

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vliv zákazu jízd na plánování přeprav silničními
nákladními vozidly

Stanislav Doležal

Bakalářská práce
2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Stanislav DOLEŽAL**
Osobní číslo: **D07315**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Vliv zákazu jízd na plánování přeprav silničními nákladními vozidly**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

ÚVOD

- 1 Právní předpisy, které mají vliv na plánování jízd nákladních vozidel
- 2 Charakteristika zákazů jízd a jejich dopady
- 3 Návrhy na změny zákazů jízd s ohledem na minimalizaci jejich dopadů

ZÁVĚR

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- 1) Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- 2) Zákaz jízd kamionů v ČR a v okolních státech [online]. Dostupné z < <http://www.policie.cz/clanek/zakaz-jizdy-kamionu-v-cr-a-sousednich-statech.aspx> >
- 3) Zákazy jízd [online]. Dostupné z < <http://www.prodopravce.cz/informace-36.php> >

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Bezděkově dne 15. 5. 2011

ANOTACE

Tato práce „Vliv zákazu jízd na plánování přeprav silničními nákladními vozidly“ se bude zabývat charakteristikou zákazů jízd a dobou, kdy řidič nemůže řídit z důvodu odpočinku podle Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006. Dopady těchto faktorů na plánování přeprav (tj. např.: náklady dopravců, čas přepravy a pracovní dobu řidičů) se bude práce také zabývat. Další části této práce se budou věnovat návrhům změn v zákazech jízd pro snížení těchto dopadů.

KLÍČOVÁ SLOVA

bezpečnostní přestávka, doba odpočinku, Dohoda AETR, Nařízení ES č. 561/2006, řízení, zákaz jízdy

TITLE

The Impact of Driving Restrictions on the Road Transport Scheduling

ANNOTATION

This thesis “The impact of driving restrictions on the road transport scheduling” deals with characteristic of regulating driving restrictions for working and rest times according to The European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) and The Regulation (EC) No. 561/2006 of the European Parliament and of the Council. This project deals also with the influence of factors on transport scheduling (i.e. carriers’ costs, transport time and working time of drivers). The next parts of this thesis are concerned with the amendments of these regulations to reduce the impacts.

KEYWORDS

safety break, rest period, The European Agreement (AETR), The Regulation (EC) No. 561/2006, driving, driving restrictions

Poděkování

Chtěl bych poděkovat vedoucí mé bakalářské práce Ing. Pavlíně Brožové, Ph.D. za ochotu, čas na konzultacích a poskytnutí odborných informací k vytvoření této bakalářské práce. Také bych chtěl poděkovat firmám Autodoprava Milan Frýda a Autodoprava Jaroslav Lamberský za čas a poskytnutí materiálů k tvorbě této bakalářské práce. V neposlední řadě bych chtěl také poděkovat své rodině za podporu při studiu a při zpracovávání této bakalářské práce.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 PRÁVNÍ PŘEDPISY, KTERÉ MAJÍ VLIV NA PLÁNOVÁNÍ JÍZD SILNIČNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL	10
1.1 Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.....	10
1.2 Nařízení ES č. 561/2006.....	11
1.2.1 Doby řízení	12
1.2.2 Bezpečnostní přestávky	12
1.2.3 Denní a týdenní doby odpočinku.....	13
1.2.4 Povinnosti dopravců	14
1.2.5 Možnosti odchýlení	14
1.2.6 Sankce.....	14
1.3 Srovnání Nařízení ES č. 561/2006 a Dohody AETR	15
2 CHARAKTERISTIKA ZÁKAZŮ JÍZD A JEJICH DOPADY	16
2.1 Charakteristika zákazů jízdy v ČR	16
2.2 Charakteristika zákazů jízdy v okolních státech.....	16
2.2.1 Zákaz jízdy v Německu	16
2.2.2 Zákaz jízdy v Rakousku	17
2.2.3 Zákaz jízdy na Slovensku.....	17
2.2.4 Zákaz jízdy v Polsku	18
2.3 Charakteristika zákazů jízdy všeobecně.....	18
2.4 Srovnání ČR s okolními státy Evropy	19
2.5 Vlivy zákazu jízdy na plánování jízdy, dobu přepravy nákladu a pracovní dobu řidiče.....	20
2.6 Dopady (vlivy) zákazu jízdy na stav řidiče	25
3 NÁVRHY NA ZMĚNY ZÁKAZŮ JÍZD S OHLEDEM NA MINIMALIZACI JEJICH DOPADŮ	26
3.1 Změna času zákazu jízdy.....	26
3.2 Zrušení některých zákazů jízdy.....	27
3.3 Možnost zaplacení dojetí v době zákazu jízdy	27
3.3.1 Řešení přes elektronické mýtné.....	28
3.3.2 Řešení papírovými kupony.....	30

3.3.3	Řešení pomocí SMS zprávy	31
3.4	Možnost přejetí silnice (kde platí zákaz jízdy) napříč	31
3.5	Hodnocení jednotlivých druhů návrhů	32
3.6	Návrh konstrukce ceny	33
	ZÁVĚR.....	36
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	37
	SEZNAM OBRÁZKŮ	38
	SEZNAM TABULEK	39
	SEZNAM ZKRATEK	40
	SEZNAM PŘÍLOH	41

ÚVOD

V dnešní době, ale hlavně do budoucna je třeba rozmyslet, jak korigovat narůstající provoz na pozemních komunikacích. Nyní je v České republice (ČR) omezen provoz nákladních vozidel zákazem jízd v daných hodinách určitých dní. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č.361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů udává platnost tohoto zákazu. Od 1. 9. do 30. 6. je omezení pouze v neděli a ve státní svátky. O letních prázdninách tj. od 1. 7. do 31. 8. se omezení rozšiřuje ještě o pátek a sobotu. Tedy o dobu, kdy se hlavně z velkých měst přemísťují lidé na chaty, chalupy a další rekreace. Další omezení nákladních vozidel plyne z bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, která by se mohla snížit kromě dalších faktorů také únavou řidičů. Režim práce řidičů nákladních vozidel také upravují právní předpisy (Dohoda AETR, Nařízení ES č. 561/2006), ve kterých jsou mimo jiné přesně definovaná vozidla, o jejichž řidiče se jedná. Režim práce řidičů je v nich nařízen pomocí maximálních dob řízení, minimálních dob bezpečnostních přestávek a dob odpočinku.

Bakalářská práce „Vliv zákazu jízd na plánování přeprav silničními nákladními vozidly“ se v první části zabývá popsáním právních předpisů, které mají vliv na plánování jízd silničních nákladních vozidel. V druhé části jsou charakterizovány zákazy jízd u nás a v okolních státech a jejich dopady. Ve třetí části jsou uvedeny návrhy na změny zákazu jízdy.

Jedním z cílů této práce je vysvětlit výše uvedený zákaz jízdy v ČR, ale i v okolních státech a vysvětlit režim práce řidičů. Je potřebné vysvětlit, pro koho tato omezení platí, ale hlavně jaká tato omezení jsou a jaké povinnosti nařizují. Dalším a hlavním cílem této práce je poukázat na dopady zákazů jízd a navrhnout jejich změny, které by tyto dopady minimalizovaly. Jde o dopady na dobu přepravy, pracovní dobu řidiče, plánování jízd a další.

1 PRÁVNÍ PŘEDPISY, KTERÉ MAJÍ VLIV NA PLÁNOVÁNÍ JÍZD SILNIČNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Nejvýznamnější právní předpisy z této oblasti jsou takové, které řeší vlastní zákaz jízdy silničních nákladních vozidel. Ale ty právní předpisy, které musí řidič dodržovat z hlediska dob jízd, bezpečnostních přestávek apod. jsou také velice důležité.

1.1 Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb. se zabývá mimo jiné i problematikou zákazů jízdy silničních nákladních vozidel. Jeho novela provedená zákonem č. 411/2005 Sb., upravila i tu jeho část, kde je řešen právě zákaz jízdy. Změny v zákazu jízdy nákladních vozidel byly provedeny z důvodu omezení kumulace nákladní dopravy s víkendovým provozem individuální dopravy.

Od 1. 7. 2006 platí omezení podle (1) takto: Nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti větší než 7 500 kg a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti větší než 3 500 kg s připojeným přípojným vozidlem je zakázána jízda po dálnicích a silnicích první třídy takto:

- 1) V neděli a v ostatních dnech pracovního klidu v čase od 13:00 hodin do 22:00 hodin.
- 2) V sobotu v době od 1. července do 31. srpna v čase od 7:00 hodin do 13:00 hodin.
- 3) V pátek v době od 1. července do 31. srpna v čase od 17:00 hodin do 21:00 hodin.

Podle (1) neplatí výše uvedený zákaz jízdy pro vozidla, která se používají při:

- kombinované přepravě zboží po železnici nebo po vnitrozemské vodní cestě a pozemní komunikaci od zasílatele k nejbližšímu překladišti kombinované dopravy nebo z nejbližšího překladiště kombinované dopravy k příjemci
- nezbytné zemědělské sezonní přepravě
- činnostech bezprostředně spojených s prováděnou údržbou, opravami a výstavbou pozemních komunikací
- přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze podle zvláštního právního předpisu
- přepravě živých zvířat

- přepravě pohonných hmot určených k plynulému zásobování čerpacích stanic pohonných hmot
- nakládce a vykládce letadel, lodí nebo železničních vagónů na vzdálenost nepřesahující 100 km
- přepravě poštovních zásilek
- jízdě bez nákladu, která je v souvislosti s jízdou v předchozích bodech
- živelné pohromně
- jízdě vozidel ozbrojených sil, ozbrojených sborů a hasičských záchranných sborů
- přepravě chemických látek podléhajících teplotním změnám nebo krystalizaci
- výcviku řidičů

Dále zákaz jízdy neplatí pro vozidla vybavená zvláštním světelným zařízením modré barvy a zvláštním zvukovým výstražným znamením. Ze zákazu jízdy může místně příslušný krajský úřad z důvodu hodného zvláštního zřetele povolit výjimku. Výjimky přesahující působnost kraje povoluje Ministerstvo dopravy ČR. Povolení musí být časově omezeno, nejdéle však na dobu jednoho roku. (1)

1.2 Nařízení ES č. 561/2006

Nařízení ES č. 561/2006 určuje pravidla pro přestávky v řízení, doby odpočinku a doby řízení řidičů pracujících v silniční přepravě zboží a cestujících za účelem především bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zmíněné nařízení platí pro vozidla přepravující zboží, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu převyšuje 3,5 tuny a pro vozidla pro přepravu cestujících, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče. Prvky tohoto nařízení jsou platné pro zmíněná vozidla uskutečňující dopravu po Evropské unii (EU) nebo mezi EU, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru (EHP). (2)

Dále jsou vymezeny výjimky, na které se nařízení nevztahuje. Do nich se zahrnují podle (2):

- vozidla určená pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km
- vozidla s nejvyšší dovolenou rychlostí do 40 km/h

- specializovaná vozidla používaná pro lékařské účely
- vozidla ozbrojených sil, civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku nebo vozidla jimi najata bez řidiče, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jím svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou
- vozidla, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používaná za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích
- speciální havarijní vozidla, operující v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla
- vozidla nebo jejich kombinace, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží
- vozidla používaná při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu
- obchodní vozidla, která jsou podle právních předpisů členského státu, ve kterém se používají, považována za historická vozidla a používají se k neobchodní přepravě cestujících nebo zboží

Nejdůležitější částí nařízení jsou samotné doby řízení a bezpečnostní přestávky.

