Ročník 1962

Sbírka zákonů

Československé socialistické republiky

Částka 20 Vydána dne 25. dubna 1962 Cena Kčs 1,20

OBSAH:

42. Vyhláška ministra dopravy a spojů o úpravě mzdových podmínek pro řidiče silničních motorových vozidel, závozníky a průvodčí autobusů

42

VYHLÁŠKA

ministra dopravy a spojů

ze dne 17. dubna 1962

o úpravě mzdových podmínek pro řidiče silničních motorových vozidel, závozníky a průvodčí autobusů

Ministr dopravy a spojů stanoví v dohodě se zúčastněnými ministry a ústředními orgány a s Ústřední radou odborů na základě usnesení Státní mzdové komise ze dne 18. dubna 1962 podle § 1 zákona č. 244/1948 Sb., o státní mzdové politice a podle § 2 vládního nařízení č. 27/1951 Sb., o řízení státní mzdové politiky a zřízení Státní mzdové komise:

§ 1

Rozsah platnosti

(1) Tato vyhláška upravuje mzdové podmínky pracovníků, kteří řídí silniční motorová vozidla nebo vykonávají práci závozníků motorových vozidel a průvodčích autobusů jako povolání.

(2) Vyhláška se nevztahuje na

a) příslušníky ozbrojených sborů,

b) pracovníky požární ochrany z povolání,

c) řidiče a průvodčí městských kolejových vozidel, trolejbusů, autobusů a autotaxi městské dopravy a komunálních služeb,

d) řidiče traktorů, zaměstnané při provádění mechanizovaných polních prací, v přibližování dřeva v lesním hospodářství a na řidiče pásových traktorů.

§ 2

Mzdové tarify

(1) Pro odměňování práce v časové a v úkolové mzdě platí tyto mzdové tarify:

a) řidiči nákladních automobilů o užitečném zatížení (v Kčs/hod.)

	opraváři	neopraváři
do 4,4 tun	5,50	5,—
do 10,9 tun	6,20	5,50
od 11,— tun	7,05	6,20

b) řidiči kolových traktorů a tahačů o výkonu motoru (v Kčs/hod.)

do 90 k	5,50	5,—
do 179 k	6,20	5,50
od 180 k	7,05	6,20

c) řidiči autobusů o užitečném zatížení (v Kčs/hod.)

do 4,4 tun	6,20	—
od 4,5 tun	7,05	—

d) řidiči osobních automobilů (v Kčs měsíčně)	1150,—	1050,—
e) řidiči dodávkových automobilů (v Kčs měsíčně)	1050,—	950,—
f) průvodčí autobusů (v Kčs/hod.)	4,85	
g) závozníci přidělení k automobilům všech značek (v Kčs/hod.)	4,85	

(3) Řidič-opravář musí být buď vyučen automechanikem nebo musí být zaučen v dílně a prokázat kvalifikační zkouškou, že kromě dovedností, předepsaných pro řidiče-neopraváře, umí samostatně provádět běžné opravy motorového vozidla a pravidelnou kontrolu všech jeho částí, demontovat, opravit a montovat jednotlivé skupiny a podskupiny vozidla a provádět potřebné úpravy dílců a součástí. Neudržuje-li řidič-opravář svěřené vozidlo v řádném technickém stavu, může mu být tato jeho kvalifikace odejmuta.

Řidič-neopravář musí umět připravit vozidlo k jízdě, obsluhovat, ošetřovat a mazat jeho části podle příslušných předpisů, včetně odstranění jednoduchých poruch, vyskytujících se na vozidle.

Kromě řízení vozidla musí řidič provádět jeho denní ošetření (řidič-opravář též potřebné běžné opravy) a nakládat a vykládat přepravované zboží na vozidlo a z vozidla, pokud z důvodu bezpečnosti dopravy není jeho účast na nakládání a vykládání výjimečně vyloučena.

(3) Závozník jezdí s řidičem, nakládá a skládá různé hmoty a výrobky podle průvodních dokladů. Musí znát přepravní řád a předpisy, umět nakládat a skládat různé druhy hmot a výrobků a zajistit je proti poškození, ovládat jednoduché zvedací a nakládací zařízení a pomůcky pro nakládání a vykládání, umět přejímat a předávat zboží podle průvodních dokladů a vypomáhat řidiči jednoduchými pracemi při odstraňování poruch.

(4) Průvodčí autobusů odbavuje cestující, zavazadla a autobusové zboží, vybírá jízdné, poplatky a náhrady stanovené tarifem, ukládá zavazadla a autobusové zboží do vyhrazeného prostoru, doprovází cestující za jízdy v autobusu nebo přívěsu a odpovídá za jejich bezpečnost. Udržuje vozidlo v čistotě. Musí znát přepravní řád, jízdní řád, tarifní ustanovení o stanovení jízdného, poplatků a náhrad, umět bezpečně uložit zavazadla ve vozidle nebo prostorách pro ně vyhrazených a vypomáhat řidiči jednoduchými pracemi při odstraňování poruch.

(5) Řidičům speciálních silničních motorových vozidel se určí mzdový tarif podle skupiny užitečného zatížení nákladních automobilů, do níž náleží podvozek (chassis) speciálního vozidla. Autojeřáby, autobagry a dumpry se nepovažují za speciální silniční motorová vozidla ve smyslu této vyhlášky.

Tažná vozidla pro návěsy (tahače) se posuzují jako traktory a zařazují se podle výkonu motoru v koních.

Řidičům automobilů s karosérií typu Stationvagón se určí mzdový tarif pro řidiče osobních automobilů nebo pro řidiče dodávkových automobilů, a to podle provozního použití automobilů, které převažuje.

(6) Práce na běžných opravách a plánované údržbě motorových vozidel a přívěsů, odměňuje se příslušným mzdovým tarifem, řidiče nebo závozníka. Za práce při ošetřování motorových vozidel a přívěsů (denní obsluha, čištění, mytí a mazání) lze stanovit paušální odměnu.

§ 3

Pracovní příplatky řidičů

(1) Za zvláštní namáhavost, náročnost a obtížnost se poskytuje řidičům dále uvedených speciálních silničních motorových vozidel a silničních motorových vozidel s přívěsy za každou odpracovanou hodinu při přepravním výkonu, při němž bylo použito speciálního zařízení vozidla nebo přívěsu, příplatek, který činí

a) u automobilů s návěsem do 10 tun užitečného zatížení, s jednonápravovým klanicovým přívěsem do 18 m délky nákladu, s jednonápravovým přívěsem přes 1 tunu užitečného zatížení, s jedním dvounápravovým přívěsem do 10 tun užitečného zatížení (s výjimkou autobusů) a traktoru s nejméně dvěma dvounápravovými přívěsy nebo soupravou dvou klanicových přívěsů do 18 m délky nákladu, u montážních automobilů s hydraulicky výsuvnou pracovní plošinou, u automobilů s cisternou (včetně fekálních, kropicích a mycích automobilů), asanačních a posypových automobilů a automobilů s pluhem, nákladních automobilů automobilové pošty se speciální skříňovou karosérií pro třídění poštovních zásilek za jízdy a pohřebních automobilů . . . . Kčs 0,60,

b) u automobilů s návěsem přes 10 tun užitečného zatížení, s jednonápravovým klanicovým přívěsem přes 18 m délky nákladu, s jedním dvounápravovým přívěsem přes 10 tun užitečného zatížení (s výjimkou autobusů), se dvěma dvounápravovými přívěsy do 10 tun užitečného zatížení, u traktorů se soupravou dvou klanicových přívěsů přes 18 m délky nákladu, u sklápěcích automobilů bez závozníka, sklápěcích souprav, čisticích automobilů „Kuka", samosběrných a zametacích automobilů a speciálních automobilů na přepravu uhlí Kčs 0,90,

c) u automobilů a tahačů s přívěsnými Trayllery a Cuilemayery nebo dvěma dvounápravovými přívěsy přes 10 tun užitečného zatížení Kčs 1,20.

V rámci těchto sazeb lze řidičům stanovit tyto příplatky též pevnou sazbou, za každý km jízdy.

(2) Řidičům autobusů se vyplácí za jízdu s přívěsem příplatek ve výši Kčs 0,07 za každý kilometr jízdy.

(3) Řidiči, který současně vykonává práci výběrčího, inkasuje tržby nebo provádí výkup, pokud není za tuto činnost jinak odměňován, náleží příplatek ve výši Kčs 0,70 za každou odpracovanou hodinu přepravního výkonu, při němž tato činnost je vykonávána. Příplatek je možno určit pevnou sazbou za jednotlivý výkon, která však nesmí překročit výši uvedenou v předchozí větě.

(4) Řidičům, kteří vykonávají práce uvedené v § 4, odst. 1, přísluší stejné příplatky jako závozníkům.

§ 4

Pracovní příplatky závozníků a průvodčích autobusů

(1) Za nakládání a vykládání těžkých nákladů náleží závozníkům příplatek, který činí za jednu hodinu tohoto výkonu:

a) při ručním nakládání a vykládání nákladu o kusové váze větší než 60 kg na jednoho pracovníka . . . . . Kčs 0,65,

b) při nakládání, vykládání a přemísťování stěhovacích svršků, při nakládání, vykládání a přemísťování nadměrně těžkých a rozměrově objemných nákladů přepravovaných na speciálních podvozcích (Traylery a Cullemayery) a při nakládání, vykládání a přemísťování zvlášť těžkých předmětů, jako např. velkých strojů, strojních zařízení (součástí strojů) a těžkých nedobytných pokladen, jejichž nakládka vyžaduje speciální znalosti a dovednosti a předpokládá provedení zvláštních přípravných a dokončujících prací . . . . . Kčs 1,35.

