

Pracovní doba

Má-li zaměstnanec při výkonu práce právo na bezpečnostní přestávku podle zvláštních právních předpisů, započítává se tato přestávka do pracovní doby a případně-li bezpečnostní přestávka na dobu přestávky v práci na jídlo a oddech, započítá se přestávka v práci na jídlo a oddech do pracovní doby. Okolnost, že bezpečnostní přestávky se započítávají do pracovní doby, je odůvodněna mimo jiné tím, aby zaměstnanci, u nichž předem nelze vyloučit výkon činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus, byli motivováni k tomu, aby skutečně práci přerušovali a využívali bezpečnostních přestávek v plném rozsahu, a aby tak mohli řádně plnit své pracovní úkoly bez ohrožení zdraví a majetku. I když účelem přerušování výkonu práce bezpečnostními přestávkami (a jejich započtením do pracovní doby) je zajištění odpočinku zaměstnanci, který vykonává činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus, nelze přerušování práce řidiče autobusu bezpečnostní přestávkou považovat za odpočinek ve smyslu ustanovení § 78 odst. 1 písm. b) zák. práce, který není pracovní dobou. Za dobu odpočinku zaměstnance městské hromadné dopravy nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. považuje jen nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami a nepřetržitý odpočinek v týdnu.

(Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 21 Cdo 4959/2016, ze dne 26.9.2017)

Nejvyšší soud České republiky rozhodl v právní věci žalobce R. O., zastoupeného JUDr. A.N., advokátem se sídlem v O., proti žalovanému ČSAD Frýdek - Místek a. s. se sídlem ve F.-M., zastoupenému JUDr. V.S., advokátem se sídlem v O., o 30 342 Kč s příslušenstvím, vedené u Okresního soudu ve Frýdku-Místku pod sp. zn. 8 C 200/2015, o dovolání žalovaného proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 30. srpna 2016 č. j. 16 Co 38/2016-62, tak, že dovolání žalovaného se zamítá.

Z odůvodnění:

Žalobce se žalobou podanou u Okresního soudu ve Frýdku-Místku dne 28. 7. 2015 domáhal, aby byla žalovanému uložena povinnost zaplatit žalobci 30 342 Kč s vymezeným zákonným úrokem z prodlení z postupně nabíhajících měsíčních částek od 1. 8. 2012 do zaplacení. Žalobu zdůvodnil tím, že je zaměstnancem žalovaného, u kterého na základě pracovní smlouvy vykonává práci řidiče autobusu. V rámci výkonu sjednané práce řídí zejména autobusy městské hromadné dopravy a autobusy meziměstských linek, přičemž délka těchto spojů nepřesahuje 50 km. Během pracovní směny často dochází k tomu, že žalobce má „čekací doby“, jejichž celková délka dosahuje několik desítek minut, někdy dokonce i hodin. Tyto „čekací doby“ žalovaný neproplácí žalobci ani ostatním řidičům tarifní mzdou v plné výši, nýbrž ve výši 50 Kč za hodinu (mzda podle kolektivní smlouvy do 31. 12. 2013 činila 78 Kč a od 1. 1. 2014 až dosud 83 Kč za hodinu). Během „čekací doby“ žalobce neopouští své pracoviště a často provádí obslužné činnosti u autobusu, hlídá tržbu, odbavovací zařízení apod. Žalovaný svůj postup odůvodňuje ustanoveními § 9a a § 28 odst. 3 nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. Žalobce má za to, že tato ustanovení se na něj nevztahují, protože hlava I uvedeného nařízení vlády se týká členů osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě, kdežto na žalobce se vztahuje hlava V nařízení vlády, která neobsahuje žádné ustanovení, jež by krátilo odměny za dobu čekání mezi spoji. Žalobce se proto domáhá doplatku mzdy za období měsíců červen 2012 až květen 2015.

Okresní soud ve Frýdku-Místku rozsudkem ze dne 24. 11. 2015 č. j. 8 C 200/2015-33 žalobu zamítl a

rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení. Soud prvního stupně vyšel ze zjištění, že žalobce u žalovaného pracuje jako řidič autobusu na linkách městské hromadné dopravy a příměstských linkách, u kterých délka spojů nepřesahuje 50 km, a žalobce proto zařadil do kategorie zaměstnanců v dopravě uvedených v § 100 odst. 1 písm. d) zákoníku práce. Vymezení pracovní doby člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu v ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. se podle soudu prvního stupně vztahuje jak na členy osádky autobusu v silniční dopravě [§ 2 písm. a) uvedeného nařízení vlády], tak na členy osádky autobusu v městské hromadné dopravě [§ 2 písm. d) nařízení vlády]; vzal přitom v úvahu, že ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády, na rozdíl od ustanovení § 2 nařízení vlády, nerozlišuje členy osádky autobusu v silniční dopravě a členy osádky autobusu v městské hromadné dopravě. Podle ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. nepatří doba čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem do pracovní doby, a žalobce proto nemá podle soudu prvního stupně za tuto dobu nárok na zaplacení mzdy bez ohledu na to, že v rámci dohody o hmotné odpovědnosti odpovídá i v této době za tržbu. Za dobu čekání žalobci nenáleží ani náhrada mzdy z důvodu „překážek na straně zaměstnavatele“ (§ 208 zákoníku práce), neboť doba čekání je speciálně upravena nařízením vlády č. [589/2006](#) Sb., které reaguje na specifika výkonu práce zaměstnanců v dopravě. Podle soudu prvního stupně neobstojí ani odkaz žalobce na rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 15. 11. 2005 sp. zn. 21 Cdo 2845/2004, jehož závěry se vztahují k jiné právní úpravě. Vzhledem k tomu, že u obou zmiňovaných kategorií osádek autobusů se doba čekání mezi spoji nezapočítává do pracovní doby, mají „obě kategorie, tedy i řidiči autobusu, kteří jsou zaměstnanci městské hromadné dopravy“, nárok na odměnu uvedenou v 9a nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., i když toto ustanovení je součástí hlavy I nařízení vlády, která upravuje jen pracovní dobu a dobu odpočinku člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě.

K odvolání žalobce Krajský soud v Ostravě rozsudkem ze dne 30. 8. 2016 č. j. 16 Co 38/2016-62 rozsudek soudu prvního stupně změnil tak, že žalovanému uložil povinnost zaplatit žalobci 30 342 Kč s úrokem z prodlení ve výši, z částek a za dobu, jež specifikoval, a rozhodl, že žalovaný je povinen zaplatit žalobci na náhradě nákladů řízení před soudy obou stupňů 23 010 Kč k rukám advokáta Mgr. A.N. Odvolací soud na rozdíl od soudu prvního stupně dospěl k závěru, že ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., přes jeho zařazení do (obecné) části první nařízení vlády, se vztahuje jen na kategorii zaměstnanců v dopravě blíže vymezenou v § 2 písm. a) nařízení vlády. Pojem „člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu“ použitý v § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. je třeba ztotožnit se stejným pojmem uvedeným v § 100 odst. 1 písm. a) zákoníku práce, který byl blíže vymezen v § 2 písm. a) nařízení vlády (jedná se o „legislativní zkratku“); obdobně je tomu v případě pojmu „člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu“ použitého v § 3 písm. b) nařízení vlády upravujícího pracovní pohotovost (stěží si lze představit, že by řidič autobusu městské hromadné dopravy doprovázel vozidlo přepravované trajektovou lodí nebo vlakem či čekal s vozidlem na hranicích). Ve prospěch uvedeného výkladu podle odvolacího soudu svědčí i to, že odměna za dobu čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem podle § 9a ve spojení s § 28 odst. 3 nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. je upravena jen v hlavě I nařízení vlády, která upravuje jen pracovní dobu a dobu odpočinku člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě; v případě výkladu soudu prvního stupně by bylo nelogické, aby doba čekání mezi spoji se u zaměstnanců městské hromadné dopravy nepovažovala za pracovní dobu jen u řidičů autobusů, zatímco u ostatních zaměstnanců (např. řidičů tramvaje, trolejbusu apod.) by tato doba představovala výkon práce. Odvolací soud uzavřel, že doba čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem představuje u členů osádky autobusu, kteří jsou zaměstnanci městské hromadné dopravy, a u členů osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, výkon práce, za který zaměstnanci náleží mzda. Úprava odměny za dobu čekání mezi spoji v kolektivní smlouvě platné u žalovaného není podle odvolacího soudu významná, neboť v kolektivních smlouvách nelze zkracovat pracovněprávní nároky zaměstnanců stanovené pracovněprávními předpisy.

