

Vysvětlení nařízení (ES) č. 561/2006 za účelem usnadnění jeho harmonizovaného prosazování při silničních kontrolách



Obsah

1. Účel a oblast působnosti	5
2. Pravidla o době jízdy a povinných přestávkách řidičů	7
2.1 Úvod.....	7
2.1.1 Dohoda AETR.....	7
2.1.2 Sankce	8
2.1.3 Silniční kontrola	8
2.1.4 Jednání s řidičem.....	8
2.1.4.1 Komunikace	8
2.1.4.2 Předkládání dokladů.....	8
2.1.4.3 Přístup	9
2.1.5 Struktura dokumentu	9
2.2 Nařízení (ES) č. 561/2006.....	10
2.2.1 Článek 1	10
2.2.1.1 Znění.....	10
2.2.1.2 Porušení předpisů.....	10
2.2.1.3 Silniční kontrola	10
2.2.2. Článek 2.....	11
2.2.2.1 Čl. 2 odst. 1.....	11
2.2.2.1.1 Znění.....	11
2.2.2.1.2 Porušení předpisů	11
2.2.2.1.3 Silniční kontrola.....	11
2.2.2.2 Čl. 2 odst. 2	13
2.2.2.2.1 Znění.....	13
2.2.2.2.2 Porušení předpisů	13
2.2.2.2.3 Silniční kontrola.....	13
2.2.2.3 Čl. 2 odst. 3	14
2.2.2.3.1 Znění.....	14
2.2.2.3.2 Porušení předpisů	14
2.2.2.3.3 Silniční kontrola.....	15
2.2.3 Článek 3.....	19
2.2.3.1 Znění	19
2.2.3.2 Porušení předpisů	19
2.2.3.3 Silniční kontrola	19
2.2.4 Článek 4.....	23
2.2.4.1 Znění	23
2.2.4.2 Porušení předpisů	24
2.2.4.3 Silniční kontrola	24
2.2.5 Článek 5.....	28
2.2.5.1 Znění	28
2.2.5.2 Porušení předpisů	28
2.2.5.3 Silniční kontrola	28
2.2.6 Článek 6.....	29
2.2.6.1 Znění	29
2.2.6.2 Porušení předpisů	29
2.2.6.3 Silniční kontrola	29
2.2.7 Článek 7.....	34

2.2.7.1	Znění	34
2.2.7.2	Porušení předpisů	34
2.2.7.3	Silniční kontrola	34
2.2.8	Článek 8	37
2.2.8.1	Znění	37
2.2.8.2	Porušení předpisů	38
2.2.8.3	Silniční kontrola	38
2.2.8.4	„Pravidlo 12 dnů“	46
2.2.8.5	Přerušení doby odpočinku z důvodu mimořádné události.....	46
2.2.9	Článek 9	47
2.2.9.1	Znění	47
2.2.9.2	Porušení předpisů	47
2.2.9.3	Silniční kontrola	47
2.2.10	Článek 10	50
2.2.10.1	Znění	50
2.2.10.2	Porušení předpisů	50
2.2.10.3	Silniční kontrola	50
2.2.11	Článek 11	52
2.2.11.1	Znění	52
2.2.11.2	Porušení předpisů	52
2.2.11.3	Silniční kontrola	52
2.2.12	Článek 12	53
2.2.12.1	Znění	53
2.2.12.2	Porušení předpisů	53
2.2.12.3	Silniční kontrola	53
2.2.13	Článek 13	54
2.2.13.1	Znění	54
2.2.13.2	Porušení předpisů	55
2.2.13.3	Silniční kontrola	55
2.2.14	Článek 14	56
2.2.14.1	Znění	56
2.2.14.2	Porušení předpisů	56
2.2.14.3	Silniční kontrola	56
2.2.15	Článek 15	57
2.2.15.1	Znění	57
2.2.15.2	Porušení předpisů	57
2.2.15.3	Silniční kontrola	57
2.16	Článek 16	57
2.2.16.1	Znění	57
2.2.17	Články 17 a 18	58
2.2.18	Článek 19	58
2.2.18.1	Znění	58
2.2.18.2	Porušení předpisů	58
2.2.18.3	Silniční kontrola	58
2.2.19	Článek 20	59
2.2.19.1	Znění	59
2.2.19.2	Porušení předpisů	59
2.2.19.3	Silniční kontrola	59
2.2.20	Článek 21	59

2.2.20.1	Znění	59
2.2.20.2	Porušení předpisů	59
2.2.20.3	Silniční kontrola	59
2.2.21	Články 22 až 29	60
3.	Nařízení (EHS) č. 3821/85 – pravidla o tachografovém zařízení a vedení záznamů ...	61
3.1	Nařízení (EHS) č. 3821/85	61
3.1.1	Článek 3	62
3.1.1.1	Znění	62
3.1.1.2	Porušení předpisů	62
3.1.1.3	Silniční kontrola	62
3.1.2	Článek 13	63
3.1.2.1	Znění	63
3.1.2.2	Porušení předpisů	63
3.1.2.3	Silniční kontrola	63
3.1.3	Článek 14	64
3.1.3.1	Znění	64
3.1.3.2	Porušení předpisů	65
3.1.3.3	Silniční kontrola	65
3.1.4	Článek 15	67
3.1.4.1	Znění	67
3.1.4.2	Porušení předpisů	69
3.1.4.3	Silniční kontrola	69
3.1.5	Článek 16	76
3.1.5.1	Znění	76
3.1.5.2	Porušení předpisů	76
3.1.5.3	Silniční kontrola	77
Příloha 1		78
Pokyn č. 1		78
Pokyn č. 2		79
Pokyn č. 3		80
Pokyn č. 4		81
Pokyn č. 5		82
Pokyn č. 6		83
Příloha 2		84
Vysvětlení Komise č. 1		84
Vysvětlení Komise č. 2		84
Vysvětlení Komise č. 3		85
Vysvětlení Komise č. 4		86
Vysvětlení Komise č. 5		87
Příloha 3		88
Obsah NAŘÍZENÍ (ES) č. 561/2006		88
Příloha 4		89
Obsah NAŘÍZENÍ (EHS) č. 3821/85		89

1. Účel a oblast působnosti

Účelem tohoto dokumentu je zaznamenat společně dohodnuté a zjednodušené vysvětlení nařízení (ES) č. 561/2006¹ v kontextu silničních kontrol, jak stanovuje směrnice 2006/22/EC². Obsah vzešel z jednání pracovní skupiny TRACE a zohledňuje i konzultace vedené s oborovými organizacemi, jako je IRU (Mezinárodní unie silniční dopravy), UETR (Evropský svaz silniční dopravy), či agenturami k prosazování předpisů zastoupenými agenturou ECR (Euro Control Route) a konfederací CORTE (Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement – Konfederace organizací v oblasti silniční kontroly). Možnost přispět měly kontrolní orgány všech 27 členských států.

Vysvětlení podaná v tomto dokumentu tedy částečně vycházejí ze stávající nesporné praxe a tam, kde při konzultacích vyšlo najevo, že se postup kontrolních orgánů při uplatňování nařízení liší, odkazují na dostupný podpůrný materiál, jako jsou pokyny, vysvětlení a soudní rozsudky.

Dokument sestavila malá pracovní skupina složená z členů s rozsáhlou průpravou v oblasti prosazování předpisů. Výše uvedené organizace měly možnost jednání pracovní skupiny pravidelně komentovat a poskytovat jí zpětnou vazbu. Cílem bylo dosáhnout souhlasu s obsahem dokumentu v co nejvyšší možné míře. Pracovní skupina vzala veškerou zpětnou vazbu v úvahu a kde to bylo možné, zapracovala ji do dokumentu. Jelikož však „nulové“ reakce nemohou být považovány za projev souhlasu, není možné tvrdit, že v souvislosti s obsahem panuje všeobecná shoda.

Několik přetrvávajících sporných otázek, které pracovní skupina označila za překážky pro optimalizované vysvětlení nařízení, bylo postoupeno Komisi prostřednictvím samostatného dokumentu s žádostí o pomoc. Komise uvedla, že tyto otázky nesmějí zabránit dokončení projektu.

Projektový tým je proto přesvědčen, že bylo vše dostatečně zkonzultováno, aby bylo možné považovat obsah tohoto dokumentu za dobrý základ pro tvorbu platných a vhodných vzdělávacích materiálů.

Vzdělávací materiály vytvořené na základě tohoto dokumentu budou zahrnovat výukovou příručku s poznámkami, výukový plán, pracovní sešit, zkušební cvičení, powerpointovou prezentaci a doporučení pro výcvik v terénu.

Tyto materiály jsou určeny k zaškolení nových kontrolorů, ale zároveň poslouží i k oprášení znalostí zkušených kontrolorů.

Členské státy budou vyzvány k přijetí tohoto balíčku ve formě modulu a k jeho zapracování do obecného výcviku kontrolorů.

Z širšího hlediska by měly tyto materiály přispět k pozvednutí profesních norem kontrolorů.

Pokud jde o oblast působnosti, dokument nabízí zjednodušené vysvětlení nařízení (ES) č. 561/2006, které se neobejde bez odkazování na požadavky stanovené nařízením (EHS) č. 3821/85³. Kompletní vysvětlení nařízení (EHS) č. 3821/85 není předmětem tohoto dokumentu.

Tam, kde dokument kontrolory odkazuje na osvědčené postupy a pokyny pro zjišťování porušení, je myšlen výhradně kontext silniční dopravy.

Při kontrolách předpisů dopravce/provozovatele bude téměř jistě možné využít větší dostupnosti zdrojů a menšího časového omezení. Lze tedy počítat s komplexnějším přístupem. Nicméně tento dokument je relevantní i pro tyto kontroly souladu.

Obsah dokumentu vychází z nejaktuálnějších dostupných informací a jeho budoucí hodnota se odvíjí od průběžných a včasných aktualizací odrážejících nová rozhodnutí, právní výklady a změny, stejně jako od schopnosti Komise pomoci s vyjasněním výše zmíněných sporných otázek, které byly v projektu identifikovány.

2. Pravidla o době jízdy a povinných přestávkách řidičů

2.1 Úvod

Pravidla o době jízdy, povinných přestávkách řidičů a tachografech se zavedla na úrovni Společenství přijetím **nařízení Rady (EHS) č. 543/69⁴** ze dne 25. března 1969. Toto nařízení zavedlo:

- minimální věkovou hranici pro řidiče, pomocníky řidičů a průvodčí,
- maximální nepřetržitou a maximální denní dobu řízení,
- minimální trvání přestávek v řízení, denní a týdenní doby odpočinku a ostatní podmínky k tomu se vztahující,
- povinnost vést záznamy o jízdě a podporovat využívání automatizovaného záznamu.

Nařízení mělo zlepšit sociální podmínky zainteresovaných stran v odvětví silniční dopravy, zvýšit bezpečnost silničního provozu a zabývat se otázkami hospodářské soutěže v oblasti silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy.

Nařízení (EHS) č. 3820/85⁵ bylo přijato dne 20. prosince 1985. Zrušilo **nařízení (EHS) č. 543/69** a následně bylo samo zrušeno **nařízením (ES) č. 561/2006** ze dne 11. dubna 2006. Každé následné nařízení se snaží přispět k uskutečnění cílů stanovených předchozím nařízením, napravit nepřesnosti, které vyšly v praxi najevo, a zohlednit další související předpisy.

Tento dokument se pokouší vysvětlit ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006 a zasadit je do kontextu kontrol dodržování požadavků. V této souvislosti by měly být cíle všech následně zavedených souborů pravidel zopakovány, a tedy:

- zvýšení bezpečnosti silničního provozu,
- zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců v oblasti silniční dopravy,
- podpora poctivé hospodářské soutěže v odvětví silniční dopravy a ve vztahu k dalším dopravním prostředkům.

Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení praxe v silniční dopravě.

2.1.1 Dohoda AETR

Dohodu AETR⁶ je možné uplatňovat v závislosti na povaze cesty vozidla/řidiče. Dne 26. září 2010 byla dohoda AETR uvedena v těsný soulad s nařízením (ES) č. 561/2006. Před rozhodnutím, který předpis se má uplatnit, je potřeba nejdříve správně posoudit povahu cesty vozidla a další faktory. Pokud kontrolori odhalí porušení, musí správně určit, o které nařízení a druh(y) provinění se jedná, aby byly splněny právní požadavky, neboť v opačném případě by mohla být uložena sankce úspěšně napadnuta z důvodu technických nedostatků.

2.1.2 Sankce

Přestože sankce uplatňované v souvislosti s porušením těchto nařízení jsou v kompetenci jednotlivých členských států, očekává se minimálně taková sankce, kterou dojde k nápravě přestupku. Pokud se například zjistí, že řidič porušil předpisy týkající se denní doby odpočinku, měl by před pokračováním v jízdě nejdříve splnit tuto svou povinnost, a to bez ohledu na výši případně uložené pokuty.

2.1.3 Silniční kontrola

V důsledku přijetí směrnice 2006/22/ES je vyžadováno, aby byl při silničních kontrolách zjišťován soulad s nařízením (ES) č. 561/2006, nařízením (EHS) č. 3821/85, dohodou AETR a dalšími předpisy. Směrnice požaduje, aby „silniční kontroly byly prováděny účinně a rychle, tak aby kontrola byla provedena v co nejkratším čase a s co nejkratším zdržením řidiče“. V ideálním případě by navíc kontroly řidičů autobusů a autokarů měly probíhat v době, kdy ve vozidle nejsou cestující.

Směrnice také uvádí požadavky, na které je obecně potřeba se při kontrole zaměřit.

Při výběru místa kontroly by mělo být zohledněno pohodlí kontrolovaných řidičů, např. pokud jde o přístup k zařízení v případě zákazu řízení, ať již přímo nebo ve formě pokynu. Zároveň musí být kontrola při výkonu svých povinností vnímána jako čestná a nestranná. Měli by se snažit zacházet s ostatními tak, jak by chtěli, aby se zacházelo s nimi.

Všechny uvedené úvahy je třeba vidět v kontextu cílů stanovených nařízením (ES) č. 561/2006 (viz 2.1).

2.1.4 Jednání s řidičem

2.1.4.1 Komunikace

Jelikož kontrolaři přijdou do kontaktu s velkým počtem řidičů z mnoha různých zemí, jsou nevyhnutelné jisté komunikační obtíže.

Dá se očekávat, že každý řidič – bez ohledu na zemi původu – podrobený kontrole ví, že bude pravděpodobně vyzván k předložení některých konkrétních dokladů ke kontrole. K jejich získání kontrolaři nepotřebují odborné jazykové znalosti.

Kontrolaři však nemají tyto doklady pouze zkontrolovat a ověřit jejich platnost, za účelem kontroly dodržování požadavků musejí interpretovat informace v nich obsažené, což bude vyžadovat jistou formu rozhovoru. Pro lepší porozumění mezi řidičem a kontrolorem mohou kontrolaři využívat např. služeb tlumočníka či přeložených vysvětlivek.

2.1.4.2 Předkládání dokladů

Pravdivost údajů mohou kontrolaři zjistit pouze ověřením dalších dokladů, které u sebe řidič může mít, např. účtů za nákup pohonných hmot, jízdenek na trajekt atd. Měli by proto řidiče vyzvat k jejich předložení a porovnat je s dalšími časovými záznamy. Zároveň by ale kontrolaři měli znát veškerá omezení týkající se dokladů, které mohou požadovat. Jejich nepředložení ještě nutně neznamená, že je řidič zatajuje ve snaze utajit porušení předpisů.

Na vyžádání musí být předloženy následující doklady:

cestovní pas, řidičský průkaz, záznamy/údaje z tachografu, karta řidiče, výtisky, licence Společenství, technická dokumentace k vozidlu, osvědčení o výcviku řidiče, doklady o pojištění, oprávnění k řízení (u řidičů ze zemí mimo EU), doklad o předchozích přestupcích, nákladní list CMR, seznam cestujících a veškeré dokumenty související s nebezpečným nákladem.