(2) Závozníku pověřenému inkasováním a vyúčtováním tržeb nebo provádějícímu výkup, náleží příplatek ve výši Kčs 0,70 za každou odpracovanou hodinu přepravního výkonu, při němž je tato činnost vykonávána. Příplatek je možno určit pevnou sazbou, která však nesmí překročit výši uvedenou v předchozí větě.

(3) Průvodčím autobusů, obsluhujícím zároveň motorový vůz a přívěs, náleží příplatek ve výši Kčs 0,70 za každou odpracovanou hodinu takového výkonu.

§ 5

Příplatky za práci ve ztíženém pracovním prostředí

(1) Řidičům a závozníkům přísluší za každou hodinu odpracovanou ve ztíženém pracovním prostředí příplatek.

(2) Příplatky jsou odstupňovány podle obtížnosti práce a zdraví škodlivých podmínek a činí za každou skutečně odpracovanou hodinu

ve skupině A . . . . Kčs 0,40,
ve skupině B . . . . Kčs 0,80,
ve skupině C . . . . Kčs 1,30.

(3) Seznam prací, za které se poskytují příplatky, je uveden v příloze č. 1. Seznam prací mohou jednotliví ministři a vedoucí ústředních orgánů rozšířit pro obor své působnosti o další práce po projednání se sekretariátem Státní mzdové komise.

(4) Příplatky se poskytují podle směrnic vydaných příslušným ministerstvem na podkladě zásad stanovených Státní mzdovou komisí.

§ 6

Příplatek za práci v nočních směnách

Řidičům silničních motorových vozidel, závozníkům a průvodčím autobusů přísluší příplatek za práci v nočních směnách podle předpisů vydaných příslušným ministrem nebo vedoucím ústředního orgánu na podkladě zásad stanovených Státní mzdovou komisí.

§ 7

Odměňování práce v úkolové a časové mzdě

(1) Úkolové mzdy má být v automobilové dopravě používáno pouze:

a) lze-li předem spolehlivě stanovit postup a množství vykonané práce a tím i výkonovou normu,

b) lze-li vykonanou práci kontrolovat podle množství a jakosti a není-li nebezpečí zvyšování výkonu na úkor kvality a bezpečnosti práce,

c) je-li to ekonomicky účelné, zejména jsou-li náklady na stanovení normy a kontrolu vykonávané práce vyváženy výhodami spojenými s použitím úkolové mzdy.

(2) Úkolové mzdy nesmí být používáno tam, kde by její uplatnění mohlo vážně ohrozit život nebo zdraví dělníků.

(3) Práce v úkolové mzdě se odměňuje úkolovou sazbou, která se vypočte ze mzdového tarifu a výkonové normy.

Úkolový řád a výkonové normy pro odměňování řidičů a závozníků za práci v úkolové mzdě vydá ministr dopravy a spojů.

(4) V ostatních případech, kde nejsou splněny podmínky uvedené v odstavci 1, je třeba dát přednost odměňování časovou mzdou s prémií.

§ 8

Prémiování

(1) Za dosažení lepších pracovních výsledků mohou být řidičům silničních motorových vozidel, závozníkům a průvodčím autobusů poskytovány prémie podle podnikových prémiových řádů. Podnikové prémiové řády vydává ředitel podniku na základě výnosu příslušného resortního ministra nebo vedoucího ústředního orgánu a v souladu se zásadami schválenými Státní mzdovou komisí.

(2) Za hospodárný provoz motorového vozidla mohou být řidičům silničních motorových vozidel poskytovány prémie podle prémiového řádu uvedeného v příloze č. 3.

§ 9

Výkonnostní příplatky

(1) Řidičům silničních motorových vozidel, závozníkům a průvodčím autobusů, odměňovaným časovou mzdou, mohou být poskytovány výkonnostní příplatky do výše 25 % mzdového tarifu pracovníka v případech, kdy není účelné používat jiného způsobu odměňování pro nedostatek vhodných prémiových ukazatelů nebo z jiných důvodů.

(2) Při stanovení výše výkonnostního příplatku podle odstavce 1 u řidičů osobních automobilů se přihlédne zejména k počtu ujetých kilometrů v různých provozních podmínkách a ke kvalitě práce řidiče.

§ 10

Odměna za pohotovostní službu

(1) Nařídí-li vedení podniku (závodu), aby určití pracovníci byli v době jejich pracovního volna připraveni na pracovišti, pro případ okamžité pracovní potřeby k zajištění dopravního provozu (pohotovost na pracovišti), přísluší jim za každou celou hodinu pracovní pohotovosti 50 % příslušného mzdového tarifu a přesčasového příplatku uvedeného v § 11, odst. 3.

(2) Nařídí-li vedení podniku (závodu) určitým pracovníkům, aby i mimo pracovní dobu byli připraveni, že budou povoláni na svá pracoviště k odstranění poruch v dopravě nebo k provedení jiných nárazových prací (pohotovost mimo pracoviště), poskytne se jim za dobu trvání pohotovosti odměna ve výši Kčs 5,— za jeden kalendářní pracovní den, nebo Kčs 10,— za jeden kalendářní den pracovního klidu.

(3) Dojde-li v době nařízené pohotovosti podle odstavce 1 k pracovnímu výkonu, náleží pracovníku za tento výkon, místo odměny za pohotovost, odměna podle platných předpisů.

(4) Nastoupí-li pracovník během pracovní pohotovosti, nařízené podle odstavce 2, na výzvu do práce, přísluší mu odměna za pohotovost vedle odměny za pracovní výkon.

(5) Doba pohotovosti mimo pracoviště se nezapočítává do pracovní doby.

§ 11

Odměna za práci přes čas a ve dnech pracovního klidu

(1) Prací přes čas je práce nařízená vedoucím podniku (závodu) a konaná nad výměru zákonem stanovené pravidelné pracovní doby. Při posuzování, zda jde o práci přes čas, se do odpracovaného času započítává i doba, po kterou zaměstnanec nemohl pracovat, za kterou mu však náleží náhrada mzdy nebo peněžité dávky nemocenského pojištění.

(2) Vedoucí podniku (závodu) odpovídá za to, že práce přes čas je nezbytně nutná a že je zajištěna kontrola výsledků nařízené práce i kontrola odpracované doby.

(3) Za nařízenou práci přes čas, náleží zaměstnanci vedle mzdy příplatek, a to

a) ve výši 25 % mzdového tarifu za každou celou odpracovanou hodinu přes čas,

b) ve výši 50 % mzdového tarifu za každou celou odpracovanou hodinu přes čas v noci (v době mezi 22—6 hod.),

c) ve výši 50 % mzdového tarifu za každou celou odpracovanou hodinu přes čas v neděli nebo jiný obvyklý den pracovního klidu v týdnu,

d) ve výši 33 % mzdového tarifu za každou celou odpracovanou hodinu přes čas v pravidelné turnusové práci denní a noční a v neděli nebo jiný obvyklý den pracovního klidu v týdnu.

Vznikne-li zároveň nárok na příplatek podle ustanovení písm. a), b), c), platí se jen jeden příplatek, a to nejvyšší.

(4) O náhradě výdělku za dny pracovního klidu, jakož i o odměně za práci v těchto dnech, platí zvláštní předpisy.*)

§ 12

Náhrada mzdy při časových ztrátách (prostojích)

(1) Za časové ztráty se považují zejména ztráty, které jsou způsobeny chybnými pracovními podklady, nedostatkem nebo nepřipravenosti materiálu, čekáním na příjem, odevzdání nebo potvrzení přepravních dokladů, čekáním na nakládacích a vykládacích místech, přerušením přepravního výkonu z technických, provozních nebo dopravních důvodů, nebo pro poruchu nakládacích nebo vykládacích zařízení, nedostatkem nutného pracovního místa apod. Za časové ztráty se nepovažuje přerušení práce, k němuž sice došlo z těchto příčin, které však nečiní více než 15 minut za směnu. Trvá-li přerušení práce ve svém úhrnu za jednu směnu déle než 15 minut, považuje se i prvních 15 minut za časovou ztrátu.

(2) Za časové ztráty nelze zásadně považovat prostoje v důsledku nepříznivého počasí.

(3) Po dobu přerušení práce má být pracovníku přidělena náhradní práce. Za tuto dobu mu přísluší mzda podle vykonávané práce, nejméně však ve výši jemu přiznaného mzdového tarifu.

(4) Nemůže-li pracovník pokračovat v práci z důvodů jím nezaviněných a nemůže-li mu být při-

*) Vyhláška státní mzdové komise č. 77/1954 Ú. l., o náhradě výdělku zaměstnancům za dny pracovního klidu a o odměně za práci v těchto dnech.

dělena náhradní práce, přísluší mu náhrada mzdy ve výši mzdového tarifu. Pokud však pracovník dosáhl v předchozím zúčtovacím období nižšího průměrného výdělku, než činí jeho mzdový tarif, přísluší mu náhrada mzdy, odpovídající průměrnému hodinovému výdělku, dosaženému v předchozím zúčtovacím období.

(5) Nemůže-li pracovník pokračovat ve své práci z důvodů jím zaviněných, nepřísluší mu náhrada mzdy. Je-li mu přidělena náhradní práce, přísluší mu mzda podle vykonávané práce.

(6) Náhrada mzdy podle odstavce 4 nepřísluší pracovníku, který bezdůvodně odmítne konat náhradní práci, nebo který bez prodlení neoznámí svému nadřízenému okolnosti, pro které nemůže v práci pokračovat.

(7) Za čekání v autobusové dopravě, nařízené schváleným rozvrhem práce (turnusem), mezi ukončením jednoho a započetím příštího spoje, obdrží řidič (průvodčí) autobusu náhradu ve výši 50 % mzdového tarifu za takto vykázané hodiny čekání. Doba placeného čekání se nezapočítává do pracovní doby. Podrobnosti stanoví příslušné ministerstvo nebo ústřední orgán v dohodě s ústředním výborem Odborového svazu.

(8) Za přerušení práce v důsledku dělené směny, přísluší pracovníku příplatek ve výši Kčs 10.— za jednu dělenou směnu; co se považuje za dělenou směnu, je stanoveno v příloze č. 2.

§ 13

Všeobecná a závěrečná ustanovení

(1) S obsahem této vyhlášky a jejích příloh musí být předem seznámeni všichni pracovníci, na něž se vyhláška vztahuje. Podnik je povinen seznámit každého pracovníka předem s formou mzdy, výkonovou normou (úkolovou sazbou), ukazateli, podmínkami a výší prémie a příplatků.

(2) Prováděcí směrnice k této vyhlášce vydá pro obor své působnosti příslušný ministr nebo vedoucí ústředního orgánu v dohodě s ministrem dopravy a spojů.

Pro stanovení pracovní doby pracovníků silniční motorové dopravy platí směrnice pro úpravu pracovní doby pracovníků v silniční motorové dopravě (příloha č. 2).

(3) Tato vyhláška nabývá v oboru působnosti jednotlivých ministerstev a ústředních orgánů účinnosti dnem, který stanoví příslušný ministr nebo vedoucí ústředního orgánu.

(4) Dnem zavedení úpravy mzdových podmínek pro řidiče a závozníky silničních motorových vozidel a průvodčí autobusů podle této vyhlášky pozbývá platnosti vyhláška č. 210/1958 Ú. l., o úpravě mzdových podmínek řidičů silničních motorových vozidel, závozníků a průvodčích autobusů ve znění vyhlášky č. 19/1960 Sb.*)

Ministr:

dr. Vlasák v. r.

*) Zavedením prémie podle přílohy č. 3 pozbývá účinnosti výnos ministra dopravy ze dne 1. prosince 1958 o prémiování řidičů a některých jiných pracovníků za hospodárný provoz silničních vozidel pro motorovou dopravu.

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 42/1962 Sb.

SEZNAM PŘÍPLATKŮ

za ztížené a zdraví škodlivé pracovní prostředí

Příklady prací	Druhy škodlivin, příp. zhodnocení míry rizika	Příplatková skupina
Ruční přesun (nakládání, překládání, skládání)		
1. volně ložených:		
a) štěrkopísek		Ø
b) uhlí, koks, suchá stavební suť, suchá škvára, popel, popílek, portlandský cement, antuka, vápenec, škvárobetonová směs, skelná, strusková a čedičová vlna, ostřice, kysličník hlinitý (bauxit), kyzové výpražky, drcený korund, suchý a sypký (prašný) kaolin, hlinka, jíl a zemité pigmenty, asfalt, křemičitany, slída, grafit, sádra, síran amonný, superfosfát, pyrity, železné piliny, rudy, koncentráty rud, olovo v houskách, síran hořečnatodraselný, krystalovaná soda, chlorid sodný (sůl), sůl draselná, louh sodný, korek, olejnatá semena, kukuřice, obilí, krmné moučky, krmné šroty, patáty, pokrutiny (řepkové, slunečnicové, bavlníkové a řepné), sušené brambory, rybí moučka, škrobová moučka, bavlníkové semeno, soja, koudel, konopí, sušené řepné řízky, surové nasolené kůže z tuzemska a evropských zemí	Kolísavá prašnost neagresívních nebo méně agresívních prachů	A
c) struskový cement, nehašené vápno, slínek, pálená šamotové suroviny, struska, čisté křemičité písky, umělé omítky, výpalkové uhlí, dusíkatá hnojiva (ledky), fosfáty, kalcinovaná soda, potaš, naftalen, mastek, apatit, karbid, manganové kaly, prašná manganová ruda, feroniki, chromová ruda, magnezit, hlušiny a flotované rudy, síra, surový lupek, šamotové tvárnice, magnezitové tvárnice, ferrosilicium, dolomit, asbest (v deskách a kusech), žluklá kopra, krevní moučka, střeva, staré hadry, surové kůže z mimoevropských států, brusný písek	Kolísavá prašnost agresívních a leptavých prachů, možnost infekce	B
d) mletý křemenec (moučka), mleté dinasové směsi, asbest (mletý a drcený), křemičité moučky, kyselé strusky, pálený lupek, kaštanový výtažek, zvířecí chlupy, kosti, rohovina	kolísavá prašnost vysoce agresívních prachů, infekce	C

Příklady prací	Druhy škodlivin, příp. zhodnocení míry rizika	Příplatková skupina
2. balených v jutových pytlích nebo v jiném jednoduchém balení, při kterém je pracující významně obtěžován prašností:*)		
a) na substráty uvedené v odst. 1 se snižují příplatky o jeden stupeň	Nižší prašnost než při vykládání volně ložených	
b) pazdeří, tabák, paprika	Kolísavá prašnost neagresívních nebo méně agresívních prachů	A
c) saze	Přímý styk se sazemi, prach v kolísavých koncetracích	B
d) ricinové boby	Přímý styk s ricinovými boby, prach ze semen, častý vznik specifického astmatu	C

*) Na substráty balené v neprodyšných obalech (např. v kovových, dřevěných, sudech apod.), příplatek nepřísluší.

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 42/1982 Sb.

SMĚRNICE

o úpravě pracovní doby pracovníků v silniční motorové dopravě

Úprava pracovní doby pro řidiče musí vyhovovat všem zákonným předpisům o ochraně práce a zdraví pracujících při respektování všech požadavků na přepravu kladených, zejména co do operativnosti a kvality přepravy, snížení přesčasové práce a ochrany socialistického vlastnictví.

I. Všeobecné zásady pro úpravu pracovní doby

1. Na základě plánované provozní doby stanoví vedoucí organizace (provozu) společně s odborovou organizací pracovní a směnové plány a vyhlásí je po dohodě se zaměstnanci. Plánovaná provozní doba řidičů má odpovídat pravidelné pracovní době, stanovené příslušnými předpisy, připadající podle počtu pracovních dnů na kalendářní měsíc. V pracovních a směnových plánech může být stanovena pro jednotlivé dny různá pracovní doba.

2. Začátek a konec denní pracovní doby stanoví vedoucí v dohodě s odborovou organizací v pracovních a směnových plánech. Je-li ve výjimečných případech, z nutných provozních důvodů, na krátkou dobu třeba změnit stanovený rozvrh práce, je vedoucí organizace oprávněn, se souhlasem odborové organizace, tuto změnu provést. K lepšímu přizpůsobení pracovní doby přepravním potřebám a k zajištění většího rozsahu osobního volna pro řidiče, mají být vypracovány pracovní a směnové plány, které mají v největší míře předvídat potřebu nepravidelných začátků pracovní doby (směny), jakož i dělené směny.

3. O nepravidelný začátek směny jde tehdy, jestliže se nejméně o 1 hodinu odchyluje od všeobecného počátku pracovní doby. Dělená směna je taková směna, v jejímž rámci je zajištěn pracujícím souvislý volný čas trvající nejméně 3 hodiny nepřetržitě v místě bydliště pracovníka, nebo sídla jeho podniku (závodu).

4. Hodiny, které v rámci kalendářního měsíce přesahují pravidelnou pracovní dobu stanovenou příslušnými předpisy, jsou hodinami práce přes čas. Při zjištění, zda jde o práci přes čas, započítává se do odpracované doby též doba, po kterou řidič nepracoval pro překážky v práci, pokud mu za tuto dobu přísluší náhrada mzdy, nebo peněžité dávky nemocenského pojištění zaměstnanců.

II. Zásady pro stanovení pracovních a směnových plánů

1. Pracovní a směnové plány pro řidiče silničních motorových vozidel se stanoví na základě pravidelné pracovní doby, stanovené příslušnými předpisy, připadající podle počtu pracovních dnů na kalendářní měsíc. Pracovní a směnové plány mají být sestavovány pro co možná nejdelší časové období, nejméně na jeden týden dopředu.

2. Není-li pro některé dny takové určení pracovního plánu z provozních důvodů možné, musí být nástup do práce (počátek směny) řidiči oznámen zpravidla nejméně 12 hodin předem. Rovněž, je-li nutné z provozních důvodů dodatečně měnit začátek pracovní doby, stanovený v pracovním plánu pro určitý den, je nutno řidiči tuto změnu oznámit nejpozději 12 hodin před začátkem směny.

