

PŘEDPISY V SOCIÁLNÍ OBLASTI TÝKAJÍCÍ SE SILNIČNÍ DOPRAVY nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice 2006/22/ES, nařízení (EU) č. 165/2014

Předmět: Význam slov „každých 24 hodin“

Článek: čl. 8 odst. 2 a 5 nařízení (ES) č. 561/2006

© **VÝKLAD (ZELENÝ TEXT) ING. IVO MACHAČKA, SYSTEMCONSULT**

1. Oficiální text Pokynu 7 je zde vytištěn černým svislým písmem. Vysvětlení autora jsou tištěna zeleně kurzívou.

2. Nařízení 561/2006 v českém znění používá pojem „24hodinový časový úsek“, příp. „... časový úsek 24 hodin“.

3. Pokyn č. 7 v českém znění používá v podobném smyslu pojem „časové období 24 hodin“. „Časové období 24 hodin“ představuje dobu, v rámci které kontrolní orgán sleduje, zda řidič plní požadavky nařízení 561/2006 (N 561), a to především dodržování denní doby odpočinku.

Řidiči někdy nestráví denní dobu odpočinku v požadované délce (11, příp. 9 hodin), jak ji stanovuje N 561 v rámci časového úseku 24 hodin. To znamená, že např. denní odpočinek „přetáhnou“ z časového úseku 24 hodin tak, tak, že splní požadovaný denní odpočinek až po 26 hodinách od konce předchozího denního nebo týdenního odpočinku. Pro takovéto a podobné situace stanovuje tento postup, jak je má kontrolní orgán zpracovat.

Pokud řidič vyčerpá denní odpočinek v rámci časového úseku 24 hodin od konce předchozího týdenního nebo denního odpočinku, provede se kontrola v rámci tohoto „období 24 hodin“. Jestliže řidič neukončí požadovaný denní odpočinek v časovém úseku 24 hodin, určí tento pokyn 7, kdy začne další období 24 hodin, ve kterém se bude kontrolovat splnění požadavku denního odpočinku. Toto rozhodnutí učiní na základě toho, jaký druh činnosti probíhal v okamžiku ukončení úseku 24 hodin.

Přístup, který se má dodržovat:

V souladu s čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení musí mít řidič novou denní dobu odpočinku v průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí doby odpočinku (běžné nebo zkrácené denní nebo týdenní doby odpočinku). Nejbližších 24 hodin začíná od konce předepsané denní nebo týdenní doby odpočinku, kterou řidič vyčerpá. Pojmem „předepsaný“ odpočinek by se měla rozumět doba odpočinku o minimální zákonem předepsané délce, která byla dokončena v průběhu 24 hodin po skončení předchozího předepsaného odpočinku. Tento předepsaný odpočinek může skončit později než 24 hodin po skončení

předchozího odpočinku, pokud je jeho celková doba trvání delší než jeho minimální délka požadovaná právními předpisy.

Pro stanovení dodržování ustanovení upravujících denní dobu odpočinku by donucovací orgány měly zkontrolovat všechna 24hodinová období následující po předepsaném denním nebo týdenním odpočinku.

Poznámka: donucovací orgány = kontrolní orgány.

V případech, kdy donucovací orgány po *poslední* předepsané denní nebo týdenní době odpočinku narazí na doby činnosti, během nichž řidič nedodržel předepsanou denní dobu odpočinku, doporučuje se, aby donucovací orgány:

1. rozdělily výše uvedené doby činnosti na po sobě jdoucí úseky dlouhé 24 hodin počínaje koncem posledního předepsaného denního nebo týdenního odpočinku a
2. uplatnily pravidla pro denní dobu odpočinku na každé z těchto referenčních období dlouhých 24 hodin.

Pokud konec takového 24hodinového období spadá do doby probíhajícího odpočinku, který není předepsaným odpočinkem, neboť jeho minimální zákonem předepsaná doba trvání nebyla v průběhu 24 hodin splněna, ale který pokračuje i během dalšího období 24 hodin a dosáhne minimální požadované délky někdy poté, pak se nejbližších 24 hodin počítá od okamžiku, kdy řidič ukončí svou dobu odpočinku v celkové délce nejméně 9, resp. 11 nebo více hodin a začne plynout jeho denní pracovní doba. (*Viz příklad 3.*)

Je-li zjištěna předepsaná denní nebo týdenní doba odpočinku, začíná posouzení následujících 24 hodin na konci této vyčerpané předepsané denní nebo týdenní doby odpočinku (od konce příslušné doby odpočinku, je-li vyčerpaná doba odpočinku ve skutečnosti delší než jeho minimální požadovaná doba).

Tato metoda výpočtu by měla donucovacím orgánům umožnit odhalovat a stíhat všechna porušení ustanovení upravujících denní dobu odpočinku, k nimž došlo v průběhu každých 24 hodin.

Srovnatelná metoda výpočtu by se měla vztahovat na řidiče v případech, kdy jsou ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, přičemž by referenční období 24 hodin mělo být nahrazeno obdobím 30 hodin, jak je stanoveno v čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení.

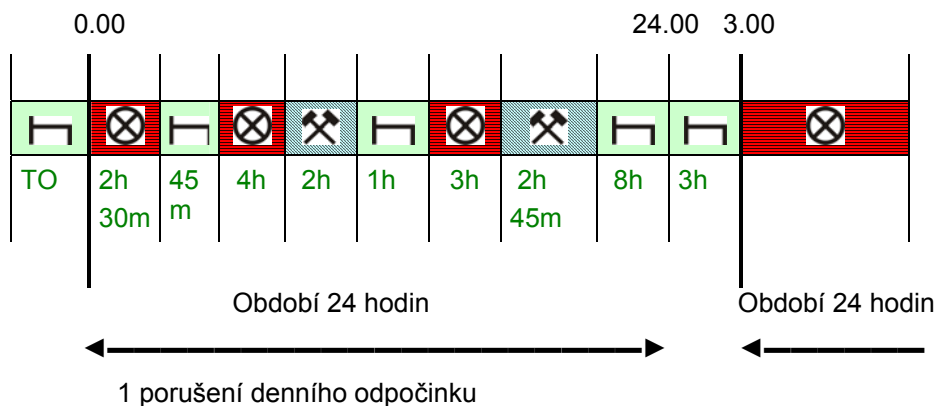
Poznámky k následujícím příkladům:

- a. Časové údaje v záhlaví diagramů (0.00, 24.00, příp. 3.00 atd.) se rozumí od začátku příslušného období 24 hodin. Nejde tedy o časové údaje v rámci kalendářního dne. Totéž platí i o časových údajích v období 30 hodin.

b. Použité zkratky

<i>T0</i>	<i>týdenní odpočinek</i>
<i>h</i>	<i>hodin</i>
<i>m</i>	<i>minut</i>

Příklad 3



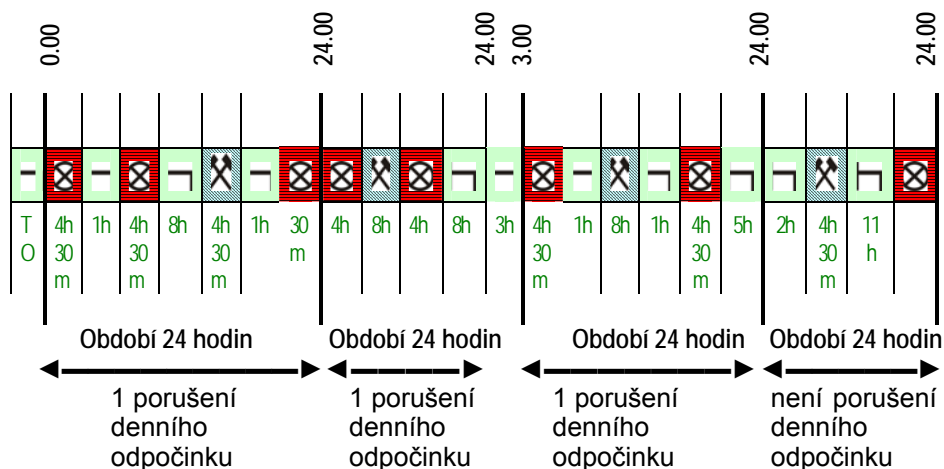
V příkladu 3 řidič v období 24 h od posledního týdenního odpočinku (mohl to být také denní odpočinek) nevyčerpal předepsaný denní odpočinek (příp. odpočinek v délce denního odpočinku jako první část plánovaného týdenního odpočinku). Čerpal pouze odpočinek 8 hodin.

Podle pokynu č. 7:

Konec 24hodinového období spadá do doby probíhajícího odpočinku, který není předepsaným odpočinkem, neboť jeho minimální zákonem předepsaná doba trvání nebyla v průběhu 24 hodin vyčerpána, ale který pokračuje i během dalšího období 24 hodin a dosáhne minimální požadované délky někdy poté. V tomto případě se *další období* 24 hodin počítá od okamžiku, kdy řidič ukončí svou dobu odpočinku v celkové délce nejméně 9, resp. 11 (*jak požaduje předpis*) nebo více hodin a začne plynout jeho denní pracovní doba.

Za tímto účelem začíná nové období 24 hodin ve 03:00 hodiny.

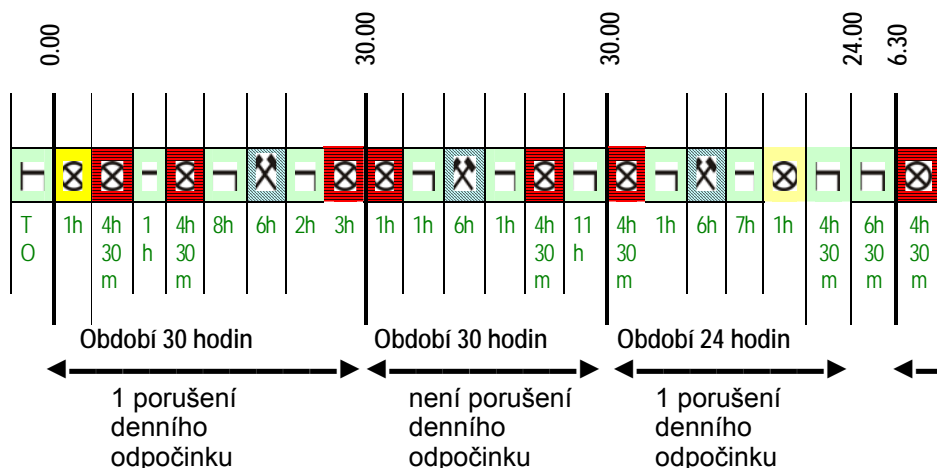
Příklad 4



V příkladu 4 (počítáno od týdenního odpočinku) řidič čerpal celkem 3 odpočinky, které byly kratší než minimální požadovaný odpočinek 9 hodin, a sice:

- v prvním období 24 hodin byl odpočinek 8 h, tzn. kratší než minimální požadovaný odpočinek, proto začíná nové období 24 hodin ve 24:00 hodin;
- ve druhém období 24 hodin byl odpočinek 8 h, tzn. kratší než minimální požadovaný odpočinek, ale odpočinek pokračuje dále a dosáhne předepsané délky později, proto začíná nové období 24 hodin ve 03:00 hodiny;
- ve třetím období 24 hodin byl odpočinek 5 h, tzn. kratší než minimální požadovaný odpočinek, odpočinek sice pokračuje dále, ale nedosáhne předepsané délky později, proto začíná nové období 24 hodin ve 24:00 hodin;
- ve čtvrtém období 24 hodin byl odpočinek 11 h, tzn. dostatečný denní odpočinek).

Příklad 5: Provoz s více řidiči



 doba řízení (režim jednotlivého řidiče)

 doba řízení (provoz s více řidiči)

V příkladu 5 (počítáno od týdenního odpočinku) řidič čerpal tyto odpočinky:

- v prvním období 30 hodin měl odpočinek 8 h, tzn. kratší než minimální požadovaný odpočinek (9 h);
- ve druhém období 30 hodin měl odpočinek 11 h, tzn. dostatečný denní odpočinek (v tomto období měl jeho skutečný plovoucí den délku 24,5 h);
- ve třetím období 24 hodin měl odpočinek 7 h a 4 h 30 m, tzn. kratší než minimální požadovaný odpočinek (11, příp. 9 h).

Další čtvrté kontrolované období (24 h příp. 30 h) se začne počítat až poté, co řidič vyčerpal celkem 4 h 30 m + 6 h 30 m odpočinku. To proto, že na konci třetího období (24 h) probíhal odpočinek. V takovém případě se vyčká, zda řidič vcelku stráví odpočinek, který je nejméně tak dlouhý jako minimální předepsaný odpočinek. Tento požadavek řidič splnil.

Výše uvedené příklady 1 až 5 jsou určeny pouze pro zobrazení, jak by mohla být na základě referenčního období 24 hodin zjištěna porušení ustanovení upravujících denní odpočinek.

Poznámka: V příkladu 5 není řešeno předávání řízení mezi členy osádky ani příp. porušení ustanovení o denní době řízení a bezpečnostních přestávkách.