Informace pro ZO OS DOSIA o přijatém nařízení vlády č. 337/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 567/2006 Sb. a nařízení vlády č. 589/2006 Sb.

Dne 18. října 2016 vyšlo ve Sbírce zákonů nařízení vlády č. 337/2016 Sb., kterým se s účinností od 1. 1. 2017 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.

Nařízením vlády č. 337/2016 Sb. dochází k:

1. Zařazení řidičů autobusů do 5. skupiny prací
2. Zavedení příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí při rozdělených směnách nebo při přerušení práce v souhrnu alespoň na 90 minut
3. Zvýšení minimální sazby za čekání mezi spoji (a dále uvedené změny v nařízení vlády č. 589/2006 Sb.)

Z důvodu přehlednosti přijatých změn obsahuje tento materiál platné znění vybraných částí 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 pozdějších s vyznačením přijatých změn a komentářem.

Platné znění vybraných částí 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 s vyznačením přijatých změn a komentářem

§ 6

Ztížené pracovní prostředí

 (1) Ztíženým pracovním prostředím pro účely poskytování příplatku podle zákoníku práce7) je prostředí, ve kterém je výkon práce spojen s mimořádnými obtížemi vyplývajícími z vystavení účinkům ztěžujícího vlivu a z opatření k jejich snížení nebo odstranění.

 (2) Ztěžujícím vlivem podle odstavce 1 se rozumí

a) prach, jehož průměrné celosměnové koncentrace v pracovním ovzduší jsou vyšší než trojnásobek hodnoty přípustného expozičního limitu stanoveného zvláštním právním předpisem8),

b) chemické látky, jejichž průměrné celosměnové koncentrace v pracovním ovzduší překračují hodnotu nejvyšší přípustné koncentrace v pracovním ovzduší stanovené zvláštním právním předpisem 8) nebo, pokud pro danou látku není hodnota nejvyšší přípustné koncentrace v pracovním ovzduší stanovena, překračují trojnásobek hodnoty jejího přípustného expozičního limitu stanoveného zvláštním právním předpisem8),

c) směsi chemických látek s předpokládaným aditivním účinkem, jestliže součet podílů celosměnových průměrných koncentrací jednotlivých chemických látek v ovzduší z jejich hodnot přípustného expozičního limitu je vyšší než 2,

d) pracovní procesy s rizikem chemické karcinogenity stanovené zvláštním právním předpisem , 9)

e) ustálený a proměnný hluk nebo impulsní hluk, jehož ekvivalentní hladina akustického tlaku A LAeq,8h překračuje hygienický limit stanovený zvláštním právním předpisem10) nebo přípustný expoziční limit stanovený zvláštním právním předpisem11) nejméně o 20 dB, nebo impulsní hluk, jehož průměrná hladina špičkového akustického tlaku C stanovená zvláštním právním předpisem 11) překračuje 145 dB,

f) vibrace přenášené na ruce nebo celkové horizontální nebo vertikální vibrace přenášené na zaměstnance, jejichž průměrná souhrnná vážená hladina zrychlení Lahv,8h nebo průměrná vážená hladina zrychlení Law,8h překračuje přípustný expoziční limit pro osmihodinovou pracovní dobu stanovený zvláštním právním předpisem12) nejméně o 17 dB,

g) pracovní prostředí, ve kterém jsou překračovány hodnoty přípustných mikroklimatických podmínek stanovené zvláštním právním předpisem13) a ani při používání dostupných použitelných osobních ochranných pracovních prostředků a úpravy režimu práce nelze vyloučit poškození zdraví,

h) vědomé zacházení s biologickými činiteli nebo jejich zdroji nebo přenášeči, kterými jsou Guanarito, virus horečky Lasa, virus Junin (Argentinská nemoc), virus Machupo, Amapari, Sabia, virus krymskokonžské hemoragické horečky, virus Ebola, virus Marburské horečky, všechny typy viru varioly, Equine morbilli virus, Brucella abortus, Brucella melitensis, Brucella suis, Mycobacterium leprae, Burkholderia pseudomallei (Pseudomonas pseudomallei), Burkholderia mallei (Pseudomonas mallei), Rickettsia prowazekii, Rickettsia rickettsii, Rickettsia tsutsugamushi, Rickettsia typhi (Rickettsia mooseri), Yersinia pestis, virus opičích neštovic nebo viry lidské imunodeficience, Avia influenza virus typu A, podtypu H 5 nebo H 7 a jeho genetické mutace, Mycobacterium tuberculosis,

i) zvýšený tlak nad 400 kPa, který u prací pod hladinou odpovídá hloubce nejméně 40 metrů,

j) radiační činnosti vykonávané v kontrolovaném pásmu pracovníky kategorie A stanovenými ve zvláštním právním předpisu14),

k) pracovní činnosti spojené s vyšetřováním a léčením osob hospitalizovaných na klinických pracovištích specializovaných na léčení infekčních onemocnění~~.~~  ,

l) rozdělení směny nebo výkonu práce zaměstnavatelem, které v souhrnu činí alespoň 90 minut, jestliže je v době přerušení výkonu práce pro zaměstnance nedostupné jeho obvyklé společenské prostředí a sociální zázemí, nebo je jejich dostupnost značně ztížena, nebo je ztížena ochrana místa, ve kterém musí zaměstnanec dobu přerušení práce trávit, před klimatickými a jinými nepříznivými vlivy.

§ 7

Výše příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí

 (1) Výše příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí činí za každý ztěžující vliv podle § 6 odst. 2 nejméně 10 % základní sazby minimální mzdy stanovené v § 2 a § 5 odst. 1.

 (2) Výše příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí při rozdělení směny nebo výkonu práce podle § 6 odst. 2 písm. l) činí nejméně 10 % základní hodinové sazby minimální mzdy stanovené v § 2 a § 5 odst. 1 za hodinu práce odpracovanou v rozdělené směně nebo při rozděleném výkonu práce.

*Komentář:*

*Mezi ztěžující vlivy pracovního prostředí uvedené v § 6 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, se doplnil pracovní režim, kdy je směna nebo výkon práce přerušen zaměstnavatelem v souhrnu alespoň na 90 minut. Další podmínkou vzniku práva na příplatek za práci ve ztíženém pracovním prostředí je skutečnost, že zaměstnanci není v době přerušení výkonu práce dostupné jeho obvyklé společenské prostředí a sociální zázemí (např. obchod, restaurace, záchod) nebo je jejich dostupnost značně ztížena, nebo je ztížena ochrana místa, ve kterém musí zaměstnanec dobu přerušení práce trávit, před klimatickými a jinými nepříznivými vlivy. Příplatek náleží všem zaměstnancům, kteří naplní podmínky pro jeho přiznání (tzn. vztahuje se obecně na zaměstnance, nejen na řidiče autobusu).*

*Výši příplatku je stanovena za dobu odpracovanou v rozdělené směně nebo při rozděleném výkonu práce, nikoliv za dobu přerušení.*

*Výše základní hodinové sazby minimální mzdy činí od 1. 1. 2017 66,00 Kč za hodinu., minimální výše příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí při rozdělení směny nebo výkonu práce podle § 6 odst. 2 písm. l) činí nejméně 6,60 Kč* *za hodinu práce odpracovanou v rozdělené směně nebo při rozděleném výkonu práce.*

Příloha

Skupiny prací pro účely stanovení nejnižší úrovně zaručené mzdy

II. Příklady prací ve skupinách podle oborů

Doprava

 5. skupina

Řízení, údržba a opravy motorových vozidel, jejichž délka přesahuje 8 metrů, a která jsou určená pro přepravu více než 16 osob.

*Komentář:*

*V příloze k 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 předpis, se v části II. Příklady prací ve skupinách podle oborů, v oboru Doprava doplnila pro účely stanovení nejnižší úrovně zaručené mzdy nová 5. skupina prací s jedním novým bodem v tomto znění:*

*„Řízení, údržba a opravy motorových vozidel pro přepravu více než 16 osob, jejichž délka přesahuje 8 metrů“.*

*Nejnižší úroveň zaručené mzdy v 5. skupině prací bude od 1. 1. 2017 činit 16 400 Kč za měsíc nebo 98,10 Kč za hodinu. Tato nejnižší úroveň zaručené mzdy platí jak pro řidiče veřejné linkové osobní dopravy tak pro řidiče městské autobusové dopravy.*

*Nedosáhne-li mzda bez mzdy za práci přesčas, příplatku za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli příslušné nejnižší úrovně zaručené mzdy je zaměstnavatel povinen zaměstnanci poskytnout doplatek ke mzdě ve výši rozdílu mezi mzdou dosaženou v kalendářním měsíci a příslušnou nejnižší úrovní zaručené měsíční mzdy, nebo ve výši rozdílu mezi mzdou připadající na 1 odpracovanou hodinu a příslušnou hodinovou sazbou nejnižší úrovně zaručené mzdy; pro účely doplatku se použije nejnižší úroveň hodinové mzdy, jestliže se předem nesjedná, nestanoví nebo neurčí použití nejnižší úrovně zaručené měsíční mzdy.*

*Do dosažené mzdy rozhodné pro vznik nároku na doplatek do příslušné nejnižší úrovně zaručené mzdy se zahrnují všechna mzdová plnění, s výjimkou mzdy za práci přesčas, příplatku za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli. Do mzdy se rovněž nezahrnují plnění poskytovaná v souvislosti se zaměstnáním, zejména náhrady mzdy, odstupné, cestovní náhrady, odměna za pracovní pohotovost.*

Platné znění vybraných částí 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., s vyznačením přijatých změn a komentářem

§ 1

Úvodní ustanovení

 Toto nařízení zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství1) a v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropských společenství2) upravuje odchylně pracovní dobu a dobu odpočinku zaměstnanců v dopravě uvedených v § 100 odst. 1 písm. a) až f) zákoníku práce, jejichž zaměstnavatel je dopravcem nebo správcem pozemních komunikací nebo provozovatelem dopravní infrastruktury podle jiných právních předpisů3). Dále vymezuje ~~i~~ **odměnu členů osádky autobusu za dobu čekání mezi spoji časově a místně určenou jízdním řádem ve veřejné linkové osobní dopravě a** dobu řízení v mezinárodní drážní dopravě.

§ 2

 Odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku se vztahuje na zaměstnance uvedené v § 1, kterými jsou **pro účely tohoto nařízení**:

a) členové osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství4) nebo podle mezinárodní smlouvy vyhlášené ve Sbírce zákonů4a), kterými jsou řidiči, pomocníci řidiče a průvodčí **(dále jen „člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu“)**,

b) zaměstnanci údržby pozemních komunikací5), kteří zajišťují sjízdnost dálnic, sjízdnost a schůdnost silnic a místních komunikací,

c) zaměstnanci drážní dopravy

1. na dráze celostátní, regionální a vlečce6), kteří zabezpečují a obsluhují dráhu, organizují drážní dopravu, nebo se podílejí na zajišťování nebo provozování drážní dopravy, nebo řídí nebo doprovázejí drážní vozidlo nebo zajišťují jeho provozuschopnost,

2. podle bodu 1, kteří v mezinárodní drážní dopravě na dráze celostátní a regionální6a) řídí nebo doprovázejí drážní vozidlo na území České republiky a současně na území jiného členského státu Evropské unie po dobu alespoň jedné hodiny ze své směny (dále jen „zaměstnanec mezinárodní drážní dopravy“); zaměstnancem mezinárodní drážní dopravy se pro účely tohoto nařízení rozumí zaměstnanec v drážní dopravě, pro jejíž provozování se vyžaduje, aby dopravce byl držitelem osvědčení o bezpečnosti podle jiného právního předpisu6b) a zároveň držitelem dalšího osvědčení vydaného jiným členským státem Evropské unie v souladu s předpisy Evropských společenství6c) v oblasti bezpečnosti drážní dopravy. Za zaměstnance mezinárodní drážní dopravy se nepovažuje zaměstnanec v mezinárodní osobní drážní dopravě, kterou se zajišťuje dopravní obslužnost kraje, v mezinárodní nákladní dopravě do vzdálenosti 15 km od státních hranic, dále na železničním přechodu Petrovice u Karviné – Zebrzydowice a v drážní dopravě zahájené i ukončené na území České republiky, vedené přes území jiného členského státu Evropské unie, na kterém nezajišťuje dopravní obsluhu.

d) zaměstnanci městské hromadné dopravy7), kteří jsou členy osádky autobusu **v městské autobusové dopravě27)**, zaměstnanci, kteří organizují silniční městskou dopravu, a zaměstnanci drážní dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, lanové a na dráze speciální (metro)8) ~~a členové osádky autobusu linkové osobní dopravy, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km~~,