Proti tomuto rozsudku odvolacího soudu podal žalovaný dovolání. Za otázku hmotného práva, která nebyla v rozhodovací praxi odvolacího soudu řešena a která zakládá přípustnost dovolání podle § 237 o. s. ř., považuje, zda doba čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem ve smyslu § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. u zaměstnanců městské hromadné dopravy, kteří jsou členy osádky autobusu, a členů osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, je pracovní dobou, nebo pracovní dobou není a zaměstnanci náleží odměna za čekání mezi spoji. Absence slov „v silniční dopravě“ za slovním spojením „pracovní dobou člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu“ spolu se zařazením § 3 písm. a) nařízení vlády do „obecné části“ nařízení vlády podle žalovaného znamená rozšíření působnosti tohoto ustanovení na všechny skupiny osádek nákladního automobilu nebo autobusu, tedy jak na řidiče autobusu v silniční dopravě podle § 2 písm. a) nařízení vlády, tak na řidiče autobusu městské hromadné dopravy a řidiče autobusu linek do 50 km podle § 2 písm. d) nařízení vlády. Tento výklad podle dovolatele podporuje skutečnost, že v hlavě I nařízení vlády je opět používáno celé slovní spojení „člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě“. Za irelevantní žalovaný považuje odkaz odvolacího soudu na ustanovení § 3 písm. b) nařízení vlády, neboť z logiky věci vyplývá, že činnosti, jejichž výkon řidičem městské hromadné dopravy si odvolací soud nedokáže představit, nejsou v podmínkách České republiky příliš obvyklé. Dovatel neakceptuje výklad, podle kterého je významné, že ustanovení § 9a je zařazeno v hlavě I části druhé nařízení vlády, neboť z dikce tohoto ustanovení je patrné, že se vztahuje na řidiče autobusu uvedené jak v § 2 písm. a), tak v § 2 písm. d) nařízení vlády. Odměna podle § 9a nařízení vlády totiž náleží zaměstnanci, který je řidičem autobusu v „linkové osobní dopravě“, přičemž odchylná úprava pracovní doby podle § 2 písm. d) se vztahuje - mimo jiné - na členy osádky autobusu „linkové osobní dopravy“, u kterého délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km. Ze shodných pojmů „linková osobní doprava“ je zřejmé, že ustanovení § 9a nařízení vlády se vztahuje nejen na řidiče autobusu uvedené v § 2 písm. a), ale i na řidiče autobusu uvedené v § 2 písm. d) nařízení vlády. Žalovaný rovněž poukázal na vymezení linkové osobní dopravy v § 2 odst. 7 zákona č. [111/1994](#) Sb., o silniční dopravě, v platném znění, kterému odpovídá i sporná dikce § 3 písm. a) nařízení vlády, a na dosavadní praxi dopravních společností, která se také odrazila v uzavřených kolektivních smlouvách a která vychází z toho, že doba čekání mezi spoji u řidičů městské hromadné dopravy a řidičů autobusu s linkami do 50 km není pracovní dobou a je odměňována podle § 9a nařízení vlády a podle uzavřené kolektivní smlouvy. Uvedl rovněž, že řidiči v době čekání nemusí být ve vozidle, že vozidlo a tržbu musí jen zabezpečit a že zpravidla řidiči tráví dobu čekání ve „zdržovnách“ sledováním TV, případně čas využívají k nákupům a jiné činnosti. Žalovaný navrhl, aby dovolací soud rozsudek odvolacího soudu změnil tak, že rozsudek soudu prvního stupně se potvrzuje.

Žalobce ve vyjádření k dovolání namítal nepřipustné uplatnění nových skutečností ohledně trávení času řidičů autobusů během čekací doby a o praxi dopravních společností při jejím proplácení a odkázal na výklad nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. podaný odvolacím soudem. Naopak výklad žalovaného podle žalobce popírá systematiku tohoto právního předpisu a nepřipustně a velmi extenzivně aplikuje § 9a nařízení vlády také na jiné kategorie zaměstnanců, než na které se vztahuje. Žalobce navrhl, aby dovolání žalovaného bylo zamítnuto, popř. odmítnuto.

Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a občanského soudního řádu - dále jen „o. s. ř.“) po zjištění, že dovolání proti pravomocnému rozsudku odvolacího soudu bylo podáno oprávněnou osobou (účastníkem řízení) ve lhůtě uvedené v § 240 odst. 1 o. s. ř., se nejprve zabýval otázkou přípustnosti dovolání.

Dovoláním lze napadnout pravomocná rozhodnutí odvolacího soudu, pokud to zákon připouští (§ 236 odst. 1 o. s. ř.).

Není-li stanoveno jinak, je dovolání přípustné proti každému rozhodnutí odvolacího soudu, kterým se

odvolací řízení končí, jestliže napadené rozhodnutí závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu nebo která v rozhodování dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně anebo má-li být dovolacím soudem vyřešená právní otázka posouzena jinak (§ 237 o. s. ř.).

Z hlediska skutkového stavu bylo v posuzované věci zjištěno (správnost skutkových zjištění soudů přezkumu dovolacího soudu – jak vyplývá z ustanovení § 241a odst. 1 a § 242 odst. 3 věty první o. s. ř. - nepodléhá), že žalobce (zaměstnanec) pracuje u žalovaného (zaměstnavatele) jako řidič autobusu. V rámci sjednaného druhu práce vykonává práci řidiče autobusu městské hromadné dopravy a řidiče autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km. Při výkonu této práce dochází k době čekání mezi spoji, za kterou žalovaný v žalobou postiženém období (červen 2012 až květen 2015) vyplácel žalobci (stejně jako ostatním řidičům vykonávajícím stejnou práci) odměnu podle § 9a ve spojení s § 28 odst. 3 nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. a článku III. 3 a IV. 7 kolektivní smlouvy ve výši 50 Kč za každou celou hodinu; svůj postup žalovaný odůvodňuje tím, že doba čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem je ustanovením § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. vyloučena z pracovní doby.

Za tohoto skutkového stavu závisí napadený rozsudek odvolacího soudu (mimo jiné) na vyřešení otázky hmotného práva, zda doba čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem spadá v případě členů osádky autobusu městské hromadné dopravy a členů osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, do pracovní doby, za kterou uvedeným zaměstnancům v dopravě náleží mzda za vykonanou práci, nebo zda se o pracovní dobu nejedná a těmto zaměstnancům za ni náleží odměna určená ustanovením § 9a ve spojení s § 28 odst. 3 nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění nařízení vlády č. [353/2008](#) Sb., a kolektivní smlouvou. Vzhledem k tomu, že tato právní otázka, předestřená dovolatelem v podaném dovolání, dosud nebyla v rozhodovací činnosti dovolacího soudu ve vztahu k právní úpravě účinné v době, za kterou byl posuzovaný nárok uplatněn, vyřešena, dospěl Nejvyšší soud České republiky k závěru, že dovolání žalovaného proti rozsudku odvolacího soudu je podle § 237 o. s. ř. přípustné.

Po přezkoumání rozsudku odvolacího soudu ve smyslu ustanovení § 242 o. s. ř., které provedl bez jednání (§ 243a odst. 1 věta první o. s. ř.), Nejvyšší soud České republiky [aniž by se mohl zabývat skutkovými námitkami dovolatele týkajícími se povinností řidičů autobusu v době čekání mezi spoji a způsobu, jakým tuto dobu řidiči zpravidla tráví, které nepředstavují uplatnění přípustného dovolacího důvodu (srov. § 241a odst. 1 o. s. ř.)] dospěl k závěru, že dovolání žalovaného není opodstatněné.

Projednávanou věc je třeba i v současné době posuzovat - vzhledem k tomu, že se žalobce domáhá peněžitého plnění, na které mu měl nárok vznikat postupně v průběhu období od června 2012 do května 2015 - i v současné době podle zákona č. [262/2006](#) Sb., zákoníku práce, ve znění účinném v době od 1. 4. 2012, tj. v době ode dne nabytí účinnosti zákona č. [375/2011](#) Sb., do 30. 9. 2015, tj. do dne předcházejícího nabytí účinnosti zákona č. [205/2015](#) Sb. (dále jen „zák. práce“), a podle nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění nařízení vlády č. [353/2008](#) Sb., tj. ve znění účinném do 31. 12. 2016 (dále jen „nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb.“).

Ode dne, kdy vznikl pracovní poměr, je zaměstnavatel povinen přidělovat zaměstnanci práci podle pracovní smlouvy, platit mu za vykonanou práci mzdu nebo plat, vytvářet podmínky pro plnění jeho pracovních úkolů a dodržovat ostatní pracovní podmínky stanovené právními předpisy, smlouvou

nebo stanovené vnitřním předpisem [§ 38 odst. 1 písm. a) zák. práce]. Oproti této základní povinnosti zaměstnavatele stojí základní povinnost zaměstnance od vzniku pracovního poměru podle pokynů zaměstnavatele konat osobně práce podle pracovní smlouvy v rozvržené týdenní pracovní době a dodržovat povinnosti, které mu vyplývají z pracovního poměru [§ 38 odst. 1 písm. b) zák. práce].

Z toho, že zaměstnanec má povinnost podle pokynů zaměstnavatele osobně konat práci podle pracovní smlouvy toliko ve stanovené pracovní době, jakož i ze zákonné definice pracovní doby obsažené v ustanovení § 78 odst. 1 písm. a) zák. práce (podle kterého je pracovní dobou doba, v níž je zaměstnanec povinen vykonávat pro zaměstnavatele práci, a doba, v níž je zaměstnanec na pracovišti připraven k výkonu práce podle pokynů zaměstnavatele), vyplývá, že mimo pracovní dobu zaměstnanec tuto povinnost nemá.

S ohledem na zvláštní povahu výkonu jejich práce ustanovení § 100 odst. 1 zák. práce zmocňuje vládu, aby nařízením stanovila odchylky úpravy pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, jimiž jsou a) členové osádky nákladního automobilu nebo autobusu, b) zaměstnanci údržby pozemních komunikací, c) zaměstnanci drážní dopravy na dráze celostátní, regionální a vlečce, d) zaměstnanci městské hromadné dopravy, e) členové posádky letadla a zaměstnanci zajišťující provozování letiště, f) členové posádky plavidla. Tato právní úprava je obsažena v nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., které upravuje odchylně pracovní dobu a dobu odpočinku uvedených zaměstnanců v dopravě, jejichž zaměstnavatel je dopravcem nebo správcem pozemních komunikací nebo provozovatelem dopravní infrastruktury podle jiných právních předpisů.

Ustanovení § 2 nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. blíže vymezuje zaměstnance v dopravě, na které se vztahuje odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku. Mezi tyto zaměstnance patří - mimo jiné - členové osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství nebo podle mezinárodní smlouvy vyhlášené ve Sbírce zákonů, kterými jsou řidiči, pomocníci řidiče a průvodčí [§ 2 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb.]; z poznámek pod čarou č. 4) a 4a), které odkazují na článek 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a článek 2 Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) [v současné době uveřejněné ve sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. [62/2010](#) Sb. m. s., kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. [108/1976](#) Sb., č. [82/1984](#) Sb. a č. [80/1994](#) Sb.], vyplývá, že vymezení se nevztahuje na členy osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km [srov. článek 3 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a článek 2 odst. 2 písm. c) Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)]. Tito zaměstnanci se stali součástí vymezení uvedeného v ustanovení § 2 písm. d) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., podle kterého se odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku vztahuje na zaměstnance městské hromadné dopravy, kteří jsou členy osádky autobusu, zaměstnance, kteří organizují silniční městskou dopravu, a zaměstnance drážní dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, lanové a na dráze speciální (metro) a členy osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km; ze skutečnosti, že uvedení zaměstnanci v dopravě se stali součástí samostatného vymezení, a z poznámek pod čarou č. 7) a 8), které odkazují na ustanovení § 2 písm. c) vyhlášky č. [175/2000](#) Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, a § 3 odst. 1 písm. d) zákona č. [266/1994](#) Sb., o drahách, vyplývá, že se z hlediska nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. jedná o samostatnou kategorii zaměstnanců městské hromadné dopravy, která zahrnuje též zaměstnance příměstské dopravy. Samostatnost jednotlivých kategorií zaměstnanců vymezených ustanovením § 2 písm. a) až g) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. našla svůj výraz v tom, že pracovní doba a doba odpočinku u každé z těchto kategorií byla odděleně upravena v části druhé nařízení vlády (u členů osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě se tak stalo v hlavě I, § 4 až 9a a u zaměstnanců městské hromadné dopravy v hlavě V, § 16 až 19).

Podle ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. se v tomto nařízení rozumí pracovní dobou člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu doba řízení vozidla, nakládka a vykládka, kontrola a dohled nad cestujícími při nastupování do autobusu nebo vystupování z autobusu, čištění a prohlídka vozidla, sledování nakládky a vykládky, práce, kterou se zajišťuje bezpečnost vozidla, nákladu nebo cestujících, technická údržba vozidla, administrativní práce spojené s řízením vozidla a nezbytná jednání před správními orgány související s plněním pracovních úkolů; doba, kdy je člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu připraven na pracovišti k výkonu práce podle pokynů zaměstnavatele, zejména čekání na nakládku a vykládku, jejíž doba není předem známa, s výjimkou doby čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem.

S názorem dovolatele, podle kterého se citované ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. vztahuje jak na členy osádky autobusu v silniční dopravě, tak na členy osádky autobusu městské hromadné dopravy a členy osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, dovolací soud nesouhlasí.

Vzhledem k tomu, že zaměstnanci vymezení v ustanovení § 2 písm. d) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. tvoří samostatnou kategorii zaměstnanců v dopravě, nelze považovat za správný výklad ustanovení nařízení vlády, který by vedl k závěru o rozdílné úpravě pracovní doby a doby odpočinku u jednotlivých skupin zaměstnanců patřících do této kategorie. K takovému nepřijatelnému závěru vede výklad dovolatele, neboť – jak správně poukázal též odvolací soud – v případě, že by se ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. mělo vztahovat na členy osádky autobusu městské hromadné dopravy a členy osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, by u této skupiny zaměstnanců byla pracovní doba upravena jinak než u ostatních zaměstnanců v dopravě náležejících do stejné kategorie vymezené v ustanovení § 2 písm. d) nařízení vlády. Odvolací soud též správně přihlédl k systematickému zařazení ustanovení § 9a nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. upravujícího odměnu za dobu čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem do hlavy I nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., která obsahuje oddělenou úpravu pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě vymezených v ustanovení § 2 písm. a) nařízení vlády; hlava V nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. obsahující oddělenou úpravu pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě vymezených v ustanovení § 2 písm. d) nařízení vlády úpravu tohoto nároku neobsahuje.

Správnost výkladu odvolacího soudu potvrzuje i následný vývoj právní úpravy, k němuž došlo v souvislosti s novelizací nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. provedenou nařízením vlády č. [337/2016](#) Sb., kterým se mění nařízení vlády č. [567/2006](#) Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění nařízení vlády č. [353/2008](#) Sb., jež nabylo účinnosti dnem 1. 1. 2017 (s výjimkou ustanovení části druhé čl. II bodů 7 a 13, která nabývají účinnosti dnem 1. ledna 2018). Uvedenou novelou byli z kategorie zaměstnanců vymezené v ustanovení § 2 písm. d) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. vyčleněni členové osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, kteří se stali předmětem samostatného vymezení v ustanovení § 2 písm. e) novelizovaného nařízení vlády a k jejichž označení byla zavedena legislativní zkratka „člen osádky autobusu v linkové osobní dopravě“; pracovní doba a doba odpočinku této nově vytvořené kategorie zaměstnanců v dopravě je upravena v hlavě VI, § 19a a 19b novelizovaného nařízení vlády. V ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. byla zrušena slova „s výjimkou doby čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem“ a nově vloženým písmenem c) v ustanovení § 3 nařízení vlády bylo stanoveno, že čekáním mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě prováděné autobusy se rozumí doba časově a místně určená jízdním řádem, ve které

zaměstnanec uvedený v § 2 písm. a) a e) neřídí vozidlo ani nevykonává žádnou jinou práci pro zaměstnavatele; tato doba se nezapočítává do pracovní doby (dále jen „doba čekání mezi spoji“). V návaznosti na uvedené změny novelizované nařízení vlády stanoví, že za dobu čekání mezi spoji náleží členu osádky autobusu v linkové osobní dopravě odměna podle § 9a (srov. § 19b nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. ve znění účinném od 1. 1. 2017). Z uvedeného plyne, že teprve s účinností od 1. 1. 2017 je ve vztahu k členům osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, upravena doba čekání mezi spoji, za kterou této kategorii zaměstnanců v dopravě náleží odměna stanovená novelizovaným nařízením vlády.

