

Těžká práce za volantem



Práce řidiče nákladního vozu se může nezasvěcenému člověku zdát romantická a pohodová. Vidí zpravidla atraktivní destinace, kam se běžný smrtelník jen tak nepodívá. Jen málokdo si uvědomuje náročnost práce za volantem a tlak na dodržení časů nakládky a vykládky. Navíc řidič přepravující nebezpečné věci musí zvládnout plnění a stáčení cisteren, v případě potřeby zajistit jejich vyčištění a dodržovat související předpisy.

Řízení vozidla je činnost, která svoji jednotvárností a jednostranností zatěžuje organismus do té míry, že hrozí nebezpečí vzniku dopravní nehody v důsledku únavy. Mezi příznaky únavy patří ztěžklá víčka, snížená zraková ostrost, mžítka před očima, sucho v ústech, nepřírozený pocit tepla nebo chladu nebo a chyby při ovládnutí vozidla.

Díky únavě pochopitelně dochází k prodloužení reakční doby řidiče (časový úsek, který uplyne od vzniku nenadálé události do řidičovy reakce) a tím i brzdné dráhy při náhlém brzdění v krizové situaci. Prodloužení reakční doby dosahuje minimálně jedné vteřiny. Při rychlosti 50 km/hod. to znamená téměř čtrnáct metrů. Metry navíc

mají rozhodující vliv na vznik dopravní nehody, při níž může být smrtelně zraněn nejen unavený řidič, ale také může dojít ke zranění nebo k usmrcení dalších účastníků silničního provozu. Příkladem jsou nehody, kdy řidiči nestačili dobrzdit před vozidlem, které jelo před nimi.

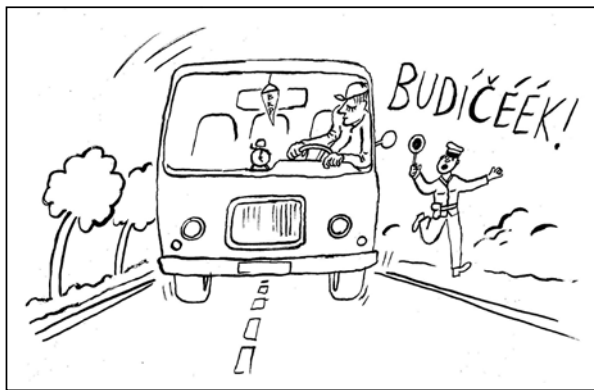
Při přepravě nebezpečných věcí je riziko daleko větší

Podle statistik dopravních nehod za rok 2009 je téměř jedno procento všech nehod způsobeno únavou nebo usnutím viníka. V případě, že se bude jednat o vozidlo přepravující nebezpečné věci, mohou být tyto důsledky ještě rozsáhlejšího charakteru. Dopravní nehody s následkem překlopení cisterny, je-

žij obsah unikne do okolních příkopů a znečistí životní prostředí, nejsou výjimkou. Navíc může dojít ke vzniku kapaliny a následnému rozšíření požáru například na okolní suché stromy či řadové domky.

Prostředky a pomůcky pro oddálení únavy jsou různé. Například konzumace energetických nápojů, kávy, čaje či kouření cigaret, které mohou lehce zvednout tlak a napomoci k lehčímu oxylučování orgánů včetně mozku. Bohužel tyto prostředky jako každá droga působí dvoufázově. Po aktivní fázi nastává útlum, takže pomohou jen na krátkou dobu.

V současné době jsou vyvíjeny také moderní technologie zabudovávané do vozidel, které v případě registrace změn zorniček zapojují nejčastěji zv-



kovou či optickou signalizací. Ta pak řidiče dokáže probudit a zvýšit úroveň bdělosti. Používá se také vibrační podložka umístěná na sedadle řidiče umožňující masáž zad, kterou si řidič může sám regulovat.

Použití vyjmenovaných metod a zařízení je ovšem vhodné pouze na krátké dojetí do místa určení nebo k odpočívadlu. Těmito prostředky lze odstranit jen nástup únavy. Ta se po krátké době stejně vrátí a navíc s vyšší intenzitou. Pokud řidič nerespektuje příznaky únavy, může mu pomoci ještě modernější technologie umožňující vozidlo v případě potřeby automaticky přibrzdit nebo naopak zrychlit podle aktuální dopravní situace. Další systém dokáže zavibrovat volantem, jestliže vozidlo opustí svůj jízdní pruh.

Nařízení ES 561/2006 je pro řidiče zákonem

V rámci prevence a minimalizace nebezpečí únavy je nutné dodržovat stanovený pracovní režim pro řidiče (tj. doby řízení, bezpečnostní přestávky, doby odpočinku). Pracovní režim se řídí podle jednotlivých právních předpisů, které jsou navzájem propojené podle různých hledisek a podmínek. Je nutné se v této problematice dobře orientovat, aby dopravci i řidiči správně vyhodnotili, kterým předpisem se mají řídit. V rámci přepravního procesu musí řidiči dodržovat nařízení Evropské komise ES 561/2006. Toto nařízení je platné pro celou Evropskou unii včetně České republiky. Mimo nařízení 561/2006 se na mezinárodní dopravu, jenž se zčásti uskutečňuje mimo země ES a EHP, vztahuje dohoda AETR (Evropská dohoda o silniční dopravě), a to na celou trasu cesty pro vozidla registrovaná v ES nebo v zemích, které jsou smluvními stranami AETR. Mezi tyto země například patří Bělorusko, Bulharsko, Chorvatsko, Rusko, Švýcarsko atd.

Tyto dva právní předpisy definují

jednotlivé činnosti řidiče, mezi něž patří: denní doba řízení, což je doba řízení mezi skončením jedné doby odpočinku a týdenní dobou odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná. Tato

doba vzhledem k probíhajícímu času „plave“ a může začít kdykoli v jednom kalendářním dni a pokračovat do dalšího. „Plovoucí den“ je tedy časový úsek 24 hodin v pondělí a 24:00 hodin v neděli – jde tedy o kalendářní týden. Přestávka v řízení je doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci, a která je určena výhradně k jeho zotavení. Denní odpočinek je nepřerušovaná doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Přestávky v řízení se do těchto dob samozřejmě nepočítají. Náplň činností a jejich minimální či maximální doby podle nařízení 561/2006 a dohody AETR jsou uspořádány v následující tabulce. Týdenní, 14ti denní dobu řízení a týdenní dobu odpočinku neuvádím vzhledem k omezenosti rozsahu článku, který nemá za cíl podrobně analyzovat jednotlivé právní předpisy.

Krátce k jednotlivým dobám. Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin s tím, že může být dvakrát za týden prodloužena na 10 hodin. Nepřetržitý denní odpočinek musí být v celkovém trvání 11 hodin, který může být nahrazen podle 561/2006 děleným odpočinkem ve dvou částech a to nejméně na 3 hodiny trvání a 9 hodin trvání, celkem tedy 12 hodin. U Dohody AETR lze rozdělit tyto doby na dva nebo tři oddělené intervaly, přičemž jeden interval musí být nejméně 8 hodin (např. 8+4; 8+2+2). Denní dobu odpočinku lze zkrátit nej-

výše 3 x mezi týdenními odpočinky na 9 hodin, ale u dohody AETR se musí tato doba nahradit před koncem následujícího týdne, u 561/2006 se nenahrazuje.

Jsou-li ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, musí mít každý z řidičů podle 561/2006 nejméně 9 hodin denní odpočinek za každé období 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku. Podle AETR je tato doba 8 hodin, taktéž během 30 hodin. Po uplynutí 4,5 hodin řízení musí mít řidič nepřerušovanou přestávku v řízení nejméně 45 minut, která může být nahrazena dvěma kratšími úseky, z nichž první má nejméně 15 minut a druhá nejméně 30 minut. Podle AETR mohou lze tyto úseky rozdělit na 3 x 15 minut.



Odpočatý řidič je připraven vyjet na trasu.

Tyto činnosti musí řidič stihnout absolvovat v rámci plovoucího dne. Ve zbývajícím časovém úseku mohou nastat dvě následující činnosti. Jiná práce, což je činnost v pracovní době vyjma řízení. Patří sem zejména nakládka, vykládka, čištění, technická údržba vozidla či čekání na nakládku a vykládku. Doba pohotovosti je jiná doba než přestávky a doby odpočinku. Za tyto doby se považují doby čekání na hranicích, doby čekání z důvodu zákazu jízdy atd. ➤

činnost	561/2006	AETR
	trvání (hod)	trvání (hod)
denní doba řízení	9 10	9 10
běžná denní doba odpočinku (během 24 hodin)	11	11
běžná dělená denní doba odpočinku (během 24 hodin)	3+9	8+4, 8+2+2
zkrácená denní doba odpočinku (během 24 hodin)	9	9
denní doba odpočinku – 2 řidiči (během 30 hodin)	9	8
přestávka	0,75	0,75
	0,25 + 0,5	0,25+0,25+0,25



Příčinou mnoha nehod bývá únava řidiče.

Porušovat předpisy se nevyplácí. Sankce jsou tvrdé

Při vlastní přepravě se tyto činnosti znamenávají záznamovým zařízením (kotoučovým či digitálním tachografem). Při silniční kontrole se tyto záznamy kontrolují za posledních 28 dní, jedná-li se o nařízení 561/2006. Při přepravách mimo EU s aplikací dohody AETR řidič předkládá záznamy za běžný týden a poslední den týdne předcházejícího, kdy řídil. Při porušení limitů těchto činností hrozí sankce ve správním řízení řidiči i dopravci. Řidiči sankce v rozmezí 1000 – 5000 tisíc Kč včetně odebrání 4 bodů dle bodového systému zákona o silničním provozu. Dopravci pak sankce do 100 000 Kč neuschovávali záznamy o době řízení vozidla (archivace 1 rok) a sankce do 500 000 Kč nezajistí-li dodržování stanovené doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů.

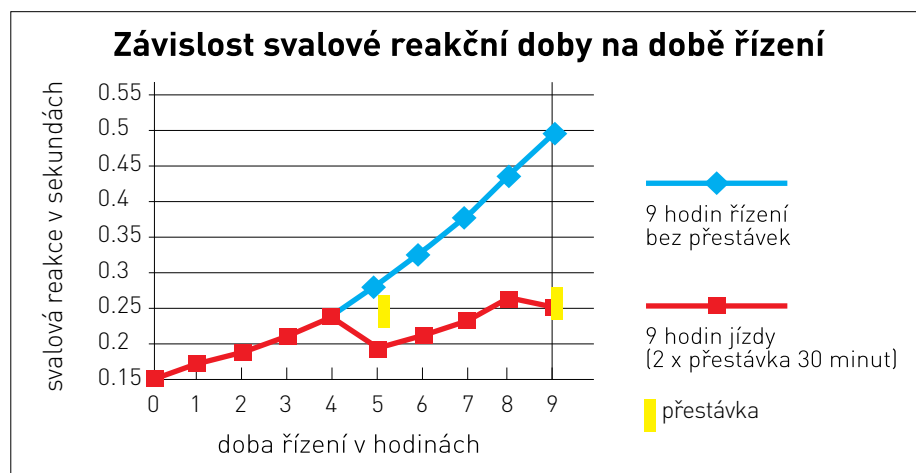
Nutno podotknout, že i když se v případě porušení nařízení prokáže, že řidič byl školen a nebyl nucen porušovat nařízení, sankce dopravci bude udělena vždy, ale ovšem v rádech tisíců či desítitisíců korun.

Při školeních pracovních režimů v Akademii dopravního vzdělávání při **DEKRA Automobil** mám stále pocit, že pro některé řidiče jsou tyto nařízení novinkou. S postupným rozšiřováním digitálních tachografů, kterými musí být vybavena vozidla vyrobená po 1. 5. 2006 se však tato situace zlepšuje. Řidiči jsou nuceni předpisy dodržovat, protože digitální tachografy usnadňují důslednější kontrolu a řidičům by pak hrozila ztráta zdroje jejich obživy v důsledku odebrání řidičského průkazu. Nicméně jsem se setkal s případy, kdy řidiči v rámci nařízení 561/2006 nedodržovali dělenou přestávku v řízení stanoveným způsobem, protože v praxi čerpali nejdříve 30 minut v cel-

kovém trvání a posléze 15 minut. Dalším případem jsou řidiči, kteří si zaměňují Dohodu AETR a 561/2006.

Limity jednotlivých činností podle uvedených nařízení má smysl dodržovat, protože dokážou udržet řidiče v koncentrovaném stavu s odpovídající reakční dobou příslušného řidiče. Ta se skládá ze tří složek: optická reakce, psychická reakce (rozhodování) a svalová reakce (přesun nohy z pedálu na pedál). Platí, že při dlouhé nepřerušované době řízení se zvyšuje reakční doba všech složek a při únavě zvyšuje riziko usnutí. Pro příklad uvádím graf, který znázorňuje závislost svalové reakční doby na době řízení. Graf demonstruje vliv bezpečnostních přestávek při devítihodinovém řízení, které dokážou udržet svalovou reakční dobu řidiče v relativně nízkých hodnotách.

Lektoři v Akademii dopravního vzdělávání při DEKRA Automobil jsou schopni veškerou činnost související s provázaností všech právních předpisů zaštiťovat ve formě školení. Výše uvedené informace tvoří jen zlomek celé problematiky pracovních režimů, proto je vždy vhodné se pravidelně zúčastňovat těchto školení, jejichž obsahem je aktuální legislativní prostředí v České republice a jiných zemí spolu s odpovědností a povinnostmi řidičů i dopravců včetně sankcí a správného řízení. Se stále zvyšující intenzitou silničního provozu, lze jedině takovým přístupem přispět k bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Sám se při školeních setkávám s nejrůznějšími případy, které v praxi nastávají nebo nastat mohou v souvislosti s časovým plánem jízdy. Proto se snažím ve vzájemné konfrontaci s řidiči doby jednotlivých činností efektivně organizovat k bezpečnému dojetí na určené místo, bez ztráty jakékoli flexibility a prodloužení celkové doby pobytu nebezpečného nákladu v prostředí dopravní infrastruktury. ■



Práci řidičů upravují také další právní předpisy

Pracovní režim členů osádek se neřídí jen nařízením ES 561/2006 a dohodou AETR, ale i dalšími právními předpisy, které jsou důležité zejména pro dopravce či dispečery pro tvorbu časových plánů jízdy řidičů. Jedná se o nařízení vlády 589/2006¹⁾ Sb., omezující týdenní pracovní dobu řidiče a délku jeho směny a zákoník práce 262/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů upravující přestávky na jídlo a odpočinek. Dále přesčasy ovšem také s rukou v ruce s 589/2006 Sb., týdenní pracovní dobu. Komplexní dodržování těchto předpisů kontrolují inspektoráty práce přímo v provozovnách dopravce.

¹⁾ NAŘÍZENÍ VLÁDY ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě

Libor Budina,
DEKRA Automobil

Foto: archiv a DEKRA Automobil
Ilustrace: Robert Tippman