

OBSAH

1	ÚVOD.....	4
2	LEGISLATIVNÍ VÝCHODISKA A OBLAST PŮSOBNOSTI.....	5
3	PRACOVNÍ REŽIMY ŘIDIČŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ.....	7
	3.1. DENNÍ DOBA ŘÍZENÍ DLE NAŘÍZNÍ ES 561/2006.....	7
	3.2. TÝDENNÍ DOBA ŘÍZENÍ DLE NAŘÍZENÍ ES 561/2006.....	8
	3.3. DENNÍ DOBA ODPOČINKU V REŽIMU JEDNOHO ŘIDIČE.....	9
	3.4. REŽIM VÍCE ŘIDIČŮ JEDOUCÍCH SPOLU.....	11
	3.5. TÝDENNÍ DOBA ODPOČINKU.....	11
	3.6. KOMENTÁŘ K PRACOVNÍM REŽIMŮM ŘIDIČŮ.....	13
4	STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD PČR A KONTROLY NAD SOCIÁLNÍMI PŘEDPISY U ŘIDIČŮ.....	15
5	PORUŠENÍ ES 561/2006 A 3821/85/EHS „POSTIHY V EU“.....	17
	5.1. TYPY SANKCÍ.....	18
	5.2. FINANČNÍ POSTIHY.....	18
	5.3. Odstavení vozidla.....	19
	5.4. OSTATNÍ SANKCE.....	19
6	LEGISLATIVYA V ČR – 2010.....	19
7	POROVÁNÍ REŽIMŮ ŘIDIČŮ „MEXIKO, AUSTRÁLIE, KANADA“.....	21
8	ANALÝZA BEZPEČNOSTI PRACOVNÍCH REŽIMŮ ŘIDIČŮ Z POHLEDU ŘIDIČE...23	
	8.1. OTÁZKA „VYHOVUJÍ VÁM PRACOVNÍ REŽIMY ŘIDIČŮ S OHLEDEM NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU?“.....	24
	8.2. OTÁZKA „JSOU DOSTATEČNĚ BEZPEČNÉ OMEZUJÍCÍ LIMITY DENNÍCH A TÝDENNÍCH DOB ŘÍZENÍ?“.....	25
	8.3. OTÁZKA „SNÍŽILI BY JSTE DENNÍ DOBU ŘÍZENÍ?“.....	25
	8.4. OTÁZKA „SNÍŽILI BY JSTE BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKU?“.....	26
	8.5. OTÁZKA „SNÍŽILI BY JSTE DENNÍ DOBU ODPOČINKU?“.....	27
	8.6. OTÁZKA : „ZVÝŠILI BY JSTE TÝDENNÍ ODPOČINEK?“.....	29

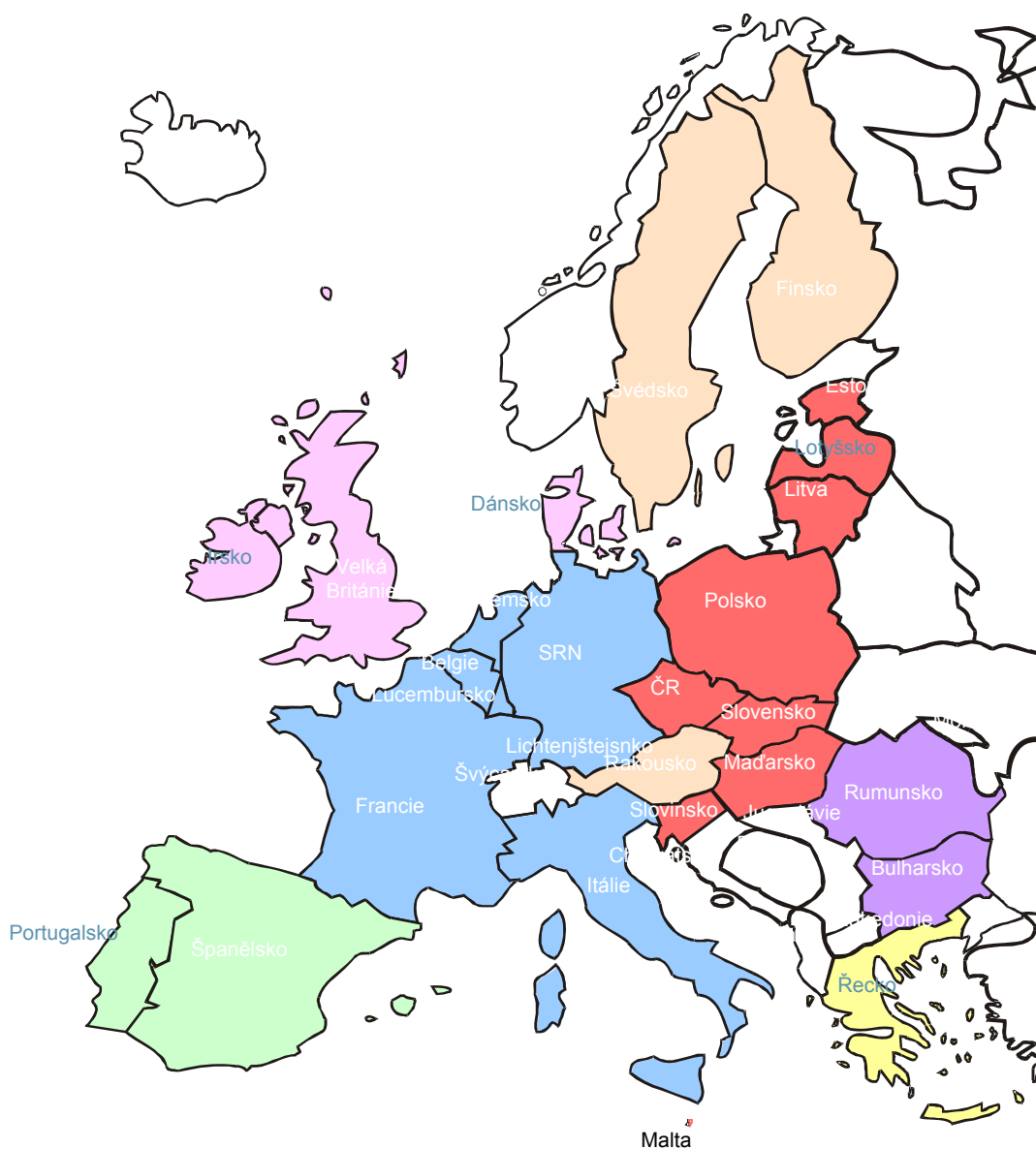
8.7.	OTÁZKA“ZVÝŠILI BY JSTE DENNÍ DOBU ŘÍZENÍ?“.....	30
8.8.	OTÁZKA“ZVÝŠILI BY JSTE BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKU?“.....	31
8.9.	OTÁZKA “ZVÝŠILI BY JSTE DENNÍ DOBU ODPOČINKU?“.....	32
8.10.	OTÁZKA“ZVÝŠILI BY JSTE TÝDENNÍ ODPOČINEK?“.....	30
8.11.	OTÁZKA „JAKÉ ZMĚNY BY VÁM VYHOVOVALI V PRACOVNÍCH REŽIMECH ŘIDIČŮ?“ - jejich hodnocení, komentář, návrhy.....	35
8.12.	ZÁVĚR A VYHODNOCENÍ.....	35
9	PŘÍLOHY K DIPLOMOVÉ PRÁCI A VLASTNÍ KOMENTÁŘ K AKTUÁLNÍM SKUTEČNOSTEM V PRACOVNÍCH REŽIMECH ŘIDIČŮ V ČR A EU.....	40
10	PRÁVNÍ SYSTÉM EVROPSKÉ UNIE.....	44
11	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	62

1 ÚVOD

PRACOVNÍ REŽIMY ŘIDIČŮ V NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Vstupem ČR do Evropské unie (1.května 2004) vstoupily v platnost pro české dopravce a řidiče vedle Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR (dále jen AETR) a vnitrostátních předpisů v ČR i právní normy Evropských společenství ES.

V ČR a Evropské unii je hlavní předpis, který se vztahuje na standardní typy přeprav nákladních vozidel a pokrývá nejvíce přeprav v rámci Evropské unie, „Nařízení Evropského parlamentu a Rady 561/2006/ES“ (dále jen Nařízení ES 561/2006) a proto se mu budeme nadále věnovat i s ohledem na téma diplomové práce jako hlavní předpis, který má návaznost na bezpečnost nákladní dopravy v ČR a Evropské unii.



Obrázek č.1 - státy EU

2 LEGISLATIVNÍ VÝCHODISKA A OBLAST PŮSOBNOSTI

Nařízení ES 561/2006 se vztahuje na nákladní vozidla přepravující zboží, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny celkové hmotnosti vozidla



Obrázek č. 2 - vzor osvědčení o registraci vozidla

Výjimky pro speciální a atypické přepravy nákladních vozidel jsou obsaženy v Nařízení ES 561/2006 a to v článku 3) a v článku 13). Národními předpisy, které řeší pracovní režimy řidičů u přeprav vyňatých z Nařízení ES 561/2006 je vyhláška MDS č.478/2000 Sb. a Nařízení vlády ČR č. 168/2002 Sb.

AETR se nadále vztahuje na mezinárodní silniční dopravu:

- do třetích zemí, které jsou smluvními stranami dohody, nebo z nich, nebo při tranzitní přepravě těmito zeměmi, je-li doprava prováděna vozidly evidovanými členském státě. Vše je stanoveno v Nařízení ES 561/2006 v čl. 2 bodu 3 a) b).
 - o silniční dopravce a řidič se může sám rozhodnout u těchto přeprav, zda pojedou přepravu podle AETR a nebo podle Nařízení ES 561/2006. V současné době již probíhá ratifikační proces zemí AETR, kde je navrženo sjednotit AETR s Nařízením ES 561/2006.

DEFINICE:

- **Silniční dopravou** se rozumí doprava prováděná po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží
- **Vozidlem** motorové vozidlo, tahač, přívěs nebo návěs a jejich kombinace
- **Pozemní komunikace** se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel.

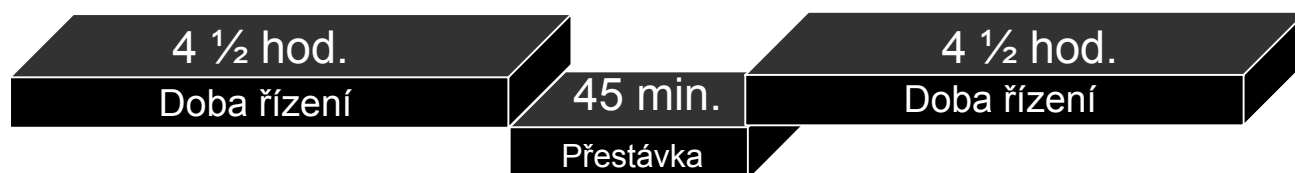
Mimo oblast působnosti Nařízení ES 561/2006 jsou

- vozidla přepravující zboží , jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu nepřekračuje 3,5 tuny, nebo
- vozidla přepravující cestující, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu méně než devíti osob včetně řidiče.
- nákladní automobily zajišťující přepravy prováděné mimo veřejně přístupné pozemní komunikace
- speciální vozidla, které neprovádí přepravu (autorypadla, autojeřáby a pod)
- vozidla, která ještě nebyla uvedena do provozu

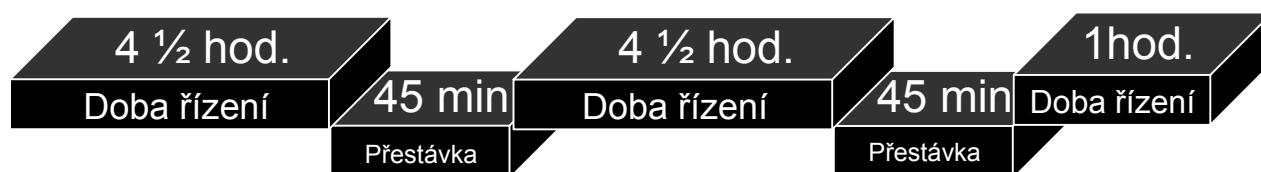
3 PRACOVNÍ REŽIMY ŘIDIČŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ „NAŘÍZENÍ ES 561/2006“

3.1 DENNÍ DOBA ŘÍZENÍ DLE NAŘÍZENÍ ES 561/2006

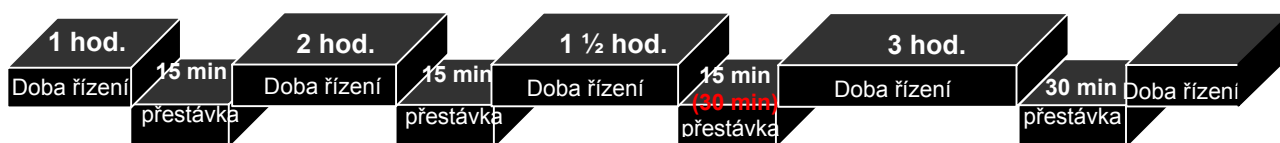
Doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin a musí být dodržena bezpečnostní přestávka 45 min po 4,5 hodinách řízení (čistý čas řízení řidiče). Dvakrát v kalendářním týdnu (od pondělí 00,00hod do neděle 24,00hod) si může řidič prodloužit kdykoli denní dobu řízení na 10 hodin, ale musí dodržet bezpečnostní přestávky. Tuto bezpečnostní přestávku si může řidič rozdělit do dvou celků, kdy první musí být minimálně 15 min a druhý, který následuje musí být minimálně 30 min. Podle AETR si může v současné době řidič rozdělit bezpečnostní přestávku do tří celků, kdy každý musí mít minimálně 15 minut.



Obrázek č.3 - denní doba řízení 9 hodin s minimální bezpečnostní přestávkou



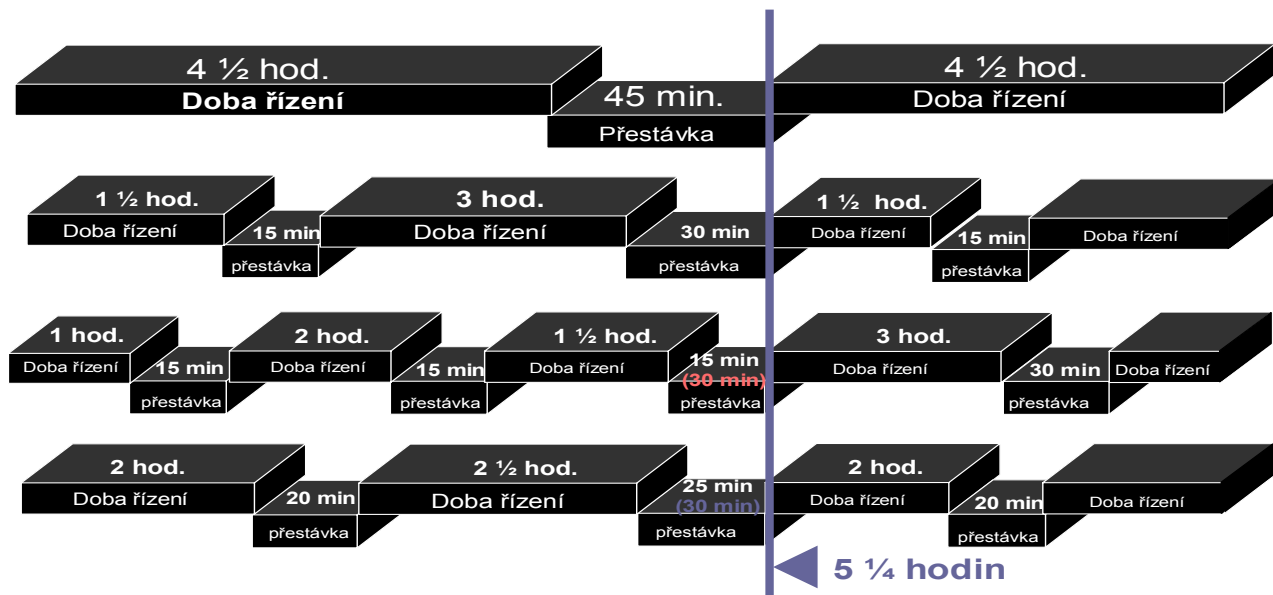
Obrázek č.4 - denní doba řízení 10 hodin minimální bezpečnostní přestávkou



Obrázek č.5 - rozdělená bezpečnostní přestávka (3x 15 min AETR, 15min a následuje 30 min - Nařízení ES 561/2006)

Pracovní režimy řidičů

Nejdelší doba řízení je 4,5 hodin



Obrázek č.6 - příklady denních dob řízení (AETR, Nařízení ES 561/2006)

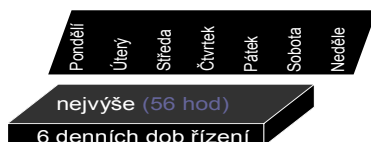
3.2 TÝDENNÍ DOBA ŘÍZENÍ DLE NAŘÍZENÍ ES 561/2006

- Jedná se o celkovou dobu řízení řidiče během jednoho týdne. Dopravce určuje řidiči týdenní rozvrhy přeprav v návaznosti na pracovní režimy řidičů. Týden je období od pondělí 00,00hod do neděle 24,00hod.
- Celková týdenní doba řízení nesmí překročit 6x24 hodinových celků a nesmí být delší než 56 hodin týdně.
V rámci dvou po sobě následujících týdních nesmí řidič překročit 90 hodin doby řízení.

Pracovní režimy řidičů

Týdenní doba řízení

Nejvýše 6 denních dob řízení

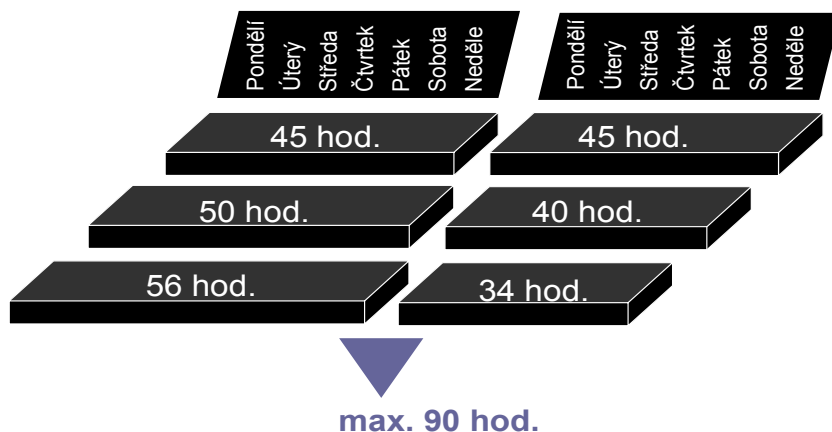


Obrázek č.7 - týdenní doba řízení dle AETR a Nařízení ES 561/2006

Pracovní režimy řidičů

Dvanáctidenní doba řízení

V průběhu dvou po sobě následujících týdnů nesmí celková doba řízení překročit 90 hodin.



Obrázek č.8 - čtrnáctidenní maximální doba řízení Nařízení ES 561/2006

3.3 DENNÍ DOBA ODPOČINKU V REŽIMU JEDNOHO ŘIDIČE

Doba odpočinku

Doba, kterou stráví řidič na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které se nenachází v místě bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, **se nezapočítává jako doba odpočinku.**

Jakákoli doba, kterou stráví řidič řízením vozidla k vozidlu nebo od vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, **se započítává jako jiná práce.**

Souvislá týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po šesti denních dobách řízení.

Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, smí být připojena k jednomu, nebo druhému z těchto týdnů

Denní doba odpočinku řidiče musí být minimálně 11 hodin v kuse a ten si může 3x v týdnu zkrátit na min 9 hodin (bez náhrady v dalším období tohoto zkrácení denního odpočinku).

Denní odpočinek si řidič může kdykoli v rámci denního výkonu rozdělit na min 3 hodiny odpočinku po kterém musí následovat min odpočinek 9 hod v kuse.

Řidič může mít v rámci týdne jeho výkonu 3 zkrácené denní odpočinky a 3 dělené odpočinky.

V rámci týdne, řidičova výkonu (týden v rámci výkonů řidiče není kalendářní týden, ale týden je myšlen, jako období mezi dvěma týdenními odpočinky a je tzv. plovoucí).

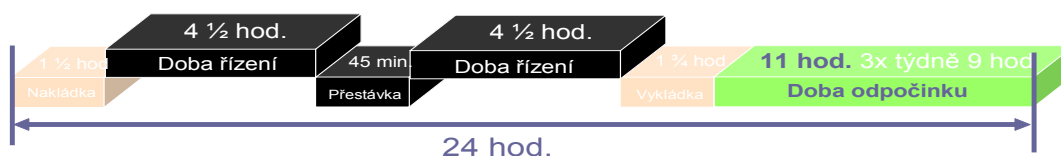
Například řidič začne jízdu v úterý po týdenním odpočinku a končí týdenní výkon ve čtvrtek, kdy zahájí týdenní odpočinek.

Týden v rámci výkonu řidiče měl 3 dny (den jednoho řidiče je max. 24 hodin a je také plovoucí, může mít i třeba jen 16 hodin. Je to období mezi dvěma denními odpočinky). Řidič si může zkrátit minimální denní odpočinek z 11 hodin tyto 3dny na hodin 9 minimálního denního odpočinku. Po dalším týdenním odpočinku může mít zase řidič až 3 dny zkrácený denní odpočinek 9 hod.

Pracovní režimy řidičů

Denní doba odpočinku 1 řidič

Doba odpočinku 11 hod. v celku



Obrázek č.9 - minimální denní doba odpočinku řidiče, dle Nařízení ES 561/2006

3.4 REŽIM VÍCE ŘIDIČŮ JEDOUCÍCH SPOLU

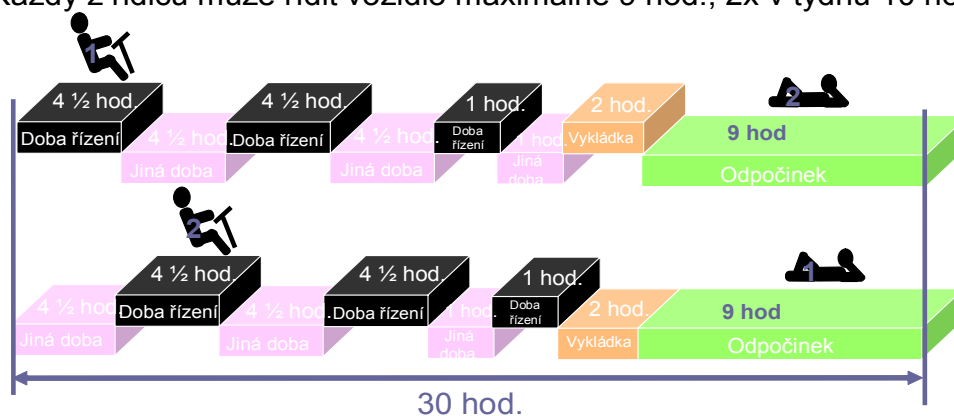
Den řidičů je maximálně 30 hodin a řidiči musí mít minimálně 9 hodin odpočinku

Pracovní režimy řidičů

Denní doba odpočinku 2 řidiči

Doba odpočinku každého řidiče minimálně 9 hod. bez přerušení

Každý z řidičů může řídit vozidlo maximálně 9 hod., 2x v týdnu 10 hod.



Řidič smí trávit odpočinek v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lůžkem nebo lehátkem.

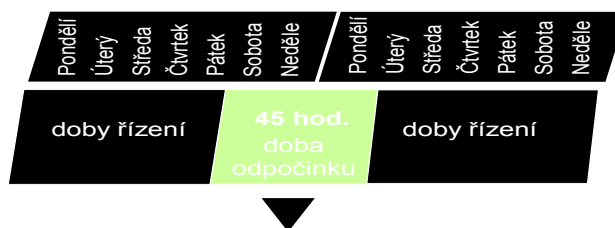
Obrázek č.10 - denní doba odpočinku 2 řidiči, dle Nařízení ES 561/2006

3.5 TÝDENNÍ DOBA ODPOČINKU

- Souvislá týdenní doba odpočinku musí být nejpozději po šesti denních dobách řízení.
- Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, smí být připojena k jednomu, nebo druhému z těchto týdnů.
- Týdenní odpočinek řidiče je minimálně 45 hodin v kuse a řidič si jej může zkrátit na minimálně 24 hod.
- Nesmí být dva zkrácené týdenní odpočinky po sobě jdoucí a příslušné zkrácení týdenního odpočinku musí řidič nahradit nejpozději do 3 týdenního odpočinku. Třetí týden se počítá od doby zkráceného týdenního odpočinku.
- Řidič nesmí trávit řádný týdenní odpočinek (min. 45 hod) v kabině řidiče. Zkrácený odpočinek může mít řidič i v kabině řidiče, pokud ale má k dispozici nezávislé lůžko.

Pracovní režimy řidičů

Týdenní doba odpočinku



Obrázek č. 11 - vzor týdenní doby odpočinku

Pracovní režimy řidičů

Týdenní doba odpočinku

Nejpozději po uplynutí šesti 24 hodinových časových úseků od ukončení předchozí týdenní doby odpočinku musí mít řidič odpočinek:

45 hod	45 hod	45 hod	45 hod	45 hod	
1. týden	2. týden	3. týden	4. týden	5. týden	
1. týden	2. týden	3. týden	4. týden	5. týden	nebo
45 hod	24 hod	45 hod	45 hod	21 hod	24 hod
				66 hod	nebo
1. týden	2. týden	3. týden	4. týden	5. týden	
45 hod	24 hod	45 hod	24 hod	21 hod	45 hod
				66 hod	

Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič

- **dvě běžné** týdenní doby odpočinku **nebo**
- **jednu běžnou** týdenní dobu odpočinku **a jednu zkrácenou** dobu odpočinku

Obrázek č.12 - příklady týdenních odpočinků

3.6 KOMENTÁŘ K PRACOVNÍM REŽIMŮM ŘIDIČŮ

Pracovní režimy řidičů tvoří základní mezník mezi potřebami silničních dopravců, speditérů, přepravců, profesionálních řidičů a bezpečností v dopravě, kdy na jedné straně stojí profese řidiče a jeho práva jako zaměstnance, pracovní výkon řidiče a jeho případná únava, která má zásadní vliv na bezpečnost silničního provozu a může způsobit nemalé škody a to jak na majetku, tak na zdraví osob ostatních účastníků silničního provozu.

Na druhé straně přitom stojí limity, které omezují výkon řidiče tzn. maximální doby řízení v rámci dne, týdne a čtrnácti dnů, minimální bezpečnostní přestávky, denní a týdenní doby odpočinku, které hrají důležitou roli v hospodářské soutěži mezi podnikatelskými subjekty. Je důležité, že nejenom v silniční dopravě, ale i ve výrobním sektoru v rámci konkurenčního boje omezují tyto limity podnikání, kdy skladové zboží, které neputuje někam k zákazníkovi, jsou pro podnikatele „mrtvé peníze“, které nevydělávají. Tento vliv, se z pohledu bezpečnosti silničního provozu jeví jako velmi nebezpečný, který může mít za následek dopravní nehody řidičů „profesionálů“ na které je vyvíjen tlak, jako na poslední výkonný článek celého řetězce, který je přímo v kontaktu s ostatními řidiči na silnicích.

Tyto dva na sebe působící břehy mají za následek časté poručování pracovních režimů řidičů a to jak z vůle řidiče, tak dle příkazu zaměstnavatele či přepravce. V konečném důsledku to celé způsobuje nekalou konkurenci v podnikání a oběti v silničním provozu.

Tyto principy, které v sobě zahrnují pracovní režimy řidičů se neustále sledují a dle případných potřeb se vyvíjí i příslušná legislativa v ČR a následná kontrolní činnost příslušných orgánů, kde se v první řadě zjišťuje úmysl a či míra zavinění všech odpovědných, kteří se podílí na konkrétních přepravách. Při zjištění úmyslu porušovat pracovní režimy řidičů a to jak podnikatelem, nebo přímo řidičem jsou postihy velmi vysoké a v samotném důsledku to může vést k přerušení koncese dopravci, či zákazu vstupu vozidel na příslušná území až po odnětí svobody v některých státech EU (Francie).

4 STATISTIKA DOPRAVNÍCH NEHOD PČR A KONTROLY NAD SOCIÁLNÍMI PŘEDPISY U ŘIDIČŮ

Ve zprávě z kontrol silniční dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, za rok 2009 v porovnání s rokem 2008 (rozdíly v závorkách) policejní prezidium PČR uvádí:

Policie ČR v oblasti nákladní dopravy (přeprava nákladu) zkontrolovala **50.013 (- 10.894)** vozidel s porovnáním s rokem 2008, jde o pokles v celkovém počtu kontrol /z toho 12.235 (- 2.791) u zahraničních dopravců), kdy bylo zjištěno u vozidel **5.181 (+946)** závad /z toho 1.286 (+ 460) u zahraničních dopravců). Celkem bylo zjištěno porušení v 16.713 (+ 1.400) případech v jednotlivých pracovních dnech /z toho 3.525 (+149) u zahraničních dopravců/.

Jednotlivá porušení:

doba řízení 3.682 (+ 1.157) /z toho 1.063 (+212) u zahraničních dopravců/

z toho

- nedodržení denní doby řízení 3.111 (+981) /z toho 790 (+141) u zahraničních dopravců/
- nedodržení týdenní doby řízení 355 (+123) /z toho 159 (+54) u zahraničních dopravců/
- nedodržení čtrnácti denní doby řízení 216 (+53) /z toho 114 (+17) u zahraničních dopravců/

bezpečnostní přestávka 4.275 (+1.586) /z toho 1.016 (+299) u zahraničních dopravců/

z toho

- nevykonal vůbec přestávku 2.832 (+1.161) /z toho 713 (+546) u zahraničních dopravců/
- zkrácena přestávka 1.443 (+425) /z toho 303 (+53) u zahraničních dopravců/

doba odpočinku 3.576 (+1.887) /z toho 1.108 (+605) u zahraničních dopravců/

z toho

- nedodržení denní doby odpočinku 2.930 (+1.581) /z toho 877 (+510) u zahraničních dopravců/
- nedodržení týdenní doby odpočinku 646 (+306) /z toho 231 (+95) u zahraničních dopravců/

jiné závady:

- na záznamovém listu /nesprávně vyplněný apod.) 3.619 (+1.692) /z toho 395 (+163) u zahraničních dopravců/
- ostatní 2.496 (+1.232) /z toho 210 (-68) u zahraničních dopravců/

Závěrem PČR uvádí, že ve vztahu k výše uvedeným zjištěným porušením (jak z osobní tak z nákladní dopravy), Policie ČR oznámila v roce 2009 na příslušný dopravní úřad (Krajský úřad) k projednání 4.311 (+898) dopravců /z toho 1.299 (+392) u zahraničních dopravců/, kdy u zahraničních dopravců byly v 1.218 (+378) případech uloženy kauce v celkové částce 20.689.000,- Kč (+5.802.500,-). Současně oznámila 1.781 (+526) přestupků /z toho 239 (+67) u zahraničních řidičů/ na příslušný správní orgán obce s rozšířenou působností.

V závěru PČR však zcela chybí souvztažnost údajů o nehodách a o příčinách z důvodů nedodržení pracovních režimů řidičů.

Pro porovnání:

V roce 2008: Policie ČR oznámila (jak z osobní tak z nákladní dopravy) za rok 2008 na příslušný dopravní úřad (Krajský úřad) k projednání 3.413 dopravců /z toho 907 u zahraničních dopravců/, kdy u zahraničních dopravců byly v 840 případech uloženy kauce v celkové částce 14.886.500,- Kč. Současně oznámila 1.255 přestupků /z toho 172 u zahraničních řidičů/na příslušný správní orgán obce s rozšířenou působností.

V roce 2007: Policie ČR oznámila (jak z osobní tak z nákladní dopravy) za rok 2007 na příslušný dopravní úřad (Krajský úřad) k projednání 1.950 dopravců, kdy u zahraničních dopravců byly v 457 případech uloženy kauce v celkové částce 9.067.000,- Kč. Současně oznámila 895 přestupků na příslušný správní orgán obce s rozšířenou působností.

Závěr k vedeným záznamům PČR:

PČR bohužel nevede statistiku nehodovosti, ze které by se dalo jasně stanovit, zda u té či oné dopravní nehody byly porušeny pracovní režimy řidičů a proto nelze zcela jasně stanovit příčinnou souvislost porušování pracovních režimů řidičů s nehodovostí na silnicích.

Na jedné straně se neustále uvádí nehodovost nákladních vozidel a nutnost zpřísnit pracovní režimy řidičů. Na druhé straně se statistika nehodovosti v návaznosti na porušování dob řízení a nedodržení bezpečnostních přestávek a odpočinků nevede.

Z pohledu soudních znalců se jedná o zásadní nedostatek zajištěných důkazů po nehodě. V rámci potřeb soudů a správních orgánů, které pak o vinících rozhodují, by sdělení, zda byly porušeny pracovní režimy řidičů, mohlo znamenat i úmysl a trestně právní odpovědnost řidiče, než např., že jen usnul za volantem (věděl, že porušoval doby řízení a byl si vědom, že může způsobit nehodu, kterou pak způsobil)

Proto doporučuji, aby v návaznosti na stanovené pracovní režimy řidičů Policie ČR při dopravní nehodě napsala do protokolu o nehodě i zjištění, zda byly porušeny pracovní režimy řidičem, či nebyly porušeny pracovní režimy řidičem.

5 PORUŠENÍ ES 561/2006 A 3821/85/EHS „POSTIHY V EU“

Postihy v zemích EU v roce 2009 - analýza sankcí za porušení Nařízení ES 561/2006 a 3821/85/EHS.

ZPRÁVA KOMISE EU

Analýza sankcí stanovených v právních předpisech členských států v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě

Tato zpráva analyzuje sankce stanovené v právních předpisech členských států v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě, jak je požadováno podle článku 10 směrnice 2006/22/ES1 o minimálních podmínkách pro provedení předpisů v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě.

Porušení se týkají dvou nařízení. Nařízení (ES) č. 561/20062 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy obsahuje velmi přesná pravidla o maximální době řízení a minimální době odpočinku a přestávkách u řidičů z povolání. Nařízení (EHS) č. 3821/853 o záznamovém zařízení v silniční dopravě se týká instalace a používání tachografu.

Nařízení (ES) č. 561/2006 vyžaduje, aby členské státy stanovily pravidla pro sankce za porušování obou nařízeních. Sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. V 26. bodě odůvodnění tohoto nařízení je mimoto uvedeno, že ve společné škále opatření, která mají členské státy k dispozici, by měla být zahrnuta i možnost vozidlo odstavit, byla-li zjištěna závažná porušení. V nařízení však není uvedena žádná definice toho, co by se mělo považovat za závažné porušení.

Směrnice 2006/22/ES původně obsahovala přílohu III s nevyčerpávajícím seznamem toho, co lze považovat za porušení. Tato příloha III byla nedávno nahrazena novou přílohou, a to směrnicí Komise 2009/5/ES. Tato nová příloha III obsahuje pokyny týkající se kategorizace porušení obou nařízeních.

Členské státy musí Komisi informovat o předpisech, které stanovily pro sankce za porušení obou nařízeních. V době vypracovávání této zprávy Komisi o svých předpisech informovalo 26 členských států. Portugalsko své povinnosti dosud nesplnilo, proto bylo proti němu zahájeno řízení pro nesplnění povinností.

5.1. TYPY SANKCÍ

Ve vnitrostátních právních předpisech jsou zmíněny různé druhy sankcí: finanční postihy, odstavení vozidla, zákaz řízení a odnětí svobody. Tyto sankce se mohou lišit rovněž pro řidiče a pro dopravce.

5.2. FINANČNÍ POSTIHY

Všechny členské státy stanoví finanční postihy za porušení. Maximální výše pokut se mezi jednotlivými členskými státy značně liší, od pokuty v pevné výši 58,23 EUR na Maltě po 5 000 EUR a více v Rakousku, na Kypru, v Německu a Irsku. To znamená, že maximální výše pokuty může být v jedné zemi několikrát vyšší než v jiné.

Tento nepoměr lze částečně objasnit sociálně-ekonomickými rozdíly mezi členskými státy, které znamenají, že stejná pokuta je v jedné zemi pro řidiče a dopravce odrazující a přiměřená, nikoli však nutně v jiné zemi. Toto odůvodnění však nelze použít například v případě poměrně vysokých sankcí ve Španělsku nebo Maďarsku.

Finsko má v tomto ohledu jedinečný přístup, jelikož sankce se vypočítává na základě „denních pokut“. Tyto „denní pokuty“ berou v potaz mimo jiné činitele i denní příjem a počet dětí osoby, jíž je sankce uložena.

5.3. ODSTAVENÍ VOZIDLA

Jak bylo zmíněno výše, 26. bod odůvodnění nařízení (ES) č. 561/2006 výslovně odkazuje na odstavení vozidla jako jedno z opatření, jež mají být přijata v případě závažných porušení. Toto opatření může například zajistit, že si řidič vybere dostatečnou dobu odpočinku, aby splnil ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006. Může rovněž dopravcům zabránit v tom, aby využívali konkurenční výhody plynoucí z nedodržování nařízení a pouhého hrazení pokut. Pouze 15 členských států však Komisi informovalo, že ve svých právních předpisech výslovně stanoví možnost odstavení vozidla (Bulharsko, Kypr, Česká republika, Německo, Dánsko, Řecko, Irsko, Itálie, Litva, Lucembursko, Polsko, Rumunsko, Španělsko, Švédsko a Spojené království).

5.4. OSTATNÍ SANKCE

Sedm členských států v případě závažných porušení stanoví odnětí svobody, ačkoli některé z nich pouze v případě nezaplacení pokuty (Rakousko, Kypr, Dánsko, Francie, Irsko, Lucembursko a Spojené království).

Právní předpisy v některých zemích zahrnují rovněž dočasné odnětí řidičského oprávnění (Bulharsko, Dánsko, Řecko, Itálie a Spojené království) nebo karty řidiče (Slovensko).

6 Podle čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006.

Řada členských států uplatňuje taktéž vyšší nebo přísnější sankce v případě opakovaného porušení (Rakousko, Bulharsko, Francie, Itálie, Slovensko a Spojené království). Rakouské právní předpisy například stanoví možnost odnětí svobody, pokud dotyčná osoba již byla za podobné porušení potrestána.

6 LEGISLATIVYA V ČR - 2010

Byla schválena směrnice EU č. 5/2009, která je již v legislativě ČR a to ve vyhlášce MDS č. 39/2010. Která stanovila 3 úrovně přestupků a to na VZP – velmi závažné ZP – závažné P – lehké porušení

V ČR ještě není návaznost sankcí na typ porušení. Nenávaznost sankcí na typ porušení může způsobovat diskriminaci dopravců a řidičů, kdy například dopravce za lehké porušení v jednom kraji ČR dostane pokutu 200 tis Kč a v druhém kraji, za to samé porušení pracovních režimů řidičů, jen

pokutu 20 tis Kč. Dle mého názoru, je jen otázka budoucnosti, kdy tomu tak bude. Dopravce a řidič, pak bude vědět, kdy je to lehké porušení a jaká mu hrozí sankce, nebo naopak, kdy je to velmi vážné porušení a jaký postih může očekávat.

Zelená – P

Červená - ZP

Šedivá - VZP

<u>Porušení nařízení (ES) č.561/2006</u>		
Překročení denní doby řízení (9 hodin)		
<1 hod	1 – 2 hodiny	>2 hod
Překročení doby řízení (4,5 hodiny)		
<30 minut	30-90 minut	>90 minut
Nedostatečná doba denního odpočinku (11 hodin)		
<1 hod	60-90 minut	>90 minut

Obrázek č.13 – příklady porušení režimů řidičů dle směrnice EU č.5/2009

7 POROVÁNÍ REŽIMŮ ŘIDIČŮ „MEXIKO, AUSTRÁLIE, KANADA“

AUSTRÁLIE

Měl jsem možnost se osobně účastnit zahraničního semináře, který uspořádalo sdružení ČESMAD BOHEMIA spolu s dopravní asociací SYD TRUCKING ASSOCIATION v Sydney.

Cílem semináře bylo seznámit se s podmínkami podnikání silničních dopravců v Austrálii.

4,5% zaměstnanců Austrálie jsou zaměstnáni v silniční dopravě, nebo v oborech podporujících silniční dopravu. Dopravci nemají povinné školení řidičů. Pouze si musí školit řidiče, kteří vozí Nebezpečné zboží „přepravy ADR“. Při přepravách ADR musí mít vozidlo speciální připojištění. Průměrná roční mzda řidiče je cca 60-70 tis.. Mýto - 1km dálnice 47 centů. 70% obchodu v Austrálii se zajišťuje po silnici (každý den cca 1milion dolarů). Převážná část obchodu - 60% je vnitrostátní. Problémy s technickým stavem přípojných vozidel a trucků - musela se udělat speciální legislativa na odpovědnost řidiče za odpadávání kol za jízdy. Problémy na hranicích nemají. Nemají tachograf, pouze kontrolní knihu jízdy a řidič může jet až 16 hodin za dodržení bezpečnostních přestávek, které musí mít min 45 min po 4,5 hodinách řízení, pak musí mít přestávku 8 hodin. Mají informační internetový portál, kde jsou i statistiky nehod. Podle výzkumu ministerstva dopravy je truck nejbezpečnější prostředek na silnici v Austrálii. Při 72% nehod nákladních vozidel v roce 2008 v Austrálii, nebyla chyba na řidiči a pouze 2% nehod, byly nehody způsobeny chybou řidiče nákladního vozidla.

MEXIKO

Setkání silničních dopravců ČR se zástupci silničních dopravců Mexika, kterého jsem se osobně zúčastnil v Mexiko City.

Úvodem nás zástupci Mexico de Entidades Empresarias de autotransportes informovali o aktuálních problémech silničních dopravců. Všeobecně se potýkají s podobným problémem, jako v ČR a to je nedostatečná dopravní infrastruktura, včetně málo finančních prostředků směřujících do silniční výstavby. Neexistují zde omezení dob řízení řidiče a nařízené bezpečnostní přestávky. Dle sdělení dopravců není možné, aby někdo určil, že řidič je po 4,5hod jízdy unavený, protože někteří řidiči můžou jezdit bez problémů 6hodin a někteří jezdí maximálně hodiny 3, je to na zvážení a odpovědnosti řidiče.

Na silnicích se ale kontroluje únava řidiče, kdy při speciálních akcích, které jsou zaměřené na profesionální řidiče, kontroloři změří řidiči tlak, popř. mu odeberou krev a pokud je zjištěna únava řidiče, tak mu i dopravci hrozí nemalé pokuty. Dopravci mají problémy s nákupem nových vozidel díky vysokým cenám. V Mexiku není problém s nedostatkem řidičů. Řidičů je zde mnoho a dopravci si můžou vybírat. Proto mají více či méně pozice řidičů obsazeny. Neřeší problémy vzdělávání nových řidičů, jako v Evropě.

KANADA

Setkání silničních dopravců ČR se zástupci silničních dopravců v Kanadě, kterého jsem se také osobně zúčastnil v městě Ontario.

V Kanadě byli zástupci silničních dopravců ČR na základě pozvání partnerského svazu Ontario Trucking Association. Zástupci Kanadského svazu dopravců nás informovali, že v Kanadě jsou obdobné pracovní režimy a limity dob řízení, jako v dohodě AETR. Není zde nedostatek řidičů a je zde ve vzdělávání profesionálních řidičů brán velký zřetel na bezpečnost dopravy a znalosti "defenzivní jízdy u řidičů". V Kanadě je silniční doprava specifická a to díky skutečnosti, že zde drtivá většina komerčních přeprav silničních dopravců nemají návěsy, ale mají jen motorová vozidla, které si přepravní podniky pronajímají i s řidičem. Proto, i když jsou tvrdě sankcionována porušení sociálních předpisu, největší problém s nehodovostí je technický stav návěsů a odpovědnost při dopravní nehodě, kdy například velmi často je nehoda způsobena odpadnutím kola z návěsu za jízdy.

Závěr:

Považuji za velmi užitečné porovnat předpisy o pracovním režimu řidičů z hlediska technologie a podmínek provozu řidičů i mimo region EU. Zejména dlouhé trasy přepravy, zejména monotónním terénem mají vliv na únavu a psychiku řidiče. Zvýraznění těchto jevů se tak může lépe posoudit a následně přesněji stanovit režimy řidičů i na dálkových trasách v regionu EU. Z výše uvedeného plyne, že se na skoro celém světě řeší, někde více, někde méně, otázky pracovních režimů řidičů a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu. Dá se říci, že země ekonomicky vyspělé, řeší více otázky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v návaznosti na pracovní režimy řidičů, než země, které jsou ekonomicky zaostalejší. Vše je zcela jistě ovlivněno nárůsty toku zboží po silnici a s tím spojen i důraz na bezpečnost silničního provozu. Evropská unie se v tomto ohledu řadí mezi velmi vyspělé státy.

8 ANALÝZA BEZPEČNOSTI PRACOVNÍCH REŽIMŮ ŘIDIČŮ Z POHLEDU ŘIDIČE

Již delší dobu jsou medializovány různé názory na režim pracovní doby řidičů z povolání, aniž by byly předloženy hodnověrné argumenty. Současně lze konstatovat, že uváděné názory jsou často prezentovány jinými pracovníky, než samotnými řidiči, kterých se to týká. Protože na režim pracovní doby řidičů navazují i názory některých politiků na omezení, nebo dokonce přerušení pracovní doby řidičů v určitou denní dobu, nebo dne v týdnu, bylo provedeno vyhodnocení anonymních odpovědí samotných řidičů z povolání ve vztahu k bezpečnosti dopravy.

Na reprezentativním počtu 3176 řidičů (z toho 1936 jezdí přepravy na krátké vzdálenosti, převážně vnitrostátní doprava a 1240 jezdí přepravy dálkové, převážně mezinárodní doprava) jsem provedl průzkum vztahu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích k pracovním režimům řidičů. Analýzu jsem prováděl od září 2009 do dubna 2010 na povinných školeních řidičů k Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dále jen ADR) a školení odborné způsobilosti řidičů (dále jen OZ). Jednalo se o řidiče z povolání, na které se vztahují pracovní režimy řidičů a jezdí s nákladními vozidly nad 3,5t celkové hmotnosti.

Analýza byla provedena formou anonymního dotazníku. Cílem je zjistit, zda pracovní režimy řidičů a jejich omezující limity jsou z pohledu řidičů bezpečné a dostačující pro bezpečnost silničního provozu. Má dále za cíl zjistit, co řidičům nevyhovuje a navrhnout změny.

Z hlediska provozu jsou názory řidičů na položené otázky ovlivněny zejména:

- průměrnou vzdáleností ujetou řidičem při přepravě nad 13 000 km/ měsíc tzn. dálková přeprava
- kvalitou vozovek : vozovky I.-II třídy, nebo dálnice a rychlostní komunikace
- četností dálkových jízd v poměru ke krátkým jízdám (zejména mezinárodní versus vnitrostátní)

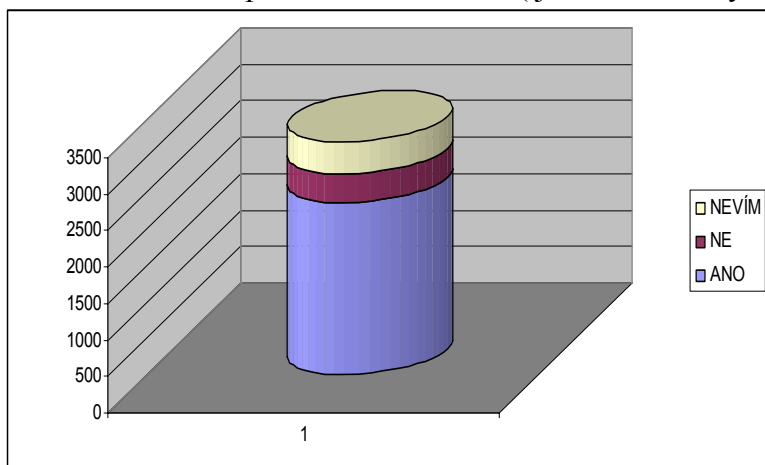
Z předloženého počtu dotazníků, otázek a odpovědí bylo zjištěno:

8.1. OTÁZKA „VYHOVUJÍ VÁM PRACOVNÍ REŽIMY ŘIDIČŮ S OHLEDEM NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU?“

ANO – odpovědělo 2351 řidičů (tj. 74% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 381 řidičů (tj. 12% dotázaných řidičů)

NEVÍM – odpovědělo 444 řidičů (tj. 14% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

Z uvedeného hodnocení jednoznačně vychází, že řidičům současný stav, všeobecně považovaný za diskriminační vůči řidičům a dopravním organizacím, vyhovuje.

Názor řidičů k uvedené otázce lze zevšeobecnit do následujícího konstatování:

Na silnicích je málo kontrol pracovních režimů řidičů. Více by se měly kontroly zaměřit na pracovní režimy, tvrdě trestat veškeré manipulace (podvody) s tachografy a tachografovými kotouči.

Komentář:

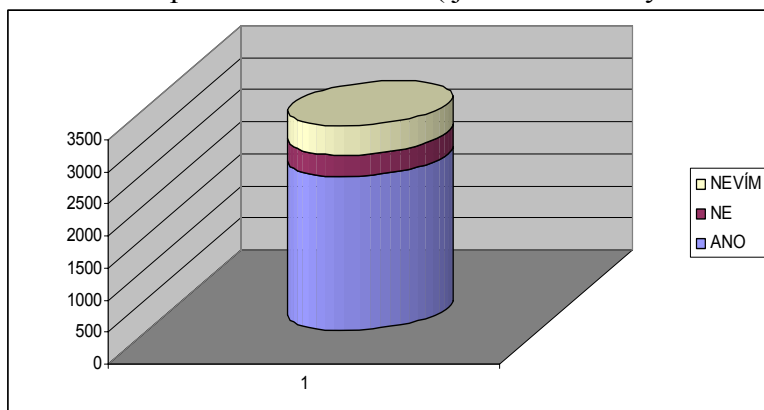
Tato věc je rozhodující v konkurenčním boji mezi dopravci a je s tím spojené porušování pracovních režimů řidičů. To celé má velmi úzkou návaznost na bezpečnost silničního provozu. Například řidičům jezdící krátké vzdálenosti, komplikují pracovní režimy řidičů rozvoz zboží (závodová doprava - ranní pečivo do obchodu)

8.2. OTÁZKA „JSOU DOSTATEČNĚ BEZPEČNÉ OMEZUJÍCÍ LIMITY DENNÍCH A TÝDENNÍCH DOB ŘÍZENÍ?“

ANO – odpovědělo 2382 řidičů (tj. 75% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 349 řidičů (tj. 11 % dotázaných řidičů)

NEVÍM – odpovědělo 444 řidičů (tj. 14% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

Z uvedeného hodnocení vyplývá, že řidiči v drtivé většině považují omezující limity denních a týdenních dob řízení za bezpečné.

Komentář :

Řidičům nevyhovuje, že zaměstnavatel může pracovní týden prodloužit kdykoliv na 6 denních dob řízení a řidič může mít o víkendu jen jeden volný den pro rodinu. Tyto limity řízení jim narušují sociální soužití.

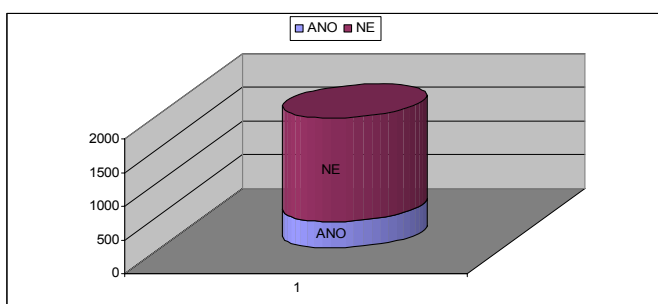
ANONYMNÍ DOTAZNÍKY, KDY JE VYHODNOCENÍ ROZDĚLENO NA ŘIDIČE JEZDÍCÍ KRÁTKÉ PŘEPRAVNÍ VZDÁLENOSTI A ŘIDIČE JEZDÍCÍ DÁLKOVOU PŘEPRAVU –“DLOUHÉ PŘEPRAVNÍ VZDÁLENOSTI – nad 13 000km/měsíčně“

8.3. OTÁZKA „SNÍŽILI BY JSTE DENNÍ DOBU ŘÍZENÍ?“

Krátké přepravní vzdálenosti

ANO – odpovědělo 397 řidičů (tj. 21% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1539 řidičů (tj. 79% dotázaných řidičů)



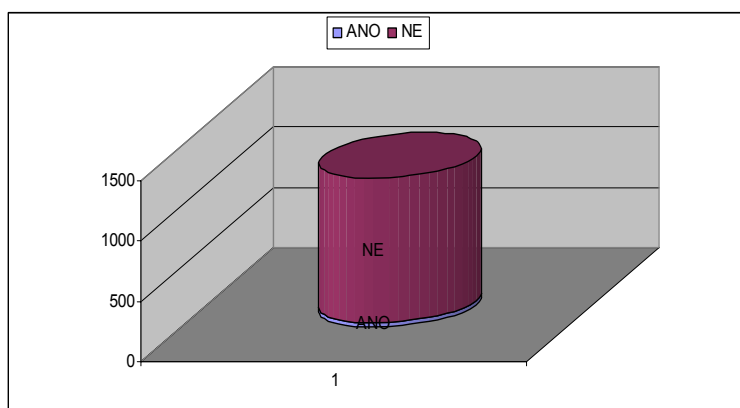
Hodnocení:

Z uvedeného vyplývá, že 79% dotázaných řidičů nechce snížit denní dobu řízení. Pro potřeby řidičů je doba řízení dobře nastavena a ve vztahu k silničnímu provozu bezpečná. Tzn. je bezpečná i pro silniční provoz.

Dálkové přepravy:

ANO – odpovědělo 36 řidičů (tj. 3% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1204 řidičů (tj. 97 % dotázaných řidičů)



Hodnocení:

97% řidičů jezdící dálkové přepravy souhlasí se současným nastavením denní doby řízení.

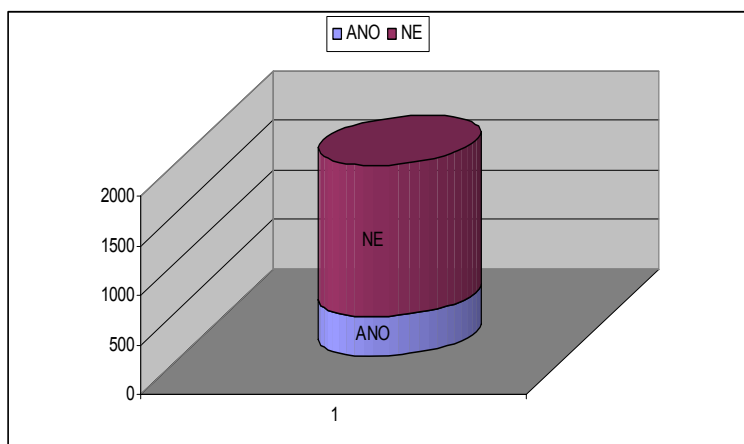
Komentář:

I když se jedná o menší vzorek řidičů v dotazníku než počet řidičů na krátké vzdálenosti, dá se konstatovat, že vzorek dálkových řidičů ještě více utvrzuje průzkum, že denní doby řízení - jak jsou v současnosti nastaveny - řidičům vyhovují.

8.4. OTÁZKA „SNIŽILI BY JSTE BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKU?“ Krátké přepravní vzdálenosti

ANO - odpovědělo 401 řidičů (tj. 21% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1535 řidičů (tj. 79% dotázaných řidičů)



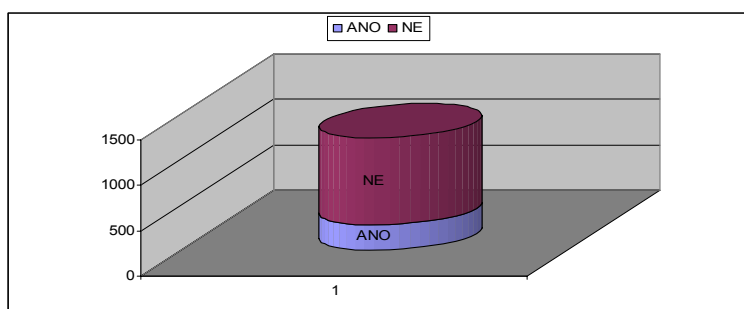
Hodnocení:

Řidičům vyhovuje nastavení bezpečnostní přestávky a z pohledu bezpečnosti silničního provozu jsou vyhovující.

Dálkové přepravy

ANO – odpovědělo 278 řidičů (tj.22% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 962 řidičů (tj.78% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

Řidičům v dálkové dopravě nastavení bezpečnostní přestávky vyhovuje a není zde rozdíl mezi řidiči na krátkých vzdálenostech.

Komentář:

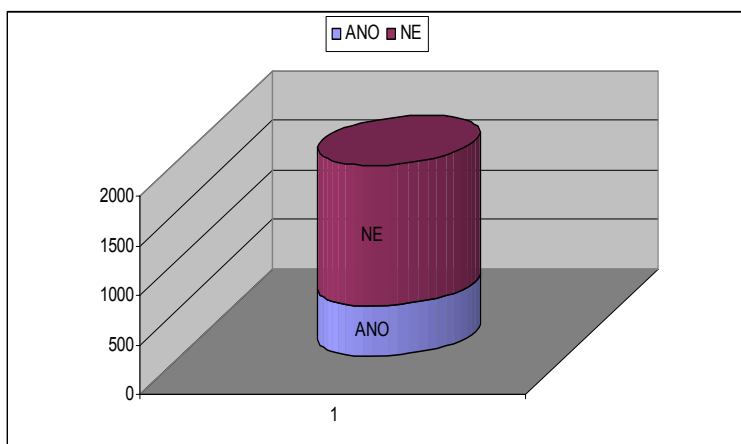
Bezpečnostní přestávky v průběhu přepravy jsou považovány za dostačující a podle subjektivních pocitů řidičů za vyhovující.

8.5. OTÁZKA“SNÍŽILI BY JSTE DENNÍ DOBU ODPOČINKU?“

Krátké přepravní vzdálenosti

ANO – odpovědělo 512 řidičů (tj. 26% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1424 řidičů (tj. 74% dotázaných řidičů)



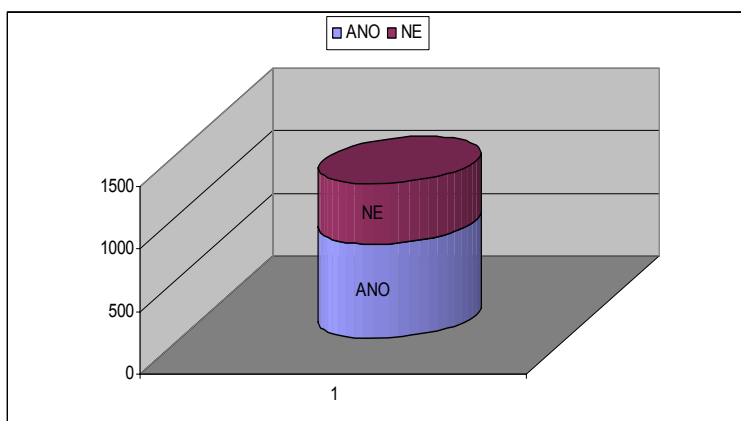
Hodnocení:

Řidiči nechtějí snížit denní dobu odpočinku, protože je dobře nastavena, i s ohledem na bezpečnost silničního provozu.

Dálkové přepravy

ANO – odpovědělo 758 řidičů (tj. 39% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 482 řidičů (tj. 61% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

U řidičů jezdící dálkové dopravy je názor obdobný. Nechtějí snížit denní dobu odpočinku.

Komentář :

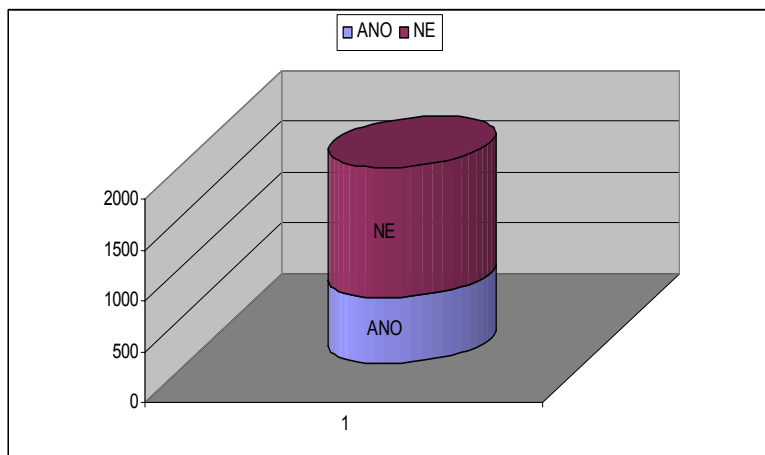
V porovnání odpovědí dálkových řidičů a řidičů na krátké vzdálenosti, je podstatný rozdíl. Projevuje se zde rozdíl v pohodlnější a bezpečnější jízdě na dlouhé vzdálenosti po kvalitnějších komunikacích, oproti přepravám na krátké vzdálenosti, s podstatně vyšším podílem méně kvalitních komunikací.

8.6. OTÁZKA : “ZVÝŠILI BY JSTE TÝDENNÍ ODPOČINEK?”

Krátké přepravní vzdálenosti

ANO – odpovědělo 652 řidičů (tj.34% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1284 řidičů (tj.66% dotázaných řidičů)



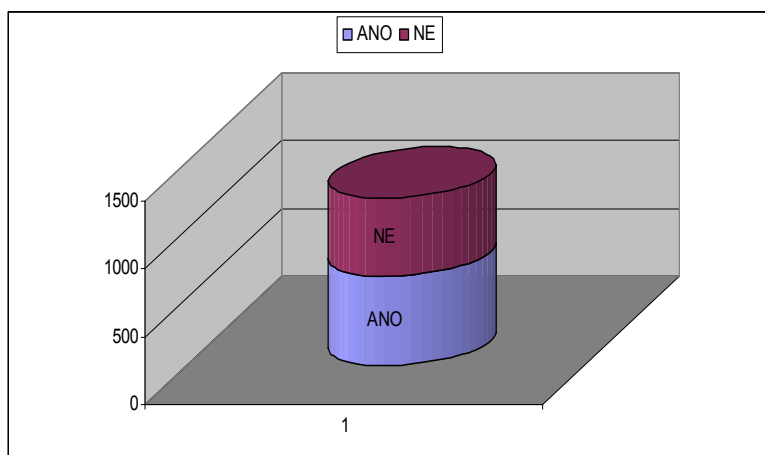
Hodnocení:

Řidiči nechtějí zvýšit týdenní odpočinek. Pravidla pro týdenní odpočinek jsou dobře nastaveny i s ohledem na bezpečnost silničního provozu.

Dálkové přepravy

ANO – odpovědělo 659 řidičů (tj. 34% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 581 řidičů (tj. 66% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

Řidiči jezdící dálkové přepravy nechtějí zvýšit týdenní odpočinek a současný stav je dostačující.

Komentář:

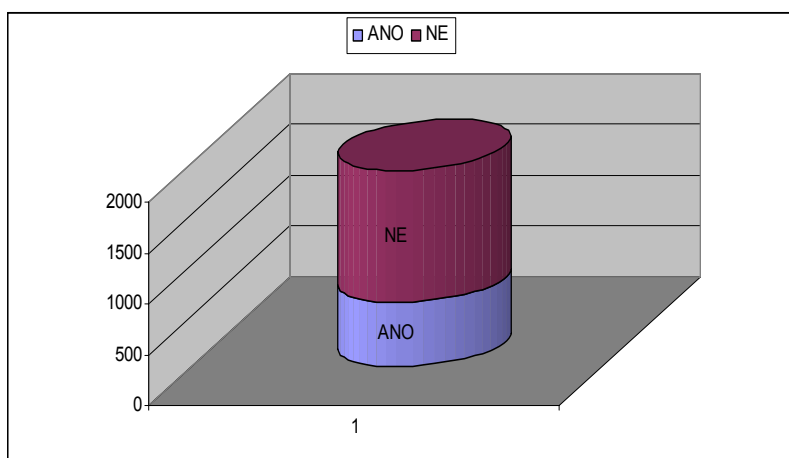
Otázka ukazuje, že není rozdíl mezi řidiči jezdící dálkovou dopravu a dopravu na krátké vzdálenosti. Vnímají nastavení limitů týdenních odpočinků jako dostatečné. S dostatečným týdenním odpočinkem u řidičů je taky spojené menší ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

8.7. OTÁZKA“ZVÝŠILI BY JSTE DENNÍ DOBU ŘÍZENÍ?“

Krátké přepravní vzdálenosti

ANO – odpovědělo 637 řidičů (tj. 33% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1299 řidičů (tj. 67% dotázaných řidičů)



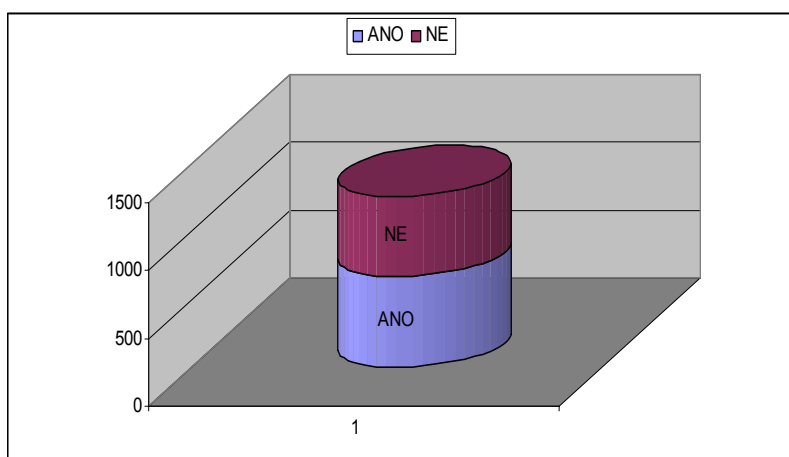
Hodnocení:

Otázkou bylo zjištěno, že řidiči nechtějí zvýšit denní dobu řízení

Dálkové přepravy

ANO – odpovědělo 672 řidičů (tj. 54% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 589 řidičů (tj. 46% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

Otázkou bylo zjištěno, že tato skupina řidičů by uvítala zvýšení denních dob řízení

Komentář:

V této otázce nalezneme rozdíl ve vnímání možnosti zvýšení denní doby řízení mezi řidiči v dálkové dopravě a dopravě na krátké vzdálenosti. Řidiči jezdící dálkové přepravy by uvítaly zvýšení denní doby řízení. Rozdíl mezi odpověďmi ANO a NE je ale jen 4%.

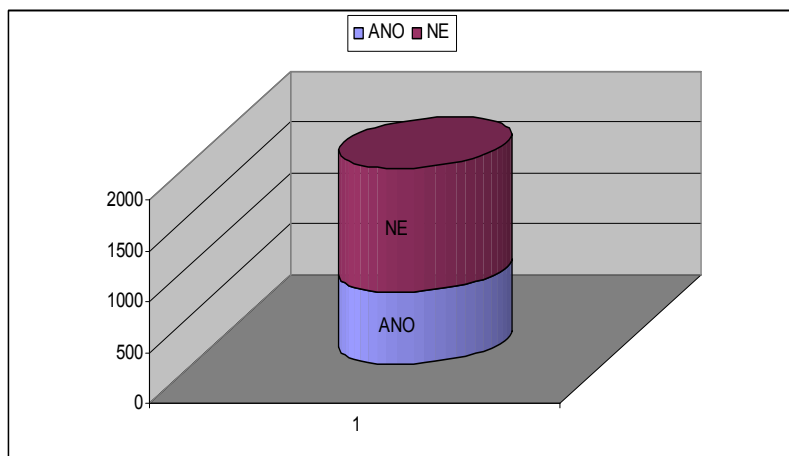
Oproti tomu řidiči v dopravě na krátké vzdálenosti, výraznou většinou nechtějí zvýšit denní dobu řízení. Lze konstatovat, že rozdíl je způsoben pocitem řidiče na dálkové dopravě, který chce být rychleji doma a proto si odváží jet i více hodin denně. Pokud ale sečteme řidiče v dálkové dopravě a řidiče jezdící krátké vzdálenosti, tak jednoznačně řidiči nesouhlasí se zvýšením denní doby řízení. Proto lze konstatovat, že denní doby řízení jsou dobře nastaveny v návaznosti na bezpečnost silničního provozu.

8.8. OTÁZKA“ZVÝŠILI BY JSTE BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKU?“

Krátké přepravní vzdálenosti

ANO – odpovědělo 714 řidičů (tj. 37% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1222 řidičů (tj. 63% dotázaných řidičů)



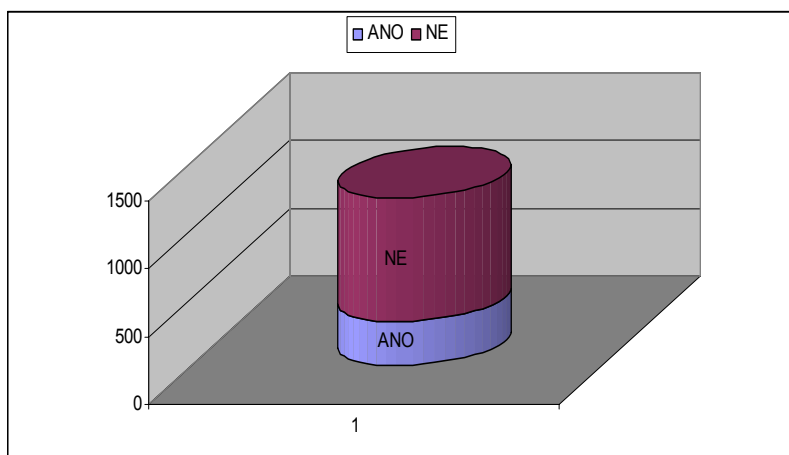
Hodnocení :

Řidiči nechtějí zvýšit bezpečnostní přestávku a její výše v současnosti řidičům vyhovuje.

Dálkové přepravy

ANO – odpovědělo 326 řidičů (tj. 26% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 914 řidičů (tj. 74% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

Řidiči celkem jednoznačně nechtějí zvýšit bezpečnostní přestávku.

Komentář:

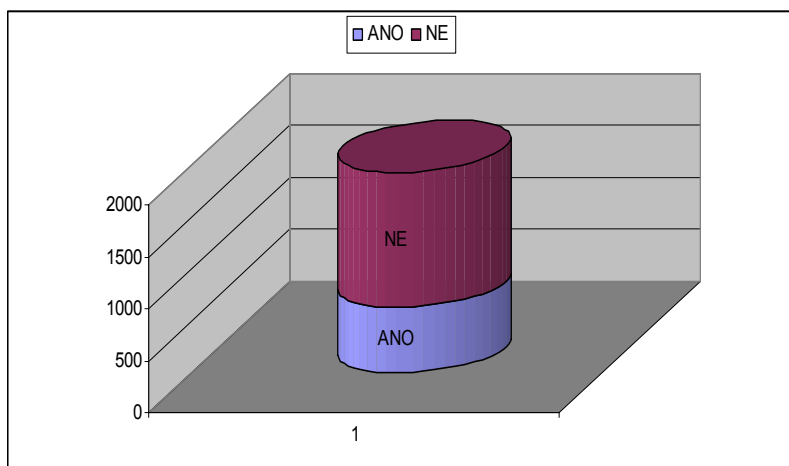
Zde není mezi řidiči jezdící dálkové přepravy a jezdící na krátkých vzdálenostech zásadního rozdílu. Dá se celkem jasně konstatovat, že bezpečnostní přestávka je bezpečná ve vnímání i s bezpečností silničního provozu.

8.9. OTÁZKA “ZVÝŠILI BY JSTE DENNÍ DOBU ODPOČINKU?”

Krátké přepravní vzdálenosti

ANO – odpovědělo 631 řidičů (tj. 33% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1305 řidičů (tj. 67% dotázaných řidičů)



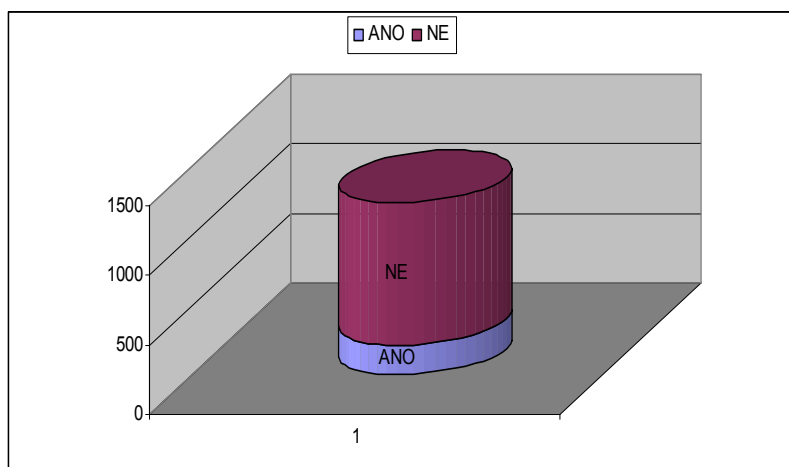
Hodnocení:

Z uvedeného hodnocení otázky plyne, že řidiči nechtějí zvýšit denní dobu odpočinku

Dálkové přepravy

ANO – odpovědělo 217 řidičů (tj. 18% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1023 řidičů (tj. 82% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

82% řidičů odpovědělo, že nechtějí zvýšit denní dobu odpočinku

Komentář:

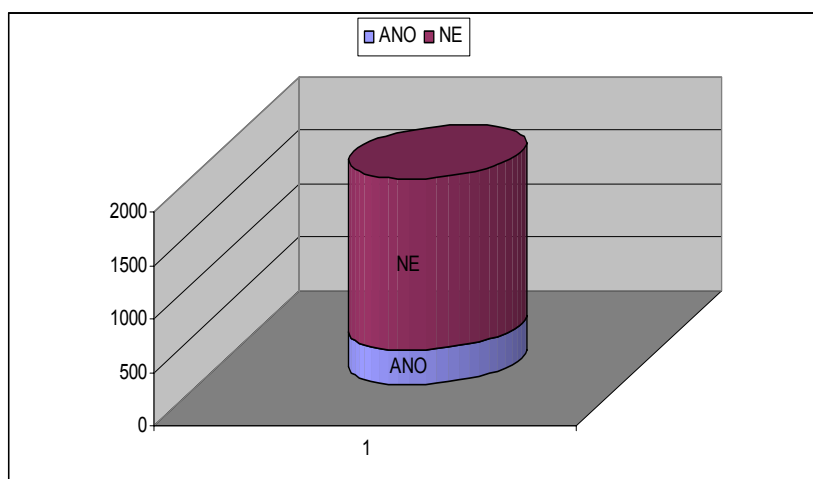
V této otázce se ukazuje, že denní doby odpočinku, jsou dobře nastaveny pro řidiče a jsou bezpečná pro silniční provoz i pohodu řidiče.

8.10. OTÁZKA “ZVÝŠILI BY JSTE TÝDENNÍ ODPOČINEK?”

Krátké přepravní vzdálenosti

ANO – odpovědělo 326 řidičů (tj. 17% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 1610 řidičů (tj. 83% dotázaných řidičů)



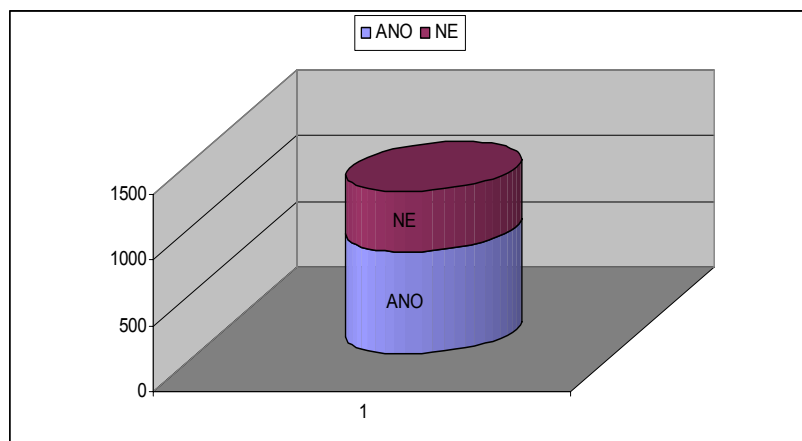
Hodnocení:

83% řidičů si nepřeje zvýšit týdenní odpočinek.

Dálkové přepravy

ANO – odpovědělo 781 řidičů (tj. 63% dotázaných řidičů)

NE – odpovědělo 459 řidičů (tj. 37% dotázaných řidičů)



Hodnocení:

63% dotázaných řidičů si přeje zvýšit týdenní odpočinek

Komentář:

Tato otázka jako jediná vykazuje zásadní rozdíly ve vnímání týdenního odpočinku mezi řidičem v dálkové dopravě (převážně mezinárodní doprava) a v dopravě na krátkých vzdálenostech (převážně vnitrostátní doprava). Řidiči jezdící v dálkové dopravě by zvýšili týdenní odpočinek. Jeden z důvodů je ale zcela jistě skutečnost, že řidiči na dálkových přepravách jsou některé týdenní odpočinky nuceni i díky okolnostem, trávit tzv. zkráceným týdenním odpočinkem ve vozidle. Jedná se zde, dle mého názoru, spíše o sociální citění, kdy řidič chce být po delší době více s rodinou, než že by byly týdenní odpočinky špatně nastaveny. Dokazují to i odpovědi řidičů ve vnitrostátní dopravě, kde je názor zcela opačný a týdenní odpočinky řidičům vyhovují. I z tohoto důvodu se dá konstatovat, že pro řidiče v silniční dopravě jsou týdenní odpočinky nastaveny bezpečně.

8.11. OTÁZKA „JAKÉ ZMĚNY BY VÁM VYHOVOVALI V PRACOVNÍCH REŽIMECH ŘIDIČŮ?“ - jejich hodnocení, komentář, návrhy

- Prodloužení doby řízení v důsledku mimořádných událostí, které se neočekávaně stali při přepravě
- Prodlouženou denní dobou řízení z 9 hod na 10 hod, bych umožnil řidiči v poslední den výkonu v týdnu (dojezdy do sídla a domů, kdy řidič musí trávit týdenní odpočinek třeba 70km od domova)
- Zákaz řízení v době od 00.00 hod – 4.00 hod
- Snížení týdenního odpočinku na 40 hod
- Do všech vozidel digitální tachograf a zrušit analogový tachograf
- Zkrátit denní dobu řízení na 4,5 hod pro závodovou dopravu (do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla) a zkrátit týdenní odpočinek pro tyto přepravy na 24 hod
- Harmonizace nařízení ES 561/2006 s vyhláškou MDS č. 478/2000 Sb.
- Bezpečnostní přestávku a její rozdělení nechat na řidiči. Místo povinného nařízení : první část 15 min a druhou část 30 min

8.12. ZÁVĚR A VYHODNOCENÍ

Analýza celkem jasně ukazuje, že řidiči jezdící dálkové přepravy preferují větší možnosti s variabilitou svého času (zkrácení denní doby odpočinku a navýšení týdenního odpočinku), než řidiči jezdící krátké vzdálenosti. Ti jsou s pravidly nařizující limity v dobách řízení a odpočinků vcelku spokojeni a potřebují spíše mimořádné tolerance v dobách řízení, které vyplývají na jedné straně z nutnosti přizpůsobit se provozním podmínkám v silničním provozu a na druhé straně jsou v rozporu s pohodou řidiče v návaznosti na striktní dodržování stanovených podmínek sociálních předpisů kontrolními orgány, kde např. i za minutu překročení doby řízení, řidiči hrozí sankce a 4body do jeho karty řidiče.

První tři otázky se v provedené analýze týkaly, jak řidičů jezdcí dálkové přepravy, tak řidičů jezdcí přepravy na krátké vzdálenosti. Měli za cíl zjistit, zda řidičům vyhovují limity dob řízení a bezpečnostních přestávek, proto jsem tyto otázky vyhodnotil společně.

V prvních dvou otázkách bylo zjištěno, že limity jsou zcela vyhovující a vykazují správné nastavení podmínek v předpisu, včetně pohody profesionálního řidiče při řízení a tím zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

V TŘETÍ POLOŽENÉ OTÁZCE V DOTAZNÍKU, NAVRHUJÍ ŘIDIČI NÁSLEDUJÍCÍ ÚPRAVY ČI ZMĚNY V LEGISLATIVĚ.

NÁVRHY ŘIDIČŮ Z PROVEDENÉ ANALÝZY A PŘÍSLUŠNÝ KOMENTÁŘ:

- **Prodloužení doby řízení v důsledku mimořádných událostí, které se neočekávaně stali při přepravě.**

Komentář:

Souhlasím s návrhem, ale zde se spíše jedná o neznalost, nebo špatnou informovanost řidičů, kdy si právě díky nařízení může řidič např. při neočekávaných skutečnostech, jako jsou havárie, neočekávané objížďky apod. dojet do sídla společnosti a trávit týdenní odpočinek doma s rodinou. Návrh řidičů je v souladu s Nařízením Evropského Parlamentu a Rady (ES) 561/2006 v čl. 12.

- **Prodlouženou denní dobu řízení z 9 hod na 10 hod bych umožnil, nebo nařídil řidiči v poslední den výkonu v týdnu (dojezdy do sídla a domů, kdy řidič musí trávit týdenní odpočinek třeba 70km od domova)**

Komentář:

Za velmi důležitý prvek v bezpečnosti silniční dopravy je řidiči považována doba řízení v poslední den týdenního výkonu, kdy se řidiči například vrací z dálkových přeprav a chystají se na týdenní odpočinek, nelépe s rodinnou. Z odpovědí vyplynul jednoznačný návrh na možnost dojetí do sídla společnosti i přes porušení ,současných předpisů. S tím ale, s ohledem na ohrožení bezpečnosti silničního provozu, nelze souhlasit.

V této souvislosti navrhuji změnu legislativy a to Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 561/2006 čl.6 bod 1),

Problematika je již v předpisu zakotvena, ale text předpisu navrhuji uspořádat jinou formou, kdy řidič si může prodloužit denní doby řízení, pouze dvakrát týdně z devíti na deset hodin. Podmínkou je, že řidič dodrží bezpečnostní přestávku a jedno prodloužení z devíti na deset hodin doby řízení si musí řidič, pokud toho využije, prodloužit v poslední den řidičova týdenního výkonu.

V současnosti zní:

„Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin .Nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin“.

Doporučuji změnu stávajícího předpisu Nařízení ES 561/2006 čl.6 bod 1),

Provedenou úpravou by nedošlo ke zvýšení denních a týdenních dob řízení (je to bezpečné a nemá to zásadní vliv na týdenní výkon řidiče. Navrhovaná změna,ale má zásadní vliv na řidičovu pohodu při řízení v poslední den řidičova výkonu, kde může dojít k neočekávaným událostem, které nejsou obsaženy v čl. 12 Nařízení ES 561/2006.

Návrh změny:

„Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin. Nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin, s tím že jedna denní doba řízení v celkovém trvání 10 hodin bude vybrána v poslední den řidičova výkonu.

- ***Dělenou bezpečnostní přestávku a její rozdělení nechat na řidiči, místo povinně řidiči nařídít, aby první část byla minimálně 15 min a druhá 30 min.***

Komentář:

V současnosti problematiku dělených bezpečnostních přestávek řeší Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 561/2006 v čl.7

Současné znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 561/2006 čl.7 zní:

„ Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušovanou přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku.

Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce 15 minut, po níž následuje přestávka v trvání nejméně 30 minut, které jsou v období rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.“

Doporučuji změnu stávajícího předpisu Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES 561/2006 čl. 7

Navrhovaná změna: článek 7 ES 561/2006 změnit novým článkem 7:

„Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušovanou přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku.

Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce 15 minut a přestávkou v trvání nejméně 30 minut, které jsou v období rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.“

Odstavec 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 561/2006 v současnosti zní:

„V oblasti silniční dopravy usilovalo nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 12. prosince 1985 o harmonizaci právních předpisů v silniční dopravě o harmonizaci podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě a to o zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Je třeba zachovat a prohloubit pokrok v této oblasti.“

- **Zákaz řízení v době od 00.00 hod – 4.00 hod**

Komentář :

Nedoporučuji v návaznosti na logistiku dopravy. Dle zjištění bychom byly první na světě s touto restrikcí pro řidiče. Nemá reálný podklad v průzkumech.

- **Snížení týdenního odpočinku na 40 hod**

Komentář:

Nedoporučuji z důvodu provedené analýzy, kdy řidiči v odpovědích na kladené otázky uvádí, že současné nastavení je dostatečné a v některých případech (dálková doprava) chtějí naopak zvýšit týdenní odpočinek.

- **Do všech vozidel digitální tachograf a zrušit analogový tachograf**

Komentář:

Postupem času obměnou vozového parku dojde k kompletní výměně analogových tachografů, za digitální. Díky intenzitě kontrol se digitální tachograf stává nástroj, jak zefektivnit silniční kontroly a více zajistit konkurenční prostředí v silniční dopravě a s tím spojené i menší ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Není nutné proces výměny urychlovat změnou legislativy, kdy by v současné době docházelo k nežádoucímu zvýšení nákladů dopravců.

- **Harmonizace nařízení ES 561/2006 s vyhláškou MDS č. 478/2000 Sb.**

Komentář:

Nedoporučuji řešit harmonizaci vyhlášky MDS č. 478/2000 Sb. s ES 561/2006

Odůvodnění:

Přepravy, které nespádají do působnosti Nařízení ES 561/2006, nebo mají z tohoto nařízení výjimku, musí být řešeny národní legislativou. V ČR se výjimky z Nařízení ES 561/2006 řeší vyhláškou MDS č.478/2000 Sb. Není tím ohroženo konkurenční prostředí a ani bezpečnost silničního provozu.

Lze zde zdůraznit, že Evropská legislativa je nadnárodní. Pokud nějaké typy přeprav mají výjimku v nařízení EU, tak si legislativu samostatné státy v EU mohou přizpůsobit národním potřebám a vyřešit tak individuální potřeby konkrétních typů přeprav, jak státům vyhovuje i v návaznosti na logistické procesy a infrastrukturu. Proto některé typy přeprav mají výjimku z Nařízení ES 561/2006 a ČR by byla jediná země v EU, která by výjimky z Nařízení ES 561/2006 harmonizovala s Nařízením ES 561/2006.

9 PŘÍLOHY K DIPLOMOVÉ PRÁCI A VLASTNÍ KOMENTÁŘ K AKTUÁLNÍM SKUTEČNOSTEM V PRACOVNÍCH REŽIMECH ŘIDIČŮ V ČR A EU

**Pravidla z kterých vycházelo Evropské společenství a vychází Evropské unie
„4 ZÁKLADNÍ SVOBODY“ jednotného trhu ES**

Volný pohyb zboží

- odpadnutí cel a tím celních řízení a kontrol na vnitřních hranicích EU
- společné celní sazby navenek společenství - TARIC
- odstranění kvantitativních omezení
- harmonizace nebo vzájemné uznávání norem a předpisů
- harmonizace daní
- systém ochrany hospodářské soutěže – rovné podmínky

Volný pohyb pracovních sil

• odpadnutí kontrol na vnitřních hranicích - velmi často si někteří vykládají, že nelze již zahájit kontroly na vnitřních hranicích EU. Opak je pravdou. Kontroly nesmí být dle směrnic EU stále, ale mohou být namátkové. V rámci bezpečnosti silničního provozu zde dochází u řidičů profesionálů k namátkovým kontrolám. A to jak upevnění nákladu (velmi důležité a z pohledu některých států, jako například Německo, je to jeden z nejdůležitějších problémů při vzniku dopravních nehod u nákladních vozidel, kdy díky řádnému uchycení nákladu by bylo možné zamezit mnoha nehodám v nákladní dopravě, kdy dojde k převrácení vozidla. Dle vyjádření zástupce BAG (organizace v Německu, která zajišťuje kontrolní činnost na území Německa z pohledu silniční dopravy a silničních dopravců) pana Norberta Vosse, tak pracovních režimů řidičů, kdy z analýzy postihů ve státech EU a to za porušení pracovních režimů řidičů (ES 561/2006), některé státy, například Francie, tyto porušení vnímají jako nemalé ohrožení bezpečnosti silničního provozu a řidiči za porušení dob řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinků hrozí i odnětí svobody až na 1 rok. I když žádnou nehodu nezpůsobil, ale z pohledu správních orgánů byl nebezpečný a ohrožoval bezpečnost silničního provozu.

- harmonizace legislativy o vstupu, azylu
- svoboda zaměstnání a usazování občanů ES
v současné době mají občané ČR možnost volně pracovat v EU. K profesi profesionálního řidiče ve státech EU potřebuje občan ČR v současné době příslušný řidičský průkaz a průkaz profesní způsobilosti řidiče vydaný v ČR. Tyto doklady jsou dle příslušných směrnic v EU vzájemně uznávány
- zesílené kontroly na vnějších hranicích

Svobodné zakládání podniků a poskytování služeb

- liberalizace dopravy a dopravních služeb, pro mezinárodní a tranzitní dopravu mezi státy EU vstupní povolení nahradí EUROPOVOLENÍ (EURO LICENCE – EURO LICENCE jsou vydávány na příslušné vozidlo v držení příslušného podniku s kterým podnikatel provozuje mezinárodní silniční dopravu a opravňuje podnikatele k provádění přeprav uvnitř EU)
- kabotáž (vnitrostátní přepravy zahraničním dopravcem z EU) jsou v současnosti limitovány příslušnými vnitrostátními předpisy, jinak jsou povolené tyto druhy přeprav (v roce 2010 se chystá nová směrnice EU k této problematice)
- v některých státech EU, pokud dopravce, přepravce, spedice a řidič porušuje pracovní režimy řidičů jsou tito nebezpeční nejen z pohledu nekalé konkurence, ale i z pohledu ohrožení bezpečnosti silničního provozu. V ČR to tak není, při případném porušení pracovních režimů řidičů, tak za toto porušení vždy odpovídá, díky objektivní odpovědnosti dopravce, silniční dopravce, se kterým je automaticky zahájeno správní řízení a pokud svoji spoluodpovědnost na silnici uzná i řidič je zahájeno správní řízení i s řidičem. Spedice ani přepravce postihován není, i když z mnoha zjištění svůj podíl na těchto porušení má. Například, silničnímu dopravci zadá přepravce přepravu, kdy výkon řidiče je plánován na 18 hodin v rámci jeho dne a přepravce je dopravci ochoten zaplatit tuto přepravu jen v jednom řidiči. Zde se jedná o jasné porušení Nařízení EU, kdy řidič může mít výkon max. 15 hodin a to ještě za předpokladu, že má zkrácen denní odpočinek na 9 hodin a pokud dopravce nechce porušovat pracovní režimy řidičů, musí na tuto přepravu nasadit řidiče dva a zaplatit to ze svého?

Musíme si uvědomit, že statisticky se v ČR nehodovost a dopravní nehody nevedou v návaznosti na porušení pracovních režimů řidičů, ale je zde jen konstatováno: „ **řidič způsobil dopravní nehodu, díky které byli usmrceny dvě osoby a je viník nehody, protože za volantem usnul**“ a není zde konstatováno, že porušil pracovní režimy řidičů, díky kterému by mohl být odpovědný za tuto nehodu i další účastník celého přepravního řetězce, který porušení dob řízení a nedodržení odpočinků přímo řidiči přikázal a nebo naplánoval a proto řidič za volantem usnul.

Občan společenství může podnikat v jakémkoliv státu společenství, pokud splní stanovené podmínky (vymahatelnost porušení pracovních režimů řidičů od těchto zahraničních osob je v některých státech velká, kdy za porušení ES 561/2006, nebo 3821/85/EHS hrozí dopravci kauce a následná pokuta přes 5000 EUR (Kypr, Německo, Španělsko, ve Francii až 30 000 EUR a 1 rok odnětí svobody) dopravci je znemožněno uskutečnit tuto přepravu, kdy došlo k porušení, odstaveno vozidlo a až po zaplacení kauce je dopravci náklad i vozidlo uvolněno. V ČR máme obdobný postup, ale zahraničnímu dopravci hrozí max. 50 000 Kč kauce. V porovnání s většinou států EU máme sankce v nižší polovině. V ČR je ještě jeden nemalý problém, že v porovnání s uložením kaucí mezi kraji, kde se tyto kauce ukládají a evidují, jsou nemalé rozdíly, kdy jeden kraj vybere za rok kauce za porušení pracovních režimů řidičů od zahraničních dopravců ve výši několik set tisíc korun a druhý například Jihomoravský kraj za rok 2009 uložil kaucí více než za šest milionu korun. Z výše uvedeného jasně vyplývá, že některé kraje nevnímají porušování pracovních režimů řidičů, zároveň, jako ohrožení bezpečnosti silničního provozu a dostatečně se dané problematice nevěnují a některé kraje, například Jihomoravský a Středočeský kraj při výkonu SOD na silnicích porušování pracovních režimů řidičů vnímají, jako nemalý problém, který má za následek i mnoho nehod na silnicích. Zdůvodnění celého tvrzení je i to, že na tak malém území v rámci EU, jako ČR je a v návaznosti na mezinárodní silniční dopravu a zahraniční dopravce, kteří se pohybují na území ČR, není možné, že mezi Plzeňským krajem a Kraji Střední Čechy a Jihomoravský kraj se zahraniční dopravci chovají řádově o několik set % lépe například v Plzni a hůře například v Berouně či Brně. Jde spíše o nečinnost a jiné priority, na které se některé kraje při výkonu SOD na silnicích zaměřují a zároveň z minulosti i o zaměření se spíše na českého dopravce než na zahraničního, kdy jsou nemalé problémy při vymáhání různých pokut a sankcí, od zahraničních dopravců, kdy pak tyto jsou evidovány, jako pohledávky, tak i kontroly zahraničních dopravců, které jsou svázány v ČR větší administrativou.

Volný pohyb kapitálu a plateb

- volný pohyb peněz a kapitálu
- liberalizace trhu s cennými papíry
- krok ke společnému trhu finančních výkonů
- v ČR umožňuje devizový zákon od roku 1995

10 PRÁVNÍ SYSTÉM EVROPSKÉ UNIE

SEKUNDÁRNÍ LEGISLATIVA (sekundární zákony)

- **Nařízení EU (evropský zákon)**

- V rámci pracovních režimů řidičů jsou důležitá dvě nařízení a to nařízení ES 561/2006 a nařízení 3821/85/EHS

- **Směrnice**

- V rámci pracovních režimů řidičů je důležitá směrnice číslo 5/2009, která stanovuje co je lehké, vážné a velmi vážně porušení ES 561/2006 a 3821/85/EHS

- **Rozhodnutí**

- V rámci pracovních režimů řidičů je důležité rozhodnutí ze dne 14. prosince 2009, které stanovuje novou verzi formuláře, na kterém dopravce pro případ silniční kontroly v běžném dnu a dalších 28 kalendářních dní zpět a to , že řidič měl volno z důvodu nemoci, čerpal řádnou dovolenou, která je řešena v národní legislativě, v ČR tedy dopravce nemusí řidiči pro případ kontroly potvrdit formulář když řidič čerpá náhradní volno. Na formuláři se nachází kolonka i pro případ, kdy řidič měl volno, nebo odpočíval, ale v žádném případě se nejedná o případ, kdy řidič měl denní, nebo týdenní odpočinek. Denní a týdenní odpočinky vede pouze řidič a na tyto činnosti se žádný formulář nevyžaduje a nepotřebuje. Kolonka měl volno, nebo odpočíval se používá pro případ, kdy řidič neřídil žádné vozidlo, nevykonával jinou práci, nebo nebyl k dispozici, měl volno z důvodu nemoci, neměl řádnou dovolenou, ale používá se pro případ částečné nezaměstnanosti, výluky v dopravě, stávky, kdy zaměstnavatel nemá pro řidiče na určité období práci. MDČR již zaslalo Evropské komisi dopis, kdy žádá Evropskou komisi o změnu překladu tohoto formuláře a této kolonky, kdy požaduje zanechat pouze volno a slovo odpočíval navrhuje vypustit, aby nedocházelo k záměně při silničních kontrolách s činností, kterou potvrzuje a vede jen řidič a to denní a týdenní odpočinky. V současné době toto rozhodnutí je aplikováno do naší legislativy vyhláškou MDS číslo 39/2010 Sb., která stanovuje možnost dopravci použít i jiný doklad na prokazování činností stanovených v formuláři.

Dle mého názoru, ale tato benevolence prokazatelně způsobuje problémy českým řidičům v některých zemích EU, které vyžadují používání formuláře a používání formuláře je povinné. Řidič a dopravce v ČR například mohou na řádnou dovolenou použít jiný doklad, ale pokud s tímto jiným dokladem bude prokazovat dovolenou například na Slovensku, kde je povinné používání formuláře, nebude mu toto uznáno a řidiči hrozí pokuta až 165 EUR.

Povinné vyžadování formuláře je v těchto zemích EU

Lotyšsko
Litva
Maďarsko
Estonsko
Slovinsko
Slovensko
Španělsko
Rumunsko
Bulharsko

Členské státy ve kterých není použití formuláře povinné

Norsko
Velká Británie
Rakousko
Itálie
Česká republika
Dánsko
Švédsko
Irsko
Lucembursko
Finsko
Kypr
Belgie
Nizozemí
Portugalsko
Německo

- **Doporučení, stanoviska**
- **Rezoluce**

SEKUNDÁRNÍ LEGISLATIVA

NAŘÍZENÍ EU (evropský zákon)

- Jsou závazná ve všech svých částech, platí přímo ve všech členských státech.
- Práva a povinnosti vyplývají přímo z těchto nařízení bez jakéhokoliv právního aktu členských zemí. Jedná se tedy o nejúčinnější právní nástroj, který je vymahatelný

SMĚRNICE EU (dle těchto předpisů musí státy EU přizpůsobit vlastní legislativu)

- Směrnice jsou závazné, zavazují členské země k výsledkům, kterých musí dosáhnout.
- Rozhodnutí o formě a prostředcích jejich dosažení ovšem zůstává na národních institucích. Jedná se o právní rámec, který ukládá členským státům zavádět ve svých zemích požadovaná opatření a stanoví jim k tomu termíny.
- Legislativa příslušného státu nesmí pravidla dané směrnicí změkčit, pravidla dané směrnicí EU může každý stát přitvrdit, ale jen proti vlastním občanům a nemůže tyto přísnější pravidla vyžadovat po ostatních občanech či podnikatelích z zemí EU.

U pracovních režimů řidičů se velmi často podnikatelé v silniční dopravě a řidiči v ČR setkávají s nepochopením ze strany některých kontrolních orgánů v zemích EU a přísnější pravidla vyžadují i od ostatních. To samé platí i u odlišnostech v národních legislativách příslušných zemí EU např. ve Francii ve vnitrostátní přepravě může řidič Francouz mít čistý čas řízení max. 3,5 hod jízdy a poté si musí udělat bezpečnostní přestávku, přitom nařízení EU č. 561/2006 umožňuje v mezinárodní dopravě českému řidiči mít ve Francii čistý čas řízení max. 4,5 hod a poté musí následovat bezpečnostní přestávka.

- Představují velmi užitečný prostředek harmonizace legislativy.

Legislativa v ČR

- ÚSTAVA ČR
- ZÁKONY
- PODZÁKONNÉ PRÁVNÍ NORMY (vyhlášky a nařízení vlády)

V roce 1994 ČR uzavřela s EU asociační dohodu na základě které byla provedena harmonizace legislativy ČR s legislativou ES.

Dvoustranné a mnohostranné mezistátní dohody po vstupu do EU

- Dvoustranné dohody zůstaly v platnosti i po vstupu ČR do Unie.
- Mnohostranné dohody zůstaly v platnosti také některé (Evropská dohoda o práci osádek v mezinárodní silniční dopravě AETR) mimo EU
- Některé části dohod ale byly nahrazeny přímo ustanoveními předpisů EU.

Pracovní režimy řidičů, legislativní východiska v ČR a EU (tyto předpisy v sobě zahrnují i záznamové zařízení, které přímo s pracovními režimy souvisí)

Jejich cílem je:

- harmonizovat podmínky rovné soutěže mezi dopravci v rámci společenství a uvnitř členských států
- pracovní podmínky řidičů
- bezpečnost silniční dopravy

Přeshraniční doprava mezi státy Společenství podnikateli z EU se nepovažuje za mezinárodní dopravu ve smyslu Dohody AETR

PŘEHLED PŘEDPISŮ ŘEŠÍCÍCH PROBLEMATIKU PRACOVNÍCH REŽIMŮ ŘIDIČŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V ČR A EU VČETNĚ TACHOGRAFŮ

A. PŘEDPISY PUBLIKOVANÉ VE SBÍRCE ZÁKONŮ V ČR:

Zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb. ve znění zákona 38/1995 Sb., zákona 304/1997 Sb., zákona 132/2000 Sb., zákona 150/2000 Sb., zákona 361/2000 Sb., zákona 175/2002 Sb., zákona 320/2002 Sb., zákona 577/2002 Sb., zákona 103/2004 Sb., zákona 186/2004 Sb., zákona 1/2005Sb., zákona 229/2005 Sb., zákona 253/2005 Sb. zákona 411/2005 Sb., zákon 226/2006 Sb., zákon 374/2007 Sb., zákon 124/2008 Sb., zákon 130/2008 Sb., zákon 250/2008 Sb. a zákon 274/2008 Sb.

V §3, odst.3 je formulována povinnost tuzemského dopravce provozujícího silniční dopravu vozidly určenými k přepravě osob, s výjimkou osobních vozidel používaných pro vlastní potřebu, a dopravce provozujícího silniční dopravu vozidly určenými k přepravě zvířat a věcí, jejichž celková hmotnost včetně přívěsu nebo návěsu překračuje 3,5 tuny zajistit, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, a tento záznam je povinen uchovávat po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

Po vstupu ČR do EU stanovuje povinnost vedení záznamu prostřednictvím kontrolního zařízení nařízení Rady 3821/85/EHS v platném znění (viz.předpisy EU).

Zákon číslo 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě

Vyhláška o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) 108/1976 Sb. ve znění vyhlášky 82/1984 Sb. a sdělení 80/1994 Sb.

V článku 2 odstavec 2 je uvedeno, že „ Evropská dohoda AETR se vztahuje na mezinárodní silniční dopravu

- *do třetích zemí, které jsou smluvními stranami dohody, nebo z nich nebo při tranzitu těmito zeměmi na celou cestu nebo její část, je-li prováděna vozidly evidovanými v členském státě nebo jedné z uvedených zemí,*

- *do třetích země, která není smluvní stranou dohody, nebo z ní v případě jakékoli cesty v rámci Společenství, pokud je prováděna vozidly registrovanými v některé z těchto zemí. “*

Nařízení vlády ČR, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě číslo **589/2006 Sb.**

Nařízení vlády ČR číslo 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

Vyhláška 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě ve znění vyhlášky 55/2003 Sb. a vyhlášky 281/2007 Sb..

V §1 a §1a je nově specifikována povinnost vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. V § 1b je nově specifikována povinnost vedení záznamu o provozu vozidla. §3 stanoví dobu řízení, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku v silniční dopravě prováděné vozidly na které se vztahuje výjimka na základě článku 3 a článku 13 odst.1 nařízení (ES) č.561/2006.

Vyhláška 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění vyhlášky 197/2006 Sb., vyhlášky 100/2003 Sb., vyhlášky 388/2008 Sb. a vyhlášky 283/2009 Sb.

Vyhláška 522/2006 Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. Tato vyhláška mimo jiné zpracovává směrnici EP a Rady 2006/22/ES ve znění vyhlášky 39/2010 Sb. Stanoví předmět kontroly, rozsah silniční kontroly a kontroly v provozovně, systém kontrol v oblasti dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku.

B. PŘEDPISY EU :

Nařízení Rady 3821/85/EHS z 20.12.1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě přizpůsobené technickému pokroku

- Nařízením Komise (EHS) č.3314/1990 ze dne 16. listopadu 1990
- Nařízením Rady (EHS) č.3572/1990 ze dne 4. prosince 1990
- Nařízením Komise (EHS) č.3688/1992 ze dne 21. prosince 1992
- Nařízením Komise (EHS) č.2479/1995 ze dne 25. října 1995
- Nařízením Komise (ES) č.1056/1997 ze dne 11. června 1997
- Nařízením Rady (ES) č.2135/1998 ze dne 24. září 1998
- Nařízením Komise (ES) č.1360/2002 ze dne 13. června 2002
- Nařízením EP a Rady (ES) č.1882/2003 ze dne 29.září 2003
- Nařízením Komise (ES) č.432/2004 ze dne 5. března 2004
- Nařízením EP a Rady (ES) č.561/2006 ze dne 15. března 2006
- Nařízením Rady (ES) č.1791/2006 ze dne 20. listopadu 2006
- Nařízením Komise (ES) č. 68/2009 ze dne 23. ledna 2009
- Nařízením Komise (EU) č. 1266/2009 ze dne 16. prosince 2009

V článku 3 v odstavci 1 nařízení (EHS) č.3821/1985 je uvedeno, že „*záznamové zařízení musí být instalováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006. Vozidla uvedená v čl. 16 odst.1 nařízení (ES) č. 561/2006, a vozidla vyňatá z oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3820/85, která již nejsou vyňata podle nařízení (ES) č. 561/2006, musela tomuto požadavku vyhovět do 31. prosince 2007.*

Zásadní odlišnosti proti Evropské dohodě AETR :

- *Pokud nastane porucha zařízení a jeli vozidlo neschopné se vrátit zpět do provozovny během jednoho týdne , počítáno ode dne poruchy, musí být oprava provedena během cesty (Nařízení komise 3821/85/EHS).*
- *Počínaje dnem 1. ledna 1996 musí záznamové zařízení vozidla uvedeného poprvé do provozu zaznamenávat automaticky dobu řízení a ostatní pracovní režimy prostřednictvím přepínače (Nařízení komise 3314/90/EHS).*
- *Počínaje dnem 1. ledna 1996 musí být kabely spojující záznamové zařízení se snímačem chráněny souvislým ocelovým krytem se zahnutými okraji,chráněným proti korozi a opatřeným vrstvou plastu, s výjimkou případů, kde je ochrana proti neoprávněné manipulaci zajištěna jiným způsobem (Nařízení komise 2479/95/EHS).*

➤ *Od 1. května 2006 musí být vozidla vybavena záznamovým zařízením v souladu s ustanovením přílohy IB nařízení Rady 3821/85/EHS ve znění pozdějších změn a doplňků – digitálním tachografem (Nařízení Rady 561/2006/ES).*

Nařízení Evropského parlamentu a Rady 561/2006/ES ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady 3821/85/EHS a 2135/98/ES a o zrušení nařízení Rady 3820/85/EHS změněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009. Nařízení stanoví v článku 2 na koho se vztahuje a kde platí a současně stanoví nový výčet výjimek uvedených přímo v nařízení v článku 3. Členské státy mohou vyjmout některá vozidla uvedená v článku 13 odst. 1 a 3 a článku 14 z oblasti působnosti tohoto nařízení.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. 3. 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady 3820/85/EHS a 3821/85/EHS zrušila dnem 1. května 2006 směrnici Rady 88/599/EHS.

Směrnice stanovuje minimální podmínky pro provedení nařízení Rady 3820/85/EHS a 3821/85/EHS.

Směrnice Komise 2009/4/ES ze dne 23. 1. 2009 o protiopatřeních na předcházení a odhalování manipulace se záznamy tachografů, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES.

Směrnice Komise 2009/5/ES ze dne 30. 1. 2009, kterou se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES. Směrnice stanovuje kategorie závažnosti porušení nařízení 561/2006 a 3821/85.

ODPOVĚDNOST SILNIČNÍHO DOPRAVCE, PROVOZUJÍCÍHO NÁKLADNÍ DOPRAVU

Dopravce odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidič, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.

Dopravci, zasílatelé, speditéři, organizátoři turistických zájezdů, hlavní dodavatelé, subdodavatelé a agentury zprostředkovávající zaměstnání řidičům zajistí, aby byly smluvně dohodnuté přepravní plány v souladu s tímto nařízením.

Toto je velmi zásadní kritérium hodnocení odpovědnosti a tím i nebezpečnosti dotyčné přepravy, kdy pokud přepravce deklaruje naložených 20 tun zboží například na nákladním listu CMR a ve skutečnosti, kdy v současné době se kolikrát i řidič nemůže přímo účastnit nakládky, mu naloží 22 tun, řidič to nemůže fakticky poznat a toto přetížení nápravy vozidla může způsobit i těžkou dopravní nehodu, kdy může dojít k velkým škodám a to jak na zdraví, tak na majetku. Přitom tuto odpovědnost v ČR podle legislativy přepravce nemá a má ji jen dopravce a popřípadě řidič.

To samé se dá napsat i při organizování a zadávání přeprav, kdy je jeden z klíčových aspektů zadání přepravce a pokud již ten na začátku již činí v rozporu s pracovními režimy řidičů, tak dopravce, pokud chce práci, tak tuto přepravu musí odjet, ale přitom jen on nese veškerou odpovědnost a tím je i ohrožena bezpečnost silniční dopravy, kdy při překročení doby řízení řidičem, lze předpokládat, že tento řidič dříve nebo později způsobí svojí únavou nehodu.

Tento nesoulad je ve většině států vyřešen spoluodpovědností přepravce za zadávání a plánování přeprav. V ČR se jedná o systém, který bych přirovnal k zastaralému systému, který se nehodí do moderní rozvinuté společnosti a je to jako když pokud chcete se najíst, tak já vám najíst dám, ale budete pro mě krást a pokud Vás chytí, nesete celou vinu jen vy. Díky tomu, že se v rámci ČR nevedou statistiky nehodovosti v návaznosti na pracovní režimy řidičů, můžeme se tedy jen domnívat, ale s velkou pravděpodobností, že některé nehody a to i vážné, které pokud se jedná o nehody nákladních vozidel jsou více či méně velmi vážné skoro vždy (velikost vozidla, hmotnost...) jsou díky únavě řidičů, která byla způsobena nedodržením doby řízení (překročení), nedodržením bezpečnostní přestávky mezi dobami řízení (méně než 45min), nebo že řidič neměl denní, nebo týdenní odpočinek a v některých případech tyto porušení naplánoval již přepravce a řidič pokud chtěl mít práci musel tyto přepravy odjet, přitom přepravce nenese i za následek nehody žádnou odpovědnost a z celé této spoluvinně se vyviní.

Doprovce v ČR je povinen

V **mezinárodní dopravě** zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovená Dohodou AETR, pokud se na tato vozidla vztahuje; v ostatních případech je povinen zajistit aby řidiči dodržovali stejná ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, jako je tomu ve vnitrostátní dopravě.

Princip objektivní odpovědnosti, zákon neumožňuje se odpovědnosti zprostit.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 3 Povinnosti tuzemského dopravce, odst. 1, písm. c

Dle stanoviska MDČR za cokoli vždy dopravce zodpovídá. Musíme si, ale zodpovědět dvě otázky:

Může dopravce za to, že řidič poruší pracovní režimy bez vědomí dopravce?

Řidič poruší pracovní kázeň, nedodrží pracovní režimy a dopravce to může fakticky zjistit až na konci přepravy, kdy k porušení došlo. Jak může tomu předejít?

Slučování bezpečnostních přestávek

Bezpečnostní přestávka se poskytuje podle § 134e zákoníku práce a zvláštních právních předpisů tj. Dohody AETR a Nařízení 561/2006, a jejím účelem je přerušit na určitou stanovenou dobu pracovní činnosti, jejichž další provádění by s ohledem na jejich jednotvárnost nebo jednostranné zatěžování organismu mohlo vést ke zvýšenému ohrožení života a zdraví zaměstnance nebo třetích osob. Za dobu bezpečnostní přestávky náleží zaměstnanci mzda.

Přestávka v práci na jídlo a oddech, se poskytuje obecně všem zaměstnancům podle § 89 zákoníku práce, je přestávkou v práci, během ní se veškerá práce přerušuje. Mzda mu za tuto dobu zaměstnanci nenáleží. Účel této přestávky je zřejmý z jejího názvu – má zaměstnanci umožnit regeneraci sil. Jestliže tohoto účelu může být dosaženo v průběhu bezpečnostní přestávky, není nutno poskytovat po jejím skončení další, neplacenou přestávku, během níž by stejně někdo jiný než řidič musel vykonávat případně dohled na vozidlo a jeho náklad.

Přestávky dle § 134e zákoníku práce Dohody AETR a Nařízení 3820/85 (bezpečnostní přestávky) a přestávky podle § 89 zákoníku práce (na jídlo a oddech) se mohou slučovat, takže pokud tomu nebrání okolnosti, zejména povinnost řidiče vykonávat přestávky dle Dohody AETR nebo Nařízení 3820/85 dozor na vozidlo a jeho náklad, může si nejen odpočinout, ale se i najíst.

PRACOVNÍ DOBA řidiče v nákladní dopravě zaměstnaného u podnikatele v ČR

Není stanovena ani nařízením 3820/85 ani Dohodou AETR

Vychází ze zákoníku práce u řidičů s **rovnoměrně rozloženou pracovní dobou (§ 83 a 84) (novelizace od 01.03.2004 zákonem č. 46/2004 Sb.)**

- ▶ stanovená týdenní pracovní doba (40 hod.) se rozvrhuje tak, aby délka směny nepřesáhla 9 hodin
- ▶ směna je část stanovené týdenní pracovní doby bez práce přesčas, kterou je povinen zaměstnanec odpracovat v rámci 24 hod. po sobě jdoucích (na základě předem stanoveného rozvrhu pracovních směn)

Je stanovena zákonem č. 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s

nerovnoměrně rozloženou pracovní dobou v dopravě

Platí pro zaměstnance v dopravě,

jejichž pracovní doba je nerovnoměrně rozvržena a jejichž zaměstnavatel je dopravcem nebo správcem pozemních komunikací nebo provozovatelem dopravní infrastruktury podle zvláštních předpisů (§1, odst.1). Odchylně u nich upravuje § 83 odst. 4; 85 odst. 2 a 3; § 89; 90; 92; 95; 99 a § 102 odst. 5 zákoníku práce

NEROVNOMĚRNĚ ROZLOŽENÁ PRACOVNÍ DOBA V DOPRAVĚ

Je stanovena zákonem č. 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozloženou pracovní dobou v dopravě. Nedovoluje-li povaha práce nebo podmínky provozu, aby pracovní doba byla rozvržena rovnoměrně na jednotlivé týdny (ZP § 84 odst. 2), může zaměstnavatel po projednání s příslušným odborovým orgánem rozvrhnout pracovní dobu nerovnoměrně na určité období sjednané v kolektivní smlouvě, popřípadě nerovnoměrné rozvržení pracovní doby dohodnout se zaměstnancem.

Délka směny nesmí u nerovnoměrného rozvržení pracovní doby překročit 12 hodin.

Je stanovena zákonem č. 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozloženou pracovní dobou v dopravě

Týdenní pracovní doba bez práce přesčas nesmí u nerovnoměrného rozvržení pracovní doby překročit v průměru stanovenou týdenní pracovní dobu za období, které může činit nejvýše 12 kalendářních měsíců po sobě jdoucích

Zaměstnavatel je povinen vypracovat písemný rozvrh stanovené týdenní pracovní doby a seznámit s ním zaměstnance nejpozději dva týdny před začátkem období, na něž je pracovní doba nerovnoměrně rozvržena, pokud se nedohodne se zaměstnancem jinak.

Týdenní pracovní doba se vypočítá:

- Musí být stanovena na jednotlivého pracovníka a jednotlivé dny za období násobku týdne.
- Součet se vydělí počtem týdnů na které byla vypočtena.
- Průměr nesmí překročit týdenní pracovní dobu dle ZP podle toho, v jakém pracovním režimu zaměstnanec pracuje.
- Délka pracovní doby činí nejvýše 40 hodin týdně.

Délka pracovní doby zaměstnanců

- s třísměnným a nepřetržitým pracovním režimem činí nejvýše 37,5 hodiny týdně,
- s dvousměnným pracovním režimem činí nejvýše 38,75 hodiny týdně,
- mladších 16 let činí nejvýše 30 hodin týdně s tím, že pracovní doba v jednotlivých dnech nesmí přesáhnout šest hodin

§ 3 Zaměstnavatel je povinen pracovní dobu člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu rozvrhnout tak, aby denní doba řízení a nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami a v týdnu byla v souladu s hodnotami uvedenými v zákoně a to:

DOBY ŘÍZENÍ, BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKY A ODPOČINKY

Jsou dle Dohody AETR, nařízení ES 561/2006, nebo pokud jsou přepravy mimo rozsah působnosti, nebo mají tyto přepravy z uvedených předpisů výjimku jsou dány Nařízeními vlády 589/2006 ,168/2002 a vyhláškou MDČR číslo 478/2000

PRACOVNÍ DOBA

Je stanovena zákonem č. 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozloženou pracovní dobou v dopravě

Pracovní dobou člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu se rozumí :

- ▶ doba řízení vozidla;
- ▶ nakládka a vykládka;
- ▶ kontrola a dohled nad cestujícími při nastupování do autobusu nebo vystupování z autobusu;
- ▶ čištění a prohlídka vozidla;
- ▶ sledování nakládky a vykládky;
- ▶ práce, kterou se zajišťuje bezpečnost vozidla, nákladu nebo cestujících,
- ▶ technická údržba vozidla;
- ▶ administrativní práce spojené s řízením vozidla;
- ▶ nařízené lékařské prohlídky jsou práce, za které náleží mzda

Evidence pracovní doby

Zaměstnavatel je povinen vést evidenci pracovní doby, práce přes čas, pracovní pohotovosti a noční práce u jednotlivých zaměstnanců (ZP § 94).

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění § 3 Povinnosti tuzemského dopravce

Tuzemský dopravce je povinen:

ve vnitrostátní dopravě zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovená mezinárodní úmluvou, kterou je Česká republika vázána a která byla zveřejněna ve Sbírce zákonů nebo ve Sbírce mezinárodních smluv, pokud pro určité kategorie vozidel nestanoví prováděcí předpis doby odlišné.

Prováděcím předpisem je vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.

LIMITY STANOVENÉ VYHLÁŠKOU č. 478/2000 Sb.

- Platí pro zaměstnance s rovnoměrně rozloženou pracovní dobou
- Platí ve vnitrostátní silniční dopravě prováděné vozidly (§ 3, odstavec 1):
- používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích,
- specializovanými používanými pro lékařské účely,
- přepravujícími cirkus a lunapark,
- speciálními havarijními ,
- používanými při silničních jízdách zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby a novými nebo přestavěnými, která ještě nebyla uvedena do provozu,
- vozidly používanými pro svoz mléka nebo zásobování potravinami na pravidelných trasách.

PRÁCE PŘESČAS

- Nařízená práce přesčas nesmí u zaměstnance činit více než osm hodin v jednotlivých týdnech a 150 hodin v kalendářním roce.
- Konat práce nad rámec uvedený rozsah lze pouze výjimečně, pokud k výkonu takové práce dá souhlas zaměstnanec.
- Celkový rozsah práce přesčas nesmí činit v průměru více než osm hodin týdně.
- Do počtu hodin nejvýše přípustné práce přesčas v roce se nezahrnují práce přesčas, za které bylo zaměstnanci poskytnuto náhradní volno.

PRACOVNÍ POHOTOVOST

- Podmínkou pracovní pohotovosti je předpoklad výkonu neodkladné práce mimo rámec pracovní doby zaměstnance. Pracovní pohotovost může být na pracovišti nebo na jiném se zaměstnancem dohodnutém místě.
- Zaměstnavatel může se zaměstnancem dohodnout pracovní pohotovost na pracovišti v rozsahu nejvýše 400 hodin v kalendářním roce. Zaměstnavatel může se zaměstnancem dohodnout pracovní pohotovost také na jiném dohodnutém místě. V rámci dohodnuté pracovní pohotovosti může zaměstnavatel zaměstnanci pracovní pohotovost nařídit.
- Za výkon práce v době pracovní pohotovosti přísluší zaměstnanci mzda; výkon práce v rámci pracovní pohotovosti nad rozsah stanovené týdenní pracovní doby je prací přesčas a zahrnuje se do limitů práce přesčas.
- Pracovní pohotovost, při které k výkonu práce nedojde, se do pracovní doby nezapočítává; zaměstnanci za tuto dobu přísluší odměna podle zvláštního právního předpisu.

Povinnosti dopravce pro evidenci pracovních režimů řidičů

Zajistit, aby vozidlo bylo vybaveno schváleným záznamovým zařízením (tachografem)

Zákon č. 111/1994 Sb., v platném znění § 3, odst. 3

Vyhláška MDaS č. 341/2002 Sb., ve znění vyhlášky MDS č. 100/2003 Sb.,

POVINNOST VÝBAVY VOZIDEL TACHOGRAFEM

Příloha č. 1, vyhlášky č. 100/2003 Sb. vyhláška 388/2008

„TC“ – nehomologovaný tachograf, který včetně jeho náhonu musí být u nákladních automobilů a autobusů plombován

„TC1“ shodné s „TC“, avšak tachograf jakož i jeho pohon musí být možné u vozidel všech kategorií zaplombovat

„EC“ – tachograf homologovaný podle nařízení EHS č. 3821/85 a označený homologační značkou musí být ověřen nejméně jednou za dva roky pracovištěm pověřeným. Úřadem pro technickou normalizaci, meteorologii a státní zkušebnictví a registrovaným ministerstvem a musí být včetně jeho pohonu zaplombován

Povinnosti dopravce

Uchovávat tachografické kotoučky vyplněné dle ustanovení Dohody AETR po dobu nejméně dvanácti měsíců od data posledního zápisu a předložit je na vyžádání kontrolním orgánům.

Dohoda AETR, čl. 10, odst. 3

Nářízení 3821/85, čl. 14, odst. 2

Je zakázáno řidiče odměňovat i prémiovým zvýhodněním nebo příplatky za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

Nářízení 561/2006

Podnik organizuje práci řidiče tak, aby byla v souladu s nařízením č. 561/2006 a nařízením (EHS) č. 3821/85.

Podnik pravidelně ověřuje dodržování těchto dvou nařízení. Jestliže shledá, že tato nařízení nejsou dodržována, přijme potřebná opatření, aby se porušování těchto nařízení neopakovalo.

Nářízení 561/2006

Povinnosti řidiče

Odpovídá za správné fungování záznamového zařízení (tachografu).

Dohoda AETR, čl. 10

Nařízení 3821/85, čl. 13

Kontrolka tachografu

Svítili-li tato kontrolka:

- není založen záznamový kotouč
- přístroj není správně zavřen
- přístroj je vadný

Některé tachografy umožňují nastavit výstražnou signalizaci dosažení nastavené hodnoty rychlosti jízdy.

Ruční přepínače časových úseků

Podle činnosti řidiče musí být na **přepínači** nastaven příslušný symbol

- Jakmile se vozidlo rozejde, přístroj se automaticky přepne na záznam doby řízení.
- Při zastavení vozidla se automaticky přepne na dobu pracovní pohotovosti.
- Ostatní symboly musí nastavit řidič podle činnosti kterou vykonává.

Záznam řidiče 1 = řidič 1 – záznam rychlosti jízdy, ujeté vzdálenosti, doby řízení a ostatních časových úseků

Záznam řidiče 2 = řidič 2 (spolujezdec) – záznam jen ostatních časových úseků

Používat záznamové listy - tachografické kotoučky každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezme vozidlo.

Dohoda AETR, čl. 11, odst. 2

Nařízení 3821/85, čl. 15, odst. 2

Nevyjímat záznamové listy před koncem denní pracovní doby, pokud jeho vyjmutí není jinak povoleno.

Dohoda AETR, čl. 11, odst. 2

Nařízení 3821/85, čl. 15, odst. 2

Nepoužívat záznamový list po dobu delší než na kterou je určen.

Dohoda AETR, čl. 11, odst. 2

Nařízení 3821/85, čl. 15, odst. 2

Nachází-li se na vozidle více než jeden řidič, měnit tachografické kotoučky tak, aby údaje o ujeté vzdálenosti, rychlosti vozidla a době řízení byly zaznamenávány na záznamovém listu řidiče, který vozidlo skutečně řídil

Dohoda AETR, čl. 11, odst. 2

Nariadení 3821/85, čl. 15, odst. 2

Každý řidič provádí záznam na svůj záznamový list, při střídání je nutno listy v záznamovém zařízení vyměnit.

Řidič, který řídí musí mít zaznamenánu

- dobu řízení
- ujetou vzdálenost
- rychlost

Při poškození záznamového listu, který obsahuje záznam, zajistit jeho připojení k rezervnímu záznamovému listu, použitému jako náhrada.

Dohoda AETR, čl. 11, odst. 1

Nariadení 3821/85, čl. 15, odst. 1

Jestliže v důsledku vzdálení od vozidla nemůže řidič používat zařízení ve vozidle zaznamenat čitelně ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky a bez zašpinění záznamových listů časové úseky.

Dohoda AETR, čl. 11, odst. 2

Nariadení 3821/85, čl. 15, odst. 2

Povinnosti řidiče řídí-li vozidlo vybavené analogovým tachografem ve Společenství, mezi společenstvími a EHP v současné době

Řidič musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit:

- záznamové listy z běžného dne a listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech,
- kartu řidiče, má-li ji,
- ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 28 dnech

Nariadení 3821/85, čl. 15 odst. 7, Nariadení 561/2006, čl. 26

Povinnosti řidiče

Pokud řidič některý den neřídil, nebo řídil vozidlo na které se uvedené předpisy nevztahují, se za dostačující považuje:

- jestliže řidič předloží potvrzení vystavené dopravcem, že neřídil vozidlo v uvedeném období včetně uvedení důvodů, případně potvrzení o výkonu jiné práce, než je řízení vozidla v tomto období

Vyhláška MDS č. 478/2000 Sb., § 1 odst. 4, kterou se provádí zákon o silniční dopravě v platném znění novelizovaná vyhláškou 281/2007Sb a 39/2010 Sb.

- jestliže řidič předloží ručně vyplněný záznamový list (listy)

Členové osádky musí zajistit, aby kontrolní zařízení bylo zapojeno a používáno správně a aby v případě závady bylo co nejdříve opraveno.

Dohoda AETR, čl. 10, odst. 1.e

Jestliže **dojde k poruše, nebo vadné činnosti zařízení**, musí je dopravce nechat opravit schválenou dílnou, jakmile to okolnosti dovolí.

Je-li **vozidlo neschopné vrátit se zpět do provozovny** do jednoho týdne ode dne poruchy, musí být oprava provedena během cesty.

Po dobu poruchy, nebo vadné činnosti zařízení, vedou řidiči na záznamovém listu nebo připojeném listu všechny údaje.

Nariadení 3821/85, článok 16 odst. 1, 2

Otevírání záznamového zařízení

Není výslovně uvedeno v Dohodě AETR, ani v Nařízení 3821/85, lze vycházet výkladem z následujících ustanovení

Záznamový list nesmí být vyjmut před koncem denní pracovní doby, pokud není jeho vyjmutí jinak povoleno.

Dohoda AETR, Příloha kontrolní zařízení, čl. 11 odst. 2

Nariadení 3821/85, článok 15 odst. 2

Pověřený kontrolní pracovník může kontrolovat soulad s nařízením (EHS) č.3820/85 analýzou záznamových listů, zobrazených nebo vytištěných údajů, které byly zaznamenány záznamovým zařízením nebo kartou řidiče, nebo pokud toto chybí, analýzou jakéhokoli podpůrného dokladu odůvodňujícího nedodržení některého ustanovení, např. čl. 16 odst. 2 (doba, kdy je záznamové zařízení neschopné provozu nebo nefunguje správně) a čl. 16 odst. 3.(karta řidiče, ztráta, poškození)

Nariadení 3821/85, čl. 15, odst. 7

Je zakázáno padělat, potlačovat nebo ničit údaje zaznamenané na záznamovém listu. Rovněž je zakázána každá manipulace se záznamovým zařízením, záznamovým listem, která může mít za následek padělání vytisknutých informací, jejich potlačení nebo zničení. Ve vozidle se nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět takové manipulace.

Nariadení 3821/85, čl. 15, odst. 7

KONTROLY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ PRACOVNÍCH REŽIMŮ ŘIDIČŮ

SMĚRNICE RADY (EHS) 599/88

- každoročně bude zkontrolováno alespoň 1% pracovních dnů
 - od 1.5.2006 nejméně 1% pracovních dnů řidičů, na než se vztahují Nařízení 3820/85 a 3821/85
 - od 1.1.2008 nejméně 2%
 - od 1.1.2010 nejméně 3%
- předmět silniční kontroly
 - nejméně 15% kontrol na silnici, od 1.1.2008 pak 30%
 - denní doba řízení a odpočinku, přestávky, záznamové zařízení,
- předmět kontroly v sídle dopravce
 - nejméně 30% kontrol v sídle dopravců, od 1.1.2008 pak 50%
 - týdenní a dvanáctidenní doba řízení, záznamy
- výměna informací každých 12 měsíců

KONTROLY V ČR

Orgány Policie České republiky v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu podle zvláštního předpisu (zákon ČNR č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů) nebo celní úřady kontrolují, zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů.

Orgány inspekce práce kontroluje splnění podmínek stanovených tímto zákonem, pokud souvisejí s bezpečností práce.

Uvedené orgány jsou zjištěná porušení povinny oznámit místně příslušnému dopravnímu úřadu.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění § 37

Celní úřady vykonávají státní odborný dozor nad prací osádek vozidel v mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob a podávají dopravním úřadům návrhy na zahájení řízení o uložení pokuty.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění § 34 odst. 1 (po novelizaci zákonem č. 186/2004 Sb.)

Celní úřady kontrolují, zda osádky vozidel, která překračují hranice, mají předepsané doklady o oprávnění k mezinárodní silniční dopravě, doklady o dodržení předepsané doby řízení vozidla a odpočinku,

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění § 38 odst. 1 (po novelizaci zákonem č. 186/2004 Sb.)

Při zabezpečování a plnění úkolů vyplývajících z mezinárodních smluv je celník oprávněn zastavovat osoby a dopravní prostředky, provádět kontrolu zavazadel, dopravních prostředků, jejich nákladů, přepravních a průvodních listin. Při zastavování dopravních prostředků postupuje celník obdobně jako příslušník Policie ČR.

Zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon v platném znění

Provedení kontroly vyznačí kontrolní orgán na záznamu o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách a na záznamu o provozu vozidla.

11 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ve znění pozdějších předpisů
- [2] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006
- [3] Směrnice Komise 2009/5/ES
- [4] Zákon o silniční dopravě 111/1994 Sb.
- [5] Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR
- [6] Vyhláška 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě ve znění vyhlášky 55/2003 Sb. a vyhlášky 281/2007 Sb..
- [7] Vyhláška MDS č. 39/2010 Sb.
- [8] Zákon číslo 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě
- [9] Nařízení vlády ČR, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě číslo 589/2006 Sb.
- [10] Nařízení vlády ČR číslo 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- [11] Vyhláška 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění vyhlášky 197/2006 Sb., vyhlášky 100/2003 Sb., vyhlášky 388/2008 Sb. a vyhlášky 283/2009 Sb.
- [12] Zákon č. 475/2001 Sb. o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozloženou pracovní dobou v dopravě
- [13] Vyhláška 522/2006 Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě
- [14] <http://www.prodopravce.cz>
- [15] <http://www.cdv.cz>
- [16] <http://www.mdcz.cz>
- [17] materiály Sdružení ČESMAD BOHEMIA, na kterých se autor této diplomové práce podílí a ČESMAD BOHEMIA je používá ke školení řidičů a manažerů „pracovní režimy řidičů v silniční nákladní a osobní dopravě“