Výklad dovolatele nelze přijmout jen na základě jím akcentované absence slov „v silniční dopravě“ v ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. za slovním spojením „pracovní dobou člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu“ a zařazení tohoto ustanovení do „obecné části“ uvedeného právního předpisu. V tomto směru lze přijmout jako správnou úvahu odvolacího soudu, že termín „člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu“ užitý v ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. [stejně jako v ustanovení § 3 písm. b) a f) nařízení vlády] je jen „legislativní zkratkou“ k označení kategorie zaměstnanců v dopravě vymezené v ustanovení § 2 písm. a) nařízení vlády, která ostatně byla s účinností od 1. 1. 2017 výslovně zavedena novelou provedenou nařízením vlády č. [337/2016](#) Sb. [srov. § 2 písm. a) novelizovaného nařízení vlády]. Vymezení linkové osobní dopravy v ustanovení § 2 odst. 7 zákona č. [111/1994](#) Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, kterým argumentuje dovolatel, zde rovněž není významné, neboť nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. linkovou osobní dopravu neupravuje a tento pojem používá jen při vymezení kategorií zaměstnanců v dopravě uvedených v ustanovení § 2 písm. a) a d).

Lze tedy uzavřít, že v případě členů osádky autobusu městské hromadné dopravy a členů osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, se v době právní úpravy účinné od 1. 1. 2009 do 31. 12. 2016 na pracovní dobu, a tedy ani na dobu čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem, nevztahoval režim ustanovení § 3 písm. a) nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb., a že tedy uvedeným zaměstnancům v dopravě za dobu čekání mezi spoji nenáležela odměna podle ustanovení § 9a a § 28 odst. 3 nařízení vlády.

Dovolací soud souhlasí i se závěrem odvolacího soudu o tom, že v posuzovaném případě doba čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem představuje u žalobce jako člena osádky autobusu městské hromadné dopravy a člena osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, výkon práce, za který žalobci náleží mzda. I když na posuzovanou věc dopadá jiná právní úprava, Nejvyšší soud k tomuto závěru dospěl na základě obdobných úvah, ze kterých vyšel ve svém rozsudku ze dne 15. 11. 2005 sp. zn. 21 Cdo 2845/2004, uveřejněném pod č. 97 ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek, roč. 2006.

Zvláštní povaha výkonu práce v dopravě je dána též skutečností, že pracovní doba zaměstnance je determinovaná celkovým rytmem výkonu práce, který je ve svém souhrnu charakterizován předem plánovanými obdobími bezprostředního výkonu práce a obdobími „čekání“, která nelze oddělit, neboť tvoří jeden pracovní cyklus. K uvedeným obdobím „čekání“ patří vedle doby čekání mezi spoji i doba povinného odpočinku, tj. bezpečnostní přestávky, které se staly rovněž předmětem zvláštní právní úpravy nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. Protože pracovní dobou je doba, v níž je zaměstnanec povinen vykonávat pro zaměstnavatele práci, a doba, v níž je zaměstnanec na pracovišti připraven k výkonu práce podle pokynů zaměstnavatele [§ 78 odst. 1 písm. a) zák. práce], a protože doba odpočinku je vymezena jako doba, která není pracovní dobou [§ 78 odst. 1 písm. b) zák. práce], je pro posouzení věci za těchto okolností významné, zda doba čekání mezi spoji je dobou odpočinku, nebo výkonem práce v pracovní době, a jakou povahu z tohoto hlediska mají bezpečnostní přestávky. Okolnost, že

kolektivní smlouva uvádí, že „za každou hodinu čekání nad 30 minut mezi spoji v jednom kalendářním dni v městské hromadné dopravě osob poskytne zaměstnavatel odměnu ve výši 50 Kč za každou hodinu“ a že „za každou hodinu pracovní pohotovosti nad 15 minut mezi spoji v jednom kalendářním dni v příměstské hromadné dopravě osob poskytne zaměstnavatel odměnu ve výši 50 Kč za každou hodinu“, není - jak správně uvedl odvolací soud - významná, neboť kolektivní smlouva nesmí zkracovat práva zaměstnanců stanovená zákoníkem práce (srov. § 23 odst. 1 větu druhou zák. práce).

Podle obecné úpravy bezpečnostních přestávek vztahující se (nejen) na zaměstnance v dopravě, má-li zaměstnanec při výkonu práce právo na bezpečnostní přestávku podle zvláštních právních předpisů, započítává se tato přestávka do pracovní doby (§ 89 odst. 1 zák. práce) a případně-li bezpečnostní přestávka na dobu přestávky v práci na jídlo a oddech, započítá se přestávka v práci na jídlo a oddech do pracovní doby (§ 89 odst. 2 zák. práce). Okolnost, že bezpečnostní přestávky se započítávají do pracovní doby, je odůvodněna mimo jiné tím, aby zaměstnanci, u nichž předem nelze vyloučit výkon činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus, byli motivováni k tomu, aby skutečně práci přerušovali a využívali bezpečnostních přestávek v plném rozsahu, a aby tak mohli řádně plnit své pracovní úkoly bez ohrožení zdraví a majetku. Podle poznatků lékařské vědy totiž nelze provozovat bezpečné řízení vozidla po dobu delší než 4,5 hod., ačkoliv pracovní doba trvá déle. Podle ustanovení § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. [309/2006](#) Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů, je proto zaměstnavatel povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti a aby zaměstnanci nevykonávali činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus; nelze-li je vyloučit, musí být přerušovány bezpečnostními přestávkami; v případech stanovených zvláštními právními předpisy musí být doba výkonu takové činnosti v rámci pracovní doby časově omezena. Zvláštním právním předpisem upravujícím bezpečnostní přestávku a dobu řízení zaměstnanců v dopravě je nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. Uvedená zákonná ustanovení o bezpečnostních přestávkách se tedy vztahují i na tyto zaměstnance v dopravě.

Podle ustanovení § 19 nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. zaměstnavatel je povinen zajistit, aby doba řízení zaměstnance městské hromadné dopravy byla nejdéle po 4 hodinách řízení přerušena bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu; tato přestávka může být rozdělena do několika přestávek v trvání nejméně 10 minut.

I když účelem přerušování výkonu práce bezpečnostními přestávkami (a jejich započtením do pracovní doby) je zajištění odpočinku zaměstnanci, který vykonává činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus, nelze přerušování práce řidiče autobusu bezpečnostní přestávkou považovat za odpočinek ve smyslu ustanovení § 78 odst. 1 písm. b) zák. práce, který není pracovní dobou. Za dobu odpočinku zaměstnance městské hromadné dopravy totiž nařízení vlády č. [589/2006](#) Sb. považuje jen nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami a nepřetržitý odpočinek v týdnu (srov. § 17 a 18 nařízení vlády); přerušování práce v rámci jedné směny, v jehož rámci řidič musí - jak tvrdí žalobce - „hlídat tržbu, zařízení autobusu a činit obslužné činnosti“, by nemohlo být za odpočinek považováno, neboť ze zákonného vymezení doby odpočinku jako doby, která není pracovní dobou, vyplývá, že během odpočinku zaměstnanec není povinen vykonávat pro zaměstnavatele práci, a podle ustanovení článku 1 písm. m) Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), uveřejněné ve sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. [62/2010](#) Sb. m. s., „odpočinek“ znamená nepřerušovanou dobu, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Pouze při splnění těchto podmínek a za předpokladu, že by zaměstnavatel v dopravě rozdělil pracovní dobu téže směny na

dvě nebo více částí (srov. § 81 odst. 1 zák. práce), by mohlo být přerušeni řízení považováno za odpočinek, který není pracovní dobou; takové rozdělení směn žalobce však ze skutkových zjištění učiněných soudy ani z tvrzení účastníků nevyplývá.

Z uvedeného vyplývá, že rozsudek odvolacího soudu je z hlediska uplatněných dovolacích důvodů správný. Protože nebylo zjištěno, že by byl postižen některou z vad uvedených v ustanovení § 229 odst. 1 o. s. ř., § 229 odst. 2 písm. a) a b) o. s. ř. nebo v § 229 odst. 3 o. s. ř. anebo jinou vadou, která by mohla mít za následek nesprávné rozhodnutí ve věci, Nejvyšší soud České republiky dovolání žalovaného podle ustanovení § 243d písm. a) o. s. ř. zamítl.

zdroj: www.nsoud.cz

Právní věta - redakce.

© EPRAVO.CZ - Sbíрка zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Majetková podstata \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Náhrada škody \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Odpovědnost státu za újmu \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Předběžné opatření](#)
- [Valná hromada \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)
- [Pracovní doba](#)
- [Exekuce](#)
- [Důkazní břemeno](#)
- [Dokazování, neúčinnost právního jednání](#)
- [Katastr nemovitostí](#)
- [Náhrada za ztrátu na výdělků \(exkluzivně pro předplatitele\)](#)