**e) členové osádky autobusu v linkové osobní dopravě, kterými jsou řidiči, pomocníci řidiče a průvodčí, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km (dále jen „člen osádky autobusu v linkové osobní dopravě“), za tohoto zaměstnance se nepovažuje člen osádky autobusu podle písmene d),**

~~e)~~ **f)** zaměstnanci zajišťující provozování letiště9), kteří zajišťují přistávání a vzlety letadel, ochranu a ošetřování letadel, zabezpečují a obsluhují letiště, organizují leteckou dopravu na letišti a zajišťují služby při odbavovacím procesu na letišti podle podmínek pro provozování letiště,

~~f)~~ **g)** ~~členové posádky plavidla~~~~10)~~~~, kteří jsou při provozu plavidla způsobilí vykonávat činnosti k zajištění bezpečnosti provozu plavidla; členy posádky jsou i vůdci plavidla~~~~10~~), *( pozn. s účinností od 1.1. 2018)*

~~g)~~ **h)** členové posádky letadla9), kteří jsou výkonnými letci nebo obsluhujícím personálem u zaměstnavatele, který provozuje obchodní leteckou dopravu letouny nebo vrtulníky nebo je provozovatelem leteckých prací nebo letecké záchranné služby. *(pozn. s účinností od 1.1. 2018 bude písm. h) označeno jako písm. g)*

*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

27) § 2 odst. 7 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

§ 3

Základní pojmy

 V tomto nařízení se rozumí

a) 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,~~

b) pracovní pohotovostí podle § 78 odst. 1 písm. h) zákoníku práce člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu také doba, během níž člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu doprovází vozidlo přepravované trajektovou lodí11) nebo vlakem, čekací doby na hranicích a čekací doby z důvodu zákazu jízdy a doba strávená řidičem za jízdy na sedadle spolujezdce nebo na lehátku; tato doba není považována za dobu nepřetržitého odpočinku mezi směnami a v týdnu,

**c) čekáním mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě prováděné autobusy 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“),**

~~c)~~ **d)** zaměstnancem pracujícím letmo zaměstnanec drážní dopravy, jemuž zaměstnavatel nemůže, vzhledem k podmínkám provozu, vypracovat v rámci nerovnoměrně rozvržené pracovní doby písemný rozvrh týdenní pracovní doby a seznámit s ním zaměstnance nejpozději dva týdny před začátkem období, na něž je pracovní doba nerovnoměrně rozvržena,

~~d)~~ **e)** režijní jízdou doba potřebná pro přemístění zaměstnance ze sjednaného místa výkonu práce do jiného místa výkonu práce před jeho začátkem nebo doba potřebná pro přemístění z místa výkonu práce do jiného místa výkonu práce v jeho průběhu nebo doba potřebná k přemístění z místa výkonu práce do sjednaného místa výkonu práce po skončení pracovního výkonu,

~~e)~~ **f)** dobou řízení v mezinárodní drážní dopravě doba, po kterou zaměstnanec mezinárodní drážní dopravy řídí drážní vozidlo nebo je ve vozidle přítomen a je za něj odpovědný, s výjimkou doby plánované pro přípravu nebo odstavení drážního vozidla,

~~f)~~ **g)** zaměstnancem pracujícím v noční době člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu, zaměstnanec mezinárodní drážní dopravy a zaměstnanec zajišťující údržbu dráhy speciální (metro)12) v městské hromadné dopravě, který vykonává práci během noční doby v rámci 24 hodin po sobě jdoucích,

~~g)~~ **h)** týdnem člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu období mezi 0.00 hodinou v pondělí a 24.00 hodinou v neděli,

~~h)~~ **i)** zimním obdobím období od 1. listopadu kalendářního roku do 31. března následujícího kalendářního roku.

**\*\*\*\*\***

~~§ 9a~~

 ~~Za dobu čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem přísluší zaměstnanci, který je řidičem autobusu v linkové osobní dopravě, odměna nejméně ve výši 25 Kč za každou celou hodinu, není-li sjednáno v kolektivní smlouvě jinak. Doby čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci linky časově a místně určené jízdním řádem se pro účely odměňování v kalendářním měsíci sčítají.~~

**Díl 4**

**Odměna za dobu čekání mezi spoji**

**§ 9a**

**Za každou celou hodinu doby čekání mezi spoji přísluší členu osádky autobusu podle § 2 písm. a) odměna nejméně ve výši 90 % hodinové sazby nejnižší úrovně zaručené mzdy stanovené pro pátou skupinu prací28). Doby čekání mezi spoji se pro účely stanovení odměny v kalendářním měsíci sčítají.**

*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

**28)§ 3 odst. 1 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.**

**\*\*\*\*\***

**Hlava VI**

**člen osádky autobusu v linkové osobní dopravě**

**§ 19a**

 **Na pracovní dobu, dobu odpočinku a bezpečnostní přestávku člena osádky autobusu v linkové osobní dopravě se použijí ustanovení § 16 až 19.**

**§ 19b**

**Za dobu čekání mezi spoji náleží členu osádky autobusu v linkové osobní dopravě odměna podle § 9a.**

**\*\*\*\*\***

ČÁST TŘETÍ

PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

§ 28

 (1) Do dne 10. dubna 2007 se za zaměstnance podle § 2 písm. a) považuje člen osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství24).

 (2) Do dne 10. dubna 2007 se nepřetržitý odpočinek mezi směnami a v týdnu člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu v silniční dopravě řídí přímo použitelným předpisem Evropských společenství25). Za podmínek stanovených v přímo použitelném předpisu Evropských společenství26) se nepřetržitý odpočinek mezi směnami a v týdnu řídí mezinárodní smlouvou vyhlášenou ve Sbírce zákonů19).

 ~~(3) Ode dne 1. ledna 2010 činí odměna za dobu čekání mezi spoji podle~~ ~~§ 9a~~ ~~nejméně 50 Kč za každou celou hodinu, není-li sjednáno v kolektivní smlouvě jinak.~~

***Komentář:***

***Řidiči městské autobusové dopravy jsou jako doposud považováni za zaměstnance městské hromadné dopravy se speciální úpravou pracovní doby v samostatné Hlavě V. nařízení vlády.*** *Podle §  2 písm. d). nařízení vlády se za zaměstnance městské hromadné dopravy považují zaměstnanci, kteří jsou členy osádky autobusu v městské autobusové dopravě, zaměstnanci, kteří organizují silniční městskou dopravu, a zaměstnanci drážní dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, lanové a na dráze speciální (metro).*

*Přijatým nařízením vlády se, ale členové osádek autobusu v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, vyčleňují ze současného § 2 písm. d) nařízení vlády, které vymezuje zaměstnance městské hromadné dopravy, do samostatné skupiny zaměstnanců nově vymezené § 2 písm. e) nařízení vlády. V §  2 písm. e) je stanoveno, že se jedná o členy osádky autobusu v linkové osobní dopravě, kterými jsou řidiči, pomocníci řidiče a průvodčí, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km (dále jen „člen osádky autobusu v linkové osobní dopravě“).* *Dále je zde výslovně zakotveno, že za člena osádky autobusu v linkové osobní dopravě se nepovažují řidiči městské autobusové dopravy!!! viz. přechozí odstavec.- ty jsou považování za zaměstnance městské hromadné dopravy.*

*Členové osádek autobusu v linkové osobní dopravě budou mít vlastní Hlavu VI. v nařízení vlády, kde je v § 19a stanoveno, že úprava pracovní doby, doby odpočinku a bezpečnostní přestávky se bude řídit úpravou jakou mají zaměstnanci městské hromadné dopravy ( Hlava V. nařízení vlády), konkrétně § 16- 19. Na člena osádky autobusu v linkové osobní dopravě se bude, ale vztahovat úprava čekaní mezi spoji.*

*Čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě prováděné autobusy je upraveno v §3 písm. c) a umožňuje nezapočítávat dobu čekání do pracovní doby dotčených zaměstnanců, tj. řidičů veřejné linkové osobní dopravy s délkou spoje do i nad 50 km. Na řidiče městské autobusové dopravy se čekání stejně jako doposud nevztahuje.*

 *S účinností od 1. 1. 2017 bude členu osádky autobusu ve veřejné linkové osobní dopravě náležet odměna za každou celou hodinu doby čekání mezi spoji nejméně ve výši 90 % hodinové sazby nejnižší úrovně zaručené mzdy stanovené pro pátou skupinu prací. Odměna za dobu čekání mezi spoji tak bude v minimální výši* ***88,30 Kč*** *za hodinu čekání mezi spoji.*