2.1.4.3 Přístup

Aby kontroloři při kontrole souladu s příslušnými předpisy mohli vykonávat svůj úkol spočívající v prosazování bezpečnosti silničního provozu a poctivé hospodářské soutěže, měli by k záznamům řidiče přistupovat jako k pravdivému zaznamenání skutečnosti, ledaže objeví důkazy svědčící o opaku. V takovém případě musejí provést veškeré potřebné šetření ke zjištění všech faktů a přesvědčit se o pravosti záznamů a souladu s nařízeními.

Kontroloři by se měli zdržet presumpce viny v souvislosti s řidiči i dopravci, ledaže odhalí důkazy svědčící o opaku, ovšem při zaměřování své činnosti jsou oprávněni brát v úvahu výsledky předchozích kontrol u vozidel dopravce.

Měli by se vyvarovat chování, které by řidiči vnímali jako nadřazené a povýšené a které pouze ztěžuje komunikaci mezi kontrolorem a řidičem.

Na základě svého odborného úsudku by kontroloři při hodnocení porušení měli zohlednit polehčující okolnosti a případy, kdy dodržování předpisů ovlivnily události vyšší moci způsobené četnými tlaky v obchodní dopravě.

Měli by zajistit, aby kontrola probíhala profesionálně, objektivně a nestranně.

2.1.5 Struktura dokumentu

Tento dokument se zabývá jednotlivými články nařízení (ES) č. 561/2006 a zaměřuje se především na jejich dopad a vliv na silniční kontroly prováděné na pozemních komunikacích kontrolory. Z tohoto důvodu se text některými, byť důležitými, články nezabývá podrobně, neboť pro uvedenou oblast nemají žádný význam.

Obdobně se tento dokument zabývá i některými články nařízení (EHS) č. 3821/85, které jsou nezbytným předpokladem efektivních silničních kontrol.

U obvyklých porušení předpisů je uveden odkaz na klasifikační škálu závažnosti podle přílohy III směrnice 2006/22/ES⁷ (ve znění pozdějších předpisů).

2.2 Nařízení (ES) č. 561/2006

2.2.1 Článek 1

2.2.1.1 Znění

Toto nařízení stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.

2.2.1.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.1.3 Silniční kontrola

Nic, na co by se měli kontroloři přímo zaměřit, slouží jako užitečné připomenutí účelu nařízení.

2.2.2. Článek 2

2.2.2.1 Čl. 2 odst. 1

2.2.2.1.1 Znění

Toto nařízení se vztahuje na přepravu

a) zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo

b) cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

2.2.2.1.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.2.1.3 Silniční kontrola

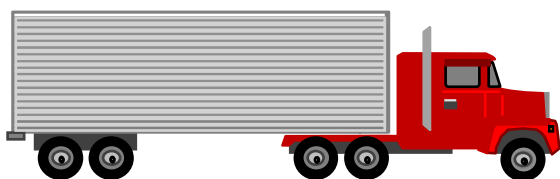
Článek vymezuje oblast působnosti nařízení. Na základě velikosti a přepravní kapacity stanoví vozidla, jejichž řidiči jsou povinni nařízení dodržovat. Tento odstavec se zabývá hmotností a kapacitou dotčených vozidel.

Je potřeba, aby kontroloři určili, zda kontrolované vozidlo splňuje stanovené podmínky a zároveň zohlednili výjimky uvedené v článku 3 a vnitrostátní odchylky v článku 13.

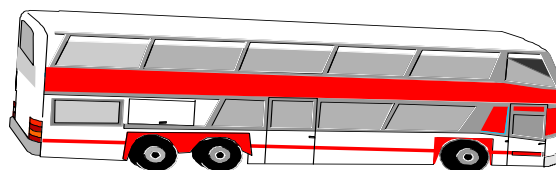
Článek 3 uvádí některé druhy vozidel, které jsou z působnosti nařízení vyňaty.

Každý členský stát může udělit výjimku z článků 5 až 9 vozidlům, na která se vztahují odchylky uvedené v článku 13 a která jsou provozována na území tohoto členského státu (podrobnosti viz článek 13).

- **Zjistěte, zda se nařízení vztahuje na kontrolované vozidlo.**



Více než 3,5 tuny



Více než 8 sedadel pro cestující

Vozidla určená k přepravě zboží – u většiny velkých nákladních vozidel postačí k posouzení vizuální kontrola, u menších vozidel však bude ke zjištění maximální přípustné hmotnosti nezbytné zkontrolovat technickou dokumentaci řidiče a/nebo údaje výrobce na vozidle.

Vozidla určená k přepravě osob – spočítejte sedadla pro cestující a jejich počet porovnejte s technickou dokumentací k vozidlu.

U vozidel určených k přepravě osob je povoleno odstranit sedadla, aby se snížil jejich počet pod deset včetně řidiče, pokud je tato změna potvrzena záznamem v technické dokumentaci. Kontroloři by měli vědět, že se postup při regulaci počtu sedadel za účelem jejich snížení v jednotlivých členských státech liší.

Poznámka: Vozidlo musí být navrženo k přepravě nákladu nebo osob a za tímto účelem obvykle používáno. To znamená, že autojeřáb nebo zařízení na čerpání betonu (nepřevážející beton) jsou automaticky z působnosti vyloučeny.



Závěry –

Spadá do působnosti – pokud jde o konstrukci vozidla – kontrola souladu s nařízením č. 561/2006 může pokračovat.

Mimo působnost – přerušení kontroly nebo pokračování v kontrole bez zjišťování souladu s nařízením č. 561/2006.

V případě, kdy se vozidlo splňující podmínky uvedené v tomto článku podílí na silniční přepravě zboží nebo cestujících, spadá jízda vždy do působnosti uvedeného nařízení, ledaže by se uplatňovala výjimka nebo odchylka uvedená v člancích 3 a 13. (Výjimka udělená řidičům na základě článku 13 se vztahuje pouze na ustanovení či články 5 až 9.)

Užívání vozidla – Leaseurope

Na základě dopisu Evropské komise zaslaného asociaci Leaseurope se doporučuje, aby v případě, kdy přeprava nákladu/osob není součástí řidičova zaměstnání, spadalo řízení vozidel určených k přepravě nákladu/osob mimo působnost nařízení č. 561/2006.

Toto doporučení se týká zejména dvou skupin:

- řidičů zaměstnaných u společností pronajímajících vozidla, kteří přivázejí a odvázejí prázdná vozidla po pozemních komunikacích nebo je převážejí mezi místními pobočkami společnosti;
- mechaniků a techniků, kteří přivázejí a odvázejí prázdná vozidla za účelem jejich opravy nebo je vozí na každoroční kontrolu.

V důsledku toho by kontrolor při posuzování, zda dané vozidlo spadá do působnosti nařízení (ES) č. 561/2006, měl zohlednit postavení a činnost řidiče.

Obsah dopisu se mezi členskými státy nesetkal s všeobecným souhlasem. Je proto na rozhodnutí jednotlivých členských států, zda se jím budou řídit.

2.2.2.2 Čl. 2 odst. 2

2.2.2.1.1 Znění

Toto nařízení se vztahuje na silniční dopravu bez ohledu na zemi registrace vozidla uskutečněnou

a) výhradně uvnitř Společenství nebo

b) mezi Společenstvím, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru.

2.2.2.2.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.2.1.3 Silniční kontrola

Tento článek stanoví, které typy cest spadají do působnosti nařízení a které v důsledku toho spadají pod dohodu AETR. Před rozhodnutím, který předpis se na danou cestu nebo úseky této cesty uplatní, je proto nutné pochopit přesnou povahu cesty vozidla. (Mějte na paměti, že cesty probíhají **výhradně** v uvedených oblastech.)

- Na základě palubních dokladů nebo rozhovoru s řidičem zjistíte místo obvyklého odstavení vozidla a podrobnosti cesty.
- Případy spadající do působnosti dohody AETR viz 2.3. U kombinovaných typů cest má při posuzování maximální týdenní a dvoutýdenní doby řízení přednost před dohodou AETR nařízení (ES) č. 561/2006. Pokud vozidlo registrované v členském státě nebo státě Evropského hospodářského prostoru (EHP), které spadá do oblasti působnosti nařízení, není na „cestě AETR“, použije se nařízení č. 561/2006.
- Každé vozidlo bez ohledu na zemi registrace, které uskuteční cestu výhradně v uvedených oblastech, spadá do působnosti nařízení (ES) č. 561/2006.

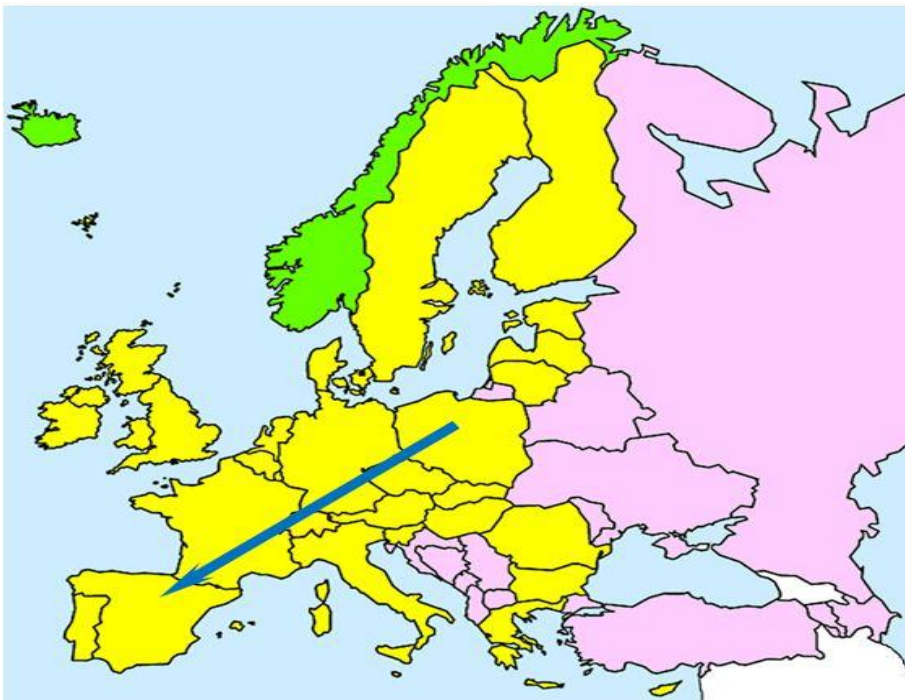
Závěry –

- **Spadá do působnosti** – kontrola za účelem zjištění souladu s nařízením č. 561/2006 může pokračovat.
- **Mimo působnost** – přerušení kontroly nebo pokračování v kontrole bez zjišťování souladu s nařízením (ES) č. 561/2006.

Poznámky:

- Dne 26. září 2010 byla dohoda AETR uvedena v téměř úplný soulad s nařízením č. 561/2006.
- Podílejí-li se na dopravě probíhající výhradně ve zde uvedených oblastech vozidla registrovaná ve třetích zemích a zemích AETR, musejí splňovat požadavky nařízení č. 561/2006.

Příklad: cesta v Polsku zaregistrovaného vozidla z Polska do Španělska spadá do působnosti nařízení č. 561/2006 (pokud se na něj nevztahuje některá výjimka).



2.2.2.3 Čl. 2 odst. 3

2.2.2.3.1 Znění

Místo tohoto nařízení se na mezinárodní dopravu, která se zčásti uskutečňuje mimo oblasti uvedené v odstavci 2, vztahuje AETR, a to

a) na celou cestu pro vozidla registrovaná ve Společenství nebo v zemích, které jsou smluvními stranami AETR;

b) pouze na úsek cesty probíhající po území Společenství nebo zemí, které jsou smluvními stranami AETR, pro vozidla registrovaná ve třetí zemi, která není smluvní stranou AETR. Ustanovení AETR by měla být uvedena do souladu s ustanoveními tohoto nařízení, aby se hlavní ustanovení tohoto nařízení prostřednictvím AETR vztahovala na taková vozidla pro jakýkoli úsek cesty probíhající uvnitř Společenství.

2.2.2.3.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.2.3.3 Silniční kontrola

Tento článek vymezuje, které cesty spadají do působnosti dohody AETR, proto je nutné určit přesnou povahu realizované cesty.

- Na základě palubních dokladů a rozhovoru s řidičem zjistěte místo výjezdu a podrobnosti o cestě včetně tranzitních míst. Je třeba zohlednit celou cestu, nejen úseky ohraničené národními hranicemi nebo dobami odpočinku.
- Vozidla provozovaná v rámci Společenství a registrovaná v zemích, které nejsou členskými státy EU, ale podepsaly dohodu AETR, jsou na cestě podle dohody AETR.
- Vozidla nepocházející ze zemí EU, AETR, EHP ani Švýcarska jsou na cestě podle dohody AETR v době, kdy jsou provozována v zemích EU nebo AETR.
- Vozidla registrovaná v zemích EU, EHP nebo ve Švýcarsku jsou na cestě podle dohody AETR, pokud cestují na, přes nebo z území země AETR.

Závěry

Spadá do působnosti AETR – kontrola dodržování požadavků AETR může pokračovat.

Mimo působnost AETR – zhodnoťte, zda cesta spadá do působnosti nařízení (ES) č. 561/2006, a pokud ano, pokračujte kontrolou souladu s nařízením (ES) č. 561/2006.

Mimo působnost ES i AETR – ukončete kontrolu nebo pokračujte v kontrole, která se netýká dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 / dohody AETR.

Poznámka:

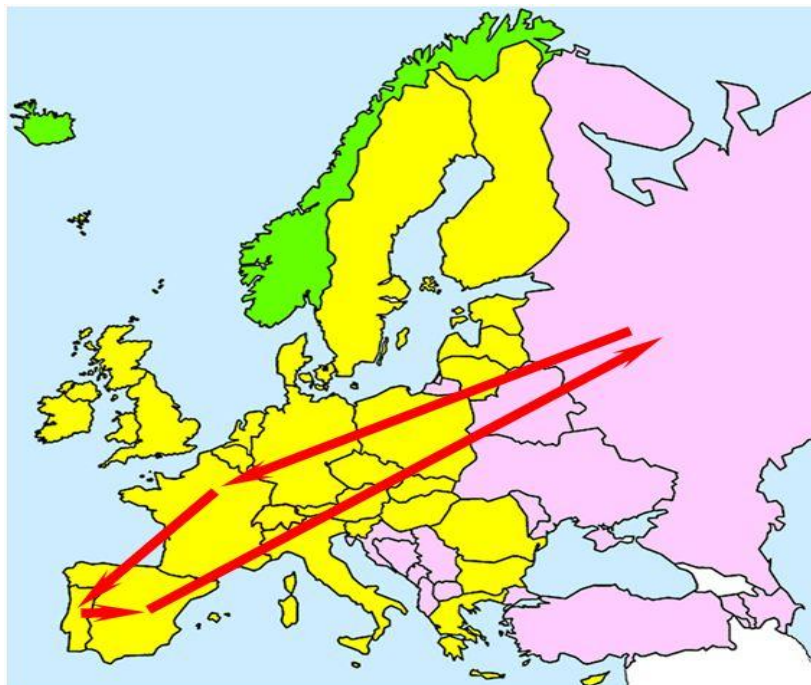
Slovo „zčásti“ v tomto článku naznačuje, že se část cesty musela uskutečnit mimo oblast Společenství, EHP a Švýcarska. Dohoda AETR se zabývá **mezinárodní dopravou**, ovšem v tomto kontextu se chápe doprava, která se realizuje výhradně v oblasti vymezené Společenstvím, EHP a Švýcarskem, jako **vnitrostátní doprava** (bez ohledu na to, zda byly překročeny hranice státu), a proto se na ni dohoda AETR nevztahuje.

