

Zprávy od jezevčíka



Elektronický bulletin Sdružení autodopravců ČESMAD BOHEMIA

duben 2007

Pozor! Změna pravidel řízení a odpočinku řidičů nákladních vozidel a autobusů



Od 11. dubna 2007 platí nařízení č. 561/2006, které upravuje dobu řízení a odpočinku řidičů a významným způsobem mění systém kontroly evidence pracovní doby řidičů.

Upozorňujeme naše členy, že nová pravidla jsou svázaná s úpravou pracovní doby řidičů dle nařízení vlády č. 589/2006 a se zákoníkem práce. Hlavní změna je ve způsobu kontroly dodržování těchto norem – dopravci jsou nově povinni vést záznamy o době řízení také přímo v sídle dopravce, kde je kontrola, s ohledem na zákoník práce, může také vyžadovat. Uváděné změny jsou součástí nově přijaté legislativy EU a jsou automaticky implementovány do všech legislativ členských států.

Nové nařízení se vztahuje na silniční přepravu uskutečňovanou výlučně v rámci EU nebo mezi EU, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru a vztahuje se na vozidla nad 7,5 tuny hmotnosti, a to i v případě využití pro soukromou potřebu.

„V nařízení je stanovena týdenní doba řízení, která nesmí přesáhnout 56 hodin. Současně ale nařízení určuje, že nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená směrnici 2002/15/ES. Za období každých dvou po sobě následujících týdnů nesmí celková doba řízení přesáhnout 90 hodin,“ říká Martin Felix, tiskový mluvčí Sdružení ČESMAD BOHEMIA.

Podstatná změna se týká autobusové dopravy, kde byla zrušena možnost v případě mezinárodní přepravy cestujících jinou než linkovou dopravou přesunout týdenní dobu odpočinku řidiče na konec dvanáctého dne za předpokladu, že doba řízení za dvanáct dnů nepřesáhla povolené maximum. Mění se také systém dělení přestávek. 45minutovou přestávku je nově možné nahradit maximálně dvěma přestávkami, z nichž prvá musí mít nejméně 15 minut. Po ní musí následovat přestávka v délce nejméně 30 minut.

„Denní doba odpočinku nesmí být za žádných okolností kratší než nepřerušovaná doba devíti hodin. V případě využití zkráceného denního odpočinku z 11 na

9 hodin odpadá povinnost toto zkrácení nahradit,“ dodává Felix dále ve výčtu změn.

Při využití režimu osádky dvou řidičů se doba odpočinku prodlužuje o hodinu, ze současných 8 hodin na 9 hodin. Nařízení nově ukládá povinnost, aby oba řidiči byli přítomni ve vozidle po celou dobu s výjimkou první hodiny, kdy přítomnost dalšího řidiče není povinná.

Zkrácený týdenní odpočinek smí být zkrácen na nejméně 24 po sobě následujících hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu. Již se nerozlišuje mezi možnostmi zkrátit týdenní odpočinek podle místa pobytu řidiče.

V případě využití děleného denního odpočinku lze rozdělit běžnou denní dobu odpočinku pouze na dvě části, z nichž první musí trvat nejméně tři hodiny a druhá nejméně devět hodin.

Změna je také v čerpání odpočinku u řidiče, který doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici. Jeho běžná denní doba odpočinku může být přerušena nanejvýš dvakrát s tím, že tato přerušení nesmí přesáhnout celkem jednu hodinu.

Řidiči, kteří se přesouvají do místa nebo z místa, kde se ujmou vozidla, a toto místo se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, nesmějí tuto dobu vykazat jako odpočinek, pokud ji nestráví na trajektu nebo ve vlaku a nemají k dispozici lůžko nebo lehátko.

Řidič, který řídí vozidlo, jež nespadá do působnosti nařízení a jímž se přesouvá k vozidlu nebo od vozidla, které spadá do působnosti nařízení, vykazuje tuto dobu jako jinou práci.

Nařízení ve svém článku 13 umožňuje členským státům vyjmout z působnosti další vozidla a přepravy. V Česku se tak ale zatím nestalo, uvedené výjimky by měly být zahrnuty do očekávané novelizace vyhlášky MD č. 478/2000Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.

Pro základní orientaci si lze nové nařízení přečíst na www.prodopravce.cz.

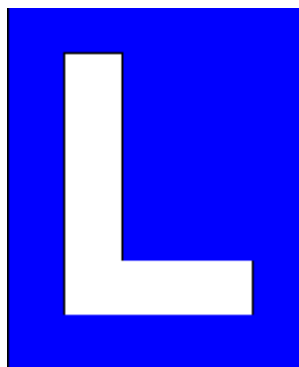
Co to v praxi znamená a co budou kontrolní orgány sledovat a vyžadovat se zájemci dozví na seminářích "Pracovní režimy řidičů", které ČESMAD BOHEMIA pořádá.

