

NOVÁ PRAVIDLA PRACOVNÍHO REŽIMU ŘIDIČE

Petr Nachtigall, Jaromír Široký, Bedřich Rathouský¹

Anotace: Nařízení 561/2006 stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a přepravu cestujících. Nařízení 561 se vztahuje na silniční dopravu, tj. každou jízdu loženého nebo prázdného vozidla používaného pro přepravu cestujících a zboží na veřejných pozemních komunikacích.

Klíčová slova: doba řízení, doba odpočinku, tachograf

Summary: Statute 561/2006 determinates drivers in road transport of goods and passengers rules for driving times, breaks and time for spells. Statute 561 is related to road transport i.e. each ride of road carriage under load or empty used for transport of goods or passengers on public routes.

Key words: driving time, spell, tachograph

ÚVOD

Činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus, k nimž patří i nepřetržitě řízení vozidla, se mohou stát nebezpečnými, pokud nejsou přerušovány bezpečnostními přestávkami a pokud nejsou časově omezeny v rámci pracovní doby. Svou monotónností nebo neomezenou dobou trvání způsobují výrazné snížení pozornosti a únavu řidiče. Evropská komise vydala nové nařízení ES 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, které bude od 11. 4. 2007 nahrazovat dosavadní nařízení 3820/85 a 3821/85. Nařízení je platné pro celou EU včetně ČR.

Zákoník práce upravuje mimo jiné také pracovní dobu a dobu odpočinku zaměstnanců. V § 5 zákoníku práce je stanoveno, že pracovněprávní vztahy mj. zaměstnanců dopravy se řídí zákoníkem práce, pokud zvláštní předpis nestanoví jinak (tímto předpisem je zákon č. 475/2001 Sb.).

¹ Ing. Petr Nachtigall, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, tel.: +420 466 036 462, fax: +420 46 6036 303,
E-mail: petr.nachtigall@upce.cz

Ing. Jaromír Široký, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, tel.: +420 466 036 199, fax: +420 46 6036 303,
E-mail: jaromir.siroky@upce.cz

Bc. Bedřich Rathouský, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera – student,
E-mail: BedrichRathousky@seznam.cz

Pracovní dobu, dobu odpočinku, dobu řízení a bezpečnostních přestávek v silniční dopravě upravují následující předpisy [4]:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení EHS 3820/85 o pravidlech dob řízení a dob odpočinku řidičů (nově 561/2006).
- Nařízení EHS 3821/85 o záznamovém zařízení (tachografech).
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 55/2003 Sb.
- Zákon č. 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě.
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

Protože tyto předpisy stanovují pracovní dobu, dobu odpočinku, dobu řízení a bezpečnostní přestávky navzájem různě podle různých hledisek a podmínek, je nutné, aby si dopravci i řidiči vždy správně vyhodnotili a určili, kterým předpisem se mají řídit.

1. NAŘÍZENÍ EHS 3820/85 O PRAVIDLECH DOB ŘÍZENÍ A DOB ODPOČINKU ŘIDIČŮ A NAŘÍZENÍ EHS 3821/85 O ZÁZNAMOVÉM ZAŘÍZENÍ (TACHOGRAFECH)

Členské státy Evropského společenství přijaly nařízení (EHS) č. 3820/85 a 3821/85, která se vztahují na silniční dopravu v rámci Evropské Unie a plní obdobnou roli jako předtím AETR v mezistátní dopravě. Nařízení 3820/85 a 3821/85 jsou spolu provázané právní předpisy, které se doplňují a mají společnou oblast působnosti. Tato nařízení se vztahují na vozidla registrovaná v členských státech EU, která provádějí silniční dopravu uvnitř Společenství. Platí pro přeshraniční dopravu (mezi členskými státy EU) i pro vnitrostátní dopravu uvnitř jednotlivých členských států. Z hlediska povinnosti řidiče jsou dohoda AETR a nařízení 3820/85 a 3821/85 velmi podobné. Povinnosti dopravců jsou v nařízení 3820/85 a 3821/85 přesněji definovány. Téměř identické v obou předpisech jsou technické požadavky na kotoučový tachograf a záznamové listy. Při dodržování příslušných předpisů nečiní přechod z jednoho systému (AETR) na druhý (nařízení 3820/85 a 3821/85) nebo naopak potíže.

Pojem “denní doba řízení“ se nevztahuje na kalendářní den (časový úsek 0.00-24.00 hod). Je definován jako celková doba řízení mezi dvěma denními dobami

odpočinku. Doba řízení vzhledem k probíhajícímu času “plave“ a běžně může začít v jednom kalendářním dni a pokračovat do dalšího.

Celková doba řízení za období každých dvou po sobě následujících týdnů nesmí překročit 90 hodin. To znamená, že součet denních dob řízení za každé dva po sobě následující týdny nesmí přesáhnout 90 hodin. Nejvyšší přípustná celková doba řízení v jednom týdnu je stanovena jen nepřímou. Nejpozději po šesti denních dobách řízení musí řidič nastoupit týdenní odpočinek. To znamená, že nejdéle po $4 \times 9 + 2 \times 10 = 56$ hodinách musí být nastoupen týdenní odpočinek. Doba řízení delší než 4,5 hodiny musí být vždy přerušena přestávkou. To znamená, že denní doba řízení zpravidla sestává z několika dílčích dob řízení, mezi nimiž jsou přestávky. Denní doba řízení nesmí překročit 9, popř. 10 hodin. V rámci jednoho kalendářního dne může být ale celkový součet dob řízení delší než 9 hodin, pokud kalendářní den obsahuje odpočinek. Přestávka v trvání nejméně 45 minut smí být nahrazena kratšími přestávkami, z nichž každá má nejméně 15 minut. Součet dob těchto přestávek musí být nejméně 45 minut. Tyto přestávky musí být vloženy do doby řízení 4,5 hodin nebo zařazeny okamžitě po této době řízení.

2. NAŘÍZENÍ ES 561/2006

Nařízení 561/2006 stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a přepravu cestujících. Dříve tuto roli plnilo nařízení 3820, jehož platnost končí dnem 10.4.2007 a od 11.4.2007 je v platnosti nařízení 561. Nařízení 561 se vztahuje na silniční dopravu, tj. každou jízdu loženého nebo prázdného vozidla používaného pro přepravu cestujících a zboží na veřejných pozemních komunikacích. Jedná se zejména o přepravu zboží vozidly s maximální přípustnou hmotností překračující 3,5 t a přepravu cestujících takovými vozidly, které jsou díky své konstrukci či trvalou úpravou interiéru určena pro přepravu více jak 9 osob včetně řidiče. Pokud je ovšem vozidlo s největší povolenou hmotností do 3,5 t vybaveno tažným zařízením pro tažení přívěsu, kdy nejvyšší povolená hmotnost soupravy převyšuje 3,5 t, pak v tomto případě tato souprava podléhá nařízení 561. Potom toto vozidlo musí být vybaveno tachografem (rovněž podléhá předpisům o tachografech – pravidelné technické prohlídky tachografů apod.). V případě, že se jedná o soupravu osobního automobilu a přívěsu, kde celková hmotnost soupravy přesahuje 3,5 t, je dáno, že ustanovení nařízení 561 platí i pro tuto soupravu, pokud se jedná o obchodní přepravu zboží, tedy za úplatu. V některých případech je nutné doložit, zda se opravdu jedná o neobchodní či obchodní přepravu.

2.1. Důležité pojmy

V této kapitole jsou vysvětleny některé pojmy, které nařízení 561 používá či v nepatrné míře upravilo.

Řidič - řidič je chápána jako osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu nebo je ve vozidle, aby jej popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit.

Přestávka na jídlo a oddech – Zákoník práce ve svých ustanoveních definuje „přestávku na jídlo a oddech“. Tato přestávka trvá nejméně 30 minut a musí ji řidič vykonat nejdéle po 6 hodinách práce. Tato přestávka na jídlo a oddech může být využita i jako přestávka v řízení, pokud se čerpá podle pravidle tohoto nařízení.

Jiné práce – činnosti zahrnuté do pracovní doby mimo řízení vozidla. Patří sem zejména nakládka, vykládka, doba čekání na nakládku vykládku, čištění a údržba vozidla apod. nezapočítávají se zde ovšem přestávky v řízení vozidla, doby odpočinku a ani doby pohotovosti.

Pracovní doba – pojem pracovní doba zahrnuje dobu řízení a jiné práce. Do pracovní doby se nepočítají přestávky (a to jak přestávky v řízení, tak i přestávky na jídlo a oddech), doby odpočinku a ani doby pohotovosti. Nejvyšší týdenní délka pracovní doby je omezena jen pro řidiče v zaměstnaneckém poměru.

Doba pohotovosti – je doba odlišná od dob přestávky a odpočinku. Během této doby jízdní osádka nemusí opustit své pracoviště, avšak musí být připravena na základě pokynu zahájit jízdní činnost nebo pokračovat v ní, nebo provádět jinou práci. Patří zde také doba, během níž osádka doprovází vozidlo během dopravy na trajektu nebo na vlaku (systém Ro-La), doby čekání na hranicích a doby čekání z důvodu zákazu jízdy. Tyto doby jejich předpokládaného trvání musí být jízdní osádce předem známy. Také zde patří doba, kterou tráví druhý řidič při jízdě vedle řidiče v kabině nebo na lehátku v kabině. Tato pohotovost není součástí pracovní doby.

Týden – značí období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli. Jedná se tedy o kalendářní týden.

Časový úsek 24 hodin – je charakterizován jako tzv. plovoucí den. Představuje časový úsek:

- od skončení jedné denní doby odpočinku do skončení následující denní doby odpočinku
- od skončení týdenní denní doby odpočinku do skončení následující první denní doby odpočinku
- od skončení denní doby odpočinku do proběhnutí prvních 11, případně 9 hodin následujícího týdenního odpočinku.

Plovoucí den obsahuje denní dobu řízení a denní dobu odpočinku. Plovoucí dny se obecně nekryjí s kalendářními dny. Může začít v jednom kalendářním dni a pokračovat do dalšího kalendářního dnu.

2.2. Doba řízení, doba přestávky a odpočinku

Doba řízení je doba trvání činnosti řízení zaznamenána záznamovým zařízením (kotoučovým či digitálním tachografem) nebo ručně. Platí zde pravidlo, že do doby řízení se počítá doba, kdy “motor běží“. Patří zde tedy doby čekání na křižovatkách, před signalizačním zařízením nebo před přejezdy či doby v kolonách.

Denní doba řízení je celková (sčítaná) doba řízení mezi dvěma za sebou následujícími denními odpočinky nebo mezi denním a za ním následujícím týdenním odpočinkem, případně obráceně. Tato denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin. Nejvýše dvakrát za týden je možno ji prodloužit na 10 hodin.

Týdenní doba řízení je omezena podmínkami:

- nesmí přesáhnout celkem 56 hodin doby řízení v týdnu
- nejpozději po 6 denních dobách řízení od minulého týdenního odpočinku musí řidič nastoupit další týdenní odpočinek,
- celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů
- nejvyšší povolená týdenní pracovní doba je 60 hodin a nejvyšší průměrná týdenní pracovní doba je 48 hodin (průměr za 4 měsíce) dle nařízení vlády č. 589/2006, které aplikuje požadavky směrnice 2002/15/ES do českého prostředí.

Řidič má povinnost zaznamenat “jinou práci“ a “pohotovost“ vykonané od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku. Záznam se provádí ručně záznamem na kotouč nebo zadáním záznamu do digitálního tachografu.

Přestávka v řízení musí mít určitou minimální délku: 45 minut, příp. 15 nebo 30 minut při rozdělení přestávky. Po 4,5 hodinách musí řidič mít nepřerušenu přestávku v řízení nejméně 45 minut, která se nezapočítává do doby odpočinku. Může být nahrazena dvěma kratšími úseky, z nichž první má nejméně 15 minut a druhá nejméně 30 minut (nařízení 3820 umožňovalo rozdělit 45 minut přestávky na tři 15 minutové úseky).

Doba odpočinku je nepřerušovaná doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem, může být buď řádná nebo zkrácená. Řádná denní doba odpočinku je nejméně 11 hodin. Lze ji rozdělit na dvě části a to nejméně na 3 hodiny trvání a 9 hodin trvání, celkem

tedy 12 hodin. Zkrácená denní doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin. Tuto dobu nelze nijak dále rozdělit a nenahrazuje se (dle nařízení 3820 bylo nutno zkrácený denní odpočinek vyrovnat před koncem následujícího týdne).

Týdenní doba odpočinku je podobně jako denní řádná a zkrácená. Řádnou se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin. Zkrácenou se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin a smí být zkrácena na nejméně 24 hodin po sobě následujících. Zkrácení u dvou po sobě následujících týdnů (týdenní doba odpočinku se ve dvou po sobě následujících týdnech zkracovat nemůže – musí být max. jedna zkrácená a jedna řádná!!) musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu. Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24 hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku. Podle nařízení 561 (dříve i 3820) platí, že řidič musí nastoupit týdenní odpočinek nejpozději po 6 sledovaných úsecích od skončení předchozího týdenního odpočinku. Nařízení 561 dále upřesňuje, že řidič musí zařadit týdenní odpočinek nejpozději po 56 hodinách týdenní doby řízení, což znamená, že v každém kalendářním týdnu smí řidič řídit nejvíce 56 hodin.

2.3. Příklady organizace práce sólo řidiče v “plovoucím dni”

V následující části jsou uvedeny možné způsoby, jak naplnit “plovoucí den” jednotlivými dobami řízení, odpočinku, přestávek, pohotovosti apod. (viz Obrázek 1). Dílčí doby jsou uvedeny ve zkratkách: Ř = řízení; JP = jiná práce; DP = doba pohotovosti; P = přestávka; DDO = denní doba odpočinku. Součet tučně psaných a orámovaných oblastí je vždy maximálně 6 hodin.

činnost	doba
Ř	4,5
P	0,75
Ř	4,5
Δ	3,25
DDO	11
Σ	24

činnost	doba
Ř	1
JP	1,5
Ř	3,5
P	0,75
Ř	4,5
Δ	1,75
DDO	11
Σ	24

činnost	doba
Ř	1
JP	0,25
Ř	1,5
JP	1,25
Ř	2
P	0,75
Ř	4,5
Δ	1,75
DDO	11
Σ	24

činnost	doba
Ř	4,5
P	0,75
Ř	4,5
P	0,75
Ř	1
Δ	1,5
DDO	11
Σ	24

činnost	doba
Ř	1
P	0,25
Ř	2
JP	2,5
Ř	1,5
P	0,5
Ř	4,5
P	0,75
Ř	1
Δ	1
DDO	9
Σ	24

Δ = dopočet do 24 h (může představovat JP, DP, DDO)

Zdroj: Autoři

Obrázek 1 – Příklady organizace práce sólo řidiče

V následující Tabulce 1 jsou uvedena přehledně jednotlivá časová údobí, které určuje nařízení 561/2006 pro práci řidiče v silniční dopravě.

Tabulka 1 – Náplň činností a jejich doby dle nařízení 561/2006

činnost	trvání (hod)
denní doba řízení	9
	10
řádná DDO	11
řádná dělená DDO	3 + 9
zkrácená DDO	9
přestávka	0,75
	0,25 + 0,5
týdenní doba řízení	56
14-ti denní doba řízení	90
řádná týdenní doba odpočinku	45
zkrácená týdenní doba odpočinku	24
týdenní pracovní doba (Ř+JP)	60

Zdroj: Autoři

Výše uvedené činnosti jsou pak rozkresleny do více variant jejich plnění. U varianty A je zřejmé, že sice součet dob řízení v orámované oblasti ještě není 4,5 hod (ale pouze 3 hod), je ovšem nutné nastoupit přestávku v trvání min. 0,5 hod, protože součet dob práce (v tučně orámované oblasti) už činí 6 hod (dle ustanovení Zákoníku práce).

A

činnost	doba
Ř	1
JP	2
Ř	1,5
JP	1
Ř	0,5
P	0,5
Ř	1,5
P	0,5
Ř	4,5
DDO	11
Σ	24

dle Zákoníku práce:

= je řidič povinen maximálně **po 6 hod práce**, tedy součtu jednotlivých dob řízení (Ř) a jiných prací (JP), započít "přestávku na jídlo a oddech" v trvání **min. 0,5 hod**

Zdroj: Autoři

Obrázek 2 - Plnění činností v plovoucím dni - varianta A

Povinnost čerpat přestávku na jídlo a oddech může vzniknout během doby řízení jako u varianty A nebo během jiné práce (JP), např. nakládky, jak je ukázáno u varianty B. Varianty C a D jsou si podobné, jde jen o stanovení podílu přestávek. Pokud by řidič čerpal v 6. řádku rovnou 0,75 hod, jak je tomu ve variantě C, ušetřil by 0,25 hod a mohl by tady řídit celou 1 hod a využít tak možnost 10 hod řízení/den a současně dodržet limit pro zkrácenou

DDO o délce 9 hod, jak signalizuje 10. řádek u varianty D. Řidič se tedy “ochudil“ o 15 min tím, že čerpal 2x 30 min (6. a 8. řádek) místo 1x 45 min - viz. 6. řádek u varianty C.

činnost	doba
Ř	4,5
P	0,75
Ř	3
JP	3
P	0,75
JP	1
Ř	2
DDO	9
Σ	24

činnost	doba
Ř	3,5
P	0,75
JP	3,5
Ř	2,5
P	0,75
Ř	4
DDO	9
Σ	24

činnost	doba
Ř	4,5
P	0,75
JP	3,5
Ř	2,5
P	0,5
Ř	2
P	0,5
Ř	0,75
DDO	9
Σ	24

Zdroj: Autoři

Obrázek 3 - Plnění činností (v hod) v plovoucím dni - varianty B, C, D

Vedle náplní jednotlivých časových údobí jsou v následujícím obrázku 4 (poslední řádek-červeně) uvedeny možné časové úspory, které mohou vznikat při různých organizacích pracovní činnosti řidiče. Jak je možné vidět z variant E a F, není z hlediska úspory času rozhodující, zda řidič přestávku rozdělí (na 0,25 hod + 0,5 hod), nebo jestli ji vyčerpá v celku: 0,75 hod. Pokud řidič kromě řízení (Ř) vykonává i JP, je “někdy“ výhodnější, aby si splnil přestávku o délce 0,75 hod i dříve než kumulativně řídí celých 4,5 hod, protože poté je oprávněn řídit v kuse opět až 4,5 hod (varianty G a H). To ovšem platí v případě, pokud splní další podmínky tohoto nařízení – např. maximální denní dobu řízení, týdenní dobu řízení, 14-ti denní dobu řízení nebo maximální délku týdenní pracovní doby

činnost	doba
Ř	4,5
P	0,75
Ř	4,5
P	0,75
Ř	1
DDO	9
Δ	3,5

činnost	doba
Ř	4,5
P	0,75
Ř	4
P	0,25
Ř	0,5
P	0,5
Ř	1
DDO	9
Δ	3,5

činnost	doba
Ř	4,5
P	0,75
Ř	4
JP	2
P	0,75
Ř	1,5
DDO	9
Δ	1,5

činnost	doba
Ř	4,5
P	0,75
Ř	4
JP	2
P	0,5
Ř	0,5
P	0,5
Ř	1
DDO	9
Δ	1,25

Zdroj: Autoři

Obrázek 4 - Ukázky úspor času při různých způsobech organizace práce řidiče (v hod)

3. ZÁVĚR

Z daného nařízení 561 je zřejmé, že největším úskalím nejen pro dopravce, řidiče a dispečery je omezení pracovní doby řidiče na max. 60 hod týdně a dodržení průměru nejvýše 48 hod týdně. Přitom stávající omezení dob řízení zůstávají v platnosti, tj. maximálně 56 hod týdně a za dva po sobě jdoucí týdny celkem 90 hod). Tím nastává větší obtížnost s časovým plánem jízd řidičů. Je tedy na samotných dispečerech a dopravcích, jak se s novým nařízením, které v dubnu 2007 vejde v platnost, vypořádají.

4. POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *Práce osádek a tachografy v Evropské unii*, Systemconsult Pardubice, Kurs na CD verze 2, Pardubice 2005.
- [2] *AETR – Pravidla práce osádek v mezinárodní silniční dopravě, povinnosti dopravce a řidiče*, BertelsmannSpringer CZ, s.r.o., Systemconsult, Praha 2002, ISBN 80-85629-15-1.
- [3] Buďa, J. *Bezpečnost práce v silniční dopravě*, BertelsmannSpringer CZ, s.r.o., Praha 2003, ISBN 80-86411-42-7.
- [4] *Nařízení 561/2006, 3821/85 a AETR do kabiny*, Rukověť řidiče pro země Evropské unie, Českou republiku a Slovenskou republiku, Systemconsult Pardubice 2007. ISBN 80-85629-24-0.
- [5] *NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 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*, Úřední věstník Evropské unie, L 102/1, 11.4.2006.
- [6] Široký, J. *Provozování silniční dopravy II*, skriptá DFJP Univerzity Pardubice, Univerzita Pardubice, červen 2006, ISBN 80-7194-875-6.
- [7] Tomek, M., Lusková, M. *Bezpečnost a ochrana zdravia vodiča pri vedení motorového vozidla*. In: *Przewozy regionalne w Polsce – szanse i zagrożenia*. Wrocław: CL Consulting i Logistika, 2005, s. 182-188, ISBN 83-89908-00-X.
- [8] Tomek, M. *Kontroly dodržiavania bezpečnostných prestávok vodičmi motorových vozidiel*. In: *LOGVD 2006 – Dopravná logistika a krízové situácie* Zborník z 9. vedecko-odbornej konferencie s medzinárodnou účasťou. Žilina: ŽU v Žiline, október 2006, s. 284 – 289. ISBN 80-8070-606-9.

Príspevek vznikl za podpory projektu č. 1F53S/126/520 – „Návrhy základních aplikací logistických systémů do nákladní obslužné přepravy stanovených regionů a zajištění její optimální funkčnosti.“

Recenzent: doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera