

14. přednáška
**Doba řízení a odpočinku řidičů, záznamová
zařízení**

PŘEDPISY:

1. Evropská dohoda AETR
2. Nařízení ES č. 561/2006
 - osádka, doba řízení a odpočinku
 - záznamová zařízení



Pro koho platí nařízení ES a pro koho dohoda AETR?

Řidiči vozidel registrovaných v členských státech EU se při dopravě:

- na území členských států EU řídí Nařízením č. 561/2006,
- mezi státem EU a zeměmi EHP nebo Švýcarskem řídí Nařízením č. 561/2006,
- mezi státem EU a zemí Dohody AETR řídí po celou cestu Dohodou AETR,
- mezi státem EU a „jinou zemí“, která není zemí Dohody AETR, řídí Dohodou AETR pouze na území EU nebo v zemi Dohody AETR. Mimo území EU nebo mimo státy Dohody AETR se tito řidiči řídí vnitrostátními předpisy jednotlivých států.

Řidiči vozidel registrovaných v členských státech Dohody AETR („nečlenové“, EU) se na území států Dohody řídí Dohodou AETR, a to i při průjezdu přes území EU.

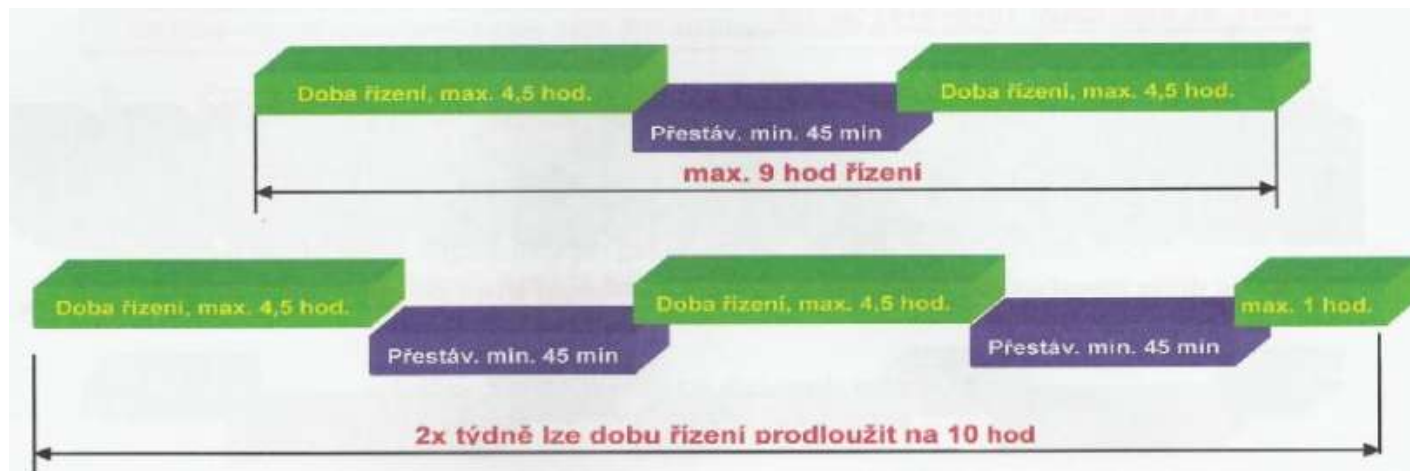
Řidiči vozidel registrovaných v zemích mimo Dohodu AETR se na území EU musí řídit Nařízením Č. 561/2006.

Pojmy

- **Jiná práce** např. nakládka, vykládka, čištění, technická údržba. Do „jiné práce“ se nepočítají doby řízení, odpočinků, přestávek v řízení a pohotovost.
- **Přestávka v řízení** - doba, během níž nesmí řidič řídit vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení.
- **Pohotovost** - jiné doby, než doby přestávek v práci a doby odpočinku, během nichž musí být pracovník k dispozici na pracovišti. Např. Doprovod vozidla přepravovaného trajektem nebo vlakem, čekací doby na hranicích a z důvodu zákazu jízdy apod. Dále pak doby strávené za jízdy na sedadle vedle řidiče nebo na lehátku.
- **Týden** – období mezi 0.00 hod v pondělí a 24.00 hod v neděli (*kalendářní týden*)
- **24 hod. časový úsek** – nekryje se s kalendářním dnem – např. od skončení jedné denní doby odpočinku do skončení druhé denní doby odpočinku (plovoucí den). Při provozu s více řidiči má plovoucí den délku 30 hodin.

Doby řízení a přestávky (dle nařízení č. 561/2006)

- **Denní doba řízení** – mezi skončením jedné doby odpočinku a začátkem druhé doby odpočinku – max. 9 hodin (2x týdně 10 hodin), týdenní – max. 6 denních dob řízení, čtrnáctidenní – 90 hodin
- **Přestávka v řízení** (bezpečnostní přestávka) - po **4,5 hodinách řízení** musí mít řidič nepřerušovanou přestávku (min 45 minut)



Doby řízení a přestávky (dle nařízení č. 561/2006)

- Přestávku lze rozdělit pouze na 2 části, přičemž první musí být nejméně 15 minut a po ní musí následovat přestávka v délce nejméně 30 minut.
- Pokud chce řidič přestávku v řízení rozdělit, musí to provést během 4,5 hod řízení.



Doby řízení a přestávky (dle nařízení č. 561/2006)

- **Doba odpočinku** – je nepřerušovaná doba, během níž může řidič nakládat volně se svým časem – **denní** tj. během 24 hodin – doba odpočinku 11 h, zkrácená doba odpočinku - denní odpočinek nejméně 9 h (max. 3x mezi dvěma týdenními odpočinky) – platí pro jednoho řidiče



Doby řízení a přestávky (dle nařízení č. 561/2006)

- **Týdenní doba odpočinku:** 45 hodin (včetně denního odpočinku za poslední den v týdnu, nejpozději po 6 x 24 hodin), týdenní dobu odpočinku lze zkrátit na 24 hodin (nutno nahradit/vyrovnat do konce 3. následujícího týdne).

Ve 2 týdnech musí být 2 běžné týdenní odpočinky (45 + 45 hodin), nebo jeden běžný a jeden zkrácený týdenní odpočinek (45 + 24 hodin).

Odpočinek vybraný jako náhrada/vyrovnání za zkrácený týdenní odpočinek musí navazovat na jiný odpočinek trvající nejméně 9 hodin.