1.2.1 Doby řízení

Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, ale dvakrát v týdnu může být prodloužena na 10 hodin. Za týden může řidič řídit maximálně 56 hodin a za čtrnáct dní maximálně 90 hodin, přitom nesmí být překročena týdenní pracovní doba stanovená ve směrnici 2002/15/ES. Do denní a týdenní doby řízení se započítává celková doba řízení na území Společenství nebo i třetí země. Řidič musí zaznamenávat ještě „jinou práci“ a „dobu pohotovosti“, které jsou také definovány v tomto nařízení. (2)

1.2.2 Bezpečnostní přestávky

Po nejvýše 4,5 hodinách řízení musí řidič nastoupit nepřerušenu přestávku v trvání nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku. Tato přestávka lze rozložit tak, že v průběhu 4,5 hodiny řízení udělá řidič přestávku 15 minut a po dojetí 4,5 hodiny řízení nastoupí řidič přestávku v délce 30 minut. (2)

1.2.3 Denní a týdenní doby odpočinku

Podle (2) řidič musí také dodržovat denní doby odpočinku (DDO) a týdenní doby odpočinku (TDO). V průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí DDO nebo TDO musí řidič udělat další DDO. DDO je doba odpočinku v celkovém trvání nejméně jedenácti hodin. Tuto dobu lze rozdělit do dvou částí. První část musí být nepřerušovaná doba nejméně 3 hodiny a druhá část musí být nepřerušovaná doba nejméně 9 hodin. Lze udělat i zkrácenou DDO, tou se rozumí nepřerušovaná doba odpočinku dlouhá nejméně 9 hodin, ale méně než 11 hodin. DDO lze prodloužit na zkrácenou nebo běžnou TDO. Mezi dvěma TDO může být zkrácená DDO maximálně třikrát. Když jsou ve vozidle dva řidiči, musí mít oba odpočinek nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od skončení DDO nebo TDO. Pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo na železnici může běžnou DDO nanejvýš dvakrát přerušit jinými činnostmi, které dohromady nepřesahují jednu hodinu. Při DDO musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko. Běžná TDO je souvislá doba odpočinku v trvání nejméně 45 hodin. Zkrácená TDO je souvislá doba odpočinku, která je kratší než 45 hodin, ale delší než 24 hodin. Toto zkrácení musí řidič vyrovnat odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku do konce třetího týdne následujícího po týdnu se zkrácenou TDO. Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení TDO musí vždy navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin. Řidič nesmí mít nikdy dvě zkrácené TDO za sebou. TDO musí řidič mít nejpozději po uplynutí šesti denních časových úseků po skončení předešlé TDO. Týden je pro tento předpis časové období od 00:00 hodin v pondělí do 24:00 hodin v neděli. Pokud se řidič rozhodne, smí přečkat DDO nebo zkrácenou TDO mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče. TDO začínající v jednom týdnu a končící v druhém týdnu může být připojena k jednomu nebo druhému týdnu, ale nesmí být připojena k oběma týdnům.

Doba, kterou řidič stráví při cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, pro které platí toto nařízení a které se nenachází v místě bydliště řidiče ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič základnu, se nezapočítává do doby odpočinku, pokud není řidič na trajektu nebo ve vlaku, kde má k dispozici lehátko nebo lůžko. Doba, po kterou řidič řídí vozidlo, pro které neplatí toto nařízení, aby se dostal k vozidlu, pro které toto nařízení platí a nenachází se v místě bydliště řidiče ani provozovně zaměstnavatele, se vykazuje jako jiná práce. (2)

1.2.4 Povinnosti dopravců

Dopravce nemůže odměňovat ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky své řidiče za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto příplatky mohly vést k porušení tohoto nařízení nebo bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Práci řidičům musí jejich nadřízení organizovat tak, aby se mohlo dodržovat toto nařízení. Zaměstnavatel řidiče poučí o dodržování tohoto nařízení a provádí pravidelné kontroly, že řidiči budou toto nařízení dodržovat. Dopravce odpovídá za porušení, která jeho řidiči provedou, i když toto porušení provedou na území jiného členského státu nebo třetí země. Členské státy mohou zvážit jakýkoli důkaz, že dopravce nelze důvodně považovat za odpovědného za porušení, které řidič provedl. Aby byly smluvně zařízené přepravní plány v souladu s tímto nařízením, řidičům zajistí dopravci, zasílatelé, speditéři, organizátoři turistických zájezdů, hlavní dodavatelé, subdodavatelé a agentury zprostředkovávající zaměstnání řidičům. (2)

Dopravci musí shromažďovat záznamy ze záznamových zařízení vozidel, které je vlastní a musí je uchovávat nejméně po dobu dvanácti měsíců po jejich zaznamenání. Tyto údaje musí být dostupné přímo nebo dálkově na žádost kontrolora. (2)

1.2.5 Možnosti odchýlení

Každý z členských států může v silniční dopravě, která se celá uskutečňuje na území toho státu, uplatňovat delší minimální přestávky v řízení a doby odpočinku nebo kratší maximální doby řízení než jsou zde stanoveny. Členské státy přitom přihlédnou k příslušným dohodám mezi smluvními partnery. Ale i přes tyto zvláštní požadavky se na řidiče v mezinárodní silniční dopravě nadále vztahuje toto nařízení. (2)

Řidič se může odchýlit od předepsaných maximálních dob jízd pouze v míře nezbytné pro ujetí vzdálenosti do vhodného místa zastavení tak, aby mohl zajistit bezpečnost osob, vozidla, které řídí nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Toto odchýlení musí řidič zdůvodnit. Musí ho ručně zapsat na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku z tohoto zařízení nebo ho zapíše do svého pracovního plánu. Toto musí učinit nejpozději po dojetí na zmíněné místo zastávky. (2)

1.2.6 Sankce

Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření, která jsou nutná k jejich uplatňování. Sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nesmí

být diskriminační. Při porušení tohoto nařízení může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Dále musí členské státy oprávnit příslušné orgány k ukládání sankcí dopravcům nebo řidičům za porušení tohoto nařízení, které bylo zjištěno na jeho území a nebylo ještě potrestáno. To platí, i když k tomu porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země. (2)

1.3 Srovnání Nařízení ES č. 561/2006 a Dohody AETR

Hlavní rozdíl je v oblasti platnosti. Nařízením ES č. 561/2006 se řídí: řidiči vozidel registrovaných v členských státech EU při dopravě na území členských států EU; řidiči vozidel registrovaných v členských státech EU při dopravě mezi státem EU a zeměmi EHP nebo Švýcarskem; řidiči vozidel registrovaných mimo Dohodu AETR při dopravě na území EU. Dohodou AETR se řídí: řidiči vozidel registrovaných v členských státech EU při dopravě mezi státem EU a zemí Dohody AETR po celou cestu; řidiči vozidel registrovaných v členských státech Dohody AETR (ne členové EU) na území států Dohody AETR a to i při průjezdu přes území EU. Mezi státem EU a zemí, která není v EU ani zemí Dohody AETR se řidiči řídí Dohodou AETR pouze na území EU nebo v zemi Dohody AETR. Mimo území EU a mimo státy Dohody AETR se řidiči musí řídit vnitrostátními předpisy jednotlivých států. (2, 3)

V září 2010 došlo ke změnám některých dob řízení, dob odpočinku a bezpečnostních přestávek v Dohodě AETR tak, aby se sjednotila s Nařízením ES č. 561/2006. Dnes je tedy rozdíl pouze v oblasti platnosti, ale řidiči musí dodržovat stejná pravidla. Původní znění Dohody AETR je uvedeno v příloze č. 1. V příloze č. 2 je uvedena tabulka, která srovnává původní Dohodu AETR s Nařízením ES č. 561/2006.

2 CHARAKTERISTIKA ZÁKAZŮ JÍZD A JEJICH DOPADY

V této kapitole je popsáno, kdy jsou a pro koho platí zákazy jízd v ČR a v okolních státech. U zákazu jízd v Německu je navíc popsáno, kde platí prázdninový zákaz jízd. Ten totiž platí jen na některých silnicích a dálnicích.

2.1 Charakteristika zákazů jízd v ČR

Zákaz jízd v ČR je detailněji popsán v kapitole 1.1. Pro lepší názornost jsou zde informace o tomto zákazu jízd uvedeny do tabulky 1.

Tab. 1: Charakteristika zákazu jízd v ČR

Den	Od – Do	Celkem hodin	Platnost (prázdniny 1. 7. – 31. 8.)
Pátek	17:00 – 21:00	4	Jen o prázdninách
Sobota	7:00 – 13:00	6	Jen o prázdninách
Neděle + státní svátky	13:00 – 22:00	9	celoročně
Celkem hodin zákazu		19	

Zdroj: www.doprava.vpraxi.cz, www.policie.cz

2.2 Charakteristika zákazů jízd v okolních státech

Dopravci z ČR jsou při plánování mezinárodních přeprav ovlivňováni nejen zákazem jízdy v ČR, ale samozřejmě také zákazy jízd ve státech, přes které se přeprava provádí. Proto jsou dále uvedeny alespoň zákazy jízd v okolních státech ČR.

2.2.1 Zákaz jízdy v Německu

Platí pro vozidla s celkovou hmotností nad 7,5 tuny, vozidla pro přepravu zboží s přívěsem o celkové hmotnosti soupravy větší než 7,5 tuny a nákladních vozidel s přívěsem nebo návěsem „trailer“ bez ohledu na celkovou hmotnost. (4)

Zákaz jízdy platí pro tyto vozidla vždy v neděli a ve státní svátek v čase od 0:00 do 22:00. Tento zákaz platí na celé síti silnic a dálnic Spolkové republiky Německo. (4, 5)

O prázdninách tj. 1. 7. – 31. 8. je zákaz jízdy i v sobotu v čase od 7:00 do 20:00, ale pouze na některých úsecích, to jsou: A1 – A10, A45, A61, A81, A92, A93, A99, A215, A831, A980, A995 B31, B96/E251. (4)

Samozřejmě jsou i zde ze zákazu vyjmuty výjimky jako např.: přeprava mléka, živých ryb, apod. (4)

2.2.2 Zákaz jízdy v Rakousku

Platí pro vozidla s celkovou hmotností nad 7,5 tuny a pro vozidla s přípojným vozidlem, pokud je celková hmotnost vozidla nebo přípojného vozidla větší než 3,5 tuny. Dále platí v Rakousku celoroční noční zákaz jízdy od 22:00 do 5:00, s výjimkou vozidel se sníženou hlučností. Zákaz jízdy neplatí pro vozidla přepravující zboží podléhající rychlé zkáze. (4)

Hlavní informace o zákazu jízdy v Rakousku jsou v tabulce 2.

Tab. 2: Charakteristika zákazu jízd v Rakousku

Den	Od – Do	Celkem hodin	Platnost
Sobota	15:00 – 24:00	9	Celoročně
Neděle + státní svátky	0:00 – 22:00	22	Celoročně
Celkem hodin zákazu		31	

Zdroj: www.doprava.vpraxi.cz, www.policie.cz

2.2.3 Zákaz jízdy na Slovensku

Platí pro vozidla s celkovou hmotností nad 7,5 tuny a pro nákladní vozidla s přípojným vozidlem. Zákaz jízdy platí na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích první třídy. Pro vozidla přepravující zboží, které podléhá rychlé zkáze a pro vozidla přepravující zvířata zákaz neplatí. (4)

Hlavní informace o zákazu jízdy na Slovensku jsou v tabulce 3.

Tab. 3: Charakteristika zákazu jízd na Slovensku

Den	Od – Do	Celkem hodin	Platnost (prázdniny 1. 7. – 31. 8.)
Sobota	7:00 – 20:00	13	Jen o prázdninách
Neděle + státní svátky	0:00 – 22:00	22	Celoročně
Celkem hodin zákazu		35	

Zdroj: www.doprava.vpraxi.cz, www.policie.cz

2.2.4 Zákaz jízdy v Polsku

Platí pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun. Mimo prázdniny je zákaz jízdy jen o státních svátcích a jejich předvečer. Prázdniny jsou od prvního pátku po 18. 6. do poslední neděle před začátkem školního roku (nejdéle do 31. 8.). Ze zákazu jsou vyjmuta vozidla přepravující zboží podléhající rychlé zkáze, přepravující živá zvířata, rádiové vozy a televizní vozy. (4)

Hlavní informace o zákazu jízdy v Polsku jsou v tabulce 4.

Tab. 4: Charakteristika zákazu jízd v Polsku

Den	Od – Do	Celkem hodin	Platnost (prázdniny 26. 6. – 31. 8.)
Pátek	18:00 – 22:00	4	Jen o prázdninách
Sobota	8:00 – 14:00	6	Jen o prázdninách
Neděle	8:00 – 22:00	14	Jen o prázdninách
Státní svátek	8:00 – 22:00	14	Celoročně
Celkem hodin zákazu		24 (38)	

Zdroj: www.doprava.vpraxi.cz, www.policie.cz

2.3 Charakteristika zákazů jízd všeobecně

Smysl zákazu jízdy nákladních automobilů spočívá v tom, že daná vozidla nejezdí v době, kdy je na pozemních komunikacích zvýšený provoz osobních automobilů. Další velice důležitý důvod zákazu jízdy je klid o nedělích a dnech pracovního klidu, který by provoz daných vozidel význačně narušoval.

Zákaz jízdy má v každém státě jinou podobu. Nejčastěji do něho spadají silniční nákladní vozidla, která mají celkovou hmotnost nad 7,5 tuny. To ale samozřejmě není pravidlem. Rozdíly jsou nejen v celkové hmotnosti, ale také záleží na tom, jestli např. nákladní automobil jede s přípojným vozidlem nebo na tom, jakou emisní normu EURO automobil splňuje.

Z hlediska doby, po kterou zákaz jízdy platí, jsou rozdíly v jednotlivých státech podstatně větší, než jsou rozdíly ve vozidlech podléhajících zakazu jízdy. Nejčastější doba kdy je zákaz jízdy, je celoročně nedělní odpoledne. Častý je i zákaz jízdy o prázdninách v sobotu dopoledne. Ale jak je uvedeno výše, je zde velká variabilita.

V Evropě se nachází také spousta států, které mají zákaz jízdy velice omezený nebo dokonce tento zákaz vůbec nemají. (6)

Nemělo by se zapomínat na dobu, kdy nákladní automobily také nemohou jezdit, protože řidiči musejí dodržovat Nařízení ES č. 561/2006.

2.4 Srovnání ČR s okolními státy Evropy

Zákaz jízdy v ČR a v okolních státech je porovnán v tabulce 5. Porovnání je provedeno z hlediska počtu hodin v roce 2011, kdy patřičná vozidla nesmí jezdit. Celkový počet hodin roku 2011 je 8760. Aby bylo srovnání podrobnější, jsou v tabulce i řádky, které obsahují počty hodin zákazu připadající na pátky, soboty, neděle a státní svátky. U státních svátků jsou započítány pouze ty, které v roce 2011 nepřípadají na jiný zákaz jízdy např. z důvodu nedělního zákazu.

V Německu jsou započítány i ty zákazy jízdy, které platí jen v některých spolkových zemích. A i sobotní zákaz, který platí (jak je uvedeno výše) pouze na vybraných pozemních komunikacích nebo pouze na jejich částech, proto celková suma hodin zákazu u Německa může být částečně zkreslující. Pokud se ale porovnává zákaz jízdy celkově, ne jenom na vybrané části státu nebo vybrané trase, musí se počítat i se zákazem, který platí pouze v určité lokalitě.

Tab. 5: Srovnání zákazu jízdy v ČR a v okolních státech v roce 2011

Stát		ČR	Slovensko	Německo	Polsko	Rakousko
Počet hodin zákazu jízdy za rok	v pátek	36	0	0	40	0
	v sobotu	54	117	117	60	477
	v neděli	468	1144	1144	140	1144
	ve státní svátek	81	264	286	222	235
Celkem bez státních svátků		558	1261	1261	240	1621
Celkem se státními svátky		639	1525	1547	462	1856
Čas zákazu jízdy za rok 2011		7,3 %	17,4 %	17,7 %	5,3 %	21,2 %

Zdroj: www.doprava.vpraxi.cz, www.policie.cz, autor

V Polsku je v roce 2011 zákaz jízdy pouze takový, že jeho suma odpovídá 5,3 % veškerého času roku 2011. To je dáno tím, že mimo prázdniny je zde zákaz jízdy pouze ve státní svátky a jejich předvečer. Naopak v Rakousku je zákaz jízdy po 21,2 % času roku 2011. Takto vysoké číslo zde způsobila celoroční platnost zákazu jízdy i v sobotu odpoledne. V Německu a na Slovensku jsou čísla téměř shodná. Nepatrný rozdíl je zde proto, že víkendový zákaz jízdy je v obou státech stejný, ale státní svátky jsou jiné.

2.5 Vlivy zákazu jízd na plánování jízd, dobu přepravy nákladu a pracovní dobu řidiče

Dopady zákazu jízd se nejlépe projeví na příkladu přepravy. Jedná se o přepravu, při které v pátek ráno vyjíždí naložený nákladní automobil ze sídla dopravce (z Jeníkovice u Pardubic) a jede na vykládku do Frýdku – Místku. Po vyložení nákladu řidič přejede s nákladním automobilem na místo nakládky tj. Ostrava – Vítkovice, kde naloží železo určené do stavebnin v německém Ambergu. TDO bude řidič mít v sídle dopravce. Po vyložení železa v Ambergu pojede nákladní automobil přibližně hodinový přejezd na místo nakládky v Německu, kde naloží náklad určený do Pardubic.

Tato přeprava je zde pro názornost provedena ve dvou podobách. První přeprava je v době, kdy není páteční a sobotní zákaz jízdy v ČR tj. v době mimo letní prázdniny. Tato přeprava je uvedena v tabulce 6. A druhá přeprava je právě v době těchto zákazů tj. v době letních prázdnin. Ta je uvedena v tabulce 7.

Tab. 6: Přeprava v době mimo letní prázdniny

Den	Činnost / místo	Doba	Doba celkem	Vzdálenost	Čas
pátek	Jeníkovice				5:45
pátek	Frýdek - Místek	4 hod 30 min	4 hod 30 min	238 km	10:15
pátek	přestávka	45 min	5 hod 15 min		11:00
pátek	vykládka	1 hod 15 min	6 hod 30 min		12:15
pátek	Ostrava - Vítkovice	45 min	7 hod 15 min	23 km	13:00
pátek	přestávka	45 min	8 hod		13:45
pátek	nakládka	1 hod 15 min	9 hod 15 min		15:00
pátek	Jeníkovice	4 hod 15 min	13 hod 30 min	258 km	19:15
pátek	TDO	> 45 hod			

Zdroj: Autodoprava Milan Frýda, autor

Pokud by došlo k nějaké události, která by řidiče zdržela při jízdě natolik, že by nestihl dojet za jednu dobu řízení do Frýdku – Místku nebo potom zpět do Jeníkovic, tak by přesto nedošlo k velkému zdržení. Řidič má totiž na tento den ještě v rezervě 30 minut řízení a 1 hodinu 30 minut výkonu. Proto může ještě v průběhu dne udělat další pauzu 45 minut a ještě 30 minut řídit. Avšak taková událost se u tohoto typu přepravy stává zcela výjimečně.

TDO bude splněna a po skončení nedělního zakazu jízdy může řidič vyjet. V dané přepravě se má náklad vyložit v pondělí v 6:00 v Ambergu v Německu. Tam je to ze sídla dopravce (Jeníkovice) 5 hodin 30 minut jízdy. To řidiči stačí, aby vyjel v neděli před půlnocí. A stihne dojet včas, protože v noci je menší hustota silničního provozu. (7)

Po složení stihne řidič ještě na denní výkon přejet na nakládku, naložit a dojet takovou část cesty s nákladem, že se dostane zpět do ČR. Na daném místě udělá DDO a v úterý ráno v 8 hodin může vykládat náklad v Pardubicích.

Tab. 7: Přeprava v době letních prázdnin

Den	Činnost / místo	Doba	Doba celkem	Vzdálenost	Čas
pátek	Jeníkovice				5:45
pátek	Frýdek - Místek	4 hod 30 min	4 hod 30 min	238 km	10:15
pátek	přestávka	45 min	5 hod 15 min		11:00
pátek	vykládka	1 hod 15 min	6 hod 30 min		12:15
pátek	Ostrava - Vítkovice	45 min	7 hod 15 min	23 km	13:00
pátek	přestávka	45 min	8 hod		13:45
pátek	nakládka	1 hod 15 min	9 hod 15 min		15:00
pátek	Unčovice (u Litovle)	1 hod 45 min	11 hod	123 km	16:45
pátek	DDO	11 hod	22 hod		3:45
sobota	Jeníkovice	2 hod 30 min	24 hod 30 min	135 km	6:15
sobota	TDO	> 45 hod			

Zdroj: Autodoprava Milan Frýda, autor

V tomto případě končí TDO až ve 3 hodiny 15 minut v pondělí, dřív tedy nesmí řidič vyjet. Proto tento náklad nemůže dovést na vykládku včas. Řidič je schopen dovést náklad na vykládku nejdříve v 9 hodin 30 minut, ale pravděpodobně to bude déle, protože pojedete větší úsek trasy již za zvýšeného silničního provozu. Tím, že tam dojedete až po osmé hodině (tj. v době kdy už stavebniny mají otevřeno), bude řidič muset čekat až na chvíli, kdy na něho zaměstnanci stavebnin budou mít čas. To bývá běžně až odpoledne. Proto mu z výkonu zbude čas pouze na přejetí na nakládku, kde bude muset udělat DDO. Jelikož přijede pozdě, **naloží ho až v úterý ráno, tedy v době, kdy by mimo prázdniny už skládal v Pardubicích.**

Na tomto příkladu je zřetelně vidět, že **páteční zákaz jízdy ovlivňuje přepravu nejen v pátek**. Návaznosti předpisů, které musí řidič dodržovat, se projeví i v následujícím týdnu a to v nemalé míře.

Důsledkem toho je, že v době letních prázdnin vykoná nákladní automobil za týden méně práce, než v době kdy páteční zákaz není.

Na stejném příkladu je také vidět, že z důvodu pátečního zákazu jízdy (který trvá 4 hodiny) ve spojitosti s Nařízením ES č. 561/2006 nastoupí řidič TDO o 11 hodin déle. To se projeví v noci z neděle na pondělí, kdy je potřeba, aby řidič opět vyjel.

Dopravce plánující práci pro nákladní automobily, které podléhají zákazu jízdy, musí počítat s následujícími potížemi. Tyto potíže nastávají v době letních prázdnin, tedy v době kdy je páteční a sobotní zákaz jízdy. Nedělní zákaz jízdy takovéto potíže zpravidla nezpůsobuje. Zmíněné potíže dopravcům nastanou při plánování jízd na pátek případně na dojezdy nákladních automobilů na sídlo dopravce (nebo na místo kde bude řidič trávit TDO) v sobotním dopoledni. Při plánování jízd nákladních automobilů na pátek musí dopravci počítat s větší časovou rezervou na dobu odpoledních přejezdů. Jde zejména o přejezdy z vykládky na nakládku (nebo naopak) mezi podniky, které pracují na dvousměnný nebo třisměnný provoz. Podniky pracující na dvousměnný provoz mají obvykle pracovní dobu od šesti hodin ráno do deseti hodin večer. Tato pracovní doba je výhodná právě v době mimo letní prázdniny. V době pátečního zákazu jízdy takovouto pracovní dobu pro naložení dopravci téměř nemůžou využít. Protože pokud řidič na místo nestihne dojet do pěti hodin odpoledne, tak potom už nenaloží (nevyloží), přestože je pracovní doba podniku ještě hodinu po skončení zákazu jízdy. Za jednu hodinu řidič běžně nemůže stihnout dojet do podniku, naložit (vyložit) a ještě vyřídit dokumenty k nákladu. Toto stihne pouze ve velmi výjimečných případech. U podniků s třisměnným provozem nastává problém, když má nákladní automobil přijet na určitou hodinu a kvůli zákazu jízdy se zdrží. Jak je výše zmíněno, další problém nastává při dojezdech nákladních automobilů na místo, kde bude řidič trávit TDO. Tento problém je podrobněji rozveden ve výše uvedeném příkladě.

Další dopad zákazu jízdy je na finance dopravce. Zde jde o prodloužení doby přepravy a pracovní doby řidiče. **Na prodloužení pracovní doby řidiče má vliv hlavně páteční zákaz jízdy, kvůli kterému řidiči často nestihnou dojet na místo trávení TDO.** Tím se jim pracovní doba prodlužuje do soboty. Potom jim dopravce musí zaplatit nejen prodlouženou pracovní dobu, ale i sobotní příplatek. Na výše uvedeném příkladu je také znázorněno, že řidič musí zůstat déle v Německu. To je pro dopravce také nevýhodné, protože musí řidiči zaplatit cestovní náhrady. Pro Německo je základní sazba náhrady 45 Euro. Ale u dobrých řidičů (ti, kteří jsou ve firmě delší dobu nebo neměli za určitou dobu pojistné události) se tato částka navyšuje až na 63 Euro. To ale nejsou jediné náklady, které ze zdržení plynou dopravci. Celkové zdržení v příkladu vychází na cca jeden pracovní den. Další náklady jsou uvedeny v tabulce 8. (7)

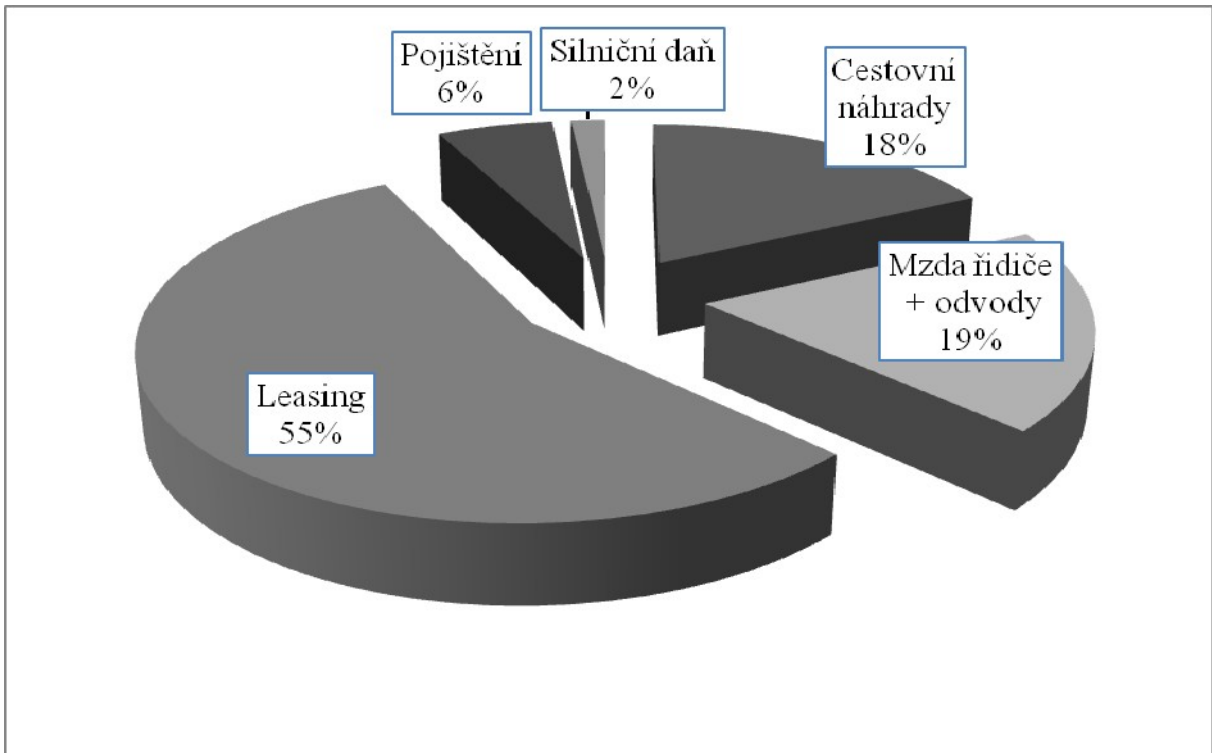
Tab. 8: Náklady dopravce na stojící nákladní automobil

Položka nákladů	Cena na pracovní den
Mzda řidiče (+ odvody)	1 200 Kč
Pojištění nákladu (na 3 000 000 Kč)	60 Kč
Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (tahač + návěs)	180 Kč
Havarijní pojištění (tahač + návěs)	110 Kč
Splátka leasingu na návěs včetně DPH (leasing na 54 měsíců, který bude splacen po 36 měsících)	890 Kč
Splátka leasingu na tahač včetně DPH (leasing na 54 měsíců, který bude splacen po 36 měsících)	2 560 Kč
Silniční daň návěs (nové vozidlo sleva 48 %)	56 Kč
Silniční daň tahač (nové vozidlo sleva 48 %)	49 Kč
Celkem	5 105 Kč

Zdroj: Autodoprava Milan Frýda, autor

Platby, které se platí měsíčně, jsou vyčísleny pro měsíc, který má 22 pracovních dní. Hodnota leasingové splátky na návěs je vypočtena pro návěs v hodnotě 676 200 Kč včetně DPH a pro leasing s akontací 10 %. Hodnota leasingové splátky na tahač je vypočtena pro tahač v hodnotě 1 940 400 Kč včetně DPH a také pro leasing s akontací 10 %. (7)

V obrázku 1 je znázorněn podíl jednotlivých položek v nákladech dopravce na stojící vozidlo.



Obr. 1: Podíl jednotlivých položek na náklady dopravce na stojící vozidlo

Zdroj: Autodoprava Milan Frýda, autor

Do obrázku není započítán ušlý zisk a náklady na provoz firmy tj. náklady na dispečery, provoz garáží, atd. Jsou započítány pouze náklady na dané vozidlo a řidiče.

Z obrázku a z předchozí tabulky je patrné, že největší podíl představuje splátka leasingu. Splátka leasingu je vysoká z důvodu splacení po 36 měsících, přestože je leasing na 54 měsíců. Po splacení leasingu už tahač s návěsem bude mít podstatně menší náklady, proto z něho bude dopravci plynout větší zisk. Pokud má dopravce tahač s návěsem již splacený, tak má náklady na stojící vozidlo výrazně nižší, ale stejně jsou tyto náklady pro dopravce nemalým zatížením.

2.6 Dopady (vlivy) zákazu jízdy na stav řidiče

Zákaz jízdy působí také na psychiku řidičů. Řidiči mají strach z toho, že nestihnou dojet na dané místo před začátkem zákazu jízdy. Řidiči mohou mít také strach z toho, že se kvůli zákazu jízdy nedostanou na trávení TDO domů. Tyto obavy se mohou projevit nervozitou nebo spěchem, což vede řidiče k neopatrné (nebezpečné) jízdě. Ta může mít hlavně v době zvýšeného provozu katastrofální následky.

3 NÁVRHY NA ZMĚNY ZÁKAZŮ JÍZD S OHLEDEM NA MINIMALIZACI JEJICH DOPADŮ

Tato kapitola se zabývá návrhy na změny zákazu jízdy s ohledem na minimalizaci dopadů, které mají vliv na řidiče, dopravce a v neposlední řadě na celou společnost. Změny v zákazu jízdy se budou dělit na čtyři části:

- změna času zákazu jízdy
- zrušení některých zákazů jízdy
- možnost zaplacení dojetí v době zákazu jízdy
- možnost přejetí silnice (kde platí zákaz jízdy) napříč

3.1 Změna času zákazu jízdy

První návrh se zabývá změnou času zákazu jízdy. Zde jde především o změnu pátečního zákazu a pozměnění víkendového zákazu, aby se (alespoň částečně) shodoval s okolními státy. Optimální by bylo sjednotit zákaz jízdy v celé EU. Neshody v zákazech jízdy způsobují řidičům a dopravcům další problémy. Řidiči (také dopravci) musí zjišťovat platnost zákazu jízdy v každém státě zvlášť. Pokud jde o přepravu nákladu do státu, kam ten daný řidič (doprovce) jede poprvé nebo po dlouhé době, musí si zjistit kdy tam je zákaz jízdy. Tyto informace mají někteří řidiči z neověřených zdrojů a potom se dostávají do problémů.

Kdyby se měnil páteční zákaz jízdy, bylo by pro dopravce výhodnější, aby se posunul nebo zkrátil tak, že by začínal déle. Dopravci by potom měli více času na dojetí na místo, kam by potřebovali (např.: na sídlo firmy nebo místo trávení TDO) a řidiči by se vyhnuli nutnému stání i na nebezpečných místech z důvodu nedostačujícího počtu parkovacích míst pro nákladní automobily. Takto změněný páteční zákaz jízdy by ovšem ztratil smysl pro snížení hustoty silničního provozu v době, kdy se lidé přemísťují na rekreace a podobně. Pokud by se ale zkrátil tak, že by začínal stejně v 17 hodin, ale končil již v 19 hodin 30 minut, tak by smysl neztratil. V tuto dobu je již většina lidí na místě, kam odpoledne vyjížděla a hustota silničního provozu již není velká.

Dopravcům by to pomohlo tím, že by ještě po skončení zákazu hodně řidičů stihlo na denní výkon dojet do místa potřeby. To by dopravcům snížilo náklady a řidiči by se dostali

na víkend domů, kde by udělali TDO a v případě potřeby by mohli v pondělí vyjet již brzy ráno a měli by nezkrácenou TDO.

Sobotní zákaz je v ČR pouze do 13 hodin, což je pro dopravce výhodné, ale v odpoledních hodinách jezdí hlavně ti, kteří mají výjimku a mohou jezdit i v zákazu jízdy nebo ti, co potřebují někam dojet a kvůli zakazu jízdy to nestihli. Protože většina řidičů potřebuje trávit TDO, aby mohla vyjet v pondělí. Proto by sobotní zákaz mohl být prodloužen (např. jako v Německu nebo na Slovensku) a následky by nebyly velké.

Podobně je tomu i u nedělního zakazu. Ten by se také mohl prodloužit (např. jako v Německu nebo na Slovensku) bez velkých následků.

Výsledkem prvního návrhu je, že by **páteční zákaz** byl zkrácen, tedy by byl od 1. 7. do 31. 8. **v době od 17 hodin do 19 hodin 30 minut**. Sobotní a nedělní zakazy by zůstaly stejné. Ale měla by se řešit ještě dohoda s okolními (optimálně všemi v EU) státy na sjednocení zakazu, kde by mohlo dojít k jeho prodloužení (jak je uvedeno výše).

3.2 Zrušení některých zakazů jízdy

Zde se jedná o zrušení pátečního zakazu jízdy. To by sice v tuto dobu znamenalo navýšení hustoty silničního provozu, ale není to nepřijatelný nárůst. To je vidět např. v Německu nebo na Slovensku, kde v pátek zákaz jízdy také nemají. Zrušení pátečního zakazu by dopravcům, ale také dalším subjektům ušetřilo náklady a usnadnilo plánování. Mezi zmíněné subjekty patří hlavně firmy, které v době současného zakazu jízdy potřebují přijímat nebo odesílat zboží, materiál, apod.

Výsledkem druhého návrhu je **zrušení pátečního zakazu jízdy úplně**. Mohlo by se tak učinit např. po vzoru již zmíněného Německa nebo Slovenska. Tato změna by také byla krokem ke sjednocení zakazu jízd mezi ČR a okolními státy (optimálně celé EU).

3.3 Možnost zaplacení dojetí v době zakazu jízdy

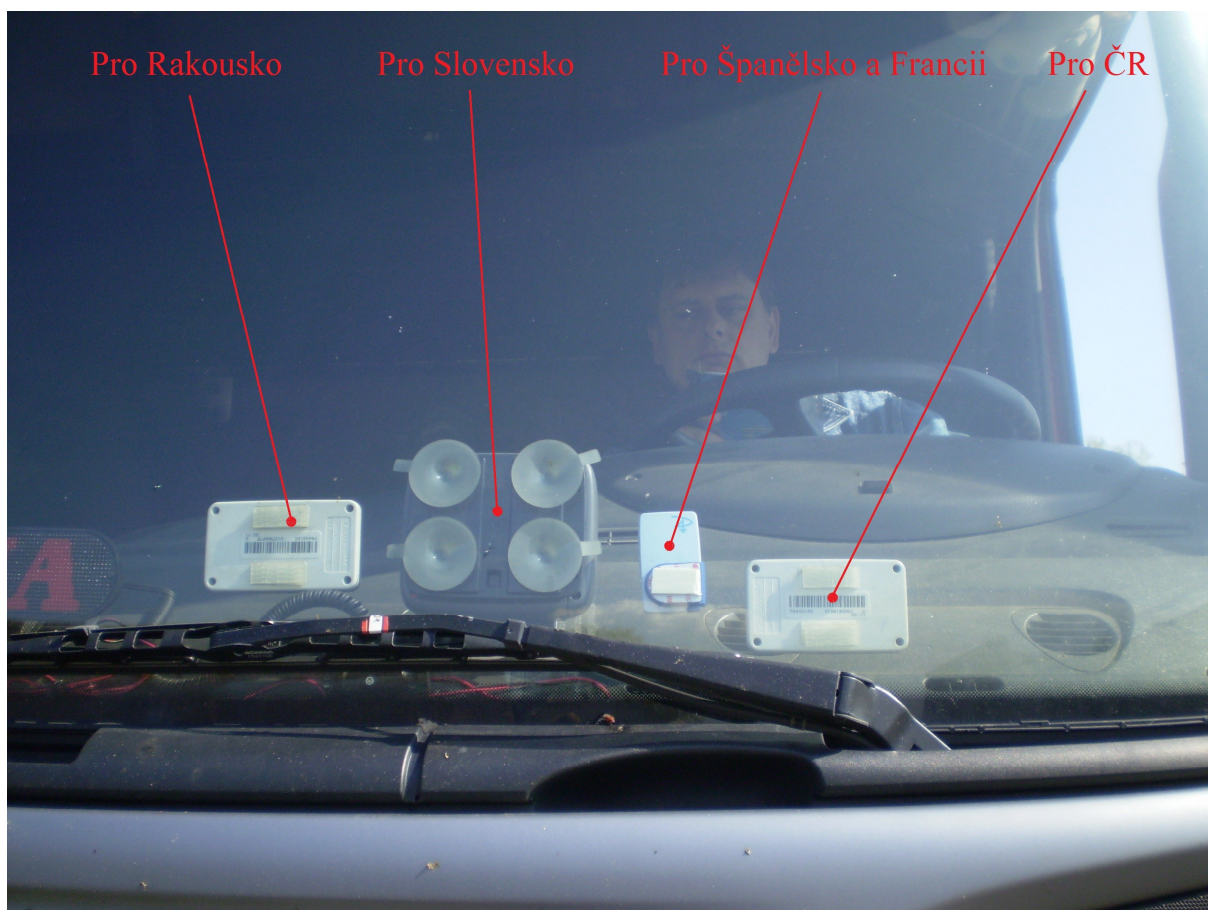
Tento návrh je zaměřen na problém nastávající řidičům, kteří kvůli zakazu jízdy nestihnou dojet na místo potřeby a musejí zůstat kousek před cílem. Jim by velice pomohlo to, že by si mohli zakoupit určitý časový úsek (např. 30 minut nebo 1 hodinu), během něhož by dojeli tam, kam potřebují. Když by nastala taková situace, dopravce by se rozhodl, zda je pro něho výhodnější zakoupit si možnost dojetí nebo jestli je výhodnější počkat, dokud

zákaz jízdy neskončí. Dopravce by měl více možností, jak si časový úsek dokoupit. První možnost by byla přes elektronické mýtné. Druhou možností by bylo zakoupení kuponu v papírové podobě. Třetím typem zakoupení by bylo zakoupení prostřednictvím mobilního telefonu přes krátkou textovou zprávu (SMS).

3.3.1 Řešení přes elektronické mýtné

První řešení by bylo pro dopravce nejvýhodnější, ale naopak nejsložitější pro vybudování. Uvedení tohoto řešení do provozu by ovšem znamenalo zrušení zákazu jízdy a místo něho by se změnil sazebník mýtného. Řidič silničního nákladního vozidla **by se nemusel zabývat žádným nákupem kuponů ani řešením, jak dlouhý časový úsek by potřeboval.** Jen by si na elektronické palubní jednotce pro výběr mýtného nastavil vyšší sazbu. Nebo by mohl systém vybírat v době stávajícího zákazu jízdy vyšší sazbu automaticky, jako je tomu např. v pátek od 15 hodin do 21 hodin, čímž by řidičům zamezil možnost jízdy na nízkou sazbu i v době zákazu jízdy. U takového řešení by se objevil problém jak vrátit peníze těm, kteří mají výjimku na jízdu v zákazu jízdy a museli zaplatit vyšší sazbu. Ten by se mohl řešit následným podáním žádosti o vrácení přeplatku. Při realizaci by musely již být mýtné brány na všech silnicích, na kterých platí zákaz jízdy. Při způsobu, že by se vyšší sazba neodečítala automaticky, nýbrž by ji nastavoval řidič, by se musely vyrobit jiné palubní jednotky a přestavit elektronický systém tak, aby s novými palubními jednotkami spolupracoval. **Nové palubní jednotky by bylo vhodné zmenšit, aby zabíraly co nejméně místa ve výhledu řidiče. Dále by bylo dobré, aby palubní jednotky spolupracovaly s mýtným systémem ve více státech.** Řidič by jich potom potřeboval méně, tudíž by mu zakrývaly menší část výhledu z vozidla. Vzorem pro tyto změny by mohl být systém, který se provozuje ve Francii a ve Španělsku, kde ho také vyráběla firma Kapsch jako v ČR. Pro řidiče by bylo dobré, aby palubní jednotka měla displej, kde by se mohl kontrolovat stav kreditu. To jde dnes pouze přes internet a nízký stav signalizuje dvojitě pípnutí při projetí mýtné brány. To řidičům způsobuje potíže. Nebo aby byly dvě varianty palubních jednotek. První varianta by měla displej a druhá by ho neměla. Varianta s displejem by měla pro dopravce větší pořizovací cenu, ale přinesla by jim výhody. U varianty bez displeje by to bylo naopak. Ještě by bylo vhodné posílit kontrolní orgány, aby se řidičům zamezila jízda se špatně nastavenou sazbou mýtného. Změny na palubní jednotce by byly prospěšné u způsobu nastavení sazby řidičem, ale u způsobu nastavení sazby automaticky také.

Na obrázcích 2 a 3 je vidět jak palubní jednotky zabírají místo řidiči ve výhledu z vozidla. Řidič musí mít palubní jednotky před sebou, aby dobře viděl a slyšel signalizaci při projetí mýtné brány. Pokud by je měl u vrchu čelního skla před spolujezdcem tak by mu ve výhledu z vozidla tolik nevadily, ale kdyby řidič nereagoval na signalizaci nízkého kreditu nebo nezaregistrování mýtné brány, dostal by se do problémů.



Obr. 2: Palubní jednotky zabírající místo ve výhledu z vozidla

Zdroj: Autodoprava Milan Frýda, Autodoprava Jaroslav Lamberský, autor



Obr. 3: Velikost palubních jednotek zabírajících místo ve výhledu z vozidla

Zdroj: Autodoprava Milan Frýda, Autodoprava Jaroslav Lamberský, autor

3.3.2 Řešení papírovými kupony

Druhé řešení to by bylo naopak **nejjednodušší na realizaci, ale dopravcům by přineslo jisté problémy, ovšem podstatně menší než je mají dnes**. Když by dopravce (řidič) věděl, že do začátku zákazu jízdy nestihne dojet tam, kam chce, koupil by si kupon pro kategorii svého nákladního automobilu a na časový úsek jaký potřebuje. Kupony by se prodávaly na stejných místech, jako se prodávají dálniční známky. **Platnost kuponu by se udávala na půlhodiny tak, že každá následující půlhodina by byla dražší než ta předešlá**. Pro dopravce by tedy dokupování velkých časových úseků nebylo výhodné, což je z pohledu zákazu jízdy žádoucí. Před koupením kuponu, by tedy řidič měl vědět, kolik půlhodin bude potřebovat na dojetí. Kupon by se mohl poté i dokoupit, ale kvůli ceně by řidič musel říct, kolik půlhodin v zákazu jízdy již jede. V případě kontroly pověřenými orgány, by na sebe kupony musely navazovat. Problém by dopravci nastal v případě, že by si řidič myslel, že před začátkem zákazu už nestihne dojet a koupil by si kupon. Pokud by potom dojet stihl, tak by dopravce musel kupon zbytečně zaplatit. Pro tento způsob řešení by také bylo vhodné posílit kontrolní orgány, aby kontroly byly časté a také aby z nich řidiči měli respekt.

3.3.3 Řešení pomocí SMS zprávy

Třetí řešení by bylo také výhodné pro dopravce, ale pro realizaci by ovšem bylo také nákladné. **Když by řidič viděl, že již nestihne dojet na místo potřeby před začátkem zákazu jízdy, tak by mobilním telefonem poslal SMS zprávu**, ve které by napsal: do které kategorie patří, na jak dlouho si chce zaplatit jízdu v zákazu jízdy a registrační značku (RZ) svého vozidla. SMS zprávu by odeslal na centrálu, která by mu do 5 minut odpověděla. V odpovědi by stálo, že vozidlo s danou RZ má zapláceno na určitou dobu a patří do určité kategorie. Při silniční kontrole by si kontrolní orgán ve svém informačním systému našel, jestli má daný nákladní automobil zapláceno správně. Pro případ potíží s informačním systémem by sloužila zpráva SMS, která řidiči přišla jako odpověď. Uvedení zmíněného systému do provozu, by potřebovalo centrálu, která by zpracovávala data ze zpráv SMS od řidičů. Tato centrála by pro možnost kontroly musela být napojena pomocí internetu na informační systém kontrolních orgánů.

3.4 Možnost přejetí silnice (kde platí zákaz jízdy) napříč

Doprovce by si také mohl zaplatit pouhé přejetí silnice (kde platí zákaz jízdy) napříč. To by bylo výhodné pro dopravce, kteří navážejí materiál na malé stavby. Na takovéto stavby dopravci nedostanou výjimku na jízdu v zákazu jízdy. A když např. kamenolom (nebo pískovna) pracuje a na stavbě se také pracuje, tak je potřeba materiál navážet. Také by to bylo výhodné pro velké stavby, kde by před zákazem jízdy nastal nějaký problém (např. počasí) a bylo by potřeba navážet materiál v době zákazu jízdy, ale již by se nestihla výjimka zařídit. Dnes to dopravci řeší jízdou po silnicích, kde zákaz jízdy neplatí. Ale přitom riskují, protože podle zákona nesmějí silnici, kde zákaz jízdy platí ani přejet napříč. Ale tomu se někdy nevyhnou a tak musejí riskovat. Aby se tato možnost nedala zneužívat a nepřesunul se tím provoz nákladních vozidel na silnice, kde zákaz jízdy neplatí, platilo by to pouze pro stavební účely. Toto řešení by se dalo realizovat pouze pomocí papírových kuponů. Na kupon by se muselo uvést: datum a čas platnosti, RZ, kategorie vozidla a trasa, kterou se bude na kupon jezdit. Přesto by bylo žádoucí, aby stěžejní navážení probíhalo v době, kdy zákaz jízdy není. Toho by se docílilo případným zvýšením ceny za kupon (dle výsledků zkušebního provozu).

3.5 Hodnocení jednotlivých druhů návrhů

Návrh změnit čas zákazu jízdy vytváří z výše uvedených návrhů nejmenší změny. Pro dopravce by měl také nejmenší, ale přesto významné výhody. Realizace by ve srovnání s ostatními návrhy byla jednoduchá a nenákladná. Pro společnost by ze zkrácení pátečního zákazu také neplynuly problémy.

Zrušení pátečního zákazu jízdy by pro dopravce bylo nejlepší a pro společnost přijatelné. Zároveň by to bylo (jak je uvedeno výše) krokem ke sjednocení doby platnosti zákazů jízdy mezi evropskými státy, protože by se tím zákaz jízdy v ČR alespoň částečně přiblížil zakazu jízdy v Německu a na Slovensku. Realizace by stejně jako v předchozím návrhu nevyžadovala žádné další informační systémy, centrály, apod.

Možnost zaplacení jízdy v zákazu jízdy by pro dopravce byla zajímavá na krátké dojezdy (účel návrhu). Pro menší dopady na společnost, by se mohla stanovit maximální doba, která by byla možná zaplatit např. 1 hodina 30 minut nebo 2 hodiny. Toto by neplatilo pro zaplacení pouze možnosti přejetí silnice, na které zákaz jízdy platí, napříč. Tím by byl zachován také smysl zákazu jízdy, který spočívá ve snížení hustoty silničního provozu, snížení hluku, snížení vibrací, atd. v určité době. Řešení pomocí elektronického mýtného by proti dalším řešením mělo výhodu pro dopravce (nejjednodušší pro řidiče), ale jeho realizační náklady by byly velice vysoké. Hlavně výstavba mýtných bran na všech silnicích, kde ještě nejsou a platí tam zákaz jízdy. Řešení pomocí papírových kuponů by bylo pro realizaci oproti předchozímu řešení podstatně levnější. Pro řidiče by přineslo jisté komplikace, ale ty by nebyly nijak zásadní. Řešení pomocí textové zprávy SMS by pro dopravce bylo také výhodné, ale realizace by ovšem byla nákladná. Oproti řešení pomocí mýtných bran je zde ta výhoda pro společnost, že by se nemusely „všude“ stavět mýtné brány, které společnosti vadí ve výhledu, ničí panorama apod.

Pro dopravce by na prvním místě bylo zrušení pátečního zákazu úplně. Pro společnost by problémy, které by to přineslo, nebyly velké (jak je uvedeno výše). To je vidět např. v Německu nebo na Slovensku. Na druhém místě by pro dopravce byla možnost zakoupení časového úseku jízdy v zákazu jízdy. A to pomocí papírových kuponů nebo prostřednictvím textových zpráv SMS. To by pro dopravce bylo výhodné i s omezením maximální možné doby, která lze dokoupit. Společnosti by také nevznikly zásadní problémy, protože by v dané době navíc dojížděli jen ti řidiči, kteří mají do cíle jen krátký úsek. A dopravcům by se tím vyřešil (nebo částečně vyřešil) problém, který dnes mají.

Kombinace návrhů by byla také prospěšná např. zrušení pátečního zákazu jízdy v kombinaci s možností zakoupení jízdy v zákazu jízdy.

3.6 Návrh konstrukce ceny

Cena by vycházela ze sazeb mýtného. Ta by se přepočítala na hodinovou sazbu. Pro kupony na pouhé přejetí vozovky napříč pro stavební vozidla by se do přepočtu počítala rychlost 30 km/h. Pro jízdu po silnici, kde zákaz jízdy platí, by se počítala rychlost 60 km/h. Vznikl by tím základ sazby, to by tedy byl třicetinásobek a šedesátinásobek sazby mýtného. Ten by se upravil koeficienty pro den a pro hodinu. Návrhy koeficientů pro den jsou uvedeny v tabulce 9. (7, 8)

Tab. 9: Koeficienty pro den

Den zákazu jízdy	Pro přejetí silnice se zákazem jízdy napříč	Pro jízdu po silnici se zákazem jízdy
Pátek	0,1	1,3
Sobota	0,2	1,5
Neděle a státní svátek	0,3	2,0

Zdroj: autor

Po vynásobení koeficientem pro den, by se základ sazby ještě vynásobil koeficientem pro hodinu. Koeficienty pro hodinu jsou uvedeny v tabulce 10.

Tab. 10: Koeficient pro hodinu

Počet hodin jízdy v zákazu jízdy	Pro přejetí silnice se zákazem jízdy napříč	Pro jízdu po silnici se zákazem jízdy
0 - 0,5	1	1
0,5 - 1	1,05	1,05
1 – 1,5	1,1	1,1
1,5 - 2	1,15	1,2
2 a více	1,2	1,3

Zdroj: autor

Hodnoty koeficientů by se podle výsledků ve zkušebním provozu mohly ještě změnit. Nyní jsou navrženy tak, aby pro dopravce byly výhodné jen na krátké dojezdy. (7, 8)

Pro řešení pomocí elektronického mýtného, kde by si řidič nastavoval výši sazby, by nastavoval pouze sazbu nižší (v případě, že se na něho zákaz jízdy nevztahuje) nebo vyšší (v případě, že pro něho zákaz jízdy platí). Ta vyšší by se v daný čas automaticky vynásobila koeficientem pro hodinu. Při nastavení sazby automaticky by to bylo stejné jako u vyšší sazby.

V tabulce 11 je ukázána výše sazby pro jízdu v zákazu jízd. Jde o jízdu v pátek mimo dálnici s návěsovou soupravou, která má pět náprav a plní emisní normu EURO III.

Tab. 11: Výsledná sazba za čas jízdy v zákazu jízdy

	Pro přejetí silnice se zákazem jízdy napříč (použita rychlost 30 km/h)				Pro jízdu po silnici se zákazem jízdy (použita rychlost 60 km/h)			
Půlhodiny	Stávající sazba na km [Kč]	Koeficient pro den	Koeficient pro hodinu	Výsledná sazba [Kč]	Stávající sazba na km [Kč]	Koeficient pro den	Koeficient pro hodinu	Výsledná sazba [Kč]
1.	3,50	0,1	1	5,25	3,50	1,3	1	136,50
2.	3,50	0,1	1,05	5,5125	3,50	1,3	1,05	143,325
3.	3,50	0,1	1,1	5,775	3,50	1,3	1,1	150,15
4.	3,50	0,1	1,15	6,0375	3,50	1,3	1,2	163,8
Každá další	3,50	0,1	1,2	6,30	3,50	1,3	1,3	177,45

Zdroj: Autodoprava Milan Frýda, autor

Výsledná sazba tedy závisí na sazbě mýtného, koeficientu pro den, koeficientu pro hodinu, době na jakou se možnost jízdy v zákazu jízdy platí a na tom, jestli jde o možnost jízdy na silnicích a dálnicích, kde zákaz jízdy platí nebo pouze o možnost jejich přejetí napříč.

Výsledná cena by se počítala tak, že pokud by řidič potřeboval na dojezd např. hodinu a půl, tak by sečetl sazbu pro první, druhou a třetí půlhodinu (136,5 Kč + 143,325 Kč + 150,15 Kč = 429,975 Kč → 430 Kč).

ZÁVĚR

V první kapitole této bakalářské práce je popsán zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který také nařizuje zákaz jízdy daným silničním nákladním vozidlům. Dále je v první kapitole uveden režim práce řidičů daných vozidel, ten je vysvětlen i s dalšími souvisejícími povinnostmi řidičů a dopravců.

Ve druhé kapitole jsou zákazy jízd v ČR a v okolních státech charakterizovány i se svými dopady. Hlavní vlastnosti u některých zákazů jízd jsou uvedeny v tabulkách, které jsou součástí dané kapitoly. Dopady zákazů jízd jsou uvedeny a popsány na příkladné přepravě. To z toho důvodu, aby bylo zřetelné, jak spolu souvisejí zákaz jízdy a režim práce řidičů a také proto, aby hodnoty byly konkrétní.

Třetí kapitola se zabývá návrhy na změny. Zde jsou uvedeny návrhy jakým způsobem zákaz jízdy změnit, který zákaz jízdy zrušit a také návrhy na možnosti dojetí v zákazu jízdy. Tyto návrhy jsou vytvořeny tak, aby jejich užití v praxi snižovalo výše uvedené dopady zákazů jízd. Návrhy na možnost dojetí v zákazu jízdy by dopravcům měly odstranit problém, který vzniká, když vozidlo kvůli zakazu jízdy musí zůstat stát krátce před cílem.

Jednotlivé kapitoly této práce se věnují částem cílů stanoveným v úvodu. Hlavní přínosy této práce jsou dva. Prvním přínosem je popis dopadů zákazů jízd a druhým je navrhnutí změn pro minimalizaci těchto dopadů. S tím ale souvisejí další přínosy jako vyčíslení nákladů dopravců na stojící vozidlo, ukázka omezení výhledu řidiče z vozidla palubními jednotkami pro výběr mýtného a porovnání zákazů jízd v ČR a v okolních státech.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- (2) *Nariadení ES č. 561/2006* [online]. c2010 [cit. 2010-11-17]. Dostupné z < <http://www.asociaceautoskol.cz/admin/files/File/Narizeni-ES/Narizeni-ES-c.561-2006.pdf> >
- (3) *Dohoda AETR* [online]. c2007 [cit. 2010-11-17]. Dostupné z < http://www.autoskola.uh.cz/data/108_1976.htm >
- (4) *Zákazy jízd* [online]. c2009 [cit. 2010-11-17]. Dostupné z < http://www.doprava.vpraxi.cz/jizdy_kamionu.html >
- (5) *Zákaz jízd kamionů v ČR a v okolních státech* [online]. c2010 [cit. 2010-10-07]. Dostupné z < <http://www.policie.cz/clanek/zakaz-jizdy-kamionu-v-cr-a-sousednich-statech.aspx> >
- (6) *Zákazy jízd* [online]. c2005 [cit. 2010-10-07]. Dostupné z < <http://www.prodopravce.cz/informace-36.php> >
- (7) *Interní materiály firmy Autodoprava Milan Frýda Jeníkovice* poskytnuté dne 25. 3. 2011
- (8) *Interní materiály firmy Autodoprava Jaroslav Lamberský Jezbořice* poskytnuté dne 10. 4. 2011

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Podíl jednotlivých položek na náklady dopravce na stojící vozidlo	25
Obr. 2: Palubní jednotky zabírající místo ve výhledu z vozidla.....	29
Obr. 3: Velikost palubních jednotek zabírajících místo ve výhledu z vozidla	30

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Charakteristika zákazu jízd v ČR.....	16
Tab. 2: Charakteristika zákazu jízd v Rakousku	17
Tab. 3: Charakteristika zákazu jízd na Slovensku.....	18
Tab. 4: Charakteristika zákazu jízd v Polsku	18
Tab. 5: Srovnání zákazu jízdy v ČR a v okolních státech v roce 2011	20
Tab. 6: Přeprava v době mimo letní prázdniny	21
Tab. 7: Přeprava v době letních prázdnin.....	22
Tab. 8: Náklady dopravce na stojící nákladní automobil.....	24
Tab. 9: Koeficienty pro den.....	33
Tab. 10: Koeficient pro hodinu	34
Tab. 11: Výsledná sazba za čas jízdy v zákazu jízd	35

SEZNAM ZKRATEK

AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
ČR	Česká republika
DDO	denní doba odpočinku
EHP	Evropský hospodářský prostor
ES	Evropský parlament a Rada
EU	Evropská unie
RZ	registrační značka
SMS	krátká textová zpráva
TDO	týdenní doba odpočinku

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Dohoda AETR (platná do 20. 9. 2010)

Příloha č. 2: Tabulka srovnání Dohody AETR (platné do 20. 9. 2010) a Nařízení
ES č. 561/2006

Přílohy

Příloha č. 1

Dohoda AETR (platná do 20. 9. 2010)

Dohoda AETR také určuje pravidla pro bezpečnostní přestávky v řízení, doby odpočinku a doby řízení řidičů pracujících v silniční přepravě zboží a cestujících. Hlavní účel Dohody AETR je udržení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Pokud smluvní strany nerozhodnou jinak, Dohoda AETR neplatí na mezinárodní silniční dopravu, která je prováděna vozidly:

- pro přepravu nákladu s maximální hmotností včetně přívěsu do 3,5 tuny,
- pro přepravu cestujících, která jsou konstruována a vybavena pro přepravu nejvýše osmi osob a řidiče a jsou k tomu účelu určena,
- pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka linky není delší než 50 km,
- s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h,
- ozbrojených sil, civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku,
- používanými údržbou vodovodů a kanalizací, ochranou před povodněmi, údržbou rozvodů plynu a elektřiny, údržbou silnic a odvozem odpadů,
- přepravující poštovní zásilky,
- telefonních a telegrafních služeb,
- rozhlasového a televizního vysílání,
- používanými za mimořádných okolností,
- používanými při záchranných akcích,
- přepravujícími cirkus a lunapark,
- při silničních zkouškách pro účely vývoje přestavby, apod.,
- která se používají pro neobchodní přepravu nákladu pro osobní užití, pro svoz mléka z hospodářství a zpětnou přepravu nádob na mléko, pro přepravu výrobků určených pro krmení dobytka do hospodářství,
- specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely,
- havarijními.

Každá ze smluvních stran této Dohody může vyžadovat vyšší minimální hodnoty nebo nižší maximální hodnoty dob jízd, přestávek a odpočinku. Ale hodnoty dané v této Dohodě nadále platí pro řidiče v mezinárodní dopravě, kteří řídí vozidla registrovaná v nesmluvním státě nebo v jiném smluvním státě. V této Dohodě jsou doby řízení, odpočinku a bezpečnostních přestávek definovány takto.

Doby řízení

Doba řízení mezi dvěma DDO nebo mezi DDO a TDO nesmí být delší než 9 hodin, ale dvakrát za týden se může prodloužit na 10 hodin. Celková doba řízení za jeden týden nesmí přesáhnout hodnotu 56 hodin a za dva týdny po sobě následující nesmí přesáhnout hodnotu 90 hodin.

Bezpečnostní přestávky

Pokud po 4,5 hodinách řízení nenásleduje DDO nebo TDO musí mít řidič přestávku nejméně 45 minut. Tuto přestávku lze nahradit nejméně patnáctiminutovými přestávkami, které budou zařazeny do doby řízení nebo bezprostředně za ní. V průběhu těchto přestávek nesmí řidič dělat žádnou práci.

Denní a týdenní doby odpočinku

V rámci každých 24 hodin musí mít řidič DDO nejméně 11 hodin po sobě následujících. Tato doba smí být zkrácena, ale maximálně třikrát v týdnu na nejméně 9 hodin po sobě jdoucích s podmínkou, že zkrácení bude nahrazeno odpovídající dobou odpočinku před koncem následujícího týdne. Ve dnech, kdy se DDO nezkracuje, může být čerpána ve dvou nebo třech oddělených částech v průběhu 24 hodin. Jedna ze zmíněných částí musí trvat alespoň 8 hodin po sobě následujících a součet částí DDO musí mít nejméně 12 hodin. Pokud vozidlo řídí dva řidiči, každý musí mít DDO nejméně 8 hodin po sobě následujících v rámci každých 30 hodin. Nejdéle po šesti denních dobách řízení musí mít řidič TDO. Každý týden musí mít řidič TDO v trvání 45 hodin po sobě následujících. TDO se může zkrátit v místě obvyklého odstavení vozidla na 36 hodin po sobě následujících a mimo toto místo na 24 hodin po sobě následujících. Každé z těchto zkrácení musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku v celku do konce třetího týdne následujícího po tomto týdnu.

TDO, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do druhého týdne, se může připojit k jednomu nebo druhému týdnu. Každá doba odpočinku, která je náhradou za zkrácení DDO nebo TDO se musí připojit k dalšímu odpočinku trvajícím alespoň 8 hodin po sobě jdoucích a řidiči je zajištěna na jeho žádost v místě zaparkování vozidla nebo jeho bydliště. Řidič může trávit DDO v zaparkovaném vozidle, pouze pokud je vybaveno lehátkem. Když řidič doprovází vozidlo na trajektu nebo na železnici může být DDO jednou přerušena. Doba mezi částmi DDO musí být co nejkratší a nikdy nesmí přesáhnout jednu hodinu před naloděním nebo po vylodění, přičemž celní formality se počítají do doby nalodění a vylodění. Řidič musí mít k dispozici lůžko nebo lehátko, při trávení obou částí odpočinku. Když se DDO dělí z tohoto důvodu, musí se prodloužit o 2 hodiny. Pokud je to nutné k dojetí do vhodného místa zastávky tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob, nákladu a vozidla může se řidič odchýlit od nařízení této Dohody. Může se ale odchýlit pouze v případě, že neohrozí bezpečnost silničního provozu. Pokud k odchýlení dojde, musí řidič uvést druh a důvod této odchylky na záznamovém listu kontrolního zařízení nebo to zapíše do denního pracovního plánu.

Povinnosti dopravců a smluvních stran této Dohody

Organizovat přepravy se musí v silniční dopravě tak, aby řidiči mohli dodržet všechna ustanovení této Dohody. Dopravce musí také pravidelně kontrolovat doby řízení, bezpečnostních přestávek, dob odpočinku a jiné práce. Pokud zjistí jakékoliv nedodržení ustanovení této Dohody, musí zabránit opakování a učinit nápravu, např.: změnit trasu nebo pracovní dobu dotyčného řidiče. Je zakázáno odměňovat řidiče jakýmkoli způsobem za ujetou vzdálenost nebo objem přepraveného zboží, pokud by tyto odměny mohly řidiče svádět k porušování nařízení této dohody a k ohrožování bezpečnosti silničního provozu.

Každá smluvní strana této Dohody přijme všechna opatření, aby bylo zajištěno dodržování této Dohody. Tyto opatření zahrnují např.: silniční kontroly, kontroly u dopravců v provozovnách a kontroly vozidel, která podléhají ustanovením této dohody.

Příloha č. 2

Tab.: Srovnání Dohody AETR (platné do 20. 9. 2010) a Nařízení ES č. 561/2006

	Dohoda AETR	Nařízení ES č. 561/2006
Denní doba řízení	Max. 9 hodin (2x v týdnu možné zvýšení na 10 hodin) mezi dvěma odpočinky	
Týdenní doba řízení	Max. 56 hodin (10 + 10 + 9 + 9 + 9 + 9)	Max. 56 hodin
Týdenní pracovní doba Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.	48 hodin, lze prodloužit na max. 60 hodin, pokud za 26 po sobě jdoucích týdnů nebude překročena průměrná pracovní doba 48 hodin.	
Celková doba řízení ve dvou po sobě jdoucích týdnech	Max. 90 hodin	
Přestávka v řízení	Nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit na úseky trvající nejméně 15 minut	Nejpozději po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut. Lze rozdělit pouze na dva úseky první 15 minut a druhý 30 minut (nelze vyměnit).
Běžná denní doba odpočinku	Nejméně 11 hodin (v kuse) v průběhu 24 hodin od skončení předchozí doby odpočinku.	
Rozdělení běžné denní doby odpočinku	Při prodloužení na nejméně 12 hodin lze rozdělit až do 3 úseků, přičemž jeden musí být nejméně 8 souvislých hodin.	Při prodloužení na nejméně 12 hodin lze rozdělit pouze do 2 úseků, první nejméně 3 souvislé hodiny a druhý nejméně 9 souvislých hodin.
Přerušení běžné denní doby odpočinku na trajektu nebo železnici	1x na 1 hodinu + dobu nalodění nebo vyloďení.	Nejvýše 2x jinými činnostmi, které nepřesahují dobu trvání celkem 1 hodinu.
Zkrácení denní doby odpočinku	Možné zkrácení max. 3x týdně až na 9 hodin. Zkrácení se musí nahradit.	Možné zkrácení max. 3x týdně až na 9 hodin. Nemusí se nahrazovat.

	Dohoda AETR	Nařízení ES č. 561/2006
Denní doba odpočinku (nejméně dva řidiči)	8 souvislých hodin za každé časové období 30 hodin.	9 souvislých hodin za každé období 30 hodin od skončení poslední doby odpočinku.
Běžná týdenní doba odpočinku	Nejméně 45 hodin včetně jedné denní doby odpočinku	
Zkrácená týdenní doba odpočinku	Nejméně 36 hodin (v místě obvyklého odstavení vozidla) nebo nejméně 24 hodin (mimo toto místo) s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne.	Nejméně 24 hodin s vyrovnáním do konce 3 následujícího týdne.
Začátek týdenního odpočinku	Po nejvýše 6 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 to vykázat jako jinou práci

Zdroj: Centrum služeb pro silniční dopravu – Pracovní režim řidičů v silniční dopravě