Mezi EU a OSN však stále probíhá právní diskuze ohledně legitimacy uplatňování nařízení (ES) č. 561/2006 namísto dohody AETR na řidiče vozidel registrovaných mimo EU, i když cestují výhradně po EU, bez ohledu na čl. 2 odst. 2 nařízení EU.

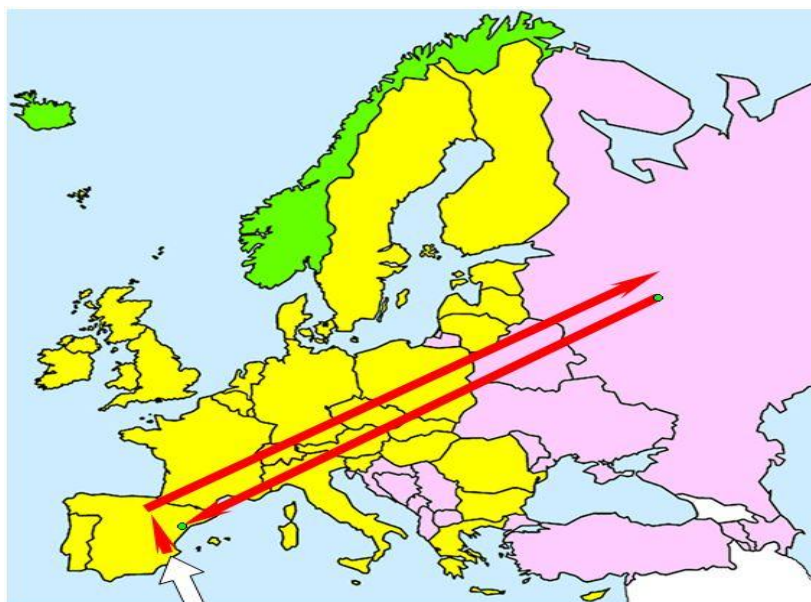
Přestože jsou maximální doby řízení a odpočinku stanovené dohodou AETR a nařízením č. 561/2006 již ve velké míře sladěny, je nezbytné správně určit, který z předpisů byl porušen, neboť jeho znalost je zásadní pro to, aby udělená sankce stála na pevném právním základu.

Vozidla ze třetích zemí musí splňovat podmínky dohody AETR v době, kdy uskutečňují dopravu na území Společenství nebo signatářských států AETR ve smyslu čl. 2 odst. 3. V případě, že se na řidiče během jediného týdne vztahuje jak AETR, tak nařízení (ES) č. 561/2006, měla by být týdenní doba odpočinku a maximální doba řízení v souladu s nařízením (ES) č. 561/2006.

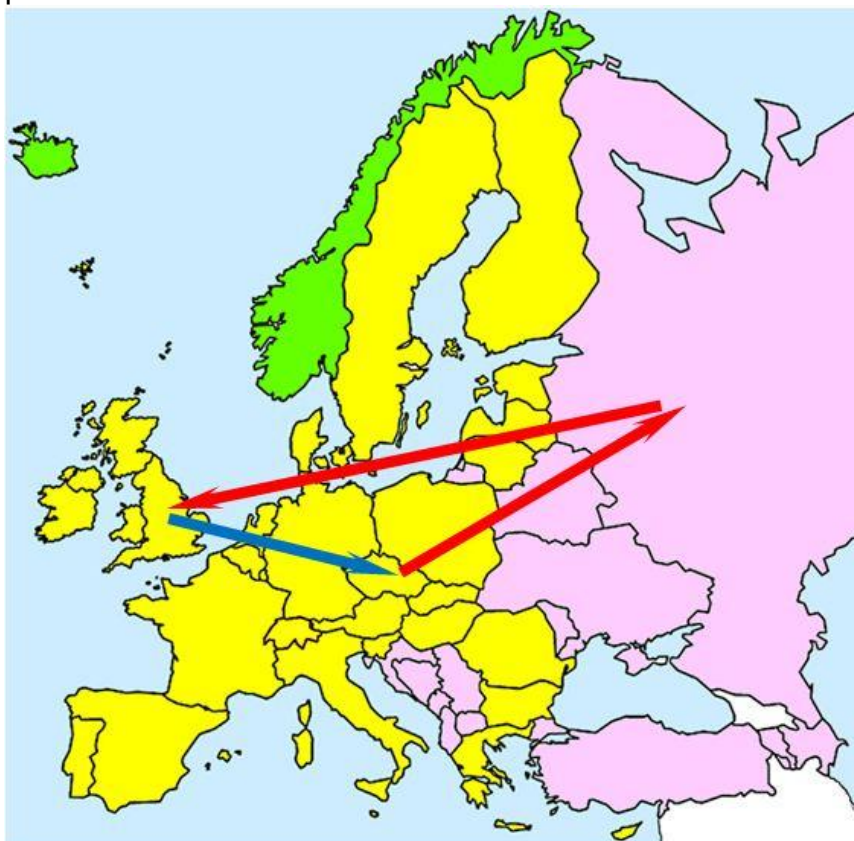
Příklad: vozidlo registrované v Rusku (jeden řidič) se během cesty do EU s více zastávkami musí řídit pravidly AETR. Na obrázku je znázorněna cesta vozidla vezoucího náklad do Francie, Portugalska a Španělska a následné naložení nákladu ze Španělska do Ruska.



Příklad: vozidlo registrované v Maroku (třetí země) se při cestě do EU nebo přes ni musí řídit pravidly AETR.



Příklad: na cestu nákladního automobilu (jeden řidič) registrovaného ve Spojeném království, který veze náklad do České republiky, se uplatní nařízení (ES) č. 561/2006. Na jeho následnou cestu do Ruska za účelem vyzvednutí zásilky do Spojeného království se uplatní pravidla AETR.



Stručně řečeno, kontrolori musí zjistit, zda kontrolované vozidlo spadá do technické oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 a zohlednit přitom případné výjimky a vnitrostátní odchylky.

Povaha realizované cesty dotčeného vozidla zároveň určí, který předpis se použije, zda nařízení (ES) č. 561/2006, dohoda AETR nebo vnitrostátní legislativa.

Právní útvar Komise poukázal na to, že ačkoliv znění čl. 2 odst. 3 může naznačovat, že rozhodujícím faktorem při rozhodování o aplikovatelném nařízení je **vozidlo**, článek 1 nařízení (ES) č. 561/2006 výslovně uvádí, že je to činnost řidiče, cesta se proto zahájí nástupem **konkrétního řidiče** do vozidla a skončí ukončením jeho cesty v tomto vozidle. V tomto kontextu by proto odkazování na cestu mělo být chápáno ve významu cesty vozidla/řidiče.

Příklad: vozidlo užitá k přepravě nákladu z Moskvy přes Minsk do Paříže. Jeden řidič, který realizuje celou cestu, se musí řídit pravidly AETR. Řidič, který řídí vozidlo z Moskvy k polským hranicím, musí dodržovat pravidla AETR. Druhý řidič, který do vozidla nastoupí na polských hranicích, aby cestu dokončil, se musí řídit nařízením (ES) č. 561/2006.

Poznámka: důsledky tohoto vysvětlení ještě nebyly zcela posouzeny, a proto v některých členských státech může převažovat definování cesty na základě vozidla.

K identifikaci evropských států a států ležících v blízkosti Evropy použijte následující seznam.

Členské státy EU:

Belgie (B), Bulharsko (BLG), Česká republika (CZ), Dánsko (DK), Estonsko (EST), Finsko (SF), Francie (F), Irsko (IRL), Itálie (I), Kypr (CY), Litva (LT), Lotyšsko (LV), Lucembursko (L), Maďarsko (H), Malta (M), Německo (D), Nizozemsko (NL), Polsko (PL), Portugalsko (P), Rakousko (A), Rumunsko (RO), Řecko (GR), Slovensko (SK), Slovinsko (SL), Španělsko (E), Spojené království (GB), Švédsko (S)

Signatářské státy EHP

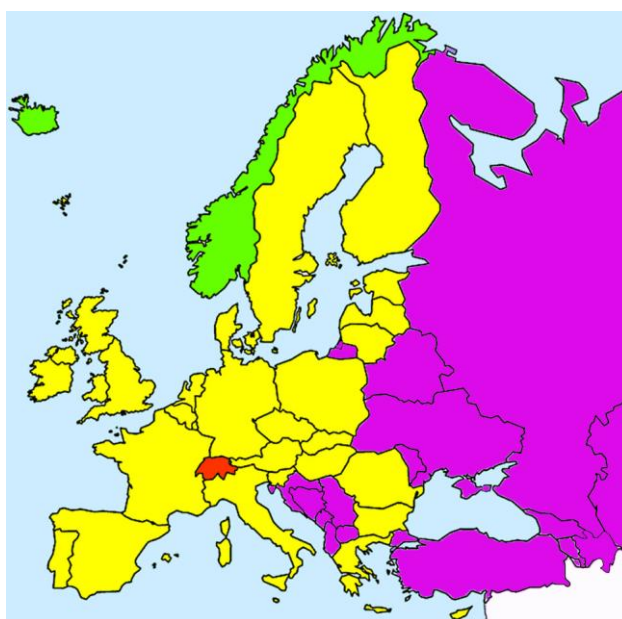
Členské státy EU + Island (IS), Lichtenštejnsko (FL) a Norsko (N)

Signatářské státy AETR

Všechny členské státy EU + všechny signatářské státy EHP (s výjimkou Islandu) + Albánie (AL), Andorra (AD), Arménie (AM), Ázerbájdžán (AZ), Bělorusko (BY), Bosna a Hercegovina (BA), Černá Hora (MNE), Gruzie (GE), Chorvatsko (HR), Kazachstán (KZ), Makedonie (MK), Moldavsko (MD), Monako (MC), Rusko (SU), San Marino (SM), Srbsko (SRB), Tádžikistán (TJ), Turecko (TR), Turkmenistán (TM), Ukrajina (UA), Uzbekistán (UZ) + Švýcarsko (CH)

Další

Švýcarsko (CH) je signatářským státem dohody AETR a ačkoliv není členským státem EU, vztahuje se na něj nařízení (ES) č. 561/2006



2.2.3 Článek 3

2.2.3.1 Znění

Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu

a) vozidla používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;

b) vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině;

c) vozidla, která jsou ve vlastnictví ozbrojených sil, sil civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku nebo jsou jimi najata bez řidiče, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jím svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou;

d) vozidla, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;

e) specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;

f) speciálními havarijními vozidly, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;

g) vozidla používanými při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;

h) vozidla nebo jejich kombinacemi, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží;

i) obchodními vozidly, která jsou podle právních předpisů členského státu, ve kterém se používají, považována za historická vozidla a používají se k neobchodní přepravě cestujících nebo zboží.

2.2.3.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.3.3 Silniční kontrola

Byť kontrolor již mohl dojít k závěru, že vozidlo spadá do působnosti kontroly podle nařízení (ES) č. 561/2006 (článek 2), musí ještě zkontrolovat, že typ vozidla a způsob jeho používání vozidlo nevylučuje z požadavků obsažených v nařízení (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85. Následující vysvětlení by měla pomoci při kontrole platnosti jednotlivých výjimek uvedených v článku 3.

Poznámka: Výjimky v tomto článku doplňují ekvivalentní výjimky týkající se vybavení vozidla tachografem (a jeho užívání), které jsou uvedené v čl. 3 odst. 1 nařízení (EHS) č. 3821/85.

a) Dá se ověřit pomocí jízdního řádu a mapy nebo plánovače tras, pokud je má řidič k dispozici. Poznámka: myšlena je skutečná délka tratě, nikoli okruh o tomto poloměru. Dále je třeba poznamenat, že do délky trasy se technicky vzato počítá i ujetá vzdálenost mezi depem a místem výjezdu linky, popř. mezi depy, ale kontrolní orgány v některých členských státech mohou pragmaticky zohlednit skutečnost, že se na těchto cestách nejedná o přepravu cestujících a bylo by nesmyslné trvat na vybavení vozidel tachografy.

b) Nejvyšší povolená rychlost je uvedena buď na vozidle nebo v příslušné dokumentaci k vozidlu. Vztahuje se na vozidla se zabudovaným omezovačem rychlosti.

c) Vozidla, na něž se vztahuje tato výjimka, jsou obvykle rozpoznatelná vizuálně.

V tomto případě požádejte řidiče o potvrzení, že se nejedná jen o podobnou soukromě provozovanou službu.

U pronajatých nebo neoznačených vozidel se výjimka ověří dotázaním řidiče na účel cesty.

V případě pochybností může být potřeba vše ověřit u zaměstnavatele/velitele.

Tato výjimka se **nevztahuje** na komerční provozovatele, kteří poskytují své služby uvedeným orgánům na základě smlouvy.

d) Dodávka pomoci musí být přímou reakcí na mimořádnou událost nebo záchrannou akci. Pouhé zásobování humanitární nebo dobročinnou pomocí nevytváří nárok na tuto výjimku. Ověřte tuto skutečnost kontrolou dokladů o nákladu a rozhovorem s řidičem.

Definice mimořádné události zahrnuje:

- ohrožení života nebo zdraví lidí či zvířat,
- závažný výpadek v poskytování základních veřejných služeb, telekomunikačních a poštovních služeb, v užívání silnic, železnic, přístavů a letišť nebo závažnou majetkovou škodu.

Výjimka platí pouze po dobu trvání mimořádné události. Jakmile se mimořádnou událost podaří dostat pod kontrolu, výjimka končí.

Mimořádná událost může nastat např. v důsledku vážného narušení dopravní infrastruktury kvůli dlouhotrvajícímu a silnému sněžení.

e) Vozidla, jako jsou sanitky, ambulantní vozidla pro odběr krve a tělesné skenery, musí být vybaveny speciálním zařízením, které souvisí s poskytováním lékařské péče. Ověřte tuto skutečnost fyzickou kontrolou vozidla. Primárním cílem cesty musí být poskytnutí lékařské péče, a tak na autokar či autobus vybavený k převozu nemocného nebo osoby s postižením například do města Lurdy nemůže být tato výjimka uplatněna s tvrzením, že se jedná o vozidlo záchranné služby.

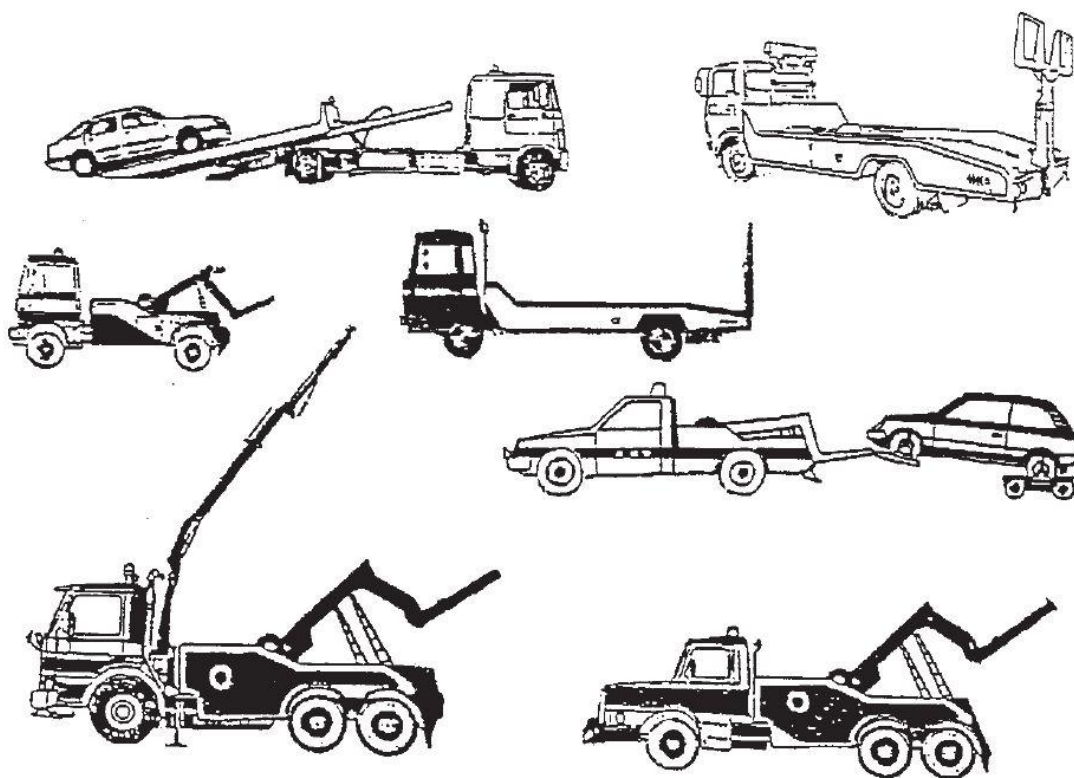


f) Speciální havarijní vozidlo musí být vyrobeno nebo přizpůsobeno tak, aby umožňovalo odtažení nepojízdného vozidla / nepojízdných vozidel (rozsudek ESD). Je třeba zjistit místo obvyklého odstavení vozidla, aby bylo možné ověřit, že byla splněna podmínka 100km okruhu pro uplatnění výjimky.

Pamatujte, že v rámci 100km okruhu se vozidlo smí užívat i k činnostem, které nesouvisejí s odtažením. Například havarijní vozidlo vybavené sklopnou plošinou k odtahu nepojízdného vozidla může v okruhu 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla převážet i jiný náklad, než je havarované vozidlo, aniž by se na něj přestala vztahovat výjimka z nařízení.

Toto vozidlo může být vybaveno tachografem, ale pokud splňuje podmínky pro udělení výjimky, řidič jej nemusí používat.

„Odtahová“ cesta vozidla přesahující okruh 100 km vyžaduje vybavení vozidla tachografem i jeho používání.



g) Pro ověření řádného uplatnění této výjimky je třeba zjistit povahu a účel realizované cesty (na základě rozhovoru s řidičem). Palubní vybavení a povaha převáženého nákladu může naznačit, že se výjimka neuplatňuje. Výjimka neplatí pro odvoz vozidla na pravidelnou povinnou kontrolu. Typickým příkladem, kdy je možné výjimku uplatnit, je kontrolní jízda mechanika, který chce ověřit, že po opravě řízení vozidla vše správně funguje.

Výjimka se vztahuje na nová vozidla, která jsou předmětem výrobního testování.

Dále se výjimka vztahuje na přestavěná (nebo zrekonstruovaná) vozidla, která jsou předmětem silničního testování před jejich řádným používáním.

h) Typ/kapacita vozidla se nachází v příslušné dokumentaci k vozidlu. Cesta nesmí být spojena s pronájmem ani jinou odměnou a přepravované zboží nesmí souviset s obchodem nebo podnikáním. Tyto skutečnosti by měly být ověřeny na základě rozhovoru s řidičem a kontroly nákladu. Kombinací vozidel se rozumí vozidlo a přívěs nebo návěs.

i) „Historická“ vozidla definují právní předpisy jednotlivých členských států. Tato vozidla nesmějí být používána k obchodní přepravě zboží nebo cestujících. Splnění těchto podmínek by mělo být ověřeno rozhovorem s řidičem a cestujícími a kontrolou případného nákladu.

Shrnutí

U vozidel, na něž se podle článku 3 uplatní výjimka, se kontrola neprovádí na základě nařízení (ES) č. 561/2006. To však neznamená, že jsou vyňaty z jiných forem kontroly. Uplatňovaná výjimka by měla být kontrolory ověřena, a pokud se ukáže, že je uplatňována neprávem, měla by následovat kompletní kontrola souladu s nařízením (ES) č. 561/2006.

Doporučuje se, aby se řízení vyňatých vozidel zaznamenávalo označením „mimo působnost“, díky čemuž bude při kombinaci s činnostmi, které do působnosti nařízení spadají, zřejmé, že se jedná o „jinou práci“.

2.2.4 Článek 4

2.2.4.1 Znění

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) „**silniční dopravou**“ doprava prováděná po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží;

b) „**vozidlem**“ motorové vozidlo, tahač, přívěs nebo návěs a jejich kombinace, které jsou definovány takto:

— „**motorovým vozidlem**“ se rozumí silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla trvale jezdícího po kolejích, zpravidla používané pro přepravu cestujících nebo zboží,

— „**tahačem**“ se rozumí silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla trvale jezdícího po kolejích, určené speciálně pro tahání, tlačení nebo přemísťování přívěsů, návěsů, zařízení nebo strojů,

— „**přívěsem**“ se rozumí vozidlo, které se připojuje za motorové vozidlo nebo tahač,

— „**návěsem**“ se rozumí přívěs bez přední nápravy, který se s motorovým vozidlem nebo tahačem spojuje tak, že se na motorové vozidlo nebo tahač přenáší podstatná část jeho hmotnosti nebo nákladu;

c) „**řidičem**“ osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je přítomna ve vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit;

d) „**přestávkou v řízení**“ doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení;

e) „**jinou prací**“ činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba v čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES, vyjma „řízení“, a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde;

f) „**dobou odpočinku**“ nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem;

g) „**denní dobou odpočinku**“ denní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje „běžnou denní dobu odpočinku“ nebo „zkrácenou denní dobu odpočinku“:

— „**běžnou denní dobou odpočinku**“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Tuto běžnou dobu odpočinku lze případně rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 9 hodin,

— „**zkrácenou denní dobou odpočinku**“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin;

h) „**týdenní dobou odpočinku**“ týdenní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje „běžnou týdenní dobu odpočinku“ a „zkrácenou týdenní dobu odpočinku“:

— „**běžnou týdenní dobou odpočinku**“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin,

— „**zkrácenou týdenní dobou odpočinku**“ se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být za podmínek stanovených v čl. 8 odst. 6 zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin;

i) „**týdnem**“ období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli;

j) „**dobou řízení**“ se rozumí doba trvání činnosti řízení zaznamenaná:

— automaticky nebo poloautomaticky záznamovým zařízením definovaným v příloze I a příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 nebo

— ručně, jak stanovuje čl. 16 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3821/85;

k) „**denní dobou řízení**“ celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku;

l) „**týdenní dobou řízení**“ celková doba řízení během jednoho týdne;

m) „**maximální přípustnou hmotností**“ celková povolená provozní hmotnost plně naloženého vozidla;

n) „**linkovou přepravou cestujících**“ vnitrostátní a mezinárodní doprava definovaná v článku 2 nařízení Rady (EHS) č. 684/92 ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy (10);

o) „**provozem s více řidiči**“ stav, kdy jsou během doby řízení mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ve zbývajících době však povinná je;

p) „**dopravcem**“ fyzická nebo právnická osoba, sdružení nebo skupina osob bez právní subjektivity, zisková či nezisková, nebo veřejnoprávní subjekt s právní subjektivitou nebo podléhající orgánu s právní subjektivitou zabývající se silniční dopravou, ať na cizí účet a za úplatu, nebo na vlastní účet;

q) „**dobou řízení**“ celková doba řízení od okamžiku, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná.

2.2.4.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.4.3 Silniční kontrola

Definice uvedené v tomto článku slouží ke správnému a snazšímu pochopení zamýšleného významu. Při vysvětlování článků nařízení (ES) č. 561/2006 bude potřeba na tyto definice často odkazovat. Jelikož mnohdy i definice samotné potřebují rozvést a dovysvětlit, některá vysvětlení následují:

a) Definování „veřejné pozemní komunikace“ je v kompetenci jednotlivých členských států. „Doprava“ v tomto případě začíná v okamžiku, kdy řidič převezme kontrolu nad vozidlem, a trvá až do doby, kdy jej řídit přestane, popř. kdy mu vznikne nárok na dobu odpočinku. V tomto smyslu se doprava může skládat z několika kratších cest. V důsledku této definice spadá do působnosti nařízení i řízení mimo pozemní komunikace (např. na soukromém pozemku), pokud je součástí dopravy cesta, která během denní doby řízení zahrnuje i cestu po veřejných pozemních komunikacích. Na základě této definice se nařízení vztahuje i na prázdná silniční vozidla.

b) Připomenutí: vozidlem se rozumí i kombinace vozidel (vozidlo s přívěsem).

c) Zde je uvedeno, kdo z přepravovaných osob může vozidlo řídit. Nařízení č. 561/2006 a č. 3821/85 se pak na tyto řidiče vztahují od začátku jejich pracovního dne. Doba, po kterou je řidič přítomen ve vozidle, aby jej v rámci svých povinností mohl řídit, musí být v záznamech řidiče příslušně zaznamenána.

Úlevy vztahující se na provoz s více řidiči je možné uplatnit, pokud jsou ve vozidle přítomni oba řidiči (s tolerancí 1 hodiny od okamžiku zahájení jízdy), jinak pro každého z nich platí pravidla jako při provozu s jedním řidičem.

Kontroloři by měli být připraveni na to, že řidiči mohou tvrdit, že nejsou přítomni ve vozidle, aby jej v rámci svých povinností mohli řídit, i když tomu tak ve skutečnosti je. Nicméně může dojít i k případům, kdy řidiči budou ve vozidle přítomni skutečně jen jako cestující, a proto by tak k nim mělo být přistupováno, ledaže existují důkazy svědčící o opaku.

d) V případě provozu s více řidiči může přestávka v řízení proběhnout v jedoucím vozidle, a to za předpokladu, že řidič neřídí a využívá tento čas výhradně ke svému zotavení. U provozu s více řidiči ve vozidle vybaveném digitálním tachografem se přestávka v řízení, která probíhá v jedoucím vozidle, zaznamená jako pracovní pohotovost v délce 45 minut. (Digitální tachograf nepovoluje záznam přestávky v jedoucím vozidle.) Pro zaznamenanou dobu pracovní pohotovosti v případě provozu s jedním řidičem platí, že pokud neexistuje důkaz o tom, že by tato doba byla využita jinak než výhradně k zotavení řidiče, považují ji kontrolní orgány většiny členských států za přestávku v řízení.

e) Zahrnuje veškerou práci, vyjma řízení, pro zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde, a to včetně řízení vyňatých vozidel. Například u osoby, která 3 hodiny pracovala pro jednoho zaměstnavatele jako ostraha a následně pro jiného zaměstnavatele řídila vozidlo spadající do působnosti nařízení (ES) č. 561/2006, se v kontextu nařízení (ES) č. 561/2006 jedná u první činnosti o „jinou práci“ a musí být takto zaznamenána. Neexistuje však povinnost zaznamenávat řízení ani jinou práci ve dnech, kdy nedochází k řízení vozidla spadajícího do působnosti nařízení.

f) „Volně nakládat se svým časem“ znamená, že řidič nemůže pracovat ani dobrovolně, protože i jako neplacená pracovní síla je pod dohledem zaměstnavatele. Dobrovolnou práci, která není založena na smluvním vztahu, je možno považovat za volné nakládání se svým časem.

g) Souvislá běžná denní doba odpočinku trvá minimálně 11 hodin. V případě jejího rozdělení do dvou časových úseků musí první z nich trvat minimálně 3 hodiny a druhý minimálně 9 hodin.

Zkrácená denní doba odpočinku trvá alespoň 9, ale méně než 11 hodin.

Za účelem sečtení denní doby řízení (viz písmeno k)) je nutné stanovit začátek denní doby odpočinku. V případě jejího rozdělení tak denní doba odpočinku musela začít se začátkem 9hodinového úseku.

Denní dobu odpočinku je možné prodloužit o náhradu za dříve zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

h) Týdenní dobou odpočinku se rozumí doba souvislého odpočinku v dostatečné délce, která odpovídá **alespoň** běžné týdenní době odpočinku nebo zkrácené týdenní době odpočinku.

Běžná týdenní doba odpočinku trvá alespoň 45 hodin bez přerušení.

Zkrácená týdenní doba odpočinku trvá alespoň 24, ale méně než 45 hodin bez přerušení.

Týdenní doba odpočinku v délce 49 hodin tedy představuje běžnou týdenní dobu odpočinku, zatímco odpočinek trvající 31 hodin zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

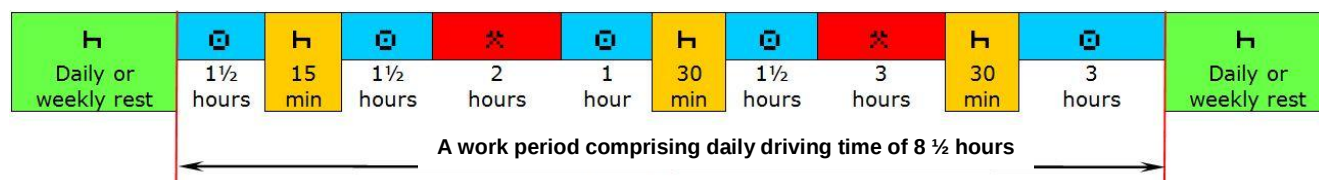
Týdenní doba odpočinku může kromě běžné či zkrácené doby odpočinku zahrnovat i náhradu za dříve zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

i) Týdnem se rozumí kalendářní týden, tzn. doba od 00:00 v pondělí až do 24:00 v neděli (místního času).

j) Dobou řízení se rozumí doba řízení zaznamenaná automaticky či poloautomaticky správně fungujícím tachografem, popř. ručně, pokud se to vyžaduje.

Mějte na paměti, že kvůli omezením digitálního záznamového zařízení se může záznam od skutečné doby řízení mírně lišit (viz pokyn č. 4).

k) Uznává se, že uvedená definice zahrnuje i řízení mezi týdenní a denní dobou odpočinku nebo mezi dvěma týdenními dobami odpočinku.



l) Týdenní dobou řízení se rozumí celková doba řízení v rámci jednoho týdne. Zahrnuje i dobu řízení v důsledku přerušení běžné denní doby odpočinku, k němuž došlo z důvodu přemístění vozidla při přepravě na trajektu nebo po železnici.

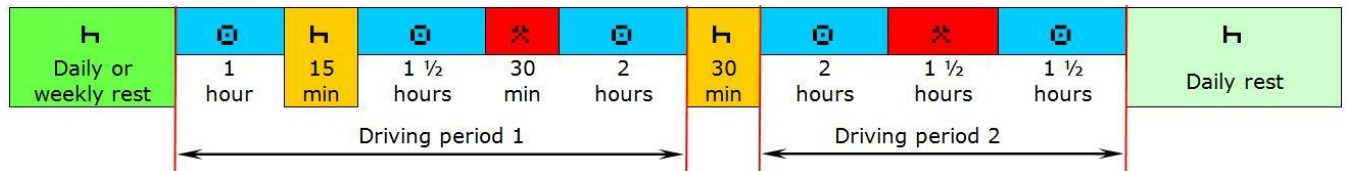
m) Nařízení se vztahuje na vozidla nebo kombinaci vozidla a přívěsu do maximální přípustné hmotnosti nad 3 500 kg. Je třeba, aby kontrolóři dokázali správně interpretovat technickou dokumentaci k vozidlu či údaje výrobce. Maximální přípustná hmotnost bude většinou uvedena pro oba typy provozu, tzn. pro samostatná vozidla i kombinaci vozidel. Některá vozidla budou vyňata z nařízení, pokud se použijí samostatně, zatímco v případě kombinace vozidel se na ně již nařízení vztahovat bude.

n) Vysvětlení není potřeba.

o) Během cesty může řidiče doprovázet více než jeden další řidič, i tehdy se jedná o provoz s více řidiči. V tomto případě může jeden řidič uplatňovat výjimky pro provoz s více řidiči, zatímco na ostatní řidiče, kteří během pracovní doby tvoří osádku vozidla, se úlevy vztahovat nemusejí (viz článek 8).

p) Kdokoliv, kdo vozidlo provozuje. Může se jednat o fyzickou nebo právnickou osobu.

q) **Denní doba řízení** se skládá z několika dob řízení, které mohou být souvislé nebo přerušované.



