,
- základy odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, **vyškrtnout**, obsahuje výuka při získání řidičského oprávnění.

Zvláštní část výuky uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E obsahuje výuku zaměřenou na:

- oprávnění k provozování dopravy,
- nařízení Rady (EHS) č. 3118/93, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží uvnitř členského státu,

- povinnosti podle vzorových smluv pro nákladní dopravu,
- význam a obsah dokladů tvořících smlouvu o přepravě,
- povolení mezinárodní dopravy,
- povinnosti podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), **vyškrtnout**, až posud jsou tyto znalosti pro řidiče prakticky nedůležité, tyto znalosti by měli mít spíše budoucí podnikatelé,
- význam a obsah mezinárodních nákladních listů, **beze změny**,
- přejíždění hranice, jen krátká zmínka při přejíždění hranic v rámci Evropské unie a opuštění Evropské unie,
- zástupce zasilatelských společností, **vyškrtnout**, zbytečné,
- zvláštní doklady doprovázející přepravované věci, **beze změny**,
- Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR),
- Dohodu o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), **poslední** dva body, pouze orientační informace, obě dohody jsou pro tuto výuku příliš obsáhlé a vyžadují zvláštní samostatnou výuku,
- novým bodem by měla být zmínka o minimální mzdě řidičů v některých zemích EU. Dotace v rozsahu ½ vyučovací hodiny.

#### §4 Výuka bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla,

- ekonomiku a ekologii jízdy,
- údržbu a kontroly,
- startování a přípravu vozidla před jízdou,
- zásady bezpečnosti práce a možná rizika.

Zvláštní část výuky bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E obsahuje výuku zaměřenou na:

- jízdu s nákladem,
- naložení a složení nákladu s ohledem na různé typy nákladu, jako jsou sypké nebo tekuté materiály, kontejnery,
- upevnění břemen a nákladu,
- a na praktickou část zaměřenou na přípravu vozidla, údržbu, kontrolu, výměnu pneumatik a použití zimních řetězů.

**Návrh autora:** Obsaženo v dřívější výuce, postačí připomenutí základních zásad v rozsahu dvou vyučovacích hodin.

### **§5 Výuka poskytování služeb a logistiky**

- úvod do logistiky,
- základní pojmy,
- úlohu logistiky a trendy dopravy,
- rozhodování v logistice,
- řidiče a podnik,
- řidiče a zákazníka,
- organizaci práce,
- reklamy na voze,
- logistiku a životní prostředí.

**Navrhovaná změna:** Část logistiky je prakticky v pořádku, základní pojmy a úvod do logistiky beze změn, autor by pouze věnoval více prostoru na řidiče samotné, vystupování, oblékání, kontakt s klientem a organizaci práce. Reklamy a logistiku ve vztahu k životnímu prostředí vyškrtnout, obsaženo v kapitole ekologického provozu vozidla.

Zvláštní část výuky poskytování služeb a logistiky pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E obsahuje výuku zaměřenou na:

- řidiče a spedici,
- struktury distribučních a obchodních řetězců,
- skladové dodávky do maloobchodu, přímé dodávky z výroby do prodejen, přímý prodej a zásilkový obchod.

**Navrhovaná změna:** Vyškrtnout, lze zmínit v úvodu logistiky.

### **§6 Výuka hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu**

Společná část výuky hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu pro všechny skupiny řidičských oprávnění obsahuje výuku zaměřenou na:

- nároky na přepravu,
- zvláštnosti a principy podnikání v dopravě,
- přepravu a přepravní výkony,
- dopravní proces,
- pracovní podmínky a sociální péči.

Zvláštní část výuky hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E obsahuje výuku zaměřenou na:

- hospodářské prostředí silniční nákladní dopravy a organizaci trhu,
- vztah silniční dopravy k ostatním druhům dopravy (obchodní soutěž, zasilatelé),
- různé dopravní činnosti, jako jsou doprava na zakázku a vnitropodniková doprava,
- pomocné dopravní činnosti,
- organizaci hlavních dopravních podniků a pomocných dopravních činností,
- dopravní specializace, jako jsou přeprava cisternovými vozidly a přeprava s řízenou teplotou,
- změny v průmyslu, jako jsou diverzifikace poskytovaných služeb, kombinovaná doprava s železnicí nebo subdodávky.

**Návrh autora:** Obsaženo v dřívějších výukách, postačí připomenutí základních zásad v rozsahu dvou vyučovacích hodin.

### **§7 Výuka sociálně-právního prostředí v silniční dopravě**

Společná část výuky sociálně-právního prostředí v silniční dopravě pro všechny skupiny řidičských oprávnění obsahuje výuku zaměřenou na:

- chování podporující příznivý obraz o podniku,
- vztah chování řidiče a obrazu o podniku,
- kvalitu služby poskytované řidičem, důležitost pro podnik,
- různé úlohy řidiče, lidi, se kterými má řidič jednat,
- organizaci práce,
- obchodní a finanční následky právního sporu,
- práva a povinnosti řidičů při školení.

Zvláštní část výuky sociálně-právního prostředí v silniční dopravě pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E obsahuje výuku zaměřenou na:

- živnosti,
- přepravní doklady,
- mezinárodní smlouvy o silniční dopravě,
- spedici.

**Návrh autora:** Obsaženo v dřívějších výukách, postačí připomenutí základních zásad v rozsahu dvou vyučovacích hodin.

## **§8 Výuka zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích**

- nebezpečí silničního provozu a pracovní úrazy,
- druhy pracovních úrazů v odvětví dopravy,
- statistiky nehod v silničním provozu,
- vliv nákladních automobilů a autobusů na rizika pracovních úrazů,
- zdravotní, materiální a finanční důsledky pracovních úrazů,
- schopnost zabránit ohrožení zdraví,
- ergonomické zásady,
- pohyby a polohy představující nebezpečí,
- tělesnou zdatnost,
- bezpečnost při manipulaci s nákladem,
- ochranné pomůcky,
- tělesnou a duševní způsobilost a péči o ni,
- zásady zdravé a vyvážené výživy,
- účinky alkoholu, drog nebo jiných návykových látek a léků, které mohou ovlivnit chování nebo psychický nebo zdravotní stav,
- symptomy, příčiny a účinky únavy a stresu,
- podstatnou úlohu základního pracovního a odpočinkového cyklu.

**Návrh autora:** Tato část je příliš formální, teoretická, chybí zde praktická ukázka první pomoci, která by měla být nedílnou součástí výuky každého profesionálního řidiče.

### **Návrh praktické výuky:**

- poskytnutí první pomoci,
- krvácení,
- obnova dýchání,
- resuscitace, oživení v případě zástavy srdce,
- ošetření zlomenin,
- ošetření popálenin.

## **§9 Výuka prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích**

- schopnost posoudit nouzové situace,
- chování při mimořádných událostech,

- hodnocení situace, označení místa nehody, vyhnutí se komplikacím při nehodě,
- přivolání pomoci, pomoc obětem a poskytnutí první pomoci,
- reakci na výskyt požáru, evakuaci spolucestujících nákladního automobilu nebo cestujících autobusu,
- zajištění bezpečnosti pro všechny cestující,
- reakci v případě agresivního chování ostatních účastníků provozu,
- základní zásady sestavení zprávy o nehodě, zápisy, foto, tlumočnicka,
- preventivní opatření k zabránění kriminalitě a ilegální imigraci, obecné informace, důsledky pro řidiče, právní předpisy o odpovědnosti dopravce,
- rozbor dopravních nehod,
- dopravní psychologii.

**Návrh autora:** Tato část beze změny, změna pouze v dotaci vyučovacích hodin, která přinese zjednodušení obsahu.

Další změny v této vyhlášce respektive uvedených zákonech, nejsou předmětem této práce, tzv. nosnou část a navrhovanou změnu autor uvedl, v tomto návrhu se jedná především o samotné zjednodušení výuky a přepracování dosavadní praxe při absolvování rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy. Podstatou těchto změn zůstává, že i po těchto úpravách nedochází ke snížení kvality výuky či získaných znalostí.



## 4 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ ÚPRAVY REKVALIFIKAČNÍHO KURZU

V této kapitole jsou uvedeny současné náklady na rekvalifikační kurz, dále změna nákladů při přijetí změn navrhovaných autorem a za pomoci vhodné metody či metod zhodnocení návrhu autora.

Náklady na samotný rekvalifikační kurz jsou rozděleny do dvou základních částí, první částí jsou náklady na absolvování kurzu pro získání řidičského oprávnění, druhou částí jsou náklady na absolvování kurzu profesní způsobilosti. Tyto náklady nejsou jednotné, nejen pro samotné autoškoly, které mají oprávnění k výuce a výcviku, ale také je odlišná cena pro příslušný úřad, který platí tento rekvalifikační kurz. Průměrná cena kurzu pro získání řidičského oprávnění je uvedena v tabulce 7. Ceny jsou čerpány z veřejně dostupných ceníků náhodně vybraných autoškol na příslušných internetových stránkách.

**Tabulka 7** Cena kurzu autoškoly pro skupinu C + E

Autoškola	ABC	OnLine	Italcar
cena	18 500	23 000	25 000
Průměrná cena	22 167		

Zdroj: Autoškoly ABC, OnLine a Italcar, upraveno autorem

V tabulce 8 je uvedena cena kurzu profesní způsobilosti u náhodně vybraných školicích středisek.

**Tabulka 8** Cena kurzu profesní způsobilosti

Školicí středisko	Svobodová	KING	SVS
cena	21 500	29 000	25 000
Průměrná cena	25 167		

Zdroj: Školicí střediska Svobodová, KING a SVS, upraveno autorem

Celková průměrná cena za absolvování rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy činí **47 334,- Kč**. Jedná se o průměrnou částku, kterou zaplatí příslušný úřad za rekvalifikaci jednoho budoucího řidiče.

## **4.1 Náklady autoškol respektive školicích středisek**

Současné průměrné náklady autoškol na výuku a výcvik jednoho člena kurzu na získání řidičského oprávnění skupin C+E jsou spočítány z průměrných nákladů na provoz výcvikového vozidla včetně příslušných pojistek, ceny pohonných hmot ke dni 8. 8. 2017 (nafta 28,55 Kč / l), mzdy lektora, pronájem prostor pro výuku a dalších nákladů autoškol. Samozřejmostí je, že výuka teoretické části probíhá ve skupinách. Náklady se tím rozpočítávají do jednotlivých cen každého účastníka kurzu. Průměrné náklady na výcvik uchazeče o řidičské oprávnění jsou ve výši **13 500,- Kč**. Náklady školicího střediska na kurz uchazeče profesní způsobilosti jsou v průměrné výši **16 000,- Kč**. V nákladech jsou opět započítány náklady na provoz školicího střediska, lektora a ostatních nákladů. Jednotlivé náklady byly spočítány za pomoci Studijní opory Kalkulace nákladů v dopravě autorů: Ing. Ivana Kosiny a Ing. Jindřicha Ježka, Ph.D.

## **4.2 Náklady na úpravu rekvalifikačního kurzu**

Autor si je vědom, že tato práce je spíše „návodem“ na úpravu rekvalifikačního kurzu a samotná úprava by měla být návrhem pro změnu či novelizaci zákonů na úrovni zákonodárců. Celý návrh by musel projít procedurou schvalování nových zákonů respektive nových vyhlášek. Na stránkách Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky (PSP, 2017) je uveden podrobný legislativní proces schvalování zákonů. Právo předkládat návrhy zákonů mají dle Ústavy ČR poslanci, skupiny poslanců, Senát jako celek, vláda a krajská zastupitelstva. Návrh zákona se předkládá předsedovi Poslanecké sněmovny, který jej postoupí organizačnímu výboru. Předseda rovněž rozešle návrh zákona všem poslancům a klubům, aby se na jeho projednávání mohli připravit. Organizační výbor navrhuje zpravodaje pro první čtení a navrhuje, kterému výboru má Sněmovna návrh zákona přikázat v prvním čtení. Při prvním projednávání návrhu v plénu Sněmovny vystoupí navrhovatel zákona a zpravodaj. Po obecné rozpravě, která není časově omezena, může Sněmovna návrh zamítnout, vrátit k dopracování nebo přikázat některému z výborů k dalšímu projednání. Výbor projednává návrh zákona obvykle ve lhůtě 60 dnů. Většinu návrhů zákonů přikazuje Sněmovna jedinému výboru podle věcného zaměření návrhu. Výbor projednává návrh zákona nejprve v obecné rozpravě, poté v rozpravě podrobné, ve které mohou poslanci vznášet pozměňovací návrhy. Na závěr výbor přijímá usnesení, ve kterém Sněmovně doporučí návrh schválit, zamítnout nebo vrátit k dopracování. Alespoň pětina členů výboru může předložit oponentní zprávu. Ve druhém čtení na schůzi Poslanecké sněmovny návrh zákona opět uvede navrhovatel, poté vystoupí zpravodaj výboru. Po obecné rozpravě následuje podrobná

rozprava, v níž kdokoliv z poslanců může předložit pozměňovací návrhy. Poslanci mohou předložit i návrh na zamítnutí návrhu zákona, o kterém se hlasuje až ve třetím čtení nebo návrh na vrácení návrhu zákona výboru k novému projednání. Pokud není zákon na závěr druhého čtení vrácen výboru k novému projednání, postupuje do třetího čtení. Třetí čtení lze zahájit nejdříve po uplynutí 72 hodin po doručení pozměňovacích návrhů poslancům. Lhůta může být na návrh navrhovatele a se souhlasem Sněmovny zkrácena, a to minimálně na 48 hodin. V rozpravě lze navrhopat už jen opravy legislativně technických a jiných chyb nebo opakování druhého čtení. Zpravodaj spolu s navrhovatelem vyjádří své stanovisko k návrhu (kladné, záporné, neutrální). Nejprve se hlasuje o jednotlivých pozměňovacích návrzích, případně jiných návrzích, nakonec o návrhu zákona jako celku. Pokud není souhlas vysloven, návrh zákona nebyl přijat a legislativní proces je ukončen neúspěšně. Je-li souhlas vysloven, projednávání ve Sněmovně v této fázi končí a návrh zákona, s nímž vylovila Sněmovna souhlas, je bez zbytečného odkladu postoupen Senátu.

Předseda Senátu postoupený návrh zákona předává organizačnímu výboru Senátu. Senát je povinen se o návrhu zákona usnést do 30 dnů od jeho postoupení. Senát se zabývá návrhem v jediném čtení, kterému předchází projednání v příslušném výboru.

Návrh prikazuje výborům organizační výbor Senátu nejdéle do tří dnů od postoupení zákona z Poslanecké sněmovny.

Projednávání v senátních výborech probíhá obdobně jako ve výborech Sněmovny (určení zpravodaje, obecná rozprava, podrobná rozprava, pozměňovací návrhy, závěrečné usnesení). Výbory jsou si vědomy toho, že Sněmovna schvaluje senátní pozměňovací návrhy jako celek. Senátoři proto často navrhopují pouze takové pozměňovací návrhy, které mají šanci být ve Sněmovně přijaty jako celek.

Pokud Senát návrh zákona schválí nebo vyjádří vůli se návrhem nezabývat nebo marně uplyne 30-ti denní lhůta k projednání, je zákon postoupen prezidentovi republiky k podpisu. Jestliže Senát návrh zákona zamítne nebo k němu přijme pozměňovací návrhy, vrací se návrh zákona k projednání do Sněmovny.

O návrhu Senátem zamítnutého zákona hlasuje Sněmovna znovu. Jestliže se zákonem vysloví souhlas nadpoloviční většina všech poslanců (101 hlasů), je zamítnutí Senátem tzv. přehlasováno a zákon je přijat. Pokud Senát zákon vrátil s pozměňovacími návrhy, hlasuje Sněmovna o pozměněném návrhu nejdříve po 10 dnech (ke schválení stačí prostá většina). V opačném případě hlasuje o původním znění zákona. Ten musí být potvrzen nadpoloviční většinou všech poslanců.

Prezident republiky má právo vrátit zákon s odůvodněním do 15 dnů ode dne, kdy mu byl postoupen do Sněmovny. V takovém případě o vráceném zákonu opět hlasuje Sněmovna. Pokud prezident zákon nevrátí, podepíše jej a postoupí zpět předsedovi Poslanecké sněmovny.

O zákonu vráceném prezidentem hlasuje Poslanecká sněmovna znovu. Pokud setrvá na zákonu nadpoloviční většinou všech poslanců (101 hlasů), pak je zákon přijat.

Předsedovi vlády je schválený zákon zaslán k podpisu a je předán k uveřejnění ve Sbírce zákonů a stává se platným. Účinným je teprve datem uvedeným v zákoně.

### **4.3 Ekonomické zhodnocení**

Ve výše uvedeném procesu se dá těžko vyjádřit, jaké jsou skutečné náklady na legislativní úpravu zákona či vyhlášky. Proces je příliš složitý a zdoluhavý na určení konkrétní částky. V úvahu je nutné vzít mzdu navrhovatele (například poslance), čas, který by věnoval přípravě nového zákona, výše uvedený procesní postup, ale také čas, který celý proces provádí aj. Autor v ekonomickém zhodnocení zmíní přínos pro budoucí řidiče, společnosti, které je zaměstnají, ale také pro společnost samotnou. Navrhovaná změna, zjednodušení a zatraktivnění rekvalifikačního kurzu by mělo vést k zvýšenému zájmu uchazečů, budoucích řidičů, snížení nezaměstnanosti a v neposlední řadě přinese daňový přínos pro Českou republiku. Nutností je zmínit i skupinu sociálně nepřizpůsobivých občanů. Jedná se o skupinu, která se svým životním postojem a chováním nikdy nepřizpůsobí a nechce přizpůsobit většinové společnosti. Lze hovořit o skupině, která se nepřizpůsobí například klimatickým změnám, politické, ekonomické, kulturní či sociální situaci ani chování ostatních obyvatel. Tuto skupinu nepřesvědčí žádný návrh na úpravu rekvalifikačního kurzu, ale také nic dalšího co by je přimělo změnit svůj životní postoj.

#### **4.3.1 Přínos pro budoucí řidiče**

Zjednodušení návrhu přinese pro uchazeče, budoucí řidiče snadnější přístup k profesi řidiče nákladní dopravy. Získá jen skutečně potřebné vědomosti, naučí se lépe ovládat vozidlo a je mnohem dříve připraven plnohodnotně vykonávat své povolání. Jestliže je výuka prováděna profesionálně, atraktivně, s vrozenou empatií, je pro budoucího řidiče mnohem snazší změnit například současné zaměstnání, či se vydat jinou profesní cestou než dosud. V současnosti je situace na trhu řidičů taková, že si řidič vybírá společnost, pro kterou chce pracovat, nikoli jako dříve, kdy si společnost vybírala z řad řidičů. Což přináší pro budoucí řidiče možnost najít skutečně společnost, která jim bude vyhovovat ve všech směrech.

V neposlední řadě z důsledku nedostatku profesionálních řidičů, též rostou mzdy a řidiči si v současné době vydělají mnohem více peněz.

### 4.3.2 Přínos pro zaměstnavatele

V současnosti mají zaměstnavatelé nedostatek pracovních sil prakticky ve všech dělnických profesích. Řidič nákladní dopravy není výjimkou, z tohoto důvodu přichází autor této práce s návrhem, aby vláda ČR vytvořila takové podmínky, které přinesou pro budoucí řidiče, ale také pro zaměstnavatele takové výhody, které jim usnadní cestu k vytváření nových pozic pro řidiče nákladní dopravy.

Základním pravidlem by měla být úleva plateb za sociální a zdravotní pojištění pro zaměstnavatele, který zaměstná řidiče bez praxe, jak bylo výše uvedeno. Budoucí řidič by měl po absolvování kurzu k získání řidičského oprávnění najezdit minimálně 200 hodin, aby byl prakticky schopen jezdit sám bez větších potíží. Těchto 200 hodin pro zaměstnavatele, které musí věnovat na „dovýchovu“ nového zaměstnance odpovídá přibližně pěti týdnům. Nicméně aby toto bylo pro zaměstnavatele motivující, je potřeba jej motivovat vyšší částkou, která by zároveň přiměla zaměstnavatele k vytváření lepších podmínek pro nové zaměstnance. Návrhem je až roční úleva za každého takového zaměstnance ve výši 100 % za povinné odvody. Tyto náklady za rok 2016 jsou v tabulce 9, čerpáno z České správy sociálního zabezpečení a Všeobecná zdravotní pojišťovny, (ČSSZ a VZP, 2017)

### 4.3.3 Náklady společnosti na zaměstnance

**Tabulka 9** Cena zaměstnance pro zaměstnavatele

Průměrná mzda 2016 [Kč]	Sociální pojištění 25 % [Kč]	Zdravotní pojištění 9 % [Kč]	Celkové náklady zaměstnavatele [Kč]
27 297	6 824	2 457	36 578
Celková úleva za jeden měsíc [Kč]	9 281		
Celková úleva za jeden rok [Kč]	111 372		

Zdroj: ČSSZ a VZP, upraveno autorem

V tabulce 9 je uvedena roční úleva pro budoucího zaměstnavatele ve výši **111 372,-Kč** za odvody povinných částek za sociální pojištění zaměstnance a příspěvek na státní politiku zaměstnanosti a zdravotní pojištění zaměstnance. Tato částka je dle autora práce dostatečně

motivující pro každého zaměstnavatele. Vezmeme-li v úvahu, že by tyto náklady nesl stát je pravděpodobné, že bychom se dostali až k astronomickým částkám, které zatíží státní rozpočet. Nicméně další výpočty nám ukáží jak je pro stát výhodné „obětovat“ roční odvody za sociální a zdravotní pojištění. Modelovým příkladem bude 1 nový zaměstnanec z řad nezaměstnaných, kterého zaměstná například společnost ARROW mobile s.r.o. Výzkumný ústav práce a sociálních věcí (VÚPSV) v loňském roce uvedl, že průměrné náklady na jednoho nezaměstnaného jsou ročně ve výši **207 238,- Kč** ročně. Jednoduchým výpočtem, kdy od státních nákladů na nezaměstnaného odečteme poskytnutou úlevu pro zaměstnavatele, dojdeme již při prvním roce k ušetřené částce ve výši **95 866,- Kč**.

#### **4.3.4 Socioekonomické přínosy**

Již bylo zmíněno, že tyto přínosy jsou obecně velmi těžko kvantifikovatelné. Jedná se především o přínosy, které určují společenský přínos projektu. Nelly Volfová uvádí ve své Diplomové práci (Volfová, 2014) ekonomický dopad, který má spoustu výhod nejen pro samotnou organizaci, která například navrhuje úpravu rekvalifikačního kurzu, ale také pro další strany. Stejně metody se dají aplikovat na zhodnocení úpravy rekvalifikačního kurzu. Je však třeba mít se na pozoru před zneužíváním jejich výsledků. Nesnaží se provést skutečnou objektivní ekonomickou analýzu, ale provádí se za účelem obhajoby čerpání veřejné podpory. K měření ekonomického dopadu se využívají dva hlavní přístupy:

- výdajový přístup – zaměření na finanční stránku, měří přímé a multiplikační efekty,
- hodnotící přístup – příklon k měření širších přínosů pro subjekty, v našem případě, které se setkaly s výsledkem úpravy rekvalifikačního kurzu a jejich překlad na finanční hodnotu.

V případě výdajového přístup lze využít metody Economic Impact Analysis (EIA), v případě hodnotícího přístupu metody Contingent Valuation (CV). Základem je zaměření se na výdaje účastníků rekvalifikačního kurzu, výukové organizace nebo jejich součet. Vychází z předpokladu, že účastníci, ale především pracovní úřady utratí nejen za kurz samotný, ale dojde také k útratě za další zboží a služby v místě konání (občerstvení, doprava, ubytování). Školící střediska mají své dodavatele a zaměstnance, kterým platí a ti své peníze utratí někde jinde. Je zde tedy předpoklad nejen přímých, ale díky multiplikačnímu efektu i nepřímých dopadů:

- přímé efekty – změny v ekonomice vyvolené přímými výdaji pracovními úřady/účastníky,

- nepřímé efekty – následné změny v ekonomice navazující na změny prvotní, např. produkce subdodavatelů, výsledný efekt se odráží v nejrůznějších ekonomických odvětvích.

Po zvolení referenční oblasti, tedy území, na které se v rámci analýzy ekonomických dopadů a přínosů zaměřuje pozornost, je možné odlišit od ekonomických dopadů nezjišťujících, do které geografické oblasti výdaje plynou nebo odkud přišly, tzv. ekonomické přínosy, o kterých lze uvažovat jako o jejich podmnožině. V případě úpravy rekvalifikačního kurzu se jedná o celou oblast ČR. Ekonomické přínosy zkoumají původ financí (státní rozpočet), a kde jsou vynaloženy. Zdroje použité k nákupům zboží a především služeb, shodně s předpokladem, že ve stejné oblasti by tyto finance byly tak jako tak využity, musí pocházet z jiné referenční oblasti. A naopak, výdaje plynoucí z místních příjmů (útrata uchazečů, dotace a příjmy od místních subjektů, kde je kurz prováděn) je nutné z analýzy ekonomických přínosů vynechat. Základem pro odhadnutí multiplikačních efektů jsou input-output tabulky, které znázorňují meziodvětvové vztahy, jak je sektor vzdělávání integrován do ekonomiky a jaký je jeho vztah k ostatním odvětvovým sektorům. Hlavní výhodou užití EIA, kromě opakovaného ověření její aplikovatelnosti v sektoru vzdělávání, spočívá v řadě standardizovaných kritérií, která se dají jednoduše adaptovat pro zvolené školicí středisko nebo konkrétní rekvalifikační kurz. Nicméně neexistuje uniformita ve zvolení multiplikátoru či podoby otázek pokládaných v primárním výzkumu, což vede k obtížím porovnat výstupy mezi sebou. Tyto studie se také liší v kvalitě provedení a vyhodnocení výsledků. Často bývá také kritizována zaujatost finančními ukazateli a opomenutí přídavného sociálního, kulturního či environmentálního dopadu.

Contingent Valuation (CV), tato metoda se pro oceňování ekonomických dopadů začala využívat v 80. letech minulého století pro výzkum v oblasti životního prostředí a dopravy. Od té doby si získává čím dál větší oblibu a své místo našla také v sektoru vzdělávání. Základem je převedení výhod plynoucích z provozu služby do ekonomických termínů, a to i tam, kde není k dispozici běžná tržní cena. Běžný trh nahrazuje princip ochoty platit za poskytovanou službu, či z ochoty akceptovat její neexistenci. Specifikum této metody je zjišťování postoje školicího střediska, či účastníků rekvalifikačního kurzu, nýbrž také neuživatelů této služby. To umožňuje měření různých druhů hodnot, protože vzdělání má cenu jak pro ty, kdo jej poskytují, tak také pro ty, kteří jsou na něj nuceni platit prostřednictvím daní.

Alessandro Bollo definuje ve své publikaci *The Learning Museum Network Project, Report 3 Measuring Museum Impacts* (Bollo, 2013) hodnotu pro uživatele, jako:

- hodnotu služby pro přímé uživatele,
- hodnotu nepřímých uživatelů – nepřijímají službu, ale působí na ně pozitivní externality,
- hodnotu možnosti volby – hodnota, kterou přisuzují možnosti, že by službu mohli využít někdy v budoucnu.

A obdobně hodnota pro neuživatele:

- hodnota existence služby – pro uživatele i neuživatele, ocenění pouhé existence služby,
- altruistická hodnota – ocenění přítomnosti služby, bez záměru ji kdy použít,
- hodnota odkazu, dědictví – ocenění zachování poskytování služby pro budoucí generace.

Sběr dat je nejsložitější fází této metody (CV). Je nutné zahrnout i neuživatele služby, vzhledem k charakteru pojmů ochoty platit, či ochoty akceptovat, může docházet k rozdílnému pochopení otázek v dotazníku, a je tedy vhodnější přejít k přímému kontaktu s respondentem výzkumu. Lépe se tak také předejde strategickým odpovědím, kdy respondent raději neodpoví pravdivě, aby se tak vyhnul případným poplatkům za službu, která je nyní zdarma.

**Sociálními dopady** se myslí ty efekty, které se přímo dotknou lidského života a mají na něj dlouhodobý vliv. Mezi ně, se tradičně zahrnuje osobní růst, **rozvoj vzdělání**, zlepšení kvality života, podpora zdraví či prevence kriminality. Vystává ale otázka, jak tyto vlivy měřit. Většina přístupů staví na kombinaci různých metod, které využívají kvantitativních i kvalitativních dat. Ty sbírají nejčastěji za pomoci dotazníků, rozhovorů, případových studií, diskuzních panelů, skupinových diskuzí, pozorování, sekundárních statistických dat k sociodemografickým údajům, jak uvádí ve zmíněné publikaci Alessandro Bollo. Specifičnost měření sociálních dopadů spočívá v zaměření se na výsledek působení na účastníky, nikoli kolik bylo účastníků. Tento výsledek aktivity by se měl porovnat se záměrem, s kterým byla aktivita provozována, jakožto i s vlivem, který měla na cílové skupiny. Uvědomit si cíle aktivity, kterou konáme, je pro jeho měření zásadní. Pro měření sociálních dopadů a jejich srozumitelnější interpretaci se doporučuje začlenit následující obecné rady:

- pokusit se o plošně přijímané definice a užití klíčových pojmů. Hodnotit systematicky a využívat strukturovanější metodiky a čitelnější důkazy,



- přistoupit k vícesložkovému hodnocení, kde budou zahrnuty jak kvalitativní tak kvantitativní data, a nechat prostor pro slovní hodnocení,
- rozlišovat mezi krátkodobými a strategickými výsledky projektu,
- standardizovat metodiku pro umožnění srovnávání mezi různými projekty a subjekty,
- určovat důkladněji a srozumitelněji, využívat případové studie, zveřejňovat dokumentace pro zvýšení informovanosti o procesech, sdílet osvědčené postupy za účelem maximalizace zdařilých výsledků,
- průběžné hodnotit výsledky a udržitelnost změn.

#### 4.4 SLEPT analýza

Tato analýza zkoumá sociální, legislativní, ekonomické, politické a technologické faktory, které mají v tomto případě vliv na nezaměstnanost.

Sociální faktory, dlouhodobá nezaměstnanost má pro člověka značné sociální důsledky. Rostou výdaje státního rozpočtu na sociálních dávkách a službách, současně jsou nižší příjmy díky neodvedeným daním z příjmu a nižší kupní síle obyvatelstva, nižší daň z přidané hodnoty (DPH), či spotřební daň. Čím déle je nezaměstnaný bez práce, tím menší má naději nalézt práci zpět. Dlouhodobě nezaměstnaní ztrácejí pracovní návyky, základní kontakt s běžným společenským životem, rychle zpoždní a zvykají si na štedrý systém sociálních dávek, který v současné podobě chybně umožňuje Česká republika. Je nejčastější příčinou nárůstu počtu dlouhodobě nezaměstnaných. Vedle těch, kterým se pracovat nevyplatí, patří mezi dlouhodobě nezaměstnané také úzce specializovaní nebo nízké kvalifikovaní pracovníci, kteří přišli o své místo kvůli strukturálním změnám ve výrobě. Návrh této diplomové práce umožňuje motivovat dlouhodobě nezaměstnané k aktivnímu hledání práce, a tím k znovu postavení se na vlastní nohy.

Legislativní faktory, výše uvedené zákony či vyhlášky, které se dotýkají rekvalifikačních kurzů, respektive rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy, jsou zkosnatělé a neodpovídají současnému stavu hospodářských, ekonomických či politických vlivů. Ve třetí kapitole jsou uvedeny návrhy na změnu těchto zákonů či vyhlášek.

Ekonomické ukazatele, dle Českého statistického úřadu (ČSÚ, 2017), je zpřesněný odhad výsledků předběžného Hrubého domácího produktu (HDP) v prvním čtvrtletí roku 2017. HDP byl v 1. čtvrtletí o 1,3 % vyšší než v předchozím čtvrtletí a meziročně se zvýšil o 2,9 %. K růstu české ekonomiky přispěla zahraniční i domácí poptávka. Hrubý domácí produkt očištěný o cenové vlivy a sezónnost vzrostl ve srovnání s předchozím čtvrtletím o 1,3 %. Česká ekonomika tak rostla mezi čtvrtletně nejrychleji za poslední dva roky. Meziročně se

HDP reálně zvýšil o 2,9 %. Hrubá přidaná hodnota (HPH) byla mezi čtvrtletně vyšší o 1,3 % a meziročně o 2,5 %. Ze silné zahraniční i domácí poptávky těžila většina odvětví národního hospodářství.

Růst české ekonomiky byl i nadále provázen růstem zaměstnanosti. Zaměstnanost byla mezi čtvrtletně o 0,6 % vyšší a oproti stejnému čtvrtletí loňského roku vzrostla o 1,5 %. Celková zaměstnanost se v 1. čtvrtletí 2017 meziročně zvýšila o 82,5 tis. osob a dosáhla 5 169,2 tis. Míra zaměstnanosti 15–64letých činila 72,8 %. Počet nezaměstnaných osob se meziročně snížil o 46,6 tis. Obecná míra nezaměstnanosti 15–64letých meziročně klesla proti 1. čtvrtletí 2016 o 0,9 procentního bodu na 3,5 %. Z těchto údajů vyplývá, že ekonomika České republiky je stále na vzestupu a uvedený návrh na změnu rekvalifikačního kurzu by měl být jen dalším přínosem pro ekonomiku naší země.

Politické faktory, rok 2017 je závěrečným rokem současného volebního období. Koalice tvořena politickými stranami České strany sociálně demokratické, hnutí ANO 2011 a Křesťanská a demokratická unie – Československá strana lidová potvrdili růst ekonomiky a dle současných výsledků se zdá, že se tato vládnoucí koalice ujala své moci přesvědčivě a pod jejím vedením vzrůstá ekonomika České republiky.

Technologické faktory, nově zavedené technologie, přístupy a postupy všech zaběhlých systémů jsou velkým přínosem pro růst ekonomiky či snížení nezaměstnanosti. V první řadě internet, v současnosti technologický prostředek, se kterým je vše jednodušší, zejména předávání informací, v našem případě jasné informace ohledně rekvalifikací, snadný přenos informací a vznik nových postupů, například při přezkoušení. V současnosti je právě díky internetu povinné testování nejen při závěrečné zkoušce na získání řidičského oprávnění, ale také při závěrečné zkoušce při získání odborné způsobilosti řidiče.

#### **4.5 Iniciativa Průmysl 4.0**

Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO, 2017) zveřejnilo na svých internetových stránkách dokument s názvem Iniciativa Průmysl 4.0. Mnoho západních zemí v čele se Spolkovou republikou Německo se zabývá nástupem nové průmyslové revoluce, která zásadním způsobem mění povahu průmyslu, v čele s informační technologií – internetem a umělou inteligencí. Současně je zřejmé, že stávající společnost není na toto dostatečně připravena, dopady jsou předpokládány celoplošné, nicméně průmyslová výroba, které jsou řidiči nákladních vozidel součástí, stojí v čele a již nyní je zapotřebí připravit se na tuto revoluci. Iniciativa Průmysl 4.0 je návodem, jak přípravu zorganizovat a uskutečnit.

Poskytuje klíčové informace, ukazuje možné směry vývoje a zároveň nastiňuje návrhy a opatření pro podporu ekonomiky a průmyslové základny České republiky.

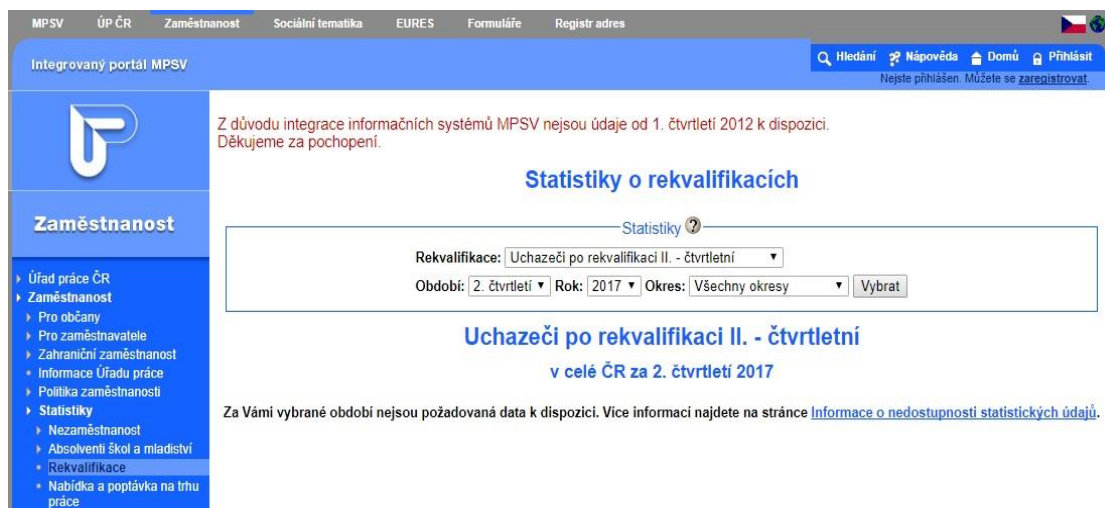
V dokumentu v kapitole 9.1.1 je zmíněna současná situace v regionálním školství, kde se uvádí nutnost provést kroky pro zkvalitnění práce s informačními technologiemi ve školách, zvýšení digitální gramotnosti všech žáků, občanů. Předpokládá se vznik nových firem zaměřených na vzdělávání a rekvalifikace. To nahrává možnosti a především nutnosti provádět změny, jako je úprava stávajících rekvalifikačních kurzů.

Dále se v tomto dokumentu, v kapitole 10.1.2. Materiálová a lidská logistika, uvádí informace o Logistickém řetězci vstupních komponent o možnostech tvoření asistované jízdy vozidel pro přepravu osob, která vede ke snížení nehodovosti či úspoře paliva až o 15 %. Dále dokument uvádí informace o autonomních nákladních vozidlech využívaných již nyní v uzavřených areálech. Z našeho pohledu se zdá být zmínka o automatizaci, autonomních vozidel trochu kontraproduktivní při návrhu změny rekvalifikačního kurzu, nicméně tato změna nepřinese přebytek řidičů v žádné zemi, nevyhneme se nutnosti najímání řidičů z východních zemí směrem od České republiky, ale přinese možnost využití stávajících a budoucích kapacit řidičů, využít je právě tímto směrem, například pro využití kombinované přepravy. V dokumentu se uvádí návrh na přesvědčení jednotlivých dopravců či přepravců, aby sladili své přepravní proudy takovým způsobem, že budou jednotlivá vozidla na sebe pravidelně navazovat a v jiných bodech zase rozdělovat, tedy vytvořit takové podmínky, které by vedly k využití kombinované dopravy bez nutnosti budování nové silniční infrastruktury s několikanásobně vyšší energetickou účinností.

I tímto směrem lze posunout rekvalifikace řidičů. Je zde možnost budoucí řidiče takto vychovávat a seznamovat je s budoucností trochu jiným způsobem. Uvedení informace o tomto dokumentu v této práci je zásadní pro budoucnost, že i v budoucnosti je počítáno s více, ale i lépe kvalifikovanými pracovními silami i na pozicích zdánlivě méně významných, jakou je pozice Řidiče nákladní dopravy.

#### **4.6 Hodnocení rekvalifikačních kurzů**

Ministerstvo práce a sociálních věcí na svých stránkách pravidelně zveřejňuje statistiky týkající se hodnocení rekvalifikačních a umístění uchazečů po absolvování rekvalifikačního kurzu. V období od 1/2017 do 22. 10. 2017 je na tomto portále v sekci statistika informace, že uvedené statistiky nejsou z důvodu integrace informačních systémů od roku 2012 k dispozici, viz obrázek 5.



**Obrázek 5** Print screen z portálu MPSV (MPSV, 2017)

K aktuálnímu hodnocení by data z tohoto či předchozího roku byla hodnotnější, ale z důvodu toho, že podobná data nezveřejňuje ani Český statistický úřad, musíme pracovat s daty staršími a tím jsou hodnoty z roku 2011, konkrétně za 2. čtvrtletí. Hodnoty umístěných uchazečů nalezneme v tabulce 10. Jedná se o souhrnná data ze všech rekvalifikačních kurzů.

**Tabulka 10** Umístění absolventů rekvalifikačních kurzů

Ukazatel	od počátku roku vyřazeno z evidence do 12-ti měsíců po úspěšné rekvalifikaci	
	Umístění celkem	Z toho po ukončené rekvalifikaci ve sledovaném roce
<b>do 3 měsíců po rekvalifikaci</b>	<b>7943</b>	<b>5951</b>
nad 3 měsíce do 6 měsíců po rekv.	4048	500
nad 6 měsíců do 9 měsíců po rekv.	2898	0
nad 9 měsíců do 12 měsíců po rekv.	2054	0

Zdroj: ČSÚ (2017), upraveno autorem

Tyto hodnoty vyjadřují nesporné výhody rekvalifikačních kurzů, v procentuálním vyjádření se jedná o téměř 75% (74,92 %) úspěšnost umístění absolventů těchto kurzů. Vezme-li se v potaz, že bude stejný výsledek napříč rekvalifikačními kurzy, zmíněných 75 % u každého oboru stejný, autor této práce předpokládá, za předpokladu, že cílem úpravy je zjednodušení a zkvalitnění rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy, že dojde k navýšení úspěšnosti u tohoto kurzu o 5 – 10 %, což je zřetelným signálem, proč podpořit úpravu tohoto rekvalifikačního kurzu.

## 4.7 Úspěšnost úpravy rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy

V předchozí kapitole uvádí autor předpokládanou úspěšnost o 5 – 10 % vyšší než je současný trend. Jestliže hovoříme o inovaci, jsou zveřejněny stovky či tisíce příkladů, kdy inovace přinesla pozitivní změnu. O inovacích se učí již na základních školách, je součástí výuky na středních i vysokých školách, je patrná napříč všemi obory. Za všechny lze zmínit vědu, ekonomiku, podnikání, ale také například sport. Nové technologie, viz kapitola Průmysl 4.0 či celý dokument, ze kterého bylo čerpáno, je všude patrné, že inovace, změny, posuny za využití modernějších a novějších technologií, přinášejí úspěchy. V tomto případě jsou těžko kvantifikovatelné, ale jestliže se podíváme na historii, drtivá většina kvalitních inovací přinesla úspěch. Autor předpokládá, že i úprava rekvalifikačního kurzu přinese úspěch, který přivede do řad řidičů kamionové dopravy více kvalitních řidičů.

## 4.8 Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020

Tento dokument vytvořený v srpnu roku 2017 k předložení Vládě ČR hovoří k bodu úrovně výuky a výcviku v autoškolách o zefektivnění státního dozoru nad autoškolami a školicími středisky, s prioritou zavést povinnost proškolení pro učitele autoškoly. Tyto poznatky jsou v plném souladu s názory autora, jak je uvedeno v předchozích kapitolách. Ministerstvo dopravy k uvedenému roku 2017 schraňuje poznatky z praxe a vypracovává kompletní metodické stanovisko, ve kterém poskytne správním orgánům obecný základ pro řešení a zefektivnění státního dozoru. Cílem zůstává vzdělávání a ověřování znalostí učitelů autoškol, a tím zkvalitnění přípravy budoucích řidičů se začleněním do příslušného zákona.

Dalšími opatřeními pro rozvoj specializovaných oblastí dopravy (logistika, terminály kombinované dopravy, strojvedoucí, **řidiči nákladních vozidel** a autobusů) je úkolem zajistit dostatek kvalifikovaných a odborně zdatných pracovníků vytvořením programů vzdělávání na středních, vyšších odborných a vysokých školách. Počítá se s vytvořením podmínek pro zlepšení odborné přípravy v odvětví nákladní dopravy zařazením pro všechny stupně vzdělávání nové odborné předměty:

- intermodální doprava,
- dopravní obsluha území,
- udržitelný rozvoj dopravy,
- a právní aspekty pro nákladní dopravu a logistiku.

Tyto předměty nejsou v plném rozsahu v souladu s názorem autora, ale je příjemné číst, že se odborníci na vládní úrovni danou problematikou zabývají se snahou vytvořit kvalitní výukové programy a vylepšit podmínky vzdělávání pro budoucí řidiče.

## ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce byl návrh na úpravu rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy. Nejen jeho zjednodušení a zefektivnění pro všechny uchazeče, ale zároveň by navrhovaná změna měla být přínosem pro ekonomiku České republiky.

Úvodní část práce charakterizuje rekvalifikační kurzy obecně, podmínky pro uchazeče, i pro školicí střediska. Podrobněji se pak zabývá rekvalifikačním kurzem Řidič nákladní dopravy a to zejména dvou hlavních částí, získání příslušného řidičského oprávnění a získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

V podrobnější analýze současného stavu rekvalifikačních kurzů jsou již vyjmenovány konkrétní dovednosti a znalosti, které musí každý budoucí profesionální či neprofesionální řidič znát k získání řidičského oprávnění a praktické i teoretické dovednosti potřebné k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, které současná platná legislativa vyžaduje po budoucích profesionálních řidičích.

Samotný návrh na úpravu rekvalifikačního kurzu Řidič nákladní dopravy se zabývá konkrétními návrhy, a to zejména změně dotačních vyučovacích hodin jak praktické, tak také teoretické výuky, dále pak změnám v osnovách výuky, z čehož vyplývá pravděpodobně nejdůležitější úprava zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která neodpovídá současným požadavkům zaměstnavatelů na budoucí řidiče. Cílem zůstává mnohem lépe a efektivněji připravený budoucí řidič nákladní dopravy schopný samostatné a profesionální práce.

Ekonomické zhodnocení není u tohoto návrhu jednoduché, je prakticky nekvantifikovatelné, nicméně existují ukazatele, které jsou důkazem přínosu této změny. Hlavní přínos je ekonomický, získání nových profesionálních řidičů z řad nezaměstnaných, přináší zřetelný a kvantifikovatelný přínos pro Českou republiku. Velmi cenným přínosem je profesionální řidič pro budoucí zaměstnavatele a samotné profesní zdokonalení řidičů, lidských osobností, přináší také spokojeného zaměstnance. Obecné zhodnocení je například vysvětleno v socioekonomické analýze s přihlédnutím do dalších let vývoje, s příkladem na dokumentu Iniciativa Průmysl 4.0, který dle autorova návrhu dokumentuje budoucí vývoj s využitím nejmodernějších technologií v čele s internetem a navrhuje společnosti změny, které jsou dle autorů přínosem pro budoucí rozvoje.

Autor si je vědom, že úprava jakéhokoli rekvalifikačního kurzu není jednoduchá, vyžaduje mnoho úsilí a práce. Zejména úprava samotných zákonů je poměrně složitou záležitostí, vyžaduje mnoho času i profesionály, kteří by se touto úpravou zabývali.

Samozřejmostí je mnohem podrobnější a důslednější úprava, než je zde navrženo. Nicméně je velmi důležité, aby k podobným změnám docházelo. Snahu autora podporuje také Vyhodnocení Dopravní politiky ČR, kde je patrná snaha pro zkvalitnění vyučujících, výuky a výukových programů s cílem vybudovat kvalitní zázemí pro získání nových zaměstnanců na pozici Řidič nákladní dopravy. Stejně jako se vyvíjí lidská osobnost, vyvíjí se také společnost a technické možnosti civilizace. A v případě, že jsou vytvořeny podmínky již od Vlády ČR prostřednictvím Dopravní politiky, je nutností podřídit se tomuto rozvoji a upravit i věci zdánlivě nemožné.

## POUŽITÁ LITERATURA

- ALTERNATIVA, 2017. Alternativa plus. *Alternativaplus.cz* [online]. [cit. 2017-01-29]. Dostupné z: [http://alternativaplus.cz/?wysijapage=1&controller=email&action=view&email\\_id=38&wysijap=subscriptions&user\\_id=196](http://alternativaplus.cz/?wysijapage=1&controller=email&action=view&email_id=38&wysijap=subscriptions&user_id=196)
- BESIP, 2017. Zásady bezpečné jízdy. *Ibesip.cz* [online]. [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/vnimani-a-predvidavy-zpusob-jizdy>
- BEZPEČNÉ CESTY, Zdravotnická příprava. *Bezpenecesty.cz* [online]. [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <http://www.bezpecnecesty.cz/cz/informace/autoskola/teoreticke-znalosti/-zdravotnicka-priprava-prvni-pomoc>
- BOLLO, Alessandro, 2013. The Learning Museum Network Project, Report 3 Measuring Museum Impacts. *The Learning Museum Network Project* [online]. [cit. 2017-10-24]. Dostupné z: <https://online.ibr.regione.emilia-romagna.it/I/libri/pdf/LEM3rd-report-measuring-museum-impacts.pdf>
- ČESKO, 1994. *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě* [online]. [cit. 2017-05-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>
- ČESKO, 2000. *Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech* [online]. [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/legislativni-dokumenty/2000/zakon-c-218-2000-sb-3443>
- ČESKO, 2000. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích* [online]. [cit. 2017-01-26]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=49756&nr=361~2F2000&rpp=15#local-content>
- ČESKO, 2000. *Zákon č. zákona 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů* [online]. [cit. 2017-01-28]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=49564&nr=247~2F2000&rpp=15#local-content>
- ČESKO, 2004. *Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti*. *Zakonyprolidi.cz* [online]. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-435>
- ČESKO, 2004. *Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon)* [online]. [cit. 2017-01-27]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/dokumenty-3/zakon-c-561-2004-sb-o-predskolnim-zakladnim-strednim-vyssim>
- ČESKO, 2004. *Zákon č. 96/2004 Sb., o podmínkách získávání a uznávání způsobilosti výkonu nelékařských zdravotnických povolání a k výkonu činností souvisejících s poskytováním zdravotní péče a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o nelékařských zdravotnických povoláních)* [online]. [cit. 2017-01-27]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/legislativni-dokumenty/2000/zakon-c-218-2000-sb-3443>
- ČESKO, 2004. *Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti* [online]. [cit. 2017-01-28]. Dostupné z: [https://portal.mpsv.cz/sz/obecne/prav\\_predpisy/akt\\_zneni/ZOZ\\_](https://portal.mpsv.cz/sz/obecne/prav_predpisy/akt_zneni/ZOZ_)



- PLATNE\_ZNENI\_OD\_1.9.2016.PDFcz/archiv2008/sbirka/1998/sb039-98.pdf. ISSN 1211-1244.
- ČESKO, 2006. *Zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách* [online]. [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: [http://www.mpsv.cz/files/clanky/7372/108\\_2006\\_Sb.pdf](http://www.mpsv.cz/files/clanky/7372/108_2006_Sb.pdf)
- ČESKO, 2006. *Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: [http://www.mpsv.cz/ppropo.php?ID=z262\\_2006\\_10](http://www.mpsv.cz/ppropo.php?ID=z262_2006_10)
- ČESKO, 2008. *Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Zakonyprolidi.cz* [online]. [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-156> (Vyhláška)
- ČESMAD, 2017. *Česmad Bohemia. Prodopravce.cz* [online]. [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/>
- DAT CZ, 2017. *Databáze akcí dalšího profesního vzdělávání. Eu-dat.cz* [online]. [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: [www.eu-dat.cz](http://www.eu-dat.cz)
- INSTITUT CERTIFIKOVANÉHO VZDĚLÁVÁNÍ, 2017. *Logistika. Icv.cz* [online]. [cit. 2017-02-22]. Dostupné z: <http://www.icv.cz/cz/logistika?gclid=COSSzajFwtlCFc-Yp0wod2sYOjw>
- KOSINA, Ivan a Jindřich Ježek, 2011. *Kalkulace nákladů v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-7194-424-6.
- MINISTERSTVO DOPRAVY, 2017. *Mdcr.cz* [online]. [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: <http://etesty2.mdcr.cz/Home/Tests/ro>
- MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ, 2017. *Mpsv.cz* [online]. [cit. 2017-01-21]. Dostupné z: <http://www.mpsv.cz/cs>
- POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY, 2017. *Legislativní proces projednávání návrhů zákonů. Psp.cz* [online]. [cit. 2017-08-12]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=331>
- SOŠ A SOU, 2017. *SOŠ a SOU podnikání a služeb. Sos.jablunkov.cz* [online]. [cit. 2017-01-29]. Dostupné z: <http://www.sos.jablunkov.cz/nabidkaskoly/profesionalni-ridic/>
- VOOLFOVÁ, Nelly, 2014. *Socioekonomické přínosy Moravské galerie v Brně*. Brno. Diplomová práce. Masarykova univerzita [online]. [cit. 2017-10-22]. Dostupné z: [https://is.muni.cz/th/356690/esf\\_m/DP\\_Nelly\\_Volfova.pdf](https://is.muni.cz/th/356690/esf_m/DP_Nelly_Volfova.pdf)
- VYPLŇTO, 2017. *Databáze dotazníků. Vyplnto.cz* [online]. [cit. 2017-02-22]. Dostupné z: <https://www.vyplnto.cz/databaze-dotazniku/vyznam-a-prinos-rekvalifikac/#oo>

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b> Nejnovější běhy vzdělávacích akcí .....	18
<b>Tabulka 2</b> Statistiky o rekvalifikacích, Účastníci v rekvalifikaci v roce 2011 v ČR .....	19
<b>Tabulka 3</b> Hodinová dotace jízd v autoškole pro skupinu C a C+E.....	38
<b>Tabulka 4</b> Dotace jízd v autoškole pro skupinu C a C+E podle autora práce.....	39
<b>Tabulka 5</b> Hodinová dotace jízd v kurzu odborné způsobilosti řidičů.....	40
<b>Tabulka 6</b> Hodinová dotace jízd v kurzu odborné způsobilosti řidičů.....	41
<b>Tabulka 7</b> Cena kurzu autoškoly pro skupinu C + E.....	49
<b>Tabulka 8</b> Cena kurzu profesní způsobilosti .....	49
<b>Tabulka 9</b> Cena zaměstnance pro zaměstnavatele.....	53
<b>Tabulka 10</b> Umístění absolventů rekvalifikačních kurzů .....	60

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Příklad testové otázky 1 (MD, 2017).....	27
<b>Obrázek 2</b> Příklad testové otázky 2 (MD, 2017).....	29
<b>Obrázek 3</b> Příklad testové otázky 3 (MD, 2017).....	31
<b>Obrázek 4</b> Příklad testové otázky 4 (MD, 2017).....	37
<b>Obrázek 5</b> Print screen z portálu MPSV (MPSV, 2017).....	60

## SEZNAM ZKRATEK

ADR	Accord européen au transport internatinaux des marchandises dangereuses par route Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí
AETR	Accord européen sùr les transports routiers Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
ATP	Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be used for such Carriage Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
CMR	Convention Marchandise Routière Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
CV	Contingent Valuation Podmíněná ocenění
ČSSZ	Česká správa sociálního zabezpečení
ČSÚ	Český statistický úřad
DPH	Daň z přidané hodnoty
EDCL	European Certification of Digital Literacy Evropská certifikace počítačové gramotnosti
EIA	Economic Impact Analysis Analýza ekonomických dopadů
HDP	Hrubý domácí produkt
HPH	Hrubá přidaná hodnota
INCOTERMS	International Commercial Terms soubor mezinárodních pravidel pro výklad dodacích doložek
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
PSP	Poslanecká sněmovna parlamentu
VÚPSV	Výzkumný ústav práce a sociálních věcí
VZP	Všeobecná zdravotní pojišťovna

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Formulář „Dohoda o provedení rekvalifikace“

**Příloha B** Formulář „Zájem o zvolenou rekvalifikaci“

**Příloha C** Formulář „Potvrzení o úhradě ceny rekvalifikačního kurzu“



## **Příloha A** Formulář „Dohoda o provedení rekvalifikace“

### **DOHODA o provedení rekvalifikace č. REK /2007**

---

uzavřená mezi

Českou republikou, zastoupenou

úřadem práce: Úřad práce hl. m. Prahy  
sídlo: Domažlická 1139/11, Žižkov, 130 00 Praha 3  
zastupující osoba: Ing. Ivan Chomát, ředitel úřadu práce  
identifikační číslo: 00564222  
číslo účtu: 35-18420011/0710

(dále jen „úřad práce“) na straně jedné

a

rekvalifikačním zařízením:

sídlo:  
zastupující osoba:  
identifikační číslo:  
číslo účtu:

(dále jen „rekvalifikační zařízení“) na straně druhé.

#### **Článek I**

##### **Účel dohody**

Účelem dohody uzavírané podle §108 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky č. 519/2004 Sb., o rekvalifikaci uchazečů o zaměstnání a zájemců o zaměstnání a o rekvalifikaci zaměstnanců je úprava vzájemného vztahu mezi úřadem práce a rekvalifikačním zařízením, provádějícím rekvalifikaci uchazečů o zaměstnání a zájemců o zaměstnání (dále jen „účastníci rekvalifikace“)

#### **Článek II**

##### **Předmět dohody**

II.1 Předmětem dohody je zabezpečení rekvalifikace na pracovní činnost:

**Podle akreditace**

II.2 Rekvalifikace se uskuteční ve vzdělávacím programu:

**Název programu**

- II.3 Základní kvalifikační předpoklady, potřebné pro zařazení do rekvalifikace, tj. minimální stupeň vzdělání, popřípadě další požadavky:
- II.4 Celkový rozsah rekvalifikace: **hodin**  
z toho: - teoretická příprava: **hodin**  
- praktická příprava: **hodin**  
- ověření získaných znalostí a dovedností: **hodin**  
Forma konání přípravy:
- II.5 Místo konání:  
, případně další místa určená rekvalifikačním zařízením.
- II.6 Doba rekvalifikace: Rekvalifikace proběhne v období čtyř let ode dne nabytí platnosti této dohody s tím, že doba zahájení a ukončení rekvalifikace bude upřesněna 14 dní před zahájením rekvalifikace.
- II.7 Způsob ověření získaných znalostí a dovedností:  
  
Výstupní doklad:
- II.8 Účastníci rekvalifikace:  
bude upřesněno nejpozději den před zahájením rekvalifikace.
- II.9 Náklady rekvalifikace na jednoho účastníka rekvalifikace:  
do výše Kč (slovy korun českých)

### **Článek III**

#### **Rekvalifikační zařízení se zavazuje**

- III.1 Provést rekvalifikaci v plném rozsahu podle článku II. dohody.
- III.2 Stanovit účastníkům rekvalifikace studijní a výcvikové povinnosti. Prokazatelně je seznámit s předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a předpisy o požární ochraně mající vztah k rekvalifikaci. Zajistit jejich bezpečnost a ochranu zdraví během celé rekvalifikace. Vybavit účastníky rekvalifikace nezbytnými ochrannými pracovními prostředky, pokud to charakter praktické přípravy vyžaduje.
- III.3 Uzavřít pojištění pro případ své odpovědnosti za škodu na zdraví způsobenou při rekvalifikaci.
- III.4 V průběhu rekvalifikace zajistit prokazatelnou denní evidenci:  
- docházky účastníků rekvalifikace,  
- prováděné rekvalifikace minimálně v rozsahu: datum, téma, hodina začátku a konce, počet hodin, jméno osoby provádějící přípravu či ověření získaných znalostí a dovedností.



- III.5 Neprodleně, písemně nejpozději do 8 kalendářních dnů informovat příslušnou pobočku úřadu práce, která účastníka rekvalifikace do rekvalifikace vyslala (dále jen „pobočka úřadu práce“) pokud:
- účastník rekvalifikace nenastoupí na rekvalifikaci,
  - účastník rekvalifikace neplní stanovené studijní a výcvikové povinnosti,
  - účastník rekvalifikace porušuje předpisy či řády rekvalifikačního zařízení,
  - nastanou další závažné skutečnosti, zejména překážky v rekvalifikaci,
  - se účastník nepodrobí závěrečnému ověření získaných znalostí a dovedností.
- Poslední pracovní den kalendářního měsíce, pokud rekvalifikace probíhá, informovat pobočku úřadu práce o přítomnosti účastníků.
- III.6 Neprodleně, písemně nejpozději do 8 kalendářních dnů, informovat pobočku úřadu práce, pokud vzniknou překážky, které znemožní pokračování rekvalifikace.
- III.7 Předložit pobočce úřadu práce písemný návrh na vypovězení dohody o rekvalifikaci s účastníkem rekvalifikace, který neplní studijní a výcvikové povinnosti nebo porušuje předpisy a řády rekvalifikačního zařízení.
- III.8 Po ukončení rekvalifikace zaslat úřadu práce závěrečný protokol, který bude minimálně obsahovat:
- seznam účastníků rekvalifikace, kteří úspěšně ukončili rekvalifikaci, včetně čísel vydaných dokladů o jejím absolvování a vzor dokladu,
  - informaci o absolvované části rekvalifikace účastníky, kteří rekvalifikaci nedokončili nebo ukončili neúspěšně.
- III.9 V souladu s body II.8 a II.9 dohody fakturovat úřadu práce náklady na rekvalifikaci účastníků rekvalifikace, kteří do kurzu skutečně nastoupí. V případě, že účastník rekvalifikace nedokončí rekvalifikaci, fakturovat úřadu práce odpovídající část dohodnutých nákladů.
- Fakturaci provést do 14 dnů po ukončení rekvalifikace a zaslat Úřadu práce hl.m. Prahy, Domažlická 11, 130 11 Praha 3.
- Lhůta splatnosti faktur bude stanovena minimálně 21 kalendářních dnů.
- III.10 Vrátit poskytnuté finanční prostředky, nebo jejich část pokud nedodrží sjednané podmínky, nebo pokud mu jeho zaviněním byly poskytnuty neprávem nebo ve vyšší částce než náležely [§108 odst. 4 písm. i) zák. č.435/2004 Sb.]. Vracení bude provedeno ve lhůtě a způsobem stanoveným ve výzvě úřadu práce.
- III.11 Umožnit zaměstnancům úřadu práce kontrolu dodržování sjednaných podmínek pro rekvalifikaci, včetně účasti na ověření získaných znalostí a dovedností.
- III.12 Používat údaje o účastnících rekvalifikace poskytnuté úřadem práce v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

#### Článek IV

#### Úřad práce se zavazuje

- IV.1 Provést výběr účastníků rekvalifikace v souladu se základními kvalifikačními předpoklady podle bodu II.3 dohody.
- IV.2 Uhradit na základě předložených faktur náklady rekvalifikace ve výši a způsobem dohodnutým v bodě III.9 dohody. Konečnou fakturu uhradit po předložení závěrečného protokolu podle bodu III.8 dohody. Úhradu provést na účet rekvalifikačního zařízení.

## **Článek V**

### **Všeobecná ustanovení**

- V.1 Rekvalifikační zařízení zařadí do rekvalifikace pouze uchazeče o zaměstnání a zájemce o zaměstnání na základě potvrzení přijetí přihlášky (příloha č. 1)
- V.2 Změny této dohody budou učiněny jen se souhlasem obou smluvních stran písemným dodatkem k dohodě.
- V.3 Dohoda se uzavírá na dobu neurčitou s jednoměsíční výpovědní lhůtou, která počíná běžet prvním kalendářním dnem měsíce následujícího po převzetí výpovědi druhou stranou.
- V.4 V případě zániku některé ze smluvní stran přechází její práva a povinnosti vyplývající z dohody na jejího právního nástupce.
- V.5 Smluvní strany si vyhrazují právo okamžitě vypovědět dohodu v případě vzniku překážky, která znemožňuje dokončení rekvalifikace. Součástí výpovědi bude návrh na vyrovnání finančních závazků.
- V.6 Dohoda nabývá platnosti podpisem obou smluvních stran. Je sepsána ve dvou vyhotoveních, z nich jedno obdrží rekvalifikační zařízení a jedno úřad práce.

Úřad práce hl. m. Prahy dne

---

zástupce rekvalifikačního zařízení

---

ředitel úřadu práce

Vyřizuje:

Zdroj: MPSV (2017)

Příloha B Formulář „Zájem o zvolenou rekvalifikaci“

## ÚŘAD PRÁCE ČESKÉ REPUBLIKY

### ZÁJEM O ZVOLENOU REKVALIFIKACI

uchazeče o zaměstnání - zájemce o zaměstnání<sup>1</sup>

dle § 109a zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů

A. Vyplní uchazeč o zaměstnání\* - zájemce o zaměstnání\* (\* *nehodící se škrtněte*):

<b>Příjmení a jméno:</b>		
<b>Rodné číslo:</b>		
<b>Kontaktní spojení</b>		
<b>Telefon:</b>		
<b>E-mail</b>		
<b>Adresa:</b>	<b>Datová schránka:</b>	
<b>Vzdělání a dovednosti včetně jazykových znalostí, RP apod.:</b>		
<b>Absolvované rekvalifikace:</b>	<b>Absolvování v roce:</b>	
<b>Vykonávané profese a pracovní činnosti:</b>	<b>Počet roků (měsíců) praxe</b>	
a)		
b)		
c)		
<b>Mám zájem o zvolenou rekvalifikaci (napište název kurzu):</b>		
<b>Rekvalifikační zařízení:</b>		

\_\_\_\_\_



<b>Předpokládaný zaměstnavatel:</b>	
<b>Zahájení samostatné výdělečné činnosti, v jakém oboru:</b>	
<b>Datum:</b>	
<b>Podpis zájemce o zvolenou rekvalifikaci:</b>	

**Povinné přílohy:**

Uchazeč/zájemce o zaměstnání doloží Úřadu práce ČR:

1. Podepsané Poučení pro uchazeče/zájemce o zaměstnání.
2. Potvrzení rekvalifikačního zařízení o ceně rekvalifikačního kurzu.
3. V případě, že rekvalifikační zařízení před vstupem do rekvalifikačního kurzu požaduje posouzení zdravotního stavu lékařem, je povinností uchazeče/zájemce o zaměstnání toto lékařské vyšetření doložit Úřadu práce ČR. Náklady na lékařská vyšetření hradí uchazeč/zájemce o zaměstnání.

**B. Poučení pro uchazeče o zaměstnání / zájemce o zaměstnání (dále jen „zájemce o zvolenou rekvalifikaci“):**

Zájemce o zvolenou rekvalifikaci si může zvolit druh pracovní činnosti, na kterou se chce rekvalifikovat, a rekvalifikační zařízení, které má rekvalifikaci provést. Podmínkou je, že rekvalifikační zařízení bude držitelem dokladu o oprávnění k poskytování vzdělávacích služeb na vybraný rekvalifikační kurz, který musí být ukončen závěrečnou zkouškou. Úřad práce České republiky (dále jen „Úřad práce“) pro zájemce o zvolenou rekvalifikaci nevyhledává ani nezajišťuje žádné potřebné dokumenty ani vhodné rekvalifikační zařízení.

Náklady na lékařská vyšetření v souvislosti se zvolenou rekvalifikací mohou být po předložení žádosti o proplacení nákladů na doprovodná opatření hrazeny Úřadem práce.

Zájemce o zvolenou rekvalifikaci předloží Úřadu práce formulář „Zájem o zvolenou rekvalifikaci“ nejméně 30 dnů před uvažovaným termínem zahájení zvolené rekvalifikace, aby bylo možné jeho požadavek posoudit v odborné komisi, administrativně zpracovat. O výsledku jednání odborné komise bude informován, v případě zamítnutí zvolené rekvalifikace obdrží od Úřadu práce písemné zdůvodnění.

Úřad práce vydá zájemci o zvolenou rekvalifikaci potvrzení o úhradě ceny rekvalifikace v případě, že zvolená rekvalifikace je vzhledem ke zdravotnímu stavu, získané kvalifikaci a dalším schopnostem a pracovním zkušenostem, vhodná s ohledem na požadavek efektivního a hospodárného vynaložení finančních prostředků, a v případě úspěšného ukončení rekvalifikace uhradí rekvalifikačnímu zařízení cenu rekvalifikačního kurzu.

Zájemce o zvolenou rekvalifikaci je po dobu účasti na rekvalifikaci povinen plnit studijní nebo výcvikové povinnosti stanovené rekvalifikačním zařízením. Případné změny související s jeho účastí na rekvalifikaci neprodleně oznámí Úřadu práce.

Pokud zájemce o zvolenou rekvalifikaci rekvalifikační kurz nedokončí z vážných důvodů, Úřad práce uhradí rekvalifikačnímu zařízení cenu rekvalifikace nebo její poměrnou část. Pokud zájemce o zvolenou rekvalifikaci rekvalifikační kurz nedokončí bez vážných důvodů, Úřad práce cenu rekvalifikace nehradí (dle § 109 odst. 2, písm. f) zákona o zaměstnanosti). Závažnost důvodů posoudí Úřad práce.

„Potvrzení Úřadu práce o úhradě ceny rekvalifikačního kurzu“ pozbývá platnost, pokud rekvalifikační kurz nebude zahájen do 60 kalendářních dnů od termínu zahájení kurzu uvedeného na „Potvrzení rekvalifikačního zařízení o ceně rekvalifikačního kurzu“.

Úřad práce uhradí cenu rekvalifikace, pokud se změní termín ukončení kurzu (uvedený na formuláři „Informovaný souhlas rekvalifikačního zařízení) o více než 30 kalendářních dnů jen v případě, pokud tuto změnu akceptuje.

**Zájemce o zvolenou rekvalifikaci bere na vědomí, že Úřad práce může hradit cenu rekvalifikace pouze po dobu, po kterou je uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání souvisle veden v evidenci uchazečů o zaměstnání nebo zájemců o zaměstnání.**

Náklady na rekvalifikaci budou hrazeny z regionálního individuálního projektu Záruky pro mladé v Olomouckém kraji, registrační číslo CZ.03.1.48/0.0/0.0/15\_004/0000008, který je v rámci Operačního programu Zaměstnanost financován z Evropského sociálního fondu (85 %) a státního rozpočtu České republiky (15 %). Podmínkou proplacení nákladů na zvolenou rekvalifikaci z tohoto projektu je, že termín ukončení rekvalifikace nebude pozdější než datum ukončení aktivity zvolených rekvalifikací ve výše uvedeném projektu, tj. do 31. 12. 2018.

Úřad práce uhradí cenu rekvalifikace po předložení dokladu o úspěšném absolvování rekvalifikace. Tento doklad doloží absolvent zvolené rekvalifikace na Úřad práce do 14 dnů po ukončení rekvalifikace.

Pokud po ukončení rekvalifikace zájemce o zvolenou rekvalifikaci bez vážných důvodů odmítne nastoupit do zaměstnání, odpovídajícího nově získané kvalifikaci, je povinen Úřadu práce uhradit cenu rekvalifikace.

Zájemce o zvolenou rekvalifikaci bere na vědomí, že účastí na zvolené rekvalifikaci mu nevzniká nárok na podporu při rekvalifikaci a že jiné náklady, než cenu rekvalifikace (kurzovné) a cestovné, Úřad práce nehradí.

Zájemce o zvolenou rekvalifikaci souhlasí se zpracováním svých osobních údajů v rozsahu: jméno, příjmení, případně akademický titul, datum a místo narození, rodné číslo, adresa bydliště, za účelem administrace projektu, v rámci kterého absolvuje rekvalifikaci. Tento souhlas se poskytuje na celou dobu projektu. Úřad práce a účastník projektu se výslovně dohodli, že účastník projektu tento svůj souhlas po dobu trvání projektu neodvolá.

V ..... dne  
.....  
Podpis                      zájemce                      o                      zvolenou                      rekvalifikaci:.....  
.....

Zdroj: MPSV (2017)

## ÚŘAD PRÁCE ČESKÉ REPUBLIKY

### I. Potvrzení o úhradě ceny rekvalifikačního kurzu

po úspěšném absolvování rekvalifikace

dle § 109a zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění  
pozdějších předpisů

v rámci APZ

Úřad práce České republiky:

Zastupující osoba:

Sídlo:

IČ:

Kontaktní adresa: Úřad práce ČR – krajská pobočka v .....

.....  
adresa (dále jen „Úřad práce“)

Vyřizuje:

**p o t v r z u j e**

Rekvalifikačnímu zařízení:

Se sídlem:

IČ:

(dále jen „rekvalifikační zařízení“),

že v souladu s ustanovením § 109a odst. 4 až 6 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti,  
ve znění pozdějších předpisů, uhradí cenu rekvalifikačního kurzu

.....  
(název pracovní činnosti)

ve výši .....Kč bez DPH (slovy.....)

.....)

za účastníka (jméno, příjmení, titul) .....  
narozeného (datum).....trvale bytem v.....  
.....

V případě, že účastník rekvalifikace ji z vážných důvodů nedokončí, uhradí Úřad práce jen její poměrnou část.

Úřad práce může hradit cenu rekvalifikace pouze za dobu, po kterou je uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání veden v evidenci uchazečů o zaměstnání nebo zájemců o zaměstnání.

Cena za rekvalifikační kurz včetně závěrečné zkoušky bude uhrazena do 30 dnů po předložení dokladu o úspěšném absolvování rekvalifikace.

„Potvrzení Úřadu práce o úhradě ceny rekvalifikačního kurzu“ pozbývá platnost, pokud kurz nebude zahájen do 60 kalendářních dnů od termínu zahájení kurzu uvedeného na „Potvrzení rekvalifikačního zařízení o ceně rekvalifikačního kurzu“.

Náklady na zvolenou rekvalifikaci budou hrazeny z APZ.

V ..... dne .....

Za Úřad práce:

.....  
jméno, příjmení a funkce zastupující osoby

podpis.....

otisk

razítka

Zdroj: MPSV (2017)