Zprávy od jezevčíka



Elektronický bulletin Sdružení autodopravců ČESMAD BOHEMIA

duben 2007



Novelizace zákoníku o autoškolách ještě více prohloubí nedostatek profesionálních řidičů

Pokud návrh změny zákona projde oběma komorami Parlamentu České republiky, bude to znamenat jediné – problémy, které čeští dopravci mají v otázce přijímání nových řidičů se ještě prohloubí.

Podle novely zákona o autoškolách budou muset noví řidiči nákladních vozidel a autobusů projít školením. To je přitom přijde až na 60 tisíc korun, když budou muset absolvovat školení o délce 280 hodin. Toto povinné školení musela vláda do novely vložit na základě platné evropské legislativy.

„Podobná legislativa sice v některých státech Evropské unie skutečně platí, ale je zde zásadní rozdíl v podpoře místních vlád dopravcům v oblasti školení a vzdělávání nových řidičů“, komentuje situaci Martin Špryňar, generální tajemník ČESMAD BOHEMIA. „Již dnes je katastrofální nedostatek profesionálních řidičů, podobné zákony a nové normy celou situaci ještě více zkomplikují“, dodává Špryňar dále.

Podle Sdružení ČESMAD BOHEMIA by skutečně ke změně zákona mělo dojít, ale tak,

aby systematicky řešila současné problémy, odstraňovala nedostatky a především aby podpořila nábor nových řidičů.

Zákon by měl v případě schválení začít platit od začátku příštího roku. Řidiči, kteří již řidičský průkaz skupin C a D mají a jako řidiči se živí, povinné školení absolvovat nemusejí.

„V současné době chybí v České republice minimálně 20 tisíc profesionálních řidičů a situace se stále zhoršuje. Rozhodně ji nezlepší změna, která bude stát nového řidiče 60 tisíc ještě před tím, než vůbec usedne za volant“, říká Špryňar. „Motivace pro mladé studenty, kteří o dráze profesionálního řidiče uvažují je tak předpokládá, že budou několik letních brigád pracovat na to, aby mohli jednou sednout za volant kamionu a trávit většinu svého života za volantem tohoto stroje,“ glosuje Špryňar.

ČESMAD BOHEMIA proto v současné době bojuje za to, aby se do školení započítávaly i některé předměty na učilištích, odkud přichází největší počet řidičů. Tomu se ministerstvo dopravy příliš nebrání a navrhuje, aby část nákladů na školení uhradily úřady práce.

Dosavadní článek o povinném školení, podle něhož museli řidiči z povolání každý rok absolvovat školení v délce 16 hodin, v zákoně zůstal, ale v modifikované podobě. Nově budou muset řidiči projít sedmi hodinami školení, které navíc nebude zakončeno zkouškou.



MD nemá objektivní údaje o úspěšnosti výběru mýta

Ministerstvu dopravy (MD) chybí objektivní údaje o úspěšnosti výběru mýta. Kontrolní systém má totiž potíže rozeznat, jestli ten či onen kamión měl mýto skutečně platit. Novinářům to včera sdělil náměstek ministra dopravy Jiří Hodač.

„Údaje o úspěšnosti výběru jsou pro MD důležité, protože se od nich odvíjí odměna pro firmu Kapsch. Opomnělo se ale rozlišení automobilů nad a pod 12 tun,“ přiznal.

Mýtné se u nás vybírá od 1. ledna na 950 km dálnice a rychlostních silnicí. V pondělí, tedy po pouhých sedmdesáti dnech, už celková vybraná suma překročila miliardu korun.

Skutečnost, že mýto je vymáháno

i od některých kamiónů lehčích než dvanáct tun, už dříve kritizovalo sdružení autodopravců Česmad Bohemia. „MD si chybně vykládá příslušná ustanovení zákona, jenž stanovuje pravidla pro výběr mýtného. A protože na naše připomínky neřekl, jsme připraveni poskytnout právní pomoc dopravcům, kteří se obrátí na soud,“ řekl Právu mluvčí Česmadu Martin Felix.

Má-li totiž vozidlo lehčí než dvanáct tun tažné zařízení a v technickém průkazu uvedeno, že v soupravě může dosáhnout vyšší hmotnosti, podléhá podle zákona mýtnému, i když jede sólo. „Nemálo dopravců se tak dostalo do nezáviděníhodné

situace. Koupili si dálniční známky a navíc po nich stát požaduje mýto,“ uvedl Felix.

Hodač přesto trvá na tom, že není problém s auty, které mají řádně nainstalovanou palubní jednotku a mýtné platí. Jiná situace je u vozů, které jednotku nemají a neplatí. Chybu chce MD vyřešit změnou zákona. Všechny kamióny nad 12 tun budou muset mít na přední straně kabiny označení v podobě samolepky, aby je videokamery identifikovaly.

„Do té doby budeme úspěšnost výběru mýtného stanovovat pomocí matematických modelů ve spolupráci s Matematicko-fyzikální fakultou UK,“ řekl Hodač. (ja, ČTK)

Dopravcům chybějí tisíce řidičů kamionů

PRAHA Tuzemští dopravci hodljají nedostatek řidičů kamionů řešit i náborem pracovníků ze zahraničí. Uvažují přitom o zaměstnávání řidičů z nových členských států EU, Bulharska a Rumunska. Uvedl to prezident sdružení Česmad Bohemia Vladimír Starosta. Dopravním firmám podle dřívějších odhadů Česmadu chybí kolem 20 tisíc řidičů.

Podle Starosty se nedostatek řidičů v posledních letech prohlubuje

rostoucí poptávkou po silniční dopravě. „Loni to bylo poprvé za posledních 16 let, kdy chyběly kamióny, tedy byla větší poptávka než přepravní kapacita,“ uvedl s tím, že zatímco nákladní vozidla si firmy jednoduše koupí, řidiče nemohou sehnat. Nárůst kamionové dopravy za loňský rok odborníci odhadují kolem pěti až šesti procent. Možný nábory pracovníků v zahraničí má řešit studie. ČTK

Druhá etapa mýta bude z 80 procent přes satelit

Ministerstvo dopravy souhlasilo s návrhem Kapsche

Jiří Novotný

Rakouská společnost Kapsch vybuduje v Česku na 1300 kilometrech silnic první třídy hybridní mýtný systém. Shodla se na tom s ministerstvem dopravy (MD) na úterním nočním jednání. Mýtné brány s mikrovláknovou technologií tedy budou pouze na pětina těchto silnic a pro zbyvajících osmdesát procent se použije satelitní řešení.

„Kapsch má nyní týden na to, aby dopracoval ekonomické a technické aspekty přijatého řešení. Pak se uskuteční závěrečné jednání, po němž ministr dopravy Aleš Rebiček návrh na zpoplatnění silnic první třídy předloží vládě a zašle ho k vyjádření i Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže,“ řekl Právu před úterním půlnočním tiskovým mluvčí MD Karel Hanzelka.

Včera ale Hanzelka částečně změnil stanovisko. „Do příštího jednání

s Kapschem chce ještě MD znát názor poradní komise, vedené profesorem dopravní fakulty ČVUT Petrem Moosem,“ upřesnil mluvčí.

Úterní dohoda tedy ještě nemusí být zcela definitivní. Přijaté řešení je přitom podle MD kompromisem. Kapsch původně navrhoval hybridní systém s 200 mýtnými branami. Nyní jich budou jenom 103. Moosova komise tento návrh Kapsche původně podporovala, později ale změnila názor a požadovala pouze satelitní technologii.

„Protinávěr Moosovy komise nebral vůbec v úvahu ekonomické aspekty,“ upozorňoval Kapsch. Zpoplatnění jedniček za pomoci satelitu by podle něj nebylo strojem na peníze, ale nevýdělečným projektem, jenž by pohlcová státní finance.

Od půlroční čistě satelitní řešení je i sdružení autodopravců Česmad Bohemia.

„Akademické debaty o výběru technologie pro druhou etapu mají jisté opodstatnění, bez ekonomické analýzy celého projektu však nemohou vést k uspokojivému výsledku. Podle dobře informovaných zdrojů by se při použití satelitu vyšplhaly realizační náklady až na 38 miliard korun,“ připomněl mluvčí Česmadu Martin Felix.

Palubní jednotky od více výrobců

„Místo očekávaných přínosů by tedy výsledkem byla značná ztráta, o zvýšených cenách za dopravu ani nemluvě,“ zdůraznil Felix.

Spory se vedly i o palubní jednotky pro druhou etapu, které jsou k platbě mýtného nezbytné. Jak ČTK řekl mediální zástupce Kapsche David Šimoník, hybridní systém bude mít otevřené rozhraní – palubní jed-

notky bude moci dodávat více výrobců. To je rozdíl proti mikrovláknovému systému na dálnicích, kde jediným dodavatelem jednotek je Kapsch.

S půlročním zpožděním

Některé aspekty systému pro druhou etapu mýtného se budou v příštím týdnu ještě upřesňovat. Zcela jasně naopak je, že kvůli změně technologie se mýto na silnicích první třídy nezačne vybírat od letošního 1. července, jak se plánovalo. Ministerstvo dopravy totiž nyní posunulo termín startu mýtného na těchto komunikacích až na 1. leden 2008.

Půlroční odklad znamená, že na mýtném se letos vybere o dvě až tři miliardy korun méně, než kdyby i silnice první třídy byly od poloviny roku zpoplatněny mikrovláknovým systémem. Na dálnicích a rychlostních silnicích byl však start mýtného natolik úspěšný, že výnos mýta za celý letošní rok určitě přesáhne pět miliard korun.

Dopravci chtějí hledat řidiče za hranicemi

Tuzemští dopravci hodljají nedostatek řidičů kamionů řešit i náborem pracovníků ze zahraničí. Uvažují přitom o zaměstnávání řidičů z nových členských států unie, Bulharska a Rumunska. Na shromáždění sdružení Česmad Bohemia to uvedl jeho prezident Vladimír Starosta. Dopravním firmám podle odhadů Česmadu chybí kolem 20 tisíc řidičů.

EKONOMIKA

1. března 2007 DNES

Přibude dalších sto bran

Mýto se od 1. ledna bude vybírat i mimo dálnice ■ Většina autobusů zřejmě podraží

Praha - Už za měsíc by se motoristé opět mohli potkávat s dopravními omezeními kvůli stavbě mýtných bran.

Tentokrát nikoliv na dálnicích, ale na hlavních silnicích, především v blízkosti hranic. Ministerstvo dopravy se totiž dohodlo s firmou Kapsch, že pro druhou etapu bude potřeba ještě další stovka bran.

Oproti původnímu plánu je to téměř o pět set méně. Většinu plateb totiž zprostředkuje satelitní systém.

Kamióny a autobusy by měly začít platit zhruba na 1200 kilometrech hlavních tahů mýto od 1. ledna 2008. To je o půl roku později, než se původně předpokládalo.

„Tento výpadek by ale měla vynahradit úspora, kterou přinese stavba menšího počtu mýtnic,“ řekl Petr Moos, který vede vyjednávací tým ministerstva.

Podle původních podmínek se mělo i na hlavních silnicích platit stejným způsobem jako na dálnicích, tedy pomocí bran. Úřad na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) tak nyní musí posoudit, zda navrhovaný systém není proti původním zadávacím podmínkám. „Pokud dojde k závěru, že došlo



SATELIT JE NEZRUŠÍ. Stovka mýtných bran se objeví i mimo dálnice, ale na většině silnic 1. třídy by měl mýtné vybírat satelitní systém opět od firmy Kapsch. FOTO: MAFA – MARTIN STOLÁŘ

ke změně, budeme požadovat vyhlášení nového výběrového řízení,“ upozornil Roman Šimoník, který zastupuje firmu Autostrade, jež v původním tendru neuspěla.

Ministr dopravy z verdiktu úřadu strach nemá. „Nechci rozhodnutí odhadovat, ale myslím, že to bude

v souladu se zadávacími podmínkami,“ uvedl Aleš Rebiček. Když ÚOHS plán posvědí, chce Kapsch začít stavět už na konci března.

Zatím není jasné, kolik rozšíření mýta vynesou. „Na kalkulaci pracujeme,“ řekl Šimoník. Dopravci z dalších placených kilometrů přilíš

radost nemají. „Nikdo zatím neukázal, že se druhá etapa ekonomicky vyplatí. Pokud se ukáže, že je výnosná a vybrané peníze půjdou do zkvalitnění silniční sítě, nemáme nic proti,“ uvedl Martin Špryňar ze sdružení autodopravců Česmad Bohemia.

Dopravce také čeká výměna stávajících palubních jednotek za nové. Ty budou pravděpodobně až dvakrát dražší než stávající, na něž se skládá kauce 1500 korun.

„Měly by být součástí řešení, a tedy zadarmo. Peníze v jednotkách jsou mrtvé, pokud má firma třeba sto vozidel, tak už se to citelně projeví,“ tvrdí Špryňar.

Zpoplatnění hlavních tahů s velkou pravděpodobností prodraží také cestování autobusem. Zatím se mýtné promítlo především do cen jízdenek u dálkových linek. Od ledna však začnou platit i lokální dopravci nebo autobusy městské hromadné dopravy. Návrh Středočeského kraje, aby byla linková doprava od mýtného osvobozena, neprošel. Kraj začíná připravovat jiné řešení.

„Budeme chtít, aby nám stát vrátil desítky milionů přes dotace, a my bychom tyto peníze následně rozdělili mezi dopravce. Nedošlo by tak ke zdražení jízdného, které by pocítilo množství lidí,“ řekl středočeský radní pro dopravu Karel Vyšehradský.

Svůj návrh by jednotlivé kraje chtěly ministerstvu společně představit do prázdnin.

TOMÁŠ LYSONĚK