Rozdíly mezi nařízením 561/2006 a dohodou AETR

Zdroj: <http://www.centrum-preprav.cz/clanky-prilohy/aetr-vs-561.pdf>

	AETR	Nařízení ES č. 561/2006
Denní doba řízení	max. 9 hodin (možné zvýšení 2x týdně na 10 hod.) mezi dvěma odpočinky	
Týdenní doba řízení	max. 56 hod (10 + 10 + 9 + 9 + 9 + 9)	max. 56 hod
Týdenní pracovní doba Nař. vlády č.589/2006 Sb. §5 odst. 1	48 hod., lze prodloužit na max. 60 hod, pokud za 26 po sobě jdoucích týdnů nebude překročena průměrná pracovní doba 48 hod. (včetně ostatních pracovních činností (bez přesčasů))	
Celková doba řízení za období dvou po sobě jdoucích týdnů	Max. 90 hod	
Přestávka v řízení	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit na trvající nejméně 15 min	nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit pouze na 2 úseky: první 15 min a druhý 30 min.
Běžná denní doba odpočinku	nejméně 11 hod v průběhu 24 hod. od skončení předchozí doby odpočinku	
Rozdělení běžné denní doby odpočinku	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit až do 3 úseků, přičemž jeden úsek musí být nejméně 8 souvislých hodin	při prodloužení na nejméně 12 hod lze rozdělit pouze do 2 úseků: První úsek nejméně 3 hod, druhý úsek nejméně 9 hod.
Přerušování běžné denní doby odpočinku na trajektu	1x nejvýše na 2 hod. za podmínek uvedených v čl.9 nařízení. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko	Nanejvýš 2x jinými činnostmi, které nepřesahují dobu trvání celkem 1 hod. Řidič však musí mít během odpočinku dispozici lůžko nebo lehátko
Zkrácená denní doba odpočinku	možné zkrácení max. 3x týdně až na 9 hod. s tím, že dojde do konce týdne k odpovídajícímu vyrovnání	možné zkrácení max. 3x až na 9 hod. mezi dvěma týdenními odpočinky, bez vyrovnání
Denní doba odpočinku (nejméně 2 řidiči)	8 hodin za každé časové období 30 hod	nejméně 9 hod. za každé období 30 hod. od skončení poslední doby odpočinku. Přítomnost druhého řidiče ve vozidle povinná s výjimkou první hodiny.
Běžná týdenní doba odpočinku	nejméně 45 hod. včetně jedné denní doby odpočinku	
Zkrácená týdenní doba odpočinku	nejméně 36 hod (je-li čerpána v místě obvyklého odstavení vozidla) nebo nejméně 24 hod. (mimo místo obvyklého odstavení vozidla), s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne	nejméně 24 hod. s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne
Začátek týdenního odpočinku	Po nejvýše šesti denních dobách řízení. (v případě mezinárodní osobní příležitostné dopravy po nejvýše 12-ti denních dobách řízení)	Nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozího týdenního odpočinku.
Přesun řidiče do místa, kde se ujme vozidla		Nelze vykázat jako odpočinek. Pokud řídí vozidlo nespádající do působnosti tohoto nařízení musí vykázat jako jinou práci
Povinnost řidičů předložit záznamové listy ke kontrole	z běžného týdne a posledního dne týdne předcházejícího, během něhož řídili	z běžného dne a předchozích 28 kalendářních dní

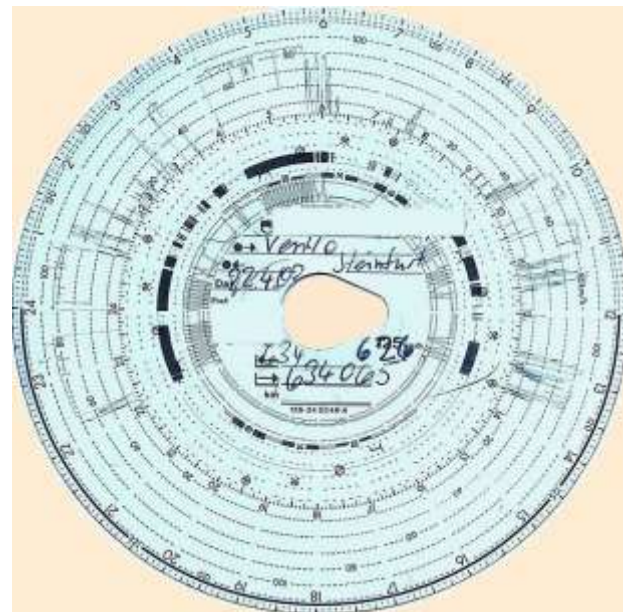
Vedení záznamu o režimu řidiče

Vedení záznamu o režimu řidiče – doby řízení, přestávek atd... pomocí tachografů

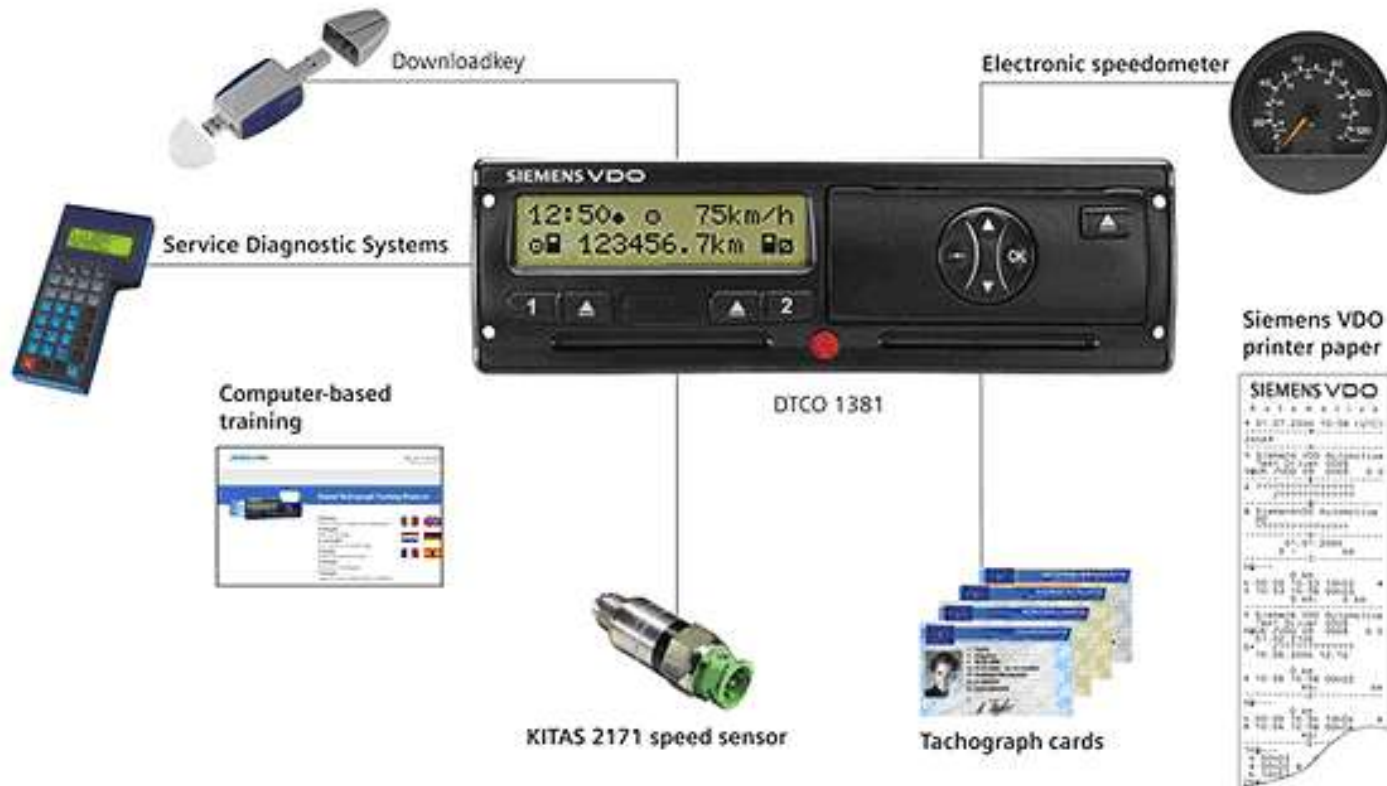
Povinnost vybavení vozidla tachografem:

- Vozidlo kategorie M₁, N₁, používané v pracovněprávním vztahu, určené pro přepravu osob nebo nákladu, musí mít tachograf namontován tehdy, je-li schváleno tažné zařízení a největší povolená hmotnost soupravy přesahuje 3500 kg.
- Tachografický záznam se vede pouze v případě připojení přívěsu (když souprava přesáhne 3500 kg celkové hmotnosti).
- Tachograf musí být pevně namontován a jeho platnost řádně prolongována také v případě sólo jízdy takového vozidla. Tachografický záznam se vede pouze při překročení hmotnosti 3500 kg (s přívěsem).
- V případě soukromé přepravy se nejedná o pracovněprávní vztah a tachografický záznam se nevede, ale tachograf musí být namontován a řádně prolongován také (nařízení č. 3821/85).
- To vše neplatí u soukromých vozidel, která jsou používána pouze pro soukromé účely (kategorie M₁, N₁, bez tachografu).
- Desetimístné vozidlo kategorie M₂ určené pro přepravu osob musí mít tachograf namontován vždy. Tachografický záznam se nevede pouze v případě soukromé přepravy osob, kdy se nejedná o pracovněprávní vztah.

ANALOGOVÝ TACHOGRAF



Od května 2006 platí, že všechna vozidla uváděná poprvé do provozu, která dosud musela být vybavena analogovými kontrolními přístroji podle (EHS) č. 3821/85, musí být nově vybavena výhradně jen digitálními kontrolními přístroji. Zároveň je podle nového nařízení nutné vyměnit každý závadný analogový kontrolní přístroj, jehož přenášení signálu se provádí elektricky, za digitální.



Zdroj:

- Centrum služeb pro silniční dopravu: Pracovní režim řidičů v silniční dopravě, dostupné na: http://files.ams-lbc1.webnode.cz/200000048-98789996f6/Evropska_dohoda_AETR.pdf

Přeprava zkazitelných potravin

Dohoda ATP

- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy.
- Přijata v Ženevě dne 1. září 1970.
- Vstoupila v platnost 21. listopadu 1976, ratifikovalo ji 45 států

ATP a ČR

- Vyhlášena vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 61/1983 Sb.
- Restrukturalizovaná dohoda vyšla ve Sbírce mezinárodních smluv jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 3/2014 Sb.m.s.

Struktura dohody

- Hlava I - Specializované dopravní a přepravní prostředky:

Článek 1:

Dopravní a přepravní prostředky pro mezinárodní přepravu zkazitelných potravin nesmí být jiné než:

- izotermické,
- chlazené,
- chladící a mrazící,
- vyhřívací.

Článek 2

Struktura dohody

- Hlava II - Použití specializovaných dopravních a přepravních prostředků pro mezinárodní přepravu určitých zkazitelných potravin:

Článek 3:

Dohoda ATP se vztahuje na:

- Silniční přepravu
- Železniční přepravu
- Kombinovaná – námořní- na moři do 150 km (musí předcházet nebo následovat suchozemská přeprava, nebo může být námořní přeprava mezi dvěma suchozemskými
- Nemusí se dodržet při přepravách potravin, které nejsou určeny k lidské spotřebě.

Co je považováno za zkazitelné potraviny
v Dohodě ATP

Hluboko zmrazené a
zmrazené potraviny

Potraviny vyjmenované v
Dohodě ATP – Příloha 3

**Hluboko zmrazená
potravina** – *minus 18°C,
nebo nižší ve všech částech
výrobku.*

Zmrazená potravina –
*je taková potravina, která
dosahuje bodu mrazu 0°C.*

Vnitřnosti + 3 °C
Máslo + 6 °C
Zvěřina + 4 °C
Mléko + 4 °C
Mléčné výrobky + 4 °C
Maso + 7 °C
Králičí + 4 °C
Drůbež + 4 °C

Struktura dohody

Článek 4

- Musí se použít pouze stanovené prostředky přepravy.
- Nemusí jen pokud se očekává splnění vnější teploty během celé přepravy.
- V případě nedodržení podmínek přepravy nesmí být manipulováno s potravinami.
- Smluvní strana může s ohledem na hygienické nebo veterinární požadavky zakázat dovoz potravin na své území.

Struktura dohody

- Hlava III- Různá ustanovení

Článek 5

- Ustanovení této Dohody se nepoužije na suchozemské přepravy v kontejnerech bez překládky věcí, jestliže těmto přepravám předchází nebo po nich následuje námořní přeprava

Článek 6 + 7 + 8

- Hlava IV- Závěrečná ustanovení

Články 9 až 20

+ přílohy

Přílohy dohody ATP

- **Příloha 1** : Definice a normy specializovaných prostředků pro přepravu zkazitelných potravin;
- **Příloha 2** : Výběr dopravního nebo přepravního prostředku a teplotní podmínky pro přepravu hluboce zmrazených a zmrazených potravin; příloha má 2 dodatky týkající se monitorování teplot vzduchu a postupu pro výběr vzorků a měření teplot.
- **Příloha 3** : teplotní podmínky pro přepravu některých druhů potravin, které nejsou ani hluboce zmrazené ani zmrazené.

DĚKUJI ZA POZORNOST