3. Mezi dvěma plnými pracovními směnami (oddíl IV, bod 1) je třeba řidiči poskytnout, a v plánu stanovit, nejméně 12 hodin, u turnusových zaměstnanců výjimečně 10 hodin odpočinku. Doba odpočinku musí být stanovena tak, aby poskytovala možnost spánku, proto musí být stanovena zpravidla v noci a jen výjimečně ve dne. Je-li doba odpočinku poskytnuta na pracovní cestě, musí být možnost spánku zajištěna v místnosti (v ubytovně), nebo výjimečně ve vozidle, je-li vybaveno zařízením pro spánek řidiče.

4. Bylo-li trvání pracovní směny výjimečně prodlouženo nad 8 hodin (oddíl IV, bod 2), musí doba nepřerušeného odpočinku po této směně trvat 12 hodin. Mezi dvěma pracovními směnami, kratšími jak 8 hodin, může být doba odpočinku výjimečně krácena až na 8 hodin.

5. Pracovní a směnové plány musí určit způsob nástupu do práce, délku trvání a časové rozložení pracovních směn, pracovní přestávky a dny pracovního volna. Pracovní a směnové plány musí v nejvyšší možné míře zajišťovat rovnoměrné rozložení práce na jednotlivé řidiče a délky jednotlivých pracovních směn na jednotlivé týdny v měsíci a uvnitř týdnů na jednotlivé dny.

III. Pracovní směna, pracovní doba a pracovní přestávky

1. Pracovní směna se skládá z pracovní doby a ze zákonné přestávky.
2. Pracovní doba zahrnuje dobu trvání přepravního výkonu a dobu strávenou ostatními výkony.
3. Doba přepravního výkonu zahrnuje
   a) dobu provozní a technické přípravy a zakončení práce,
   b) dobu jízdy vozidla, včetně doby nakládání a vykládání vozidla,
   c) dobu strávenou opravami vozidla na cestě.
4. Ostatními výkony se rozumí
   a) účast na opravě vozidla v dílně,
   b) vyúčtování tržby (prodaných jízdenek apod.),
   c) pravidelné provozní školení (poučování) dopravních zaměstnanců,
   d) udržování vozidel v zahřátém stavu.
5. Kromě výkonů uvedených v bodě 3 a 4 se do pracovní doby zahrnují
   a) doba po kterou řidič, popřípadě též závozník, žádnou práci nevykonává, ale musí být v pohotovosti k pracovnímu výkonu. Takový případ nastane, když osádka vozidla
      — je s vozidlem připravena k odjezdu, ale jízdní příkaz nemohl být dosud z provozních nebo organizačních důvodů vydán,
      — po provedení jízdního příkazu čeká na další pracovní příkaz,
      — s vozidlem musí čekat u odesílatele nebo příjemce zboží na odbavení,
      — je s vozidlem připravena k naložení nebo vyložení nákladu, avšak potřební nakladači nebo vykladači nejsou dosud k dispozici,
      — je připravena k práci, ale řidič nemůže převzít vozidlo z důvodů, které se netýkají jeho osoby (nevčasné provedení technické prohlídky nebo — při vícesměnné práci — zpožděný návrat vozidla z předchozí směny atd.).

      dále sem patří
      — nařízená pohotovost řidiče (kromě pohotovosti mimo pracoviště),
      — střežení vozidla a nákladu;
   b) odpočinek po pěti hodinách nepřetržitého řízení vozidla;
   c) poruchy na trati (technická závada vozidla, nesjízdnost silnic, čekání na posyp, mimořádné povětrnostní vlivy, čekání na doprovod při dopravě těžkých a rozměrných nákladů, čekání nařízené při vyšetřování dopravní nehody
6. Zákonnou přestávkou se rozumí přestávka na svačinu v rozsahu 15 minut za směnu.
7. Jako doba čekání podle bodu 5 se neposuzuje doba, se kterou může řidič mimo plánovanou pracovní dobu, určenou směnovým plánem, po odstavení vozidla volně disponovat, aniž má povinnost k práci.
8. Ministr dopravy a spojů může stanovit časové limity pro některé pracovní výkony a přestávky uvedené v bodě 3 až 6.

IV. Trvání pracovní směny

1. Pracovní směna nemá zásadně trvat déle než 8 hodin. Odchylky jsou přípustné
   a) na pracovištích, kde je zaveden při 46 hodinové pracovní době pětidenní pracovní týden,
   b) při živelních pohromách,
   c) při dojezdech do cílového místa,
   d) při žádoucí mimořádně odůvodněné nárazové a časově omezené přepravě, kterou nelze normálním způsobem v zákonné pracovní době zajistit, po předběžné dohodě se závodním výborem ROH, a to vždy nejdéle v jednom kalendářním dnu o 2 hodiny.
2. Doba vlastního řízení vozidla (jedním řidičem) nesmí zpravidla překročit 7 hodin v jednom kalendářním dnu (v jedné směně); výjimečně může být prodloužena z důvodů dokončení přepravního výkonu (jízdy do cílového místa), avšak maximálně na 9 hodin, byla-li před další jízdou poskytnuta odpovídající přestávka.
3. Je-li při přepravním výkonu v nákladní a autobusové dopravě v tuzemsku i v zahraničí použito k řízení vozidla 2 řidičů, nesmí úhrn hodin řízení vozidla v průběhu 24 hodin, připadající na každého řidiče, překročit 9 hodin. V takových přepravách může být doba odpočinku (oddíl II, bod 3 a 4) snížena na 10 nepřetržitých hodin.
4. Nepřetržité řízení vozidla bez jakékoliv přestávky je přípustné v trvání nejvýše 5 hodin. Další řízení vozidla smí z důvodu bezpečnosti jízdy následovat nejdříve po poskytnutí přestávky v trvání 30 minut.
5. Přestávku na svačinu v trvání 15 minut (oddíl III, bod 6) je třeba řidiči poskytnout nejdéle po 5 hodinách práce, nebyla-li mu do té doby práce přerušena z jiných důvodů na dobu nejméně 15 minut (čekání na práci, přestávka v řízení vozidla po pěti hodinách).

V. Dny pracovního volna

Řidiči je třeba zabezpečit v rámci kalendářního týdne souvislé volno v rozsahu nejméně 32 hodin,

přičemž jednou za 3 týdny musí toto volno připadnout na neděli.

VI. Odchylky, platné pro řidiče osobních automobilů, řidiče sanitních automobilů a řidiče autobusů

1. Pracovní doba řidiče osobního automobilu je celá doba směny (oddíl III), resp. dělené směny, pokud byla strávena v místě (obci) pracoviště.

2. Pracovní dobou řidiče osobního automobilu ve směně, kterou strávil na pracovní cestě, je pouze doba pracovního výkonu, který sestává

   a) z denního ošetření vozidla,

   b) z oprav vozidla na trati,

   c) z jízdy s vozidlem,

   d) ze zákonných přestávek během jízdy (oddíl III, bod 5b) a 6).

3. Ostatní přestávky se řidiči osobního automobilu na pracovní cestě do pracovní doby nezapočítávají. Pracovní směna při pracovní cestě, ve které byla řidiči osobního automobilu poskytnuta nezapočitatelná pracovní přestávka, se posuzuje vždy jako dělená směna, i když doba přestávky (nebo součet více přestávek během směny) nedosáhla tří hodin.

4. Řidič osobního automobilu, který na pracovních cestách při setrvání na místě přechodného pobytu podle pracovního plánu není v určitém dnu využit k pracovnímu výkonu buď vůbec, nebo ne po celou zákonem stanovenou pracovní dobu, je odměňován za hodiny odpovídající zákonné pracovní době, připadající na tento den. Jestliže však jeho výkon dosáhne nebo převýší tuto zákonnou pracovní dobu, je odměňován pouze za hodiny strávené pracovním výkonem.

5. Odchylek platných pro řidiče osobních automobilů je možno též použít pro stanovení pracovní doby řidičů autobusů, které jsou v majetku podniků nebo Revolučního odborového hnutí.

6. Ustanovení o pracovní době (oddíl III a IV) řidičů sanitních automobilů upraví v prováděcích předpisech ministr zdravotnictví s ministrem dopravy a spojů a příslušným odborovým svazem a pokud se týče řidičů autobusů veřejné dopravy ministr dopravy a spojů v dohodě s odborovým svazem s přihlédnutím k zvláštním provozním podmínkám a povaze přepravní práce těchto řidičů.

VII. Povinnost vedoucích organizačních jednotek a závěrečných ustanovení

1. Vedoucí organizačních jednotek jsou povinni řádnou organizací práce pečovat o to, aby řidiči silničních motorových vozidel měli dostatečný volný čas k odpočinku a k obnovení fyzických i duševních sil, jakož i k uspokojení osobních zájmů, aby přesčasové hodiny poklesly pod zákonem přípustný rozsah*) a aby byly dále omezovány a postupně zcela odstraněny.

   Dále musí vytvářet takové předpoklady, aby silniční dopravní prostředky byly vybavovány vhodnými mechanizačními prostředky, zajišťujícími bezpečnost práce a odstraňování její namáhavosti a zlepšovat ostatní podmínky, zejména zřizováním nocležen, sociálního zařízení apod.

2. Práce přes čas je přípustná jen se souhlasem závodního výboru Revolučního odborového hnutí.

3. Vedoucí organizačních jednotek odpovídají za to, že povolená práce přes čas řidičů nepřekročí v žádném případě zákonem stanovenou hranici. Za tím účelem musí vedoucí organizace práci přes čas řidiči pro jednotlivá čtvrtletí kalendářního roku, se souhlasem odborové organizace, plánovat a takto stanovené čtvrtletní limity počtu přesčasových hodin řidičů důsledně dodržovat.

4. V případě nesplnění či porušení těchto směrnic, je třeba závady projednávat za účasti odborové organizace a za nedodržení zásady o zákonem stanovené hranici pro práci přes čas vyvozovat vůči odpovědnému pracovníku sankce podle platných předpisů.

5. Uvedené směrnice platí obdobně též pro úpravu pracovní doby závozníků a průvodčích autobusů.

*) Zákon č. 91/1918 Sb., o osmihodinové době pracovní a zákon č. 45/1956 Sb., o zkrácení pracovní doby.

Příloha č. 3 k vyhlášce č. 42/1962 Sb.

VÝNOS

ministra dopravy a spojů

ze dne 17. dubna 1962,

kterým se vydává řád pro prémiování řidičů a některých jiných pracovníků za hospodárný provoz silničních vozidel pro motorovou dopravu

Za účelem hmotného zainteresování pracovníků na zhospodárnění provozu silničních vozidel pro motorovou dopravu (dále jen „vozidla") se přiznávají řidičům silničních motorových vozidel (dále jen „řidiči") prémie:

1. za jízdu bez dopravních nehod a závad,
2. za snížení provozních nákladů vozidla.

Části prémie uvedené pod č. 2 se mohou přiznávat také opravářům (údržbářům, seřizovačům vstřikovacích čerpadel a karburátorů), výdejcům pohonných hmot, hospodářům s pneumatikami, údržbářům pneumatik a vulkanizérům podle dále uvedených zvláštních ustanovení.

I. Prémie za jízdu bez dopravních nehod a závad

1. **Výše prémie za jízdu bez dopravních nehod a závad je závislá na počtu základních kilometrů, které řidič dosáhne bez dopravních nehod a závad v určitém kalendářním čtvrtletí na vozidlech téhož podniku (závodu), s nímž byl v tomto čtvrtletí v pracovním poměru. Kilometry ujeté se soukromými vozidly bez dopravních nehod a závad a dopravní nehody a závady při jízdě se soukromými vozidly s výjimkou skutečností uvedených v odstavci 2 písm. e) nemají na výplatu prémie vliv.**
2. Za okolnosti vylučující vyplacení prémie za jízdu bez dopravních nehod a závad se považují zejména:
   a) byl-li řidič pravomocně odsouzen pro trestný čin, jehož se dopustil v silniční dopravě, nebo při výkonu svého zaměstnání, a to i tehdy, upustil-li soud od potrestání;
   b) bylo-li místním lidovým soudem nebo národním výborem pravomocně zjištěno, že se řidič dopustil provinění v silniční dopravě nebo při výkonu svého zaměstnání;
   c) byla-li řidiči za přestupek v silniční dopravě uložena národním výborem pokuta, veřejná důtka, či napomenutí;
   d) byl-li řidiči za jednání proti pravidlům silničního provozu odňat řidičský průkaz, nebo vyměněn anebo proštípnut kupón k řidičskému průkazu;
   e) bylo-li nepochybně zjištěno, že se řidič dopustil závažného jednání proti pravidlům silničního provozu, zejména že požil před započetím nebo během jízdy (i soukromým vozidlem) alkoholického nápoje, a to i když takové jednání nebylo příslušným orgánem projednáno.
3. Prémie se vyplácí po uplynutí příslušného kalendářního čtvrtletí. Za každých 100 základních kilometrů, které řidič dosáhne v tomto čtvrtletí bez dopravních nehod a závad, se mu vyplatí prémie ve výši Kčs 1,—. Při nastoupení nebo přerušení pracovního poměru během kalendářního čtvrtletí, pokud jde o zvýhodněnou změnu zaměstnání, přísluší poměrná část prémií. V ostatních případech se prémie za toto čtvrtletí nevyplácí.
4. V případech uvedených v odstavci 2 písm. a), b), c) a v případě odnětí řidičského průkazu podle písm. d) zaniká nárok na prémie nejen v tom kalendářním čtvrtletí, ve kterém k uvedené události došlo, nýbrž i v dalších dvou kalendářních čtvrtletích (čekací doba). Obdobně se postupuje v těch případech, kdy bude zjištěno, že řidič zatajil jakoukoliv dopravní nehodu nebo závadu (přestupek proti předpisům na ochranu silničního provozu).
5. O výplatě prémií rozhoduje v dohodě s příslušným orgánem odborového svazu vedoucí podniku (závodu), s nímž je řidič v pracovním poměru.

2. Prémie za snížení provozních nákladů vozidla

6. a) Prémie za snížení provozních nákladů vozidla se poskytuje za úspory dosažené v určitém čtvrtletí proti normované spotřebě pohonných hmot a plášťů a normovaným nákladům na údržbu a opravy vozidla; z výsledné úspory se stanoví prémie.
   b) Jestliže je ztráta u vozidla vyšší než dosažené úspory, nevzniká nárok na prémii a ztráta se převede do dalšího čtvrtletí.
7. Úspory nebo ztráty na pohonných hmotách, ve spotřebě plášťů a nákladů na údržbu a opravy vozidla se zjistí porovnáním skutečných nákladů podle údajů prvotní evidence s normovanými náklady.

8. Podkladem pro stanovení normovaných nákladů pohonných hmot, plášťů a nákladů na údržbu a opravy vozidel, jsou normy vydané k tomuto prémiovému řádu. Projeví-li se tyto normy v provozu silniční dopravy jako málo progresívní, je držitel vozidla (podnik) povinen zavést normy pokrokovější; zpřesnění norem provede ve své pravomoci a vyhlásí je po projednání s odborovou organizací.

9. a) První — základní vybavení vozidla (přívěsu) plášti po dodání z výroby se neuvažuje ve skutečných nákladech na vozidlo ve smyslu odstavce 6 a není rovněž uvažováno v normovaných nákladech.

b) Náklady na výměnu plášťů, vzniklé z titulu prokázaných výrobních vad, nejdou k tíži prémiovaných pracovníků.

c) Fakturované nebo účtované ceny za generální opravy, převyšující stanovenou státní jednotnou cenu z důvodu, že vozidlo nebylo do generální opravy předáno podle stanovených základních podmínek, se posuzují jako vzniklé náklady na vozidla. Obdobně se posuzuje i faktura dodavatele za scházející příslušenství (vybavení) vozidla.

d) Částka překročení státní jednotné ceny generální opravy z důvodu rekonstrukce nebo zdokonalení vozidla, se do skutečných nákladů nepočítá.

10. Sazba prémie pro řidiče za úspory dosažené na provozních nákladech v daném čtvrtletí, závisí na počtu základních kilometrů dosažených vozidlem a může činit nejvýše 20 % a po překročení výkonu normovaného do střední nebo generální opravy, popř. výkonu normovaného za celou upotřebitelnost, nejvýše 24 % z dosažených úspor.

11. Prémie se vypočítává z úspor dosažených na vozidle a rozděluje se podle počtu dosažených základních kilometrů na řidiče, kteří mají příslušné vozidlo trvale přiděleno. Řidiči provádějící trvale střídání, obdrží průměrnou prémii z celé kolony (skupiny) vozidel, kterou střídají. U kolektivů soutěžících o titul brigád socialistické práce je možno prémie vypočítat podle výsledků hospodaření vozidel celého kolektivu a rozdělit je mezi členy kolektivu s přihlédnutím k počtu dosažených základních kilometrů každým členem kolektivu.

12. Kromě řidičů je možno za snížení provozních nákladů vozidla prémiovat kolektivně opraváře a údržbáře, včetně seřizovačů vstřikovacích čerpadel a karburátorů, výdejce pohonných hmot a hospodáře s pneumatikami, údržbáře pneumatik a vulkanizéry za úspory dosažené u celého vozového parku podniku (závodu) v daném čtvrtletí.

13. Pro výpočet prémie těchto pracovníků se použijí výsledné úspory vykázané ve spotřebě nebo v nákladech v daném čtvrtletí ve srovnání se spotřebou nebo náklady normovanými (po odečtení zrát). Sazba prémie činí nejvýše 10 % z těchto výsledných úspor dosažených u celého vozového parku podniku (závodu).

Prémie je kolektivní a rozděluje se poměrným dílem s přihlédnutím k míře zásluh jednotlivých pracovníků na docílených úsporách.

14. a) Prémie za snížení provozních nákladů nesmí překročit u řidiče v jednom čtvrtletí 40 %, u opravářů, výdejců pohonných hmot, hospodářů s pneumatikami, vulkanizérů a údržbářů pneumatik 30 % z jejich základní mzdy za zákonnou pracovní dobu.

b) Případné přebytky prémií v jednotlivých čtvrtletích nad meze stanovené pod písm. a) se do dalších čtvrtletí nepřevádějí.

15. U organizací s malým počtem vozidel (zpravidla do 5 vozidel) mohou být prémie podle části 2 tohoto prémiového řádu vypláceny řidičům odchylně od předchozích ustanovení, a to jako kolektivní prémie vypočtené z úspory normovaných (plánovaných) nákladů a skutečných nákladů na celý vozový park. Sazba prémie může činit nejvýše 10 % z celkových dosažených úspor a nesmí překročit u řidiče v jednom čtvrtletí 20 % jeho základní mzdy za zákonnou pracovní dobu.

16. Vedoucí podniku (závodu), s nímž jsou pracovníci v pracovním poměru, je povinen snížit nebo úplně odejmout prémie pracovníkům, kteří porušili své povinnosti, zejména těm, kteří:

a) ve snaze po dosažení prémií poruší hrubě předpisy na ochranu bezpečnosti provozu, nebo uvedli úmyslně nesprávné údaje, rozhodné pro výpočet prémie;

b) způsobí mimořádné opotřebení, poškození nebo znehodnocení vozidla;

c) zaviní špatný technický stav vozidla a jeho velkou poruchovost v provozu, následkem jeho nesvědomitého obsluhování a málo pečlivého udržování;

d) neoprávněně použili služebního vozidla k soukromé jízdě.

17. Ministerstva a ostatní ústřední orgány mohou stanovit, že prémie za snížení provozních nákladů vozidla budou vypláceny v oboru jejich působnosti výjimečně měsíčně, jestliže jsou pro to ekonomické důvody.

Všeobecná ustanovení

18. Prémie se vyplácejí k dosažené mzdě pracovníkům v zúčtovacím období, které následuje po příslušném čtvrtletí (měsíci), v němž byly splněny podmínky pro výplatu prémií.

19. Peněžní prostředky na prémie podle tohoto prémiového řádu se čerpají z plánovaného mzdového fondu (z prémiového fondu).

20. Prémie podle tohoto prémiového řádu lze přiznat a vyplácet jen při zajištění přesné evidence a kontroly všech dat potřebných pro přiznání prémií, včetně evidence o práci. Toto zajištění provede vedoucí podniku (závodu). Správnost dat nesmějí potvrzovat ti pracovníci, kteří jsou prémiováni podle stejných prémiových ukazatelů.

21. Prémie za jízdu bez dopravních nehod a závad smějí být vypláceny jen za podmínky, že v příslušném podniku (závodu) bylo zavedeno též prémiování za snížení provozních nákladů vozidla.

22. Pracovníci, prémiovaní podle tohoto prémiového řádu, nesmějí být odměňováni za stejné úspory podle jiných prémiových řádů.

23. Ministerstva a ústřední orgány mohou stanovit k tomuto prémiovému řádu výjimky a odchylky s přihlédnutím k zvláštním provozním a technickým podmínkám ve svém resortu (např. vyloučit ukazatele úspory pohonných hmot v těch podřízených podnicích (závodech), které se zabývají distribucí a zpracováním těchto hmot).

24. Za správné provádění tohoto prémiového řádu odpovídá vedoucí podniku (závodu) společně s těmi pracovníky, které pověřil jeho prováděním.

25. Vedoucí podniku (závodu) zajistí seznámení se se zásadami tohoto prémiového řádu všech zaměstnanců, na které se tento řád vztahuje.

26. Se souhlasem příslušného odborového orgánu, sníží vedoucí podniku (závodu) prémie nebo je úplně odejme těm pracovníkům, kteří nepodporují snahu ostatních o lepší udržování vozového parku. Odnětí, případně snížení premie musí být pracovníku vždy oznámeno s udáním důvodů. Prémiování se provádí v dohodě s příslušnými orgány odborového svazu.

27. Za překročení normy výkonu vozidla do generální opravy nebo normy výkonu stanovené pro celou upotřebitelnost vozidla, jakož i za dosažení 200 000, 300 000, 400 000, 500 000 atd. základních kilometrů dosažených řidičem bez dopravních nehod a závad, může být řidiči přiznána rozhodnutím vedoucího podniku (závodu), se souhlasem příslušného orgánu odborového svazu, kromě prémií stanovených v tomto prémiovém řádu, též mimořádná odměna z prostředků plánovaného mzdového fondu (prémiového fondu).

Použití souhrnných norem nákladů pro prémiování řidičů za hospodárný provoz silničních motorových vozidel

1. V tabulkách uvedené souhrnné normy jsou stanoveny na jeden základní kilometr a zahrnují normy proměnlivých nákladů na údržbu a opravy vozidla,

   normy nákladů na pláště,

   normy nákladů na pohonné hmoty,

   normy stálých nákladů na údržbu a opravy vozidla,

   a) normy proměnlivých nákladů na údržbu a opravy vozidla zahrnují pouze náklady, které nabíhají s počtem dosažených základních kilometrů. Pro stanovení poměru proměnlivých a stálých nákladů byly uvažovány tyto počty základních kilometrů měsíčně

      u autobusů 5000,
      u nákladních automobilů . . 3800,
      u osobních automobilů . . 4000,

   b) normy nákladů na pláště byly u všech typů vozidel vypočteny s jedním rezervním pláštěm z maloobchodních cen platných k 1. dubnu 1962. Prvé vybavení nového vozidla plášti není v normovaných nákladech uvažováno; podíl těchto nákladů je v souhrnné normě započten teprve od počtu základních kilometrů, který odpovídá opotřebení pláštů (včetně rezervního) prvého základního vybavení vozidla,

   c) normy nákladů pohonných hmot byly propočteny na 1 základní kilometr z maloobchodních cen platných k 1. dubnu 1962. Při jejich výpočtu byla uvažována normovaná spotřeba pro letní období,

   d) v normách stálých nákladů jsou zahrnuty náklady na denní ošetření vozidla, mytí vozidla, výměnu baterií a opravu startovacího zařízení, čisticí prostředky.

      U sklápěcích automobilů jsou ještě uvažovány náklady na zvedací zařízení a u autobusů náklad na denní úklid vozidla. Tyto normy jsou na rozdíl od předchozích stanoveny v Kčs na kalendářní měsíc a na provozní den vozidla (zaokrouhleně).

2. Zjištění celkových normovaných nákladů na vozidlo se provede vynásobením počtu základních kilometrů za prémiové období normou, odpovídající dosažení příslušné hranice počtu základních kilometrů a období provedení opravy (SO, GO).

3. Při použití zimní normy pohonných hmot zvýší se uvedené celkové normované náklady na jeden základní kilometr o 10 % ceny pohonných hmot na jeden základní kilometr.

4. Jezdí-li vozidlo v podmínkách, kde přísluší přirážky na pohonné hmoty za provozní podmínky, je třeba uvedené normy zvýšit o příslušné ná-

klady. Toto zvýšení lze provést podle vzorce. (Celkem normované pohonné hmoty v litrech za prémiové období × cena jednoho litru pohonných hmot) — (cena pohonných hmot na jeden základní kilometr × počet dosažených základních kilometrů). Výsledná částka je náklad v Kčs připadající na přirážky za provozní podmínky, o které se zvýší normované náklady.

U typů vozidel, pro které nejsou uvedeny normy v příloze prémiového řádu, stanoví podnik (závod) normu podle tohoto postupu.

Ve vyhlášce ministerstva dopravy a spojů o hospodárnosti provozu silničních vozidel pro motorovou dopravu, zjistí normu nákladů na opravy a údržbu v tabulce norem podle obsahu válců v ccm, užitečného zatížení vozidla, nebo obsaditelnosti vozidla, základní normu spotřeby pohonných látek a sazbu odpisu plášťů.

Pro stanovení pevných nákladů se použije těchto sazeb:

	měsíčně Kčs	denně (zaokrouhl.) Kčs
nákladní vozidla do 4,4 t .	270,—	9,—
od 4,5 t .	315,—	10,50
sklápěcí vozidla	390,—	13,—
autobusy do 4,4 t	500,—	16,50
od 4,5 t	570,—	19,—
osobní automobily	270,—	9,—

Norma nákladů na údržbu a opravy vozidla se sníží o podíl pevných nákladů propočtených na 1 základní kilometr, přičemž se v propočtu uvažují počty základních kilometrů uvedené v odstavci 1a) a norma pohonných hmot se zjistí ze základní normy spotřeby a ceny pohonných hmot.

Norma plášťů se zjistí z počtu ojížděných plášťů a příslušné normy; z celkové ceny plášťů (včetně rezervy) a normy plášťů se zjistí počet základních kilometrů stanovený pro první vybavení vozidla plášti, od dosažení tohoto počtu základních kilometrů se do celkových nákladů zahrne i normovaný náklad na pláště.

Příklad:

Nákladní automobil Škoda 256 (užitečné zatížení 2500 kg). Základní norma B-25 litrů × 4 Kčs = 100 Kčs = 1 Kčs/zkm.

Pláště 7 kusů — rozměru 7,50 × 20

celková cena činí 7 × 850 = 5950 Kčs

norma soupravy plášťů na 1 zkm

$$\frac{8 \times 2{,}15}{100} = 12{,}9 \text{ hal.}$$

počet zkm na první vybavení vozidla

$$\frac{5950}{0{,}129} = 46\,124 \text{ zkm}$$

	Norm. náklady na údržbu a opravy	Stálé náklady (Kčs 270/3800 zkm = 7 hal./zkm)	PH	Pláště	Celkem náklady hal./zkm
do 1 SO	20 000	18 — 7 = 11	100	—	111
	40 000	22 — 7 = 15	100	—	115
	60 000	28 — 7 = 21	100	9	130
	80 000	35 — 7 = 28	100	13	141
	100 000	45 — 7 = 38	100	13	151

Náklady uvedené v posledním sloupci jsou celkové proměnlivé náklady v haléřích na jeden základní kilometr vozidla, ke kterým se připočtou stálé náklady ve výši Kčs 270,— měsíčně nebo Kčs 9,— denně.

Osobní a dodávkové

Pro období do		Osobní a dodávkové							
provedení	dosažení zkm	Škoda 1101, 1102 osobní	Škoda 1101, 1102 dodávkové	Škoda 1101, 1102, kombinované	Škoda 1101, 1102 bojové	Škoda 1101, 1102 sanitní	Škoda 1200 dodávkové	Škoda 1200 osobní	Škoda 1200 kombinované
1 SO	20 000	41	44	44	42	46	46	41	46
	40 000	47	48	48	46	51	51	45	51
	60 000	54	60	61	59	63	65	57	65
	80 000	63	69	70	68	72	72	64	73
	100 000	73	79	80	78	82	81	73	82
	120 000								
	140 000								
1 GO	20 000	48	54	55	53	57	57	49	58
	40 000	53	59	60	58	62	62	54	63
	60 000	61	67	68	66	70	69	61	70
	80 000	69	75	76	74	78	77	69	78
	100 000	77	83	85	83	87	85	77	87
	120 000								
	140 000								
další SO	20 000	47	53	53	51	55	56	48	56
	40 000	52	58	59	57	61	61	53	62
	60 000	60	66	67	65	69	69	61	70
	80 000	68	74	76	74	78	77	69	79
	100 000								
	120 000								
další GO	20 000	50	56	57	55	59	59	51	60
	40 000	56	62	63	61	65	65	57	66
	60 000	65	71	73	71	75	73	65	75
	80 000	76	82	84	83	86	84	76	86
	100 000								
	120 000								
stálý náklad v Kčs	měsíční	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—
	denní	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—
cena pohonných hmot na 1 zkm		35	38	38	36	40	40	35	40

Pro období do		Osobní a dodávkové							
provedení	dosažení zkm	Škoda 1200 sanitní	Škoda 1201 sanitní	Škoda 1201, 1202 osobní	Škoda 1201, 1202, dodávkové	Škoda 1201, 1202 kombinované	Škoda 1201, 1202 Pick Up	Tatra 87	Tatra 600
1 SO	20 000	48	44	39	44	44	44	62	52
	40 000	54	50	43	49	49	49	69	59
	60 000	68	64	55	63	64	63	85	73
	80 000	75	71	62	70	71	70	94	81
	100 000	84	80	71	79	80	80	102	90
	120 000								
	140 000								
1 GO	20 000	60	56	47	55	56	55	75	63
	40 000	65	61	52	60	61	60	83	70
	60 000	72	68	59	67	68	67	92	79
	80 000	80	76	67	75	76	76	101	88
	100 000	89	85	75	83	85	84	112	99
	120 000								
	140 000								
další SO	20 000	58	54	46	54	54	54	73	62
	40 000	64	60	51	59	60	59	80	67
	60 000	72	68	59	67	68	68	90	78
	80 000	81	77	67	75	77	76	100	89
	100 000								
	120 000								
další GO	20 000	62	58	49	57	58	57	77	65
	40 000	68	64	55	63	64	64	88	73
	60 000	77	73	63	71	73	72	98	84
	80 000	88	84	74	82	84	83	110	96
	100 000								
	120 000								
stálý náklad v Kčs	měsíční	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—
	denní	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—
cena pohonných hmot na 1 zkm		42	38	33	38	38	38	54	44

Pro období do		Osobní a dodávkové							
provedení	dosažení zkm	Tatra 603	Moskvič M 407	Pobeda M 20	Volha M 21	Volha M 21 K	Barkas V 901/2 osobní	Barkas V 901/2 dodávkový	Barkas V 901/2 kombinovaný
1 SO	20 000	61	42	56	59	61	53	52	53
	40 000	70	45	58	64	66	57	56	57
	60 000	88	53	69	76	78	65	64	65
	80 000	98	57	73	85	87	68	67	69
	100 000	111	63	78	96	98	71	70	72
	120 000								
	140 000								
1 GO	20 000	75	50	67	72	74	63	62	63
	40 000	86	53	69	77	79	65	64	65
	60 000	96	57	73	84	86	70	69	71
	80 000	107	62	78	92	94	75	74	76
	100 000	120	67	82	101	103	80	79	82
	120 000								
	140 000								
další SO	20 000	72	49	66	70	72	62	61	62
	40 000	84	52	68	75	77	65	64	65
	60 000	94	56	72	81	83	68	67	69
	80 000	106	61	77	90	92	72	71	73
	100 000								
	120 000								
další GO	20 000	76	52	69	74	76	65	64	65
	40 000	89	55	71	80	82	68	67	69
	60 000	101	59	75	88	90	72	71	73
	80 000	115	66	81	99	101	80	79	82
	100 000								
	120 000								
stálý náklad v Kčs	měsíční	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—
	denní	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—
cena pohonných hmot na 1 zkm		52	36	50	52	54	48	48	48

Autobusy a autokary

Pro období do		Autobusy a autokary							
provedení	dosažení zkm	Škoda 706 RO	Škoda 706RO přívěsný vačlík	Škoda 706 RO motor RTO	Škoda 706RO Lux	Škoda 706 RTO	Škoda 706 RTO Lux	Škoda 706 RTO měšťácký	Karosa BB
1 SO	20 000	69	61	61	69	59	59	59	70
	40 000	71	63	63	71	61	61	61	81
	60 000	73	65	65	73	63	63	63	97
	80 000	81	73	73	81	91	91	91	136
	100 000	107	95	95	107	96	96	96	—
	120 000	113	101	101	114	103	100	103	—
	140 000	119	107	107	121	110	111	110	—
1 GO	20 000	100	88	88	100	88	88	88	106
	40 000	102	90	90	102	90	90	90	121
	60 000	106	94	94	106	94	94	94	137
	80 000	111	99	99	111	100	100	100	154
	100 000	118	106	106	118	107	108	107	—
	120 000	127	115	115	128	117	118	117	—
	140 000	138	126	126	140	129	131	129	—
další SO	20 000	97	85	85	97	85	85	85	102
	40 000	100	88	88	100	88	88	88	114
	60 000	105	93	93	105	93	93	93	130
	80 000	111	99	99	111	99	99	99	150
	100 000	120	108	108	121	110	111	110	—
	120 000	131	119	119	132	121	122	121	—
další GO	20 000	101	89	89	101	89	89	89	111
	40 000	106	94	94	106	94	94	94	127
	60 000	114	102	102	115	104	104	104	146
	80 000	124	112	112	125	114	115	114	167
	100 000	136	124	124	138	127	128	127	—
	120 000	153	145	145	155	144	146	144	—
stálé náklady v Kčs	měsíční	570,—	570,—	570,—	570,—	570,—	570,—	570,—	500,—
	denní	19,—	19,—	19,—	19,—	19,—	19,—	19,—	16,50
cena pohonných hmot na 1 zkm		56	48	48	56	47	46	47	50

Pro období do		Autobusy a autokary							
provedení	dosažení zkm	Praga RN 6	Ikarus 30	Ikarus 66	Ikarus 630	Garant 30 K	Karosa		
1 SO	20 000	44	55	70	64	87	102		
	40 000	46	63	77	70	90	104		
	60 000	64	70	84	79	102	116		
	80 000	79	94	102	113	110	129		
	100 000	91	106	129	125	113	—		
	120 000	—	—	—	—	—	—		
	140 000	—	—	—	—	—	—		
1 GO	20 000	62	78	104	94	103	113		
	40 000	71	87	112	101	106	120		
	60 000	82	98	123	113	111	132		
	80 000	96	109	133	127	118	146		
	100 000	112	123	146	143	123	—		
	120 000	—	—	—	—	—	—		
	140 000	—	—	—	—	—	—		
další SO	20 000	59	77	102	91	102	111		
	40 000	70	85	109	98	105	118		
	60 000	84	96	120	110	109	128		
	80 000	104	108	130	125	116	141		
	100 000	—	121	142	—	124	—		
	120 000	—	—	—	—	—	—		
další GO	20 000	68	85	110	97	105	117		
	40 000	78	95	118	108	108	127		
	60 000	93	106	129	122	114	139		
	80 000	114	118	141	137	122	153		
	100 000	—	131	153	—	132	—		
	120 000	—	—	—	—	—	—		
stálý náklad v Kčs	měsíční	500,—	500,—	570,—	570,—	500,—	500,—		
	denní	16,50	16,50	19,—	19,—	16,50	16,50		
cena pohonných hmot na 1 zkm		33	40	54	52	78	91		

Nákladní automobily

Pro období do		Nákladní automobily							
provedení	dosažení zkm	Škoda 706 R 706 K	Škoda 706 RS 706 KS	Škoda 706 R rekonstr. mot.	Škoda 706 RS rekonstr. mot.	Škoda 706 RO skříň	Škoda 706 RT	Škoda 706 RTS	Tatra 111 valník
1 SO	20 000	74	74	65	65	66	62	62	92
	40 000	77	77	68	68	69	65	65	95
	60 000	80	80	71	71	73	68	68	103
	80 000	90	91	81	82	84	99	100	149
	100 000	118	119	109	110	112	105	106	159
	120 000	125	127	116	118	120	113	114	171
	140 000								
1 GO	20 000	101	103	94	94	95	89	89	140
	40 000	107	107	98	98	100	93	93	147
	60 000	114	115	105	106	108	101	101	156
	80 000	122	123	113	114	116	109	110	168
	100 000	131	133	122	124	125	119	120	185
	120 000	144	146	135	137	138	132	133	207
	140 000								
další SO	20 000	101	101	92	92	94	87	87	135
	40 000	104	104	95	95	98	90	90	142
	60 000	108	108	99	99	102	95	95	150
	80 000	115	116	106	107	109	102	103	160
	100 000	124	125	115	116	120	112	113	171
	120 000	133	135	124	126	129	121	122	187
další GO	20 000	105	105	96	96	98	91	91	142
	40 000	110	110	101	101	104	96	96	157
	60 000	119	119	110	110	113	106	106	167
	80 000	129	130	120	121	123	116	117	182
	100 000	141	143	132	134	136	129	130	201
	120 000	153	155	144	146	149	141	142	224
stálé náklady v Kčs	měsíční	315,—	390,—	315,—	390,—	315,—	315,—	390,—	315,—
	denní	10,50	13,—	10,50	13,—	10,50	10,50	13,—	10,50
cena pohonných hmot na 1 zkm		53	53	49	49	49	47	47	70

Pro období do		Nákladní automobily							
provedení	dosažení zkm	Tatra 111 sklápěč	Tatra 111 R motor T 111 A	Tatra 111 S, S2 mod. 111 A rok. sklápěč	Tatra 114 valník	Tatra 114 sklápěč	Tatra 116 valník	Tatra 116 sklápěč	Tatra 128 valník
1 SO	20 000	93	87	88	45	47	46	48	58
	40 000	99	90	94	48	50	49	51	64
	60 000	111	98	106	59	61	60	62	72
	80 000	160	144	155	71	73	72	74	85
	100 000	173	154	168	82	84	83	85	111
	120 000	187	166	182					
	140 000								
1 GO	20 000	146	135	141	58	60	59	61	83
	40 000	159	142	154	63	65	64	66	94
	60 000	175	151	170	71	74	72	75	105
	80 000	194	163	189	81	84	82	85	118
	100 000	218	180	213	95	98	96	99	130
	120 000	243	202	238					
	140 000								
další SO	20 000	142	130	137	55	57	56	58	80
	40 000	153	137	148	59	61	60	62	88
	60 000	166	145	161	67	69	68	70	98
	80 000	181	155	176	78	80	79	81	111
	100 000	199	166	194	93	95	94	96	126
	120 000	218	182	213					
další GO	20 000	159	137	154	60	62	61	63	86
	40 000	175	152	170	66	69	67	70	96
	60 000	194	162	189	77	80	78	81	107
	80 000	215	177	210	90	94	91	95	121
	100 000	239	196	234	106	110	107	111	140
	120 000	269	219	264					
stálé náklady v Kčs	měsíční	390,—	315,—	390,—	270,—	390,—	270,—	390,—	315,—
	denní	13,—	10,50	13,—	9,—	13,—	9,—	13,—	10,50
cena pohonných hmot na 1 zkm		70	65	65	33	33	34	34	44

Provedení	dosažení zkm	Nákladní automobily							
		Tatra 128 skříň	Tatra 806 valník	Tatra 806 skříň	Praga A 150 valník	Praga A 150 skříň	Praga RM valník	Praga RM skříň	Praga RMB valník
1 SO	20 000	60	119	121	71	73	113	115	41
	40 000	67	125	128	74	77	119	122	49
	60 000	75	139	142	86	89	138	141	69
	80 000	88	160	163	93	96	153	156	85
	100 000	114			103	106	166	169	98
	120 000								
	140 000								
1 GO	20 000	85	141	143	82	84	132	134	60
	40 000	97	147	150	87	90	138	141	68
	60 000	108	156	159	93	96	148	151	80
	80 000	121	167	171	99	103	149	162	90
	100 000	134			106	110	171	175	102
	120 000								
	140 000								
další SO	20 000	82	139	141	80	82	130	132	57
	40 000	91	148	149	85	88	139	142	65
	60 000	101	155	158	92	95	149	152	77
	80 000	114	166	170	102	106	162	166	90
	100 000	130							
	120 000								
další GO	20 000	89	142	144	86	88	136	138	61
	40 000	99	152	155	92	95	148	151	73
	60 000	109	163	166	101	104	160	163	85
	80 000	125	174	178	111	115	173	177	100
	100 000	144							
	120 000								
stálé náklady v Kčs	měsíční	315,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—	270,—
	denní	10,50	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—	9,—
cena pohonných hmot na 1 zkm		44	108	108	64	64	104	104	31

Pro období do		Nákladní automobily							
provedení	dosažení zem	Praga RND sklápěč	Praga RND skříň	Praga V3S valník	Praga V3S sklápěč	Praga V3S skříň	Praga RV valník	Praga RV sklápěč	Csepel D 353 D 352 D 420B
1 SO	20 000	39	43	63	64	65	47	47	51
	40 000	48	52	68	70	71	52	52	54
	60 000	68	72	96	98	99	62	62	69
	80 000	84	88	116	119	119	88	89	86
	100 000	97	101	128	131	131	97	98	94
	120 000								
	140 000								
1 GO	20 000	58	62	99	101	101	73	73	74
	40 000	66	71	106	109	109	79	79	76
	60 000	78	83	115	118	118	88	89	84
	80 000	90	93	126	131	129	102	103	94
	100 000	102	106	141	146	145	116	117	106
	120 000								
	140 000								
další SO	20 000	56	59	97	99	99	70	70	74
	40 000	64	68	106	109	109	77	77	83
	60 000	76	80	118	122	121	86	86	92
	80 000	90	94	130	135	134	97	98	103
	100 000						110	111	113
	120 000								
další GO	20 000	60	63	103	105	106	75	75	77
	40 000	72	76	114	117	117	82	82	83
	60 000	84	88	126	130	130	93	94	92
	80 000	99	104	141	147	145	106	107	105
	100 000						122	123	119
	120 000								
stálé náklady v Kčs	měsíční	390,—	270,—	315,—	390,—	315,—	315,—	390,—	270,—
	denní	13,—	9,—	10,50	13,—	10,50	10,50	13,—	9,—
cena pohonných hmot na 1 zkm		31	31	50	50	50	36	36	36

Pro období do		Nákladní automobily							
provedení	dosažení zkm	Garant 30 K valník	Garant 30 K skříň	Garant 32 valník	Garant 32 skříň				
1 SO	20 000	85	87	35	37				
	40 000	90	93	40	43				
	60 000	95	98	55	58				
	80 000	118	121	68	71				
	100 000								
	120 000								
	140 000								
1 GO	20 000	102	104	52	54				
	40 000	109	112	59	62				
	60 000	118	121	68	71				
	80 000	129	133	80	84				
	100 000								
	120 000								
	140 000								
další SO	20 000	100	102	50	52				
	40 000	106	109	56	59				
	60 000	113	116	63	66				
	80 000	124	128	75	79				
	100 000								
	120 000								
další GO	20 000	105	108	55	58				
	40 000	113	116	63	66				
	60 000	124	128	74	78				
	80 000	135	139	86	90				
	100 000								
	120 000								
stálé náklady v Kčs	měsíční	270,—	270,—	270,—	270,—				
	denní	9,—	9,—	9,—	9,—				
cena pohonných hmot na 1 zkm		76	76	25	25				

Vydavatel: Ministerstvo spravedlnosti — Redakce: Praha 1 Malá Strana, Tržiště 9. Telefon 493-41 až 49. — Administrace: Statistická a evidenční vydavatelství tiskopisů, Praha, n. p., Praha 1-Malá Strana, Tržiště 9. Telefon 493-41 až 49. — Vychází podle potřeby. — Předplatné na celý rok Kčs 60.—, na půl roku Kčs 30.—, na čtvrt roku Kčs 15.— Předplácet lze na dobu ne méně čtvrt roku, vždy jen k 1. dni každého kalendářního čtvrtletí. — Zrušení odběru se uznává jen ke konci každého kalendářního čtvrtletí, nejpozději 10 dní před stanoveným datem. — Frankované reklamace se uznávají jen, dojdou-li do 15 dnů po vydání reklamované částky. — Účet SBCS Praha 1, č. ú. 321-0062. — Novinová sazba povolena poštovním úřadem Praha 022. Číslo 315-46d Bo-55. — Tiskne: Knihtisk 1, národní podnik v Praze 1-Malá Strana, Karmelitská 6.
Dohlédací poštovní úřad Praha 07.