2.2.5 Článek 5

2.2.5.1 Znění

1. *Minimální věk průvodčích je 18 let.*

2. *Minimální věk pomocníků řidiče je 18 let. Členské státy však mohou minimální věk pomocníků řidiče snížit na 16 let za předpokladu, že*

a) se silniční doprava uskutečňuje v jednom členském státě na trati v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla, včetně území místních správních celků majících střed v takto vymezené oblasti,

b) snížení věku je za účelem odborné přípravy a

c) jsou dodržena omezení uložená pracovněprávními předpisy členského státu.

2.2.5.2 Porušení předpisů

Věk osádky	561- 5
------------	--------

2.2.5.3 Silniční kontrola

Na základě informací poskytnutých řidičem by kontroloři měli určit místo obvyklého odstavení vozidla a informace o cestě. Věk řidiče je možno určit na základě kontroly dokladu totožnosti nebo řidičského průkazu.

K porušení dojde v případě, že průvodčí nemá požadovaný věk.

Pokud je věk pomocníka řidiče v rozmezí 16–18 let, zkontrolujte, zda nebyla porušena 50km vzdálenost okruhu od místa obvyklého odstavení vozidla.

Porušení požadavku minimálního věku by mělo být vnímáno jako **závažné porušení** v souladu s pokyny uvedenými v příloze III směrnice 2006/22/ES (ve znění pozdějších předpisů).

2.2.6 Článek 6

2.2.6.1 Znění

Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin.

1. Nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.
2. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená ve směrnici 2002/15/ES.
3. Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.
4. Denní a týdenní doba řízení zahrnuje celkovou dobu řízení na území Společenství nebo třetí země.
5. Řidič zaznamená jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamená dobu „pracovní pohotovosti“, definovanou v čl. 15 odst. 3 písm. c) nařízení (EHS) č. 3821/85, od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku. Tento zápis provede ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na záznamovém zařízení.

2.2.6.2 Porušení předpisů

Překročení denní doby řízení v délce 10 hodin	561- 6-1
Překročení denní doby řízení v délce 9 hodin (bez možnosti prodloužení na 10)	561- 6-1
Překročení týdenní doby řízení v délce 56 hodin	561- 6-2
Překročení dvoutýdenní doby řízení v délce 90 hodin	561- 6-3
Porušení nařízení č. 3821/85, pokud jde o záznam povinností	561- 6-5

2.2.6.3 Silniční kontrola

Kontroloři by měli zkontrolovat všechny předložené záznamové listy tachografu (nebo digitální údaje), aby určili denní doby řízení, a správně je sečíst za účelem stanovení celkových týdenních dob řízení. Poté by měli zkontrolovat celkové týdenní doby řízení a určit celkové dvoutýdenní doby řízení. Postupujte následujícím způsobem, který spočívá ve dvou krocích:

První krok

- Ověřte zaznamenanou dobu řízení na záznamovém listu tachografu nebo ve formě digitálních údajů.
Za účelem určení denní doby řízení spočítejte doby řízení mezi koncem jedné denní, popř. týdenní doby odpočinku a začátkem následující denní/týdenní doby odpočinku.

[Komise doporučuje, aby se za účelem stanovení denní doby řízení nesčítaly doby řízení přerušené dobou odpočinku, které od sebe dělí alespoň 7 hodin. Mějte však na paměti, že nedostatečná doba odpočinku i v tomto případě představuje porušení povinnosti denního odpočinku. (Tímto doporučením se neřídí všechny členské státy.)]

- Ověřte, že nebyla porušena maximální doba řízení v délce 10 hodin.
- Tento postup zopakujte u všech záznamů.
- Pokudé, kdy byla porušena maximální doba řízení, se jedná o porušení předpisů. Překročení maximální doby o:
 - méně než 1 hodinu představuje *menší porušení*,
 - více než 1, ale méně než 2 hodiny představuje *závažné porušení*,
 - více než 2 hodiny představuje *velmi závažné porušení*.

Ověřte, že během týdne (definice „týdne“ viz článek 4) nebyla devítihodinová denní doba řízení překročena více než dvakrát.

- Pokudé, kdy k překročení došlo více než dvakrát, se jedná o porušení denní doby řízení (v délce 9 hodin). V těchto případech představuje překročení maximální doby řízení v délce 9 hodin o:
 - méně než 1 hodinu *menší porušení*,
 - více než 1, ale méně než 2 hodiny *závažné porušení*,
 - více než 2 hodiny *velmi závažné porušení*.
- Za účelem určení týdenní doby řízení sečtete denní doby řízení předložených záznamů příslušejících do daného týdne.
- Mějte na paměti, že pokud řidičův pracovní harmonogram nesplývá s kalendářním týdnem, je možné mezi dvě týdenní doby odpočinku nashromáždit 58 hodin řízení a stále splňovat požadavky nařízení. O porušení se jedná pokudé, kdy týdenní doba řízení během jednoho týdne přesáhne 56 hodin. Překročení maximální doby o:
 - méně než 4 hodiny představuje *menší porušení*,
 - více než 4, ale méně než 14 hodin představuje *závažné porušení*,
 - více než 14 hodin představuje *velmi závažné porušení*.
- Za účelem určení dvoutýdenní doby řízení sečtete týdenní doby řízení dvou po sobě jdoucích (kalendářních) týdnů. Pokudé, kdy dvoutýdenní doba řízení přesáhne povolených 90 hodin, se jedná o porušení. Překročení maximální doby o:
 - méně než 10 hodin představuje *menší porušení*,
 - více než 10, ale méně než 22,5 hodiny představuje *závažné porušení*,
 - více než 22,5 hodiny představuje *velmi závažné porušení*.

Druhý krok

Zkontrolujte všechny záznamy a ověřte, že byla započítána veškerá činnost řidiče, např. jiná práce či řízení vyňatého vozidla. Záznam musí obsahovat i práci vykonanou před převzetím kontroly nad vozidlem a po jejím ukončení. Jako „jiná práce“ musí být zaznamenána:

- doba, která odpovídá definici pracovní doby v čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES,

- doba strávená řízením vozidla pro obchodní účely, které nespadá do působnosti nařízení (ES) č. 561/2006.

Navíc je potřeba řádně zaznamenat

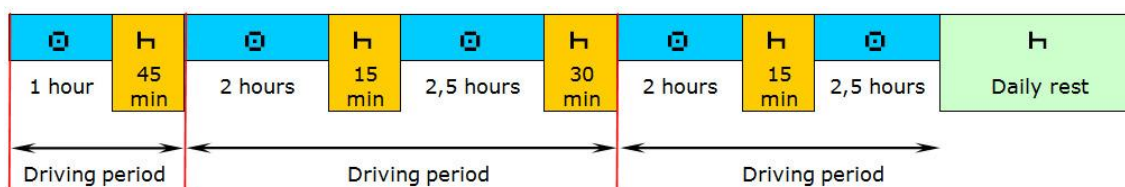
- dobu pracovní pohotovosti definovanou v čl. 15 odst. 3 písm. c) nařízení (EHS) č. 3821/85

od poslední denní či týdenní doby odpočinku řidiče.

Záznam by měl být proveden buď ručně na záznamový list / výtisk nebo manuálně zadán na záznamovém zařízení.

Nesouvislý záznam musí řidič zdůvodnit. Vyplyne-li z rozhovoru s řidičem nebo jiných důkazů dostupných kontrolorovi, že existuje činnost spadající do působnosti nařízení, která nebyla zaznamenána, svědčí to o opomenutí povinnosti vést záznamy a porušení tohoto článku. V tomto případě se jedná o *velmi závažné porušení*.

i) Příklad desetihodinové denní doby řízení se správně rozloženými přestávkami.



ii) Nekompletní denní doba odpočinku může vést k porušení denní doby řízení.



Denní doba řízení: 17,5 hodiny. [Čl. 4 písm. f)]

iii) Příklady správného rozložení dob řízení a týdenních odpočinků.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T													
Week 1		Week 2								Week 3						Week 4																
 Weekly rest (week 1)		 Driving 9 hours	 Driving 9 hours	 Driving 9 hours	 Driving 9 hours	 Red. weekly rest (week 2)	 Driving 10 hours	 Driving 10 hours	 Driving 10 hours	 Driving 10 hours	 Driving 9 hours	 Driving 5 hours	 Weekly rest (week 3)		 Driving 10 hours	 Driving 9 hours	 Driving 9 hours	 Driving 10 hours														
																			4 24-hour periods				6 24-hour periods						4 24-hour periods			
																			Weekly driving time: 56 hours								Weekly driving time: 34 hours					

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week.	Other work (*)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	
		4				6	5												
		24-hour periods					24-hour periods				24-hour periods								
		Weekly driving time: 56 hours							Weekly driving time: 34 hours							Weekly driving time: 38 hours			
		Two weeks driving time: 90 hours																	

		Week 1						Week 2						Week 3						Week 4						Week 5						Week 6					
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 7 h	Driving 5 h	Driving 5 h	Weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest		
		3 24-hours periods			6 24-hours periods			5 24-hours periods			6 24-hours periods			5 24-hours periods			6 24-hours periods																				
		Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time															
		Two weeks driving time (week 1 and 2)								Two weeks driving time (week 3 and 4)								Two weeks driving time (week 5 and 6)																			
						Two weeks driving time (week 2 and 3)								Two weeks driving time (week 4 and 5)																							

Poznámky:

- Z výše uvedených příkladů je patrné, že řidič není povinen přizpůsobit svůj pracovní harmonogram kalendářnímu týdnu (jinými slovy, že nemusí čerpat týdenní dobu odpočinku o víkendu) nebo že pracovní týden může mít různou délku, a to až do maximální výše 6x24 hodin (viz též 12denní výjimka pro řidiče autokarů v čl. 8 odst. 6a).
- Nový týden řidiče (nezaměňovat s kalendářním týdnem) začíná splněním odpovídající týdenní doby odpočinku, která musí svou délkou odpovídat maximální týdenní (kalendářní týden) a dvoutýdenní době řízení. To může znamenat, že pokud řidič dosáhl maximální týdenní/dvoutýdenní doby řízení, nesmí řídit až do začátku příštího kalendářního týdne, přestože splnil povinnost týdenní doby odpočinku.
- Zároveň je to možné chápat tak, že by se řidičův týden teoreticky mohl skládat z 58hodinové doby řízení a stále být v souladu s předpisy upravujícími maximální dobu řízení během kalendářního týdne.

- d) Všimněte si, že 90hodinová dvoutýdenní maximální doba řízení odkazuje na maxima kalendářního týdne a ve výše uvedeném příkladu byla dodržena.
- iii) Následující příklady představují ruční záznamy o činnostech mimo vozidlo.

▼ 30/11/2011 09:15 (UTC)

24h

PEREZ PEREZ

30/11/2011 67

h	00:00	06:30	06h30	*
x	06:30	08:00	01h30	
h	08:00	08:11	00h11	

1

A E/1111 DDD

2736 km

x	08:11	08:14	00h03
o	08:14	08:47	00h33
o	08:47	09:04	00h17
o	09:04	09:14	00h10
x	09:14	09:15	00h01

2753 km; 17 km

00h43 16 km

Výtisk z karty řidiče

▼ 30/11/2011 09:16 (UTC)

24h

30/11/2011

2736 -

1

2736 km

h	00:00	08:11	08h11	*
			2736 km; 0 km	

PEREZ PEREZ

MANUEL

/0987654321doba 3

13/09/2010

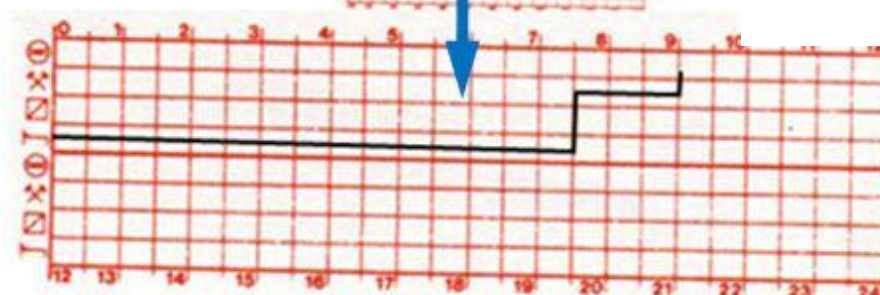
E/1111 DDD

29/11/2011 20:11

2736 km

x	08:11	08:14	00h03
o	08:14	08:47	00h33
o	08:47	09:04	00h17
o	09:04	09:14	00h10
x	09:14	09:16	00h02

Výtisk z přístroje ve vozidle



Poznámka:

Na příkladu vidíme manuální záznam na zadní straně záznamového listu řidiče, který čerpal dobu odpočinku od 00:00 do 7:30, následně se od 7:30 do 9:00 věnoval „jiné práci“ a poté zahájil řízení vozidla. Od tohoto okamžiku byl záznamový list v záznamovém zařízení a veškerá následující činnost se automaticky zaznamenávala na voskovanou stranu záznamového listu.

2.2.7 Článek 7

2.2.7.1 Znění

Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušenou přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku.

Tato přestávka může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut, které jsou v období rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.

2.2.7.2 Porušení předpisů

Nečerpání předepsané přestávky	561- 7
--------------------------------	---------------

2.2.7.3 Silniční kontrola

U každého záznamu sečtete dobu řízení (od první doby řízení po době odpočinku) dokud nezískáte 4,5 hodiny. Tato doba řízení musí obsahovat buď přestávku v délce 45 minut nebo v délce 15 minut s následnou přestávkou v délce alespoň 30 minut, nebo musí tato přestávka či přestávky následovat.

Poznámka: Je výslovně stanoveno, že „přestávky“ mají být zaznamenávány jako „přestávky“. Nicméně ještě než kontroloři odmítnou zohlednit dobu pracovní pohotovosti zaznamenanou jako „přestávka“, měli by nejdříve posoudit, zda tato doba byla či nebyla využita výhradně k zotavení řidiče.

Pokud nejsou tyto podmínky splněny, došlo k porušení.

Pokud je předepsaná přestávka (alespoň 45 nebo 15+30 minut) vyčerpána před uplynutím 4,5 hodin řízení, „udělá se tlustá čára“ a počítání začíná nanovo. Pokračujte tímto způsobem v počítání zaznamenané doby řízení od konce každé předepsané přestávky až do začátku denní doby odpočinku. Pokud odhalíte porušení předpisů, sečtete dobu řízení mezi předepsanou přestávkou nebo přestávkami. Na základě toho zjistíte závažnost porušení.

Pokud sečtená doba řízení před čerpáním předepsané přestávky přesáhne povolené 4,5 hodiny o

- méně než 30 minut – jedná se o *menší porušení*,
- o více než 30, ale méně než 90 minut – jedná se o *závažné porušení*,
- o více než 90 minut – jedná se o *velmi závažné porušení*.

Tento postup ke zjištění souladu s nařízením se řídí rozsudkem ESD ve věci C–116/92⁸ („Charlton“).

Přestávka v délce alespoň 30 minut následovaná přestávkou v délce 15 minut nesplňuje požadavky předepsané přestávky. Podobně je tomu i v případě řidiče, který si během doby řízení udělá nejdříve přestávku v délce 25 minut a další stejně dlouhou přestávku po skončení 4,5 hodiny. Ani on požadavky nařízení nesplnil, přestože celkem jeho přestávka v řízení trvala 50 minut, tedy o 5 minut déle, než požaduje nařízení.

Pauzy v řízení kratší než 15 minut se do předepsané přestávky nezapočítávají, nejsou však považovány ani za řízení nebo jinou práci.

Poznámka: Pouze ve třech případech lze čas strávený cestováním považovat za „odpočinek“ nebo „přestávku“. Prvním případem je, když řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo vlakem. Pokud má řidič k dispozici lůžko nebo lehátko, může v tomto případě využít čas k odpočinku nebo přestávce. Pokud lůžko ani lehátko k dispozici nemá, nemůže čas využít k odpočinku, ale je možné tuto dobu pracovní pohotovosti považovat za přestávku.

Druhým případem je, když řidič nedoprovází vozidlo, ale cestuje vlakem nebo trajektem na místo nebo z místa, kde se ujme vozidla, nebo odevzdá vozidlo spadající do působnosti nařízení (čl. 9 odst. 2), pokud má na uvedeném trajektu nebo v uvedeném vlaku k dispozici lůžko nebo lehátko.

Třetím případem je provoz s více řidiči. Tentokrát se jedná o člena osádky, který je k dispozici pro případné řízení vozidla, sedí vedle řidiče a zaznamenává „pracovní pohotovost“.

Doba řízení, která nespadá do oblasti působnosti nařízení, by při výpočtech neměla být zohledňována, nicméně kontrolorům se doporučuje ověřit i tyto záznamy.

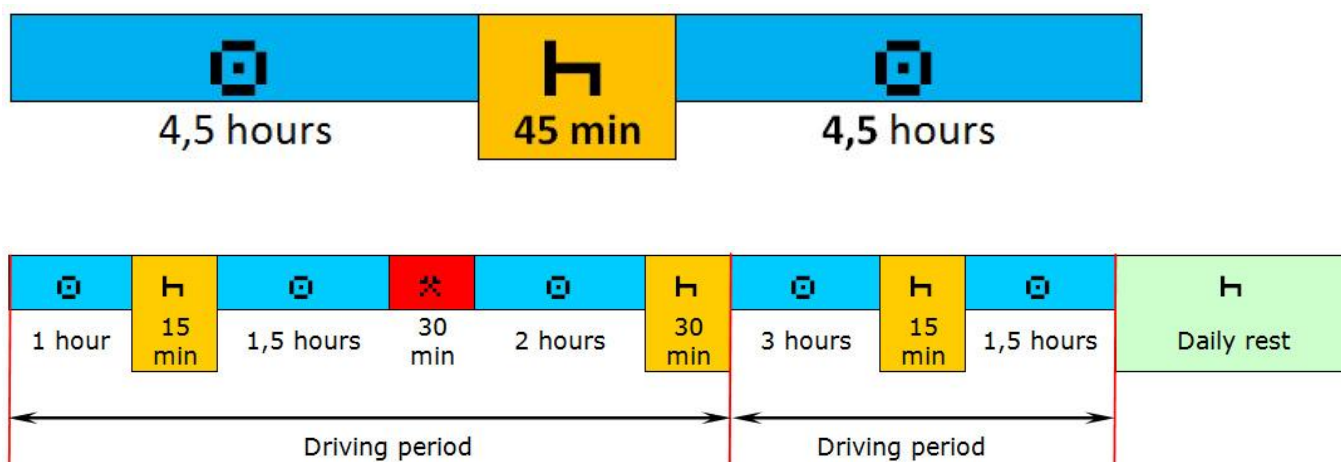
V případě pochybností by měl být způsob výpočtu požadavků na přestávky zkontrolován s rozsudkem ve věci „Charlton“ (C-116/92).

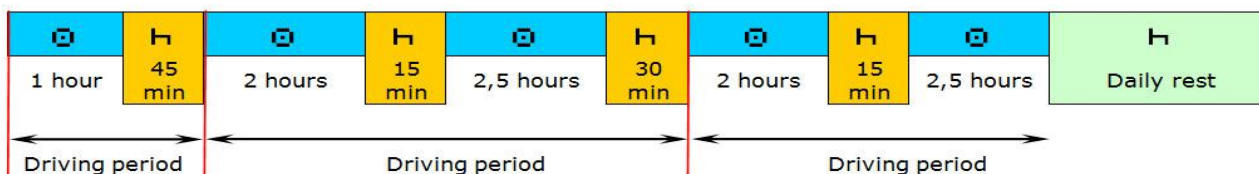
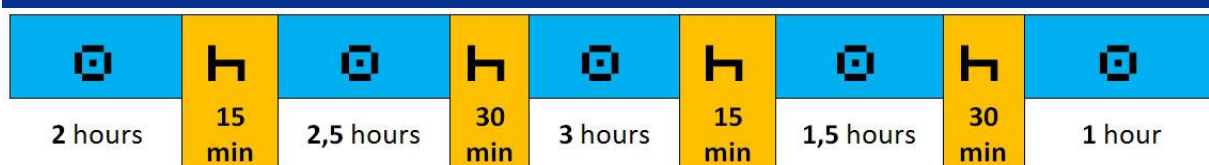
Poznámka: Nařízení (ES) č. 561/2006 se snažilo vyřešit anomálii v nařízení (EHS) č. 3820/85, kdy bylo možné řídit téměř 9 hodin přerušovaných jedinou přestávkou v délce pouhých 15 minut. Tento problém byl vyřešen rozdělením na přestávky v délce 15 a 30 minut. Povolením dvou přestávek v délce 30 a 15 minut by došlo k maření tohoto záměru, proto je třeba vnímat je jako porušení, i přes jeho zdánlivě malý význam.

I další porušení tohoto ustanovení se mohou zdát nevýznamná, zejména pokud součet přestávek v řízení přesahuje požadovanou délku, ale nesplňuje zbylá kritéria. Kontrolori však musí hájit nařízení, není možné přizpůsobovat jej nebo upravovat tak, aby vyhovovalo požadavkům provozovatele. Nicméně jednotlivé případy této povahy si zaslouží, aby k nim bylo přistupováno pragmaticky.

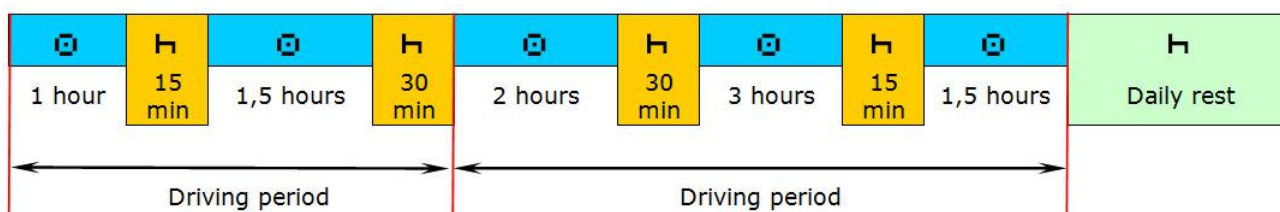
Příklady:

i) správně rozložené přestávky





ii) Nesprávně rozložené přestávky



Druhá doba řízení obsahuje zaznamenané přestávky v celkové délce 45 minut

a) po celkové době řízení v trvání 5 hodin,

b) 45 minut není rozděleno předepsaným způsobem.

Toto rozložení přestávek ukazuje, že příliš mnoho nesprávně rozložených přestávek během doby řízení vede k porušení nařízení. (Pokud by si řidič neudělal 30minutovou přestávku během první doby řízení, nařízení by neporušil – viz příklad i) druhý diagram.) Podobná porušení mohou kontrolori posoudit jako technická a méně závažná provinění a řešit je domluvou, spíše než pokutou.



Ve výše uvedeném příkladě trvala doba řízení před čerpáním předepsané přestávky 6 hodin.

2.2.8 Článek 8

2.2.8.1 Znění

1. Řidič musí dodržovat denní a týdenní doby odpočinku.
2. V průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič novou denní dobu odpočinku.
2. Je-li denní doba odpočinku v průběhu těchto 24 hodin alespoň 9 hodin, ale kratší než 11 hodin, považuje se dotyčná denní doba odpočinku za zkrácenou.
3. Denní dobu odpočinku lze prodloužit na běžnou nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku.
4. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku smí mít řidič nanejvýš tři zkrácené denní doby odpočinku.
5. Odchylně od článku 2, jsou-li ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku.
6. Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič
 - dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo
 - jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.
 Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.
- 6a. Odchylně od odstavce 6 může řidič vykonávající jednorázovou mezinárodní příležitostnou osobní přepravu definovanou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy (11) odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že
 - a) doprava trvá nepřetržitě nejméně 24 hodin v členském státě nebo třetí zemi, na kterou se vztahuje toto nařízení, a která není zemí, kde byla doprava zahájena,
 - b) po uplatnění odchylky řidič nastoupí na
 - i) buď dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo
 - ii) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po ukončení doby, v níž je uplatňována odchylka;
 - c) vozidlo bude po 1. lednu 2014 vybaveno záznamovým zařízením splňujícím požadavky přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 a
 - d) v případě, že řízení probíhá mezi 22:00 a 6:00, musí s platností od 1. ledna 2014 být ve voze dva řidiči nebo je doba řízení uvedená v článku 7 zkrácena na tři hodiny.
 Komise bedlivě sleduje uplatňování této odchylky s cílem zajistit, aby byla za velmi přísných podmínek zachována bezpečnost na silnicích, a to zejména prostřednictvím kontroly toho, zda celková kumulovaná doba řízení v průběhu časového úseku, na nějž se vztahuje tato odchylka, není nepřiměřená. Komise do 4. prosince 2012 vypracuje zprávu hodnotící důsledky

této odchylky s ohledem na bezpečnost na silnicích, jakož i sociální aspekty. Komise podle potřeby navrhne odpovídající změny tohoto nařízení.

7. Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí bezprostředně navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin.

8. Pokud se tak řidič rozhodne, smí trávit denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.

9. Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, může být připojena k jednomu nebo druhému z těchto týdnů, avšak nikoli k oběma.

2.2.8.2 Porušení předpisů

Nedostatečná doba denního odpočinku	561- 8-2
Nedostatečná doba denního odpočinku (provoz s více řidiči)	561- 8-5
Nedostatečná doba týdenního odpočinku	561- 8-6

2.2.8.3 Silniční kontrola

Za účelem provedení kontroly souladu by měly být zkontrolovány předložené záznamy z tachografu (nebo digitální údaje) a na jejich základě určeny doby odpočinku, které dají dohromady denní dobu odpočinku (11, 3+9 nebo 9 hodin). Zároveň je třeba určit i předepsané týdenní doby odpočinku (24 a 45 hodin).

Kontroloři by měli vědět, že jakákoliv doba odpočinku přesahující 9 hodin může zahrnovat zkrácenou denní dobu odpočinku a náhradu (viz „Pravidla pro týdenní odpočinek“) a před vyhodnocením souladu by měli nejdříve od řidiče zjistit, zda tomu tak je.

Denní a týdenní dobu odpočinku není možné čerpat v jedoucím vozidle.

Pravidla pro denní odpočinek: Nové 24hodinové období začíná se zahájením činnosti po skončení **předepsané** týdenní nebo denní doby odpočinku.

Během 24 hodin musí řidič dodržet běžnou denní dobu odpočinku (alespoň 11 hodin **nebo** 3+9 hodin) nebo zkrácenou denní dobu odpočinku (alespoň 9, ale méně než 11 hodin).



Toto jsou minimální doby odpočinku, jejichž dodržení se vyžaduje. Řidič je smí přesáhnout, ale minimální doba odpočinku **musí spadat do 24 hodin od zahájení povinností**.

Splní-li řidič požadavek denního odpočinku před uplynutím 24 hodin, začíná mu další 24hodinové období.

Mezi předepsanými týdenními dobami odpočinku může řidič nahradit běžnou denní dobu odpočinku zkrácenou denní dobou odpočinku maximálně třikrát. V případě překročení tohoto čísla se ve všech případech, kdy denní doba odpočinku činí méně než 11 hodin (kromě 3 povolených zkrácení), jedná o porušení běžné denní doby odpočinku.

Předepsanou denní dobu odpočinku (tzn. dostatečně dlouhou dobu odpočinku čerpanou během 24 hodin od skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku) je možné prodloužit až na předepsanou týdenní dobu odpočinku. V tomto případě pak na konci týdne řidič není povinen dodržet denní i týdenní dobu odpočinku.

Provoz s více řidiči: Pokud se osádka vozidla skládá z více než jednoho řidiče, platí jiná pravidla. Během 30 hodin od zahájení povinností po skončení předchozí týdenní nebo denní doby odpočinku je každý řidič povinen dodržet denní dobu odpočinku trvající alespoň 9 hodin. K získání nároku na tuto odchylku musí být na palubě vozidla přítomni alespoň dva řidiči, kteří jej mohou řídit, s výjimkou první hodiny jízdy (celkem), kdy řidič může řídit sám. Není nutné, aby po celou dobu cesty byli na palubě přítomni stejní řidiči (viz grafika). Nezapomeňte, že dobu odpočinku není možné čerpat v jedoucím vozidle.

Poznámka: Záznamy z tachografu (jsou-li vedeny správně) ukáží, zda řidič řídil jako člen osádky. Na analogových záznamových listech jsou doby pracovní pohotovosti a přestávek zaznamenány v jedoucím vozidle a digitální záznam obsahuje indikátor „osádka“.

Porušení tohoto ustanovení se odhalí při kontrole 24hodinových (v případě provozu s více řidiči 30hodinových) úseků zaznamenané činnosti od zahájení povinností po týdenní nebo denní době odpočinku, které slouží k ověření délky nepřetržitého odpočinku. Celková doba řízení odhalí závažnost porušení.

Nedostatečnou dobu denního odpočinku je možno rozdělit následujícím způsobem:

Pokud je běžná denní doba odpočinku (11 hodin) zkrácena (v případě, že zkrácení denní doby odpočinku není povoleno) o:

- méně než 1 hodinu – *menší porušení*,
- více než 1, ale méně než 2,5 hodiny – *závažné porušení*,
- více než 2,5 hodiny – *velmi závažné porušení*.

Pokud je zkrácená denní doba odpočinku (v případě, že je povolena) nebo denní doba odpočinku u provozu s více řidiči zkrácena o:

- méně než 1 hodinu – *menší porušení*,
- více než 1, ale méně než 2 hodiny – *závažné porušení*,
- více než 2 hodiny – *velmi závažné porušení*.

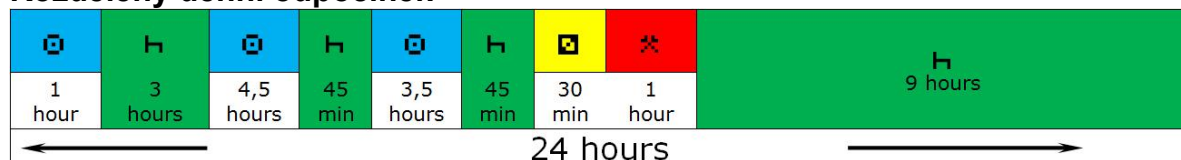
Pokud je 9hodinová část rozdělené denní doby odpočinku zkrácena o:

- méně než 1 hodinu – *menší porušení*,

- více než 1, ale méně než 2 hodiny – *závažné porušení*,
- více než 2 hodiny – *velmi závažné porušení*.

Poznámka: Přerušení denní doby odpočinku může mít za následek znehodnocení doby odpočinku (viz čl. 9 odst. 1 pro případy, kdy je možné dobu odpočinku přerušit).

Rozdělený denní odpočinek



Běžný denní odpočinek



Zkrácený denní odpočinek



Den řidiče, který je kratší než 24 hodin



Porušení následujících denních dob odpočinku

Ze znění článku není jasné, od kdy se v případě nedodržení stanoveného denního odpočinku má začít počítat následující období pro posouzení souladu s pravidly upravujícími denní odpočinek.

Právní útvar Evropské Komise uvedl, že **pokud se kontrolóři setkají s činností následující po běžném denním či týdenním odpočinku, v němž řidič čerpal denní odpočinek kratší než 7 hodin, měli by za účelem určení všech souvisejících porušení a uložení sankcí:**

- rozdělit výše zmíněné období řízení na „teoretické“, po sobě jdoucí 24hodinová období (jak povoluje znění čl. 8 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006), a
- na každý 24hodinový úsek uplatnit obvyklá pravidla upravující denní dobu řízení a denní dobu odpočinku.

Ve snaze o dodržení prováděcího rozhodnutí Komise o výpočtu doby řízení (viz 2.2.6.3) by měl 7hodinový odpočinek být počátkem pro výpočet nového 24hodinového období. I nadále se však jedná o porušení denní doby odpočinku. Tímto způsobem je možné přesně stanovit a popsat porušení denní doby odpočinku.

Poznámka: Důsledky tohoto vysvětlení ještě nebyly zcela prozkoumány, a proto tento způsob výpočtu provází jisté pochybnosti.

Pravidla pro týdenní odpočinek

Týdenní doba odpočinku definovaná v článku 4 může mít podobu běžné týdenní doby odpočinku trvající alespoň 45 hodin nebo zkrácené týdenní doby odpočinku trvající alespoň 24 hodin (ale méně než 45 hodin).

Řidič musí zahájit týdenní dobu odpočinku nejdéle po 144 hodinách (6x24 hodin) od splnění předchozí předepsané týdenní doby odpočinku.

V libovolných dvou po sobě následujících kalendářních týdnech musí řidič splnit (nebo zahájit) buď:

- dvě běžné týdenní doby odpočinku (alespoň 45 hodin), nebo
- běžnou týdenní dobu odpočinku (alespoň 45 hodin) a zkrácenou týdenní dobu odpočinku (alespoň 24 hodin).

Poznámka: Jedná se o minimální požadavky na týdenní dobu odpočinku, k nimž je navíc možné čerpat i další předepsané týdenní doby odpočinku.

Zkrácení doby odpočinku musí být kompenzováno **souvislou** náhradou čerpanou **společně s dobou odpočinku trvající alespoň 9 hodin**, a to před koncem **třetího týdne následujícího po týdnu, v němž došlo ke zkrácení**.

Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, se může započítat do jednoho nebo druhého z těchto týdnů, ne však do obou.

Doba odpočinku trvající alespoň 69 hodin může být považována za dvě po sobě jdoucí týdenní doby odpočinku (v jednotlivých kalendářních týdnech) za předpokladu, že před daným obdobím ani po něm není porušeno pravidlo 6x24 (144) hodin.

Kontrola souladu by se měla skládat z následujících kroků:

1: Začněte s nejstaršími předloženými záznamy (údaji) a určete dvě týdenní doby odpočinku (45+45, 45+24 nebo 24+45) ve dvou libovolných po sobě jdoucích kalendářních týdnech. Pokud není možné určit dvě předepsané týdenní doby odpočinku, znamená to, že došlo k porušení předpisů.

2: Pokud lze určit dostatečné množství týdenních dob odpočinku, ověřte, že libovolné dvě po sobě jdoucí týdenní doby odpočinku od sebe dělí maximálně 6x24 hodin. Pokud ne, jedná se o porušení předpisů.

Poté přejděte k dalšímu týdnu a opakujte výpočet od prvního kroku.

3: Pokud kontrola probíhá v provozovně společnosti, je možné reálně vyhodnotit soulad s vyžadovanými náhradami. Při silniční kontrole jsou však možnosti kontrolorů omezeny malým počtem záznamů, jejichž předložení se vyžaduje.

Poznámka: Pouhé zkontrolování, že časový úsek mezi dvěma předepsanými týdenními dobami odpočinku nepřesáhl 6x24 hodin, nestačí.

O porušení předpisů se jedná i v případě, kdy se ukáže, že doba odpočinku čerpaná v rámci kalendářního týdne není dostatečně dlouhá, a nesplňuje tak požadavky nařízení.

Zkrácení zkrácené týdenní doby odpočinku (pokud je povoleno) o:

- méně než 2 hodiny představuje *menší porušení*,
- více než 2, ale méně než 4 hodiny představuje *závažné porušení*,
- více než 4 hodiny představuje *velmi závažné porušení*.

Zkrácení běžné týdenní doby odpočinku o:

- méně než 3 hodiny představuje *menší porušení*,
- více než 3, ale méně než 9 hodin představuje *závažné porušení*,
- více než 9 hodin představuje *velmi závažné porušení*.

Při kontrole souladu s požadavky na náhradu by se měl kontrolor na základě rozhovoru s dopravcem nebo řidičem pokusit zjistit, kdy došlo ke kompenzaci zkrácené týdenní doby odpočinku.

Aby mohlo být ověřeno dodržení pravidla „třetího týdne následujícího po týdnu atd.“, je třeba určit, ke kterému týdnu se týdenní odpočinek vztahuje (viz výše). Nesplněním požadavků na náhradu za zkrácení týdenního odpočinku se stává zkrácený týdenní odpočinek nedostatečným a dochází k porušení předpisů.

Kontrola souladu u osádky s více řidiči bude vyžadovat (pokud možno) společné vyhodnocení záznamů všech řidičů, aby mohlo být ověřeno, že byly splněny podmínky pro odchylku pro provoz s více řidiči. V případě, že jsou k dispozici záznamy pouze jednoho z řidičů, je možná alespoň částečná kontrola založená na 30hodinovém období.

Dostatečně dlouhá týdenní doba odpočinku může být rozdělena na předepsané týdenní doby odpočinku dvou kalendářních týdnů, např. týdenní doba odpočinku trvající alespoň 69 hodin, která byla zahájena v pátek v 18:00.

Nařízení nezakazuje čerpání týdenní doby odpočinku na palubě vlaku nebo trajektu, pokud má řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

Tím, že nařízení explicitně umožňuje čerpání zkrácené týdenní doby odpočinku (24 hodin) v řádně vybaveném vozidle, mohlo by se zdát, že vylučuje možnost čerpání běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle. Ve skutečnosti se na tom však většinou netrvá, neboť nařízení nevylučuje tuto možnost ani u odpočinku, který se skládá ze zkrácené doby odpočinku a náhrady za dříve zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

Příklad nedostatečné týdenní doby odpočinku: dvoutýdenní úsek zahrnující 2. a 3. týden obsahuje pouze jednu týdenní dobu odpočinku.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	
		6							6							3			
		24-hour periods							24-hour periods							24-hour periods			

Správně čerpaný týdenní odpočinek:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T			
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4						
Weekly rest (week 1)		Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Red weekly rest (week 3)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)			
		Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)		Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)									
		6	24-hour periods						5	24-hour periods						4	24-hour periods					

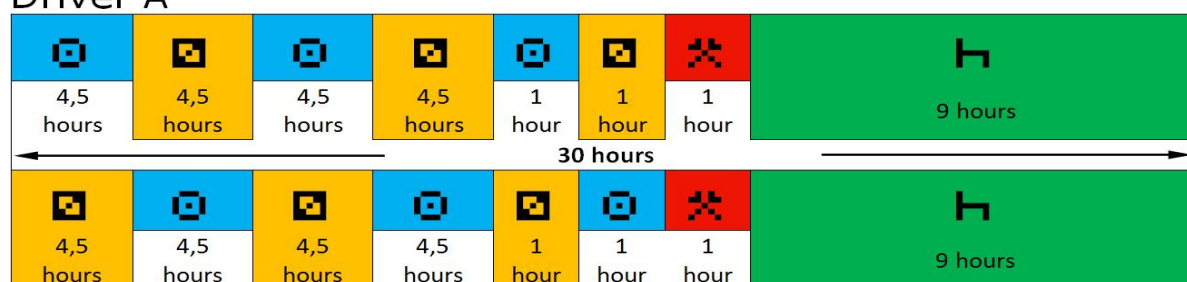
S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
	Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Red. weekly rest	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Weekly rest	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	3 24-hour periods	
5 24-hour periods					6 24-hour periods													

Náhrada týdenního odpočinku:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4						
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)			Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest		
	4							6									6			from Week 1		
	24-hour periods							24-hour periods									24-hour periods					
		Weekly driving time: 47 hours							Weekly driving time: 43 hours							Weekly driving time: 37 hours						
		Two weeks driving time: 90 hours																				
									Two weeks driving time: 80 hours													

Příklady pro provoz s více řidiči: následující příklady ukazují možné rozdělení činností řidičů tvořících členy osádky, které je v souladu s nařízením.

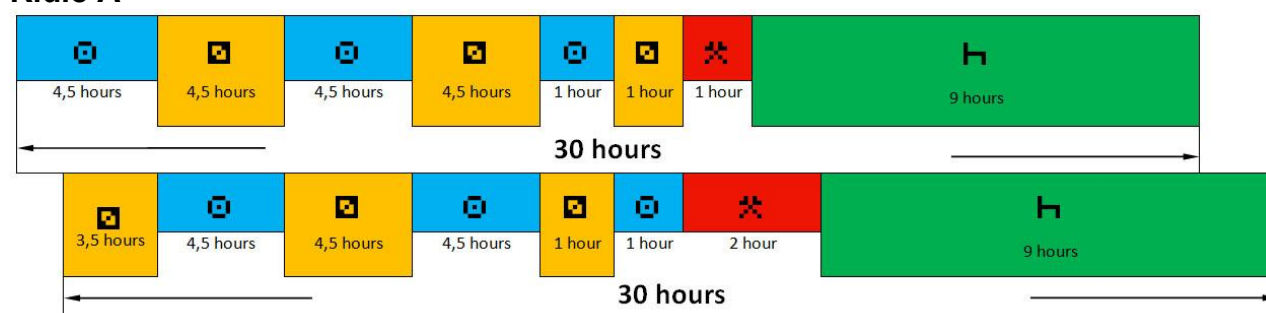
Driver A



Driver B

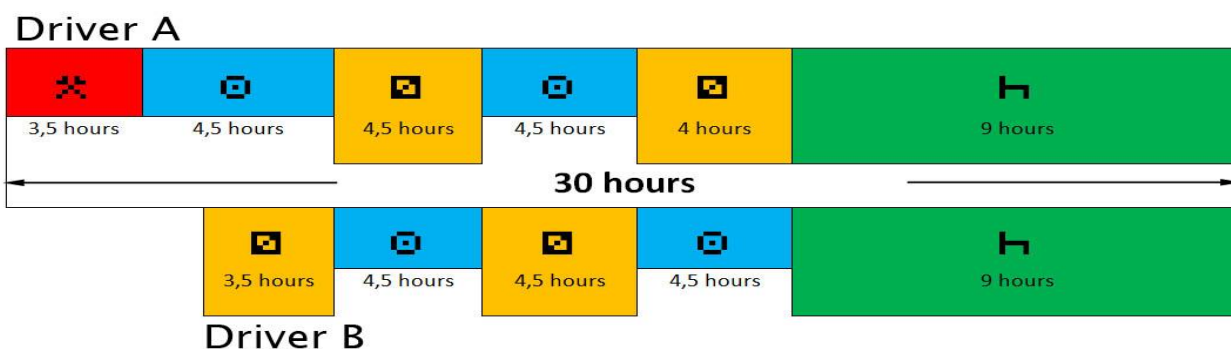
V případě uvedeném níže řídil řidič A první hodinu sám, poté se k němu připojil řidič B. To je u provozu s více řidiči povoleno.

Řidič A

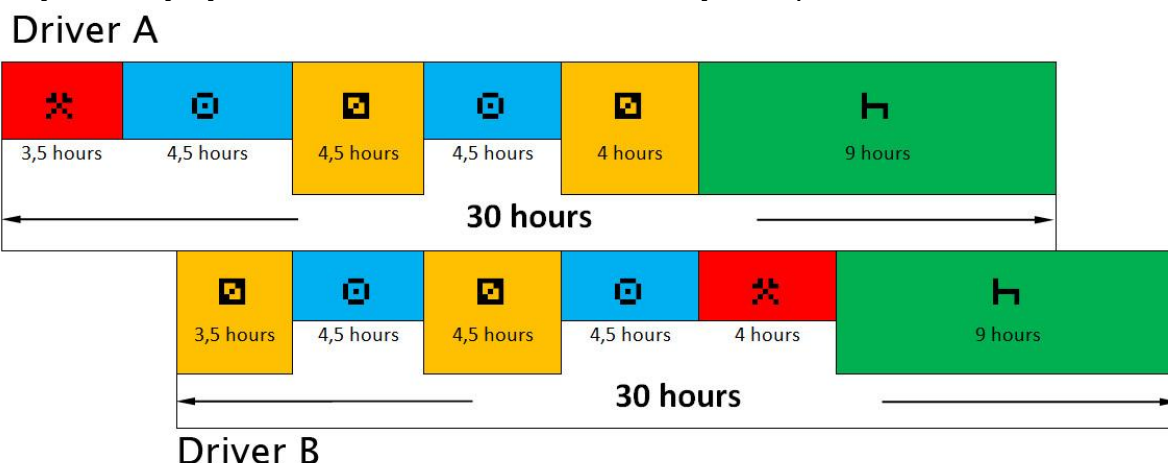


Řidič B

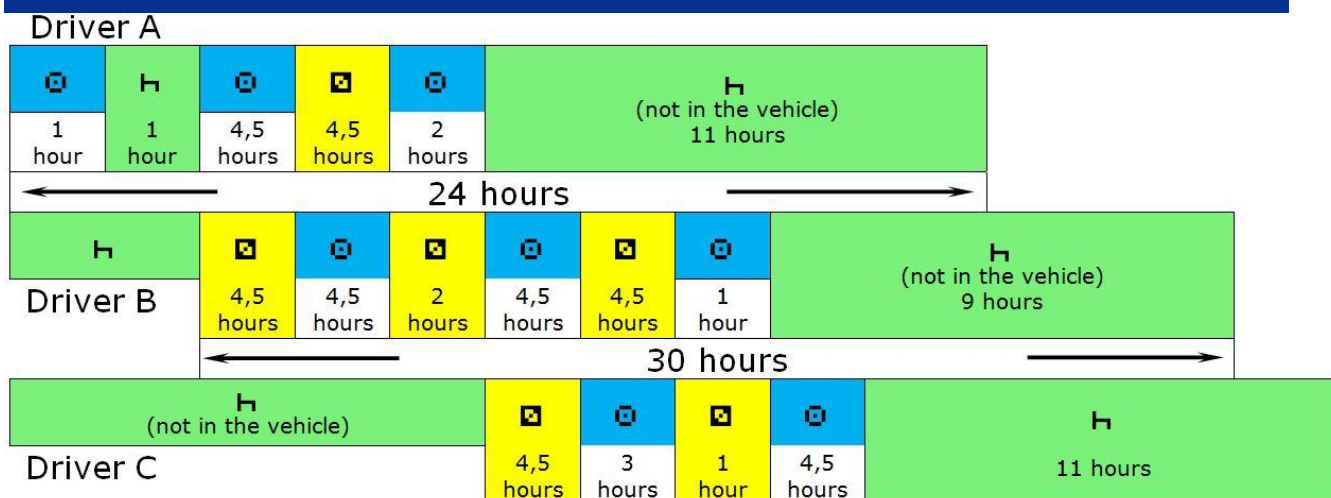
V tomto případě řidič A vykonával 3,5 hodiny „jinou práci“, poté začal řídit a o hodinu později se k němu připojil řidič B. To je v provozu s více řidiči povoleno. Všimněte si však, že pokud bude provoz s více řidiči nadále pokračovat, řidič A nemůže začít řídit, dokud řidič B nesplní denní odpočinek. Řidič A by mohl ještě 1 hodinu vykonávat jinou práci.



Stejně tak by bylo možné rozdělit činnosti následujícím způsobem:



Tento příklad znázorňuje, jak by vozidlo mohli řídit 3 řidiči. Odchylku pro provoz s více řidiči může uplatnit pouze řidič B. Poznámka: denní odpočinek není možné čerpat v jedoucím vozidle.



2.2.8.4 „Pravidlo 12 dnů“

Změnou čl. 8 odst. 6a nařízení (ES) č. 561/2006 článkem 29 nařízení (ES) č. 1073/2009 byla zavedena odchylka pro řidiče vykonávající jednorázovou mezinárodní cestu, která spočívá v odkladu týdenní doby odpočinku na konec dvanáctého dne. Článek zároveň vyžaduje, aby řidič před začátkem cesty dodržel běžnou dobu odpočinku trvající 45 hodin a po skončení cesty absolvoval minimálně jednu běžnou a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v celkové délce 69 hodin.

Jedná se o odchylku od požadavků na běžnou týdenní dobu odpočinku (čl. 8 odst. 6 nařízení (ES) č. 561/2006). Aby si řidič mohl takto odložit týdenní dobu odpočinku, musí splnit **všechny** požadavky.

Pokud řidič požadavky nesplní, musí dodržet běžnou týdenní dobu odpočinku předepsanou v čl. 8 odst. 6 a jakékoli její porušení znamená nedodržení týdenní doby odpočinku.

2.2.8.5 Přerušení doby odpočinku z důvodu mimořádné události

Přerušená denní či týdenní doba odpočinku je obvykle přestupkem (s výjimkou pravidla týkajícího se přepravy na trajektu). V případě mimořádné události nebo na základě pokynů policie či jiného orgánu je však povoleno, aby řidič na několik minut přerušil dobu odpočinku za účelem přemístění nebo přeparkování svého vozidla (viz příloha, pokyn č. 3). Přerušení by mělo být zaznamenáno, v případě potřeby ručně, a orgán, který pokyn udělil, by měl záznam potvrdit. Toto by nemělo být posuzováno jako přestupek.

2.2.9 Článek 9

2.2.9.1 Znění

1. *Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.*
2. *Jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup k lůžku nebo lehátku.*
3. *Jakákoli doba, kterou řidič stráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, k vozidlu nebo od vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se započítává jako jiná práce.*

2.2.9.2 Porušení předpisů

Nedostatečná doba denního odpočinku	561- 8-2
Porušení záznamní povinnosti	561- 6-5

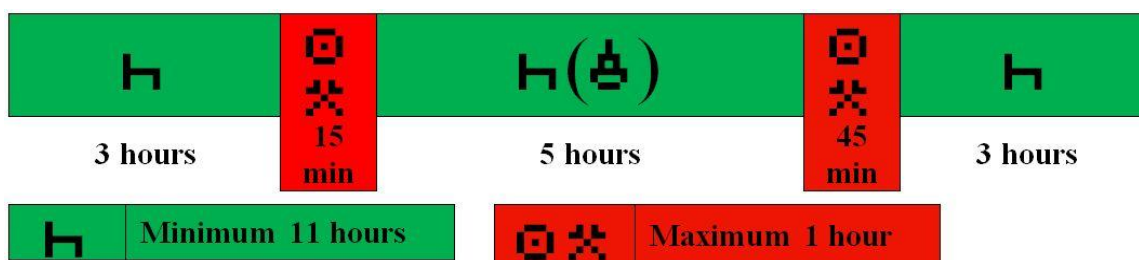
2.2.9.3 Silniční kontrola

1. Na základě této odchylky smí řidič přerušit běžnou denní dobu odpočinku (11 hodin nebo 3+9 hodin) při doprovázení vozidla přepravovaného po železnici nebo na trajektu maximálně **dvakrát**. Celková doba přerušení nesmí přesáhnout jednu hodinu.
2. Během všech úseků rozdělené doby odpočinku musí mít řidič přístup k lůžku nebo lehátku.
3. Pro kontrolu, zda byly dodrženy podmínky této odchylky, určete denní dobu odpočinku, která byla přerušena, a zkontrolujte, že celková doba jejího přerušení nepřesáhla jednu hodinu a že součet jednotlivých částí doby odpočinku dosahuje délky běžné denní doby odpočinku.

Kontroloři by také měli požádat o předložení lístku z vlaku nebo trajektu, který by pomohl ověřit správné uplatnění odchylky, ačkoli by měli vědět, že ne každá společnost provozující trajektovou dopravu lístky vydává.

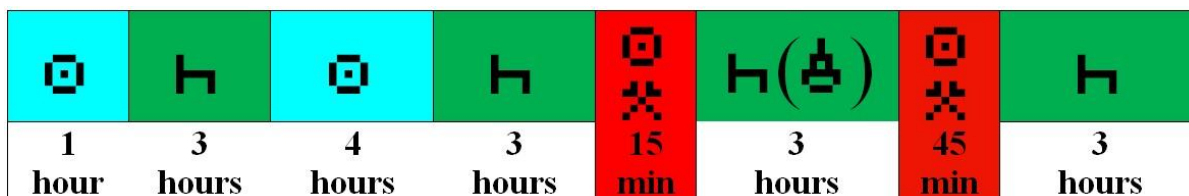
Pokud tyto podmínky nejsou splněny, jedná se o **porušení denní doby odpočinku** (viz článek 8) a toto porušení trvá až do doby splnění předepsané doby odpočinku (viz též příloha, pokyn č. 6).

Níže vidíte příklad uplatnění odchylky, kdy byla běžná denní doba odpočinku přerušena kvůli přemístění vozidla na trajekt a z trajektu.



Poznámka: V souladu s nařízením se řízení během přerušení nezapočítává do denní doby řízení před přerušenou dobou odpočinku ani po jejím skončení, nicméně se započítává jak do týdenní, tak dvoutýdenní maximální doby řízení. Náhrada za týdenní odpočinek se tímto způsobem může připojit k denní době odpočinku.

Přerušování rozdělené doby odpočinku (trajekt):

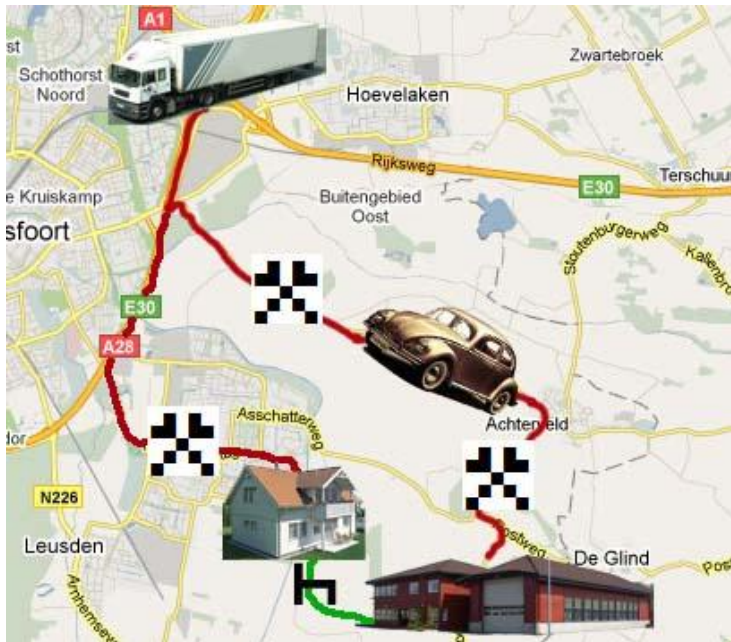


Poznámka: Je třeba poznamenat, že tato přerušování nejsou povolena u 9hodinového denního odpočinku v rámci provozu s více řidiči. K uplatnění odchylky musí jednotliví řidiči dodržet **běžnou** denní dobu odpočinku trvající alespoň 11 hodin.

- Řidič cestující na konkrétní místo, které není provozním střediskem zaměstnavatele a které mu zaměstnavatel určil k převzetí vozidla vybaveného tachografem za účelem jeho řízení, plní závazek vůči zaměstnavateli, a proto nedisponuje volně se svým časem. Proto by měl být čas strávený cestou na místo a z místa, které není bydlištěm řidiče ani provozním střediskem zaměstnavatele a kde řidič přebírá nebo opouští vozidlo spadající do působnosti nařízení, zaznamenán jako „jiná práce“ (viz ESD 124/09⁹), a to bez ohledu na to, zda dal řidiči pokyny týkající se času a způsobu cesty zaměstnavatel, nebo se jednalo o rozhodnutí řidiče.

Zároveň veškerý čas strávený řízením vozidla, které nespadá do působnosti nařízení, na místo nebo z místa, které není obvyklým provozním střediskem zaměstnavatele ani bydlištěm řidiče a kde má řidič převzít nebo opustit vozidlo, které spadá do působnosti nařízení, by měl být zaznamenán jako „jiná práce“ (viz též příloha, pokyn č. 2).

5. Teoreticky to znamená, že řidič, který ukončí pracovní den mimo své obvyklé pracoviště, nemůže vykonávat další práci, jako je řízení domů, aniž by tuto činnost zaznamenal, jinak se jedná o porušení předpisů.



Pokud existuje podezření, že došlo k činnosti spadající do působnosti nařízení, která nebyla zaznamenána, pak by měl být řidič vyzván, aby objasnil, jakou činnost v daném časovém období vykonával.

Záznamy, které ukazují, že řidič dokončil své povinnosti na jednom místě a následující den je zahájil na místě jiném, mohou svědčit o porušení záznamní povinnosti stanovené v tomto článku.

Řidič, který přebírá kontrolu nad vozidlem daleko od místa svého bydliště či obvyklého pracoviště, by měl objasnit cestu k převzetí vozidla, aby se zjistilo, zda neporušil záznamní povinnost.

V případě nezaznamenání činnosti spadající do působnosti nařízení se jedná o porušení nařízení (EHS) č. 3821/85, které je klasifikováno jako *velmi závažné*.

2.2.10 Článek 10

2.2.10.1 Znění

1. *Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování tohoto nařízení.*
2. *Dopravce organizuje práci řidičů uvedených v odstavci 1 tak, aby mohli dodržet nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitulu II tohoto nařízení. Dopravce řidiče náležitě poučí a provádí pravidelné kontroly, aby zajistil dodržování nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitoly II tohoto nařízení.*
3. *Dopravce odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidiči, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.
Aniž je dotčeno právo členských států považovat dopravce za plně odpovědné, mohou členské státy podmínit tuto odpovědnost porušením odstavců 1 a 2 dopravcem.
Členské státy mohou zvážit jakýkoli důkaz, že dopravce nelze důvodně považovat za odpovědného za porušení, ke kterému došlo.*
4. *Dopravci, zasílatelé, speditéři, organizátoři turistických zájezdů, hlavní dodavatelé, subdodavatelé a agentury zprostředkovávající zaměstnání řidičům zajistí, aby byly smluvně dohodnuté přepravní plány v souladu s tímto nařízením.*
5.
 - a) *Dopravce, který používá vozidla vybavená záznamovým zařízením podle přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85, na něž se vztahuje toto nařízení, zajistí, aby*
 - i) *se veškeré údaje pravidelně stahovaly z přístroje ve vozidle a karty řidiče, jak to stanoví členský stát, a aby se odpovídající údaje stahovaly častěji, aby se zajistilo, že jsou staženy údaje o všech činnostech, které dopravce provedl nebo které pro něj byly provedeny,*
 - ii) *veškeré údaje stažené z přístroje vozidla a z karty řidiče byly uchovávány po dobu nejméně 12 měsíců po jejich zaznamenání a na žádost kontrolora byly tyto údaje dostupné z provozovny dopravce, přímo nebo dálkově;*
 - b) *pro účely tohoto odstavce je pojem „stahování“ vykládán v souladu s definicí stanovenou v kapitole I bodě s) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85;*
 - c) *o maximálním časovém úseku pro stahování příslušných údajů podle písm. a) bodu i) rozhodne Komise postupem podle čl. 24 odst. 2.*

2.2.10.2 Porušení předpisů

Nezajištění údajů z tachografu provozovatelem.

2.2.10.3 Silniční kontrola

Tento článek ukládá povinnosti provozovatelům. Porušení předpisů uvedená v odstavcích 1, 2 a 4 není reálně možné řádně odhalit nebo prošetřit během silniční kontroly, a proto je lepší nechat jejich prošetření na kontrolu provozovatele v jeho provozovně, kde se dá očekávat

přístup k potřebným důkazům. V případě podezření na provinění většího rozsahu u přeshraniční dopravy je osvědčeným postupem poskytnout nashromážděné informace kontrolním orgánům „domovského“ členského státu.

Pokud jde o porušení předpisů uvedené v odstavci 3 („odpovědnost provozovatele“), je třeba zkontrolovat vnitrostátní právní předpisy jednotlivých členských států.

Je pravděpodobné, že vnitrostátní právo omezuje reálné možnosti kontrolních orgánů, pokud jde o postihování zahraničních společností za tato porušení předpisů.

Nicméně informace zjištěné při silniční kontrole mohou členskému státu pomoci při určení provozovatelů, kteří by měli být prověřeni.

Porušení předpisů stanovené v odstavci 5 se týká povinností provozovatele ohledně stahování a zajišťování digitálních údajů, a proto je relevantní především při kontrole společnosti.

2.2.11 Článek 11

2.2.11.1 Znění

Každý členský stát může v případě silniční dopravy, která se uskutečňuje zcela na jeho území, uplatňovat delší minimální přestávky v řízení a doby odpočinku nebo kratší maximální doby řízení, než jsou stanoveny v člancích 6 až 9. Členské státy přitom přihlédnou k příslušným kolektivním nebo jiným dohodám mezi sociálními partnery. Toto nařízení se však i nadále vztahuje na řidiče v mezinárodní dopravě.

2.2.11.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.11.3 Silniční kontrola

Přestože jednotlivé členské státy mohou uplatňovat přísnější požadavky než požaduje nařízení, na mezinárodní cesty se nadále vztahují nařízení (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85.

Při mezinárodních cestách by řidiči/vozidla měli/a i nadále podléhat běžným kontrolám.

Kontroly v členských státech s přísnějším režimem pro vnitrostátní cesty se budou provádět v souladu s vnitrostátní legislativou.

2.2.12 Článek 12

2.2.12.1 Znění

Řidič se může odchýlit od článků 6 až 9 pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla, které řídí, nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Řidič uvede důvod odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.

2.2.12.2 Porušení předpisů

Žádné (ačkoli to může záviset na vnitrostátní legislativě), ale pokud řidič výjimku neuplatnil správně, mělo by být zváženo porušení předpisů v souvislosti s články 6 až 9.

2.2.12.3 Silniční kontrola

Řidič se může odchýlit od předpisů EU pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob (včetně cestujících), vozidla nebo jeho nákladu, pokud tím neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Řidič musí zaznamenat důvod odchylky na zadní stranu záznamového listu tachografu (u analogového záznamu) nebo na výtisk či prozatímní list (u digitálního tachografu), a to nejpozději poté, co dojede na vhodné místo zastávky.

Podle rozsudku ESD ve věci C-235/94¹⁰ se tato výjimka může uplatnit pouze v případech, kdy není možné nečekaně během cesty dodržet pravidla o době jízdy a povinných přestávkách řidičů. Jinými slovy, plánované odchylky od pravidel povoleny nejsou. To znamená, že pokud se vyskytne neočekávaná událost, je na řidiči, aby rozhodl, zda je nezbytné odchýlit se od pravidel, přičemž musí zároveň zohlednit požadavek bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Kontroloři by měli:

- Ověřit skutečnou povahu události, která vedla k tomu, že řidič využil ustanovení tohoto článku. Je třeba znát konkrétní případy uvedené v **pokynu č. 1**.
- Zkontrolovat záznamy pro ověření platnosti výjimky.
- Zkontrolovat, že byla výