

Novelizace Nařízení (ES) 561/2006

Platné od 20.8.2020

Takže chlapci a děvčata, zkusím zde polojasně a polopatě vysvětlit, co se smí a nesmí s těma našema truckama po Evropě :-)

Běžná denní doba odpočinku je 11hodin (DDO),

z čehož nám prostou kalkulací zbývá 13 hodin na práci, jinou činnost, řízení.

9 hodin pauzy (alias Zkrácená denní doba odpočinku - ZDDO)

Z výpočtu výše se dá odvodit, že lze dít tzv. **15-ti hodinový "výkon"**. Je možné použít libovolně 3x, mezi dvěma týdenními dobami odpočinku (24/45). Toto se neřídí týdnem Po-Ne, ale zkrátka po každé Týdenní Době Odpočinku 24h/45h máte vždy možnost opět makat tři patnáctky.

Odlišně, pokud vám vyjde pauza 3h + 9h = toto se počítá, jako denní doba odpočinku (DDO) a můžete je v podstatě dělat neustále dokola.

10 hodin jízdy (Prodloužená denní doba řízení)

Denní doba řízení je 9 hodin, tj. od pauzy do pauzy je možné řídit **devět hodin**. Celkem dvakrát za kalendářní týden - od 0:00 pondělí do 24:00 neděle je možné toto prodloužit na **10 hodin**.

Přestávka v řízení 45 minut

Po 4,5 h řízení je nutné nejméně 45 minut odpočívat.

Tuto pauzu lze rozdělit na dvě části a to na 15 a 30 minut (nikoliv obráceně)

Noční směna

Tak tohle je poměrně rozšířená hloupost. Od "**Expertů na ajtr**" se lehce dozvíte, že od 22:00 do 6:00 se vlastně počítá noční směna, případně práce v noci - což je tedy pravda - a "výkon" se zkracuje na 10 hodin - což je naprostá **volovina**.

*Více informací se dá nalézt v Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., ale ve zkratce jde o to, že v noci (22-6h) je maximální délka směny skutečně 10 hodin, **ale POZOR:***

- *Je důležité si uvědomit, že vše nad tuto dobu je pouze **práce přes čas**.*
- *Za druhé, ne všechno z pracovních činností řidiče se do ní počítá.*
- *A za třetí to **nemá nic společného s "výkonem"**.*

Zkrátka, je možné mít běžný 13h nebo 15h "výkon". Nic víc, nic míň. Hlídejte si pauzy, jízdy, kladívka, jinou činnost a prosím nemotejte do toho ještě potíže s počítáním noční směny.

Šest 24hodinových časových úseků

Jednoduše (i když někteří velcí "**matematikové**" o tom se mnou zkoušeli debatovat) týden na planetě Zemi má v současné době **sedm dnů (=>7x24h)**, z čehož vyplývá, že pokud začnu v pondělí 7:00, **úseky 6x24h** mi končí v neděli v 7:00 a je **naprosto jedno**, kolikrát jsem ležel, jezdil, pracoval,... => **Nejpozději po těchto 6-ti úsecích musíte nastoupit týdenní dobu odpočinku (TDO).**

*Jen si hlídám zkrácené 9h pauzy (3x mezi týdenní pauzou 24h/45h) a 10h řízení (2x mezi Po - Ne), případně ještě maximálních 56h za jeden, nebo jednodušeji **90 hodin za dva po sobě jdoucí kalendářní týdny**, tzn. Po 0:00 - Ne 24:00 (ve druhém případě – tj. 90h - se dá celkem dobře spoléhat na digitální tachograf).*

Týdenní doba odpočinku 45 hodin (TDO) & Zkrácená týdenní doba odpočinku 24 hodin (ZTDO)

Možnosti týdenních odpočinků:

A - Nejjednodušší možnost

Každý týden 45 hodin odpočinku = bez starostí, jen pozor na **trávení odpočinku ve vozidle**.

B – Složitější

0. týden 45h

1. týden 24h – k vyrovnání 21 hodin (**cokoliv mezi 24:00 a 44:59 = ZTDO ("24h")**)

– Zkrácení TDO musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

2. týden 45h (1.týden od zkrácení)

3. týden 24h (2.týden od zkrácení)

4. týden 66h (3.týden od zkrácení) => **náhrada z 1.týdne 21h + 45h TDO = 66hodin**

C – Novelizace = nejsložitější :-)

Nově lze kombinovat takto:

0. týden 45h pauza TDO

1. týden 39h pauza ZTDO ("24h") – k vyrovnání 6 hodin

2. týden 38h pauza ZTDO ("24h") – k vyrovnání 7 hodin

3. týden 45h pauza TDO,

které však **musí předcházet nejprve DDO, tj. 11h** (lze i 9h pauzy, pokud nám ještě zbývá možnost ZDDO) a teprve poté následuje **vyrovnání za ZTDO => 1x6h a 1x7h**. Celá tato pauza musí začít tak, aby bylo vše vyrovnáno do konce cyklu 6x24h!

Tzn. Nestací začít pauzu po odjetí 6x24h časových úseků, ale musíte začít pauzu tak, aby před uplynutím této doby byla zkrácení vyrovnána a teprve následně začít pauzu TDO 45hodin, jež bude připojena ke 3. týdnu. V dalším, tedy 4.týdnu je nutné ještě znovu splnit TDO 45h a až teprve v následujícím týdnu je možné víkendovou pauzu opět zkrátit.

Z naznačené situace výše nám vzniklo vyrovnání v délce 11h+6h+7h = 24h
Začneme-li tedy 3.týden v pondělí v 8:00, pak nám 6x24h končí v neděli v 8:00, avšak nahrazení musí začít nejdéle v sobotu v 8:00 proto, aby bylo hotové v neděli do 8:00. Teprve poté je možné začít týdenní dobu odpočinku 45h.

Ještě pozor - 2x ZTDO lze využít jen mimo stát bydliště řidiče a mimo stát sídla zaměstnavatele.

(např. Čech, pracující u německého zaměstnavatele, nemůže tyto dvě ZTDO trávit v ČR, nebo DE)

TDO 45h nelze trávit ve vozidle

Čerpají se ve vhodném genderově vstřícném ubytování s náležitým vybavením pro spaní a hygienu.

Nezapomínej u digitálního tachografu.

vždy na **začátku a na konci směny**, na vložení **výchozí a cílové země**

- při zadávání musíte mít nastavenou činnost **práci = kladívka**.

Dojezd domů (aneb Článek 12)

POZOR! - Sice zde máme jasně dané, o kolik lze jízdu prodloužit, ale i tak **vždy záleží především na posouzení kontrolního orgánu**, takže **není možné tuto výjimku využít plánovaně**.

Pokud dojíždíte na firmu, nebo do místa svého bydliště, můžete za výjimečných okolností prodloužit denní dobu řízení o 1 hodinu, tj. na 11h. Budete-li čerpat 45h pauzu, lze to přetáhnout dokonce o 2 hodiny, pokud před tímto prodloužením uděláte ještě nejméně 30 minut pauzu.

Vždy je nutné zapsat vše na výtisk z tachografu vozidla (nebo tachokotouč, apod) => na zadní stranu vyplnit **Jméno, Příjmení, datum, číslo karty a popsat proč k prodloužení došlo** = např. kolony, nehody, apod., a nakonec vše podepsat). **Po uplynutí 28dnů, tyto záznamy odevzdat na firmu k archivaci.**

citace nového článku 12

„Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič za výjimečných okolností odchýlit rovněž od čl. 6 odst. 1 a 2 a od čl. 8 odst. 2 tím, že překročí denní a týdenní dobu řízení až o jednu hodinu, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal týdenní dobu odpočinku.

Za stejných podmínek může řidič překročit denní a týdenní dobu řízení až o dvě hodiny, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal běžnou týdenní dobu odpočinku, pokud bezprostředně před dodatečnou jízdou čerpal nepřerušenu přestávku v délce 30 minut.

Řidič uvede důvod této odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejspíše po dojetí do cílového místa nebo na vhodné místo zastávky.

Jakákoli doba prodloužení musí být nahrazena odpovídající dobou odpočinku čerpanou vcelku společně s jakoukoliv dobou odpočinku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“

Trajekty/Vlaky (Článek 9)

Zde je asi nejvýznamnější změna v tom, že nyní **lze dělit nejenom DDO (tzn. pauzu 11h), ale i Zkrácenou Týdenní Dobu Odpočinku (24h pauza)**. Jinak stále platí, že dělit pauzu lze pouze v případě, že máte k dispozici kajutu s lůžkem a k naložení a vylovení je možné odpočinek **2x přerušit (toto přerušování nesmí dohromady přesáhnout 1 hodinu)**. Navíc pokud budete dělit ZTDO, musí plavba trvat nejméně 8h.

Příklad:

1. V přístavu, až se dostanete do lajny na loď, zadáte v tachografu **cílovou zemi a započnete pauzu**.
2. Poté najíždíte na loď/vlak pouze na kladívka/ nebo řízení, dokud nebudete zaparkovaný (např. **využijeme prvních 20 minut přerušování pauzy**). Nyní nastavíme v tachografu začátek trajekt/vlak a jdeme se ubytovat.
3. Pauzujeme si v kajutě.
4. Vyloďujeme se, na tachografu se nic nemusí nastavovat, pokud budeme v pauze pokračovat v přístavu. Takže vyjedeme z lodi znovu pouze na kladívka a řízení až na parkoviště (= **maximálně nám zbylo 40 min**).
5. Po dokončení pauzy = součet odpočinků musí být dohromady **nejméně 11 h (NELZE dělit ZDDO 9h!)**, můžeme začít pracovat plný „výkon“ (13/15h) – *výchozí zemi zadáme dle země, kde se nyní nacházíme*.

Citace - Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo zkrácená týdenní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku nebo zkrácené týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici spací kabinu, lůžko nebo lehátko.

Pokud jde o běžné týdenní doby odpočinku, vztahuje se tato výjimka pouze na cesty trajektem nebo vlakem, pokud:

- a) cesta je naplánována na 8 nebo více hodin a
- b) řidič má přístup ke spací kabině na trajektu nebo ve vlaku.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup ke spací kabině, lůžku nebo lehátko.“

„1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo zkrácená týdenní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku nebo zkrácené týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici spací kabinu, lůžko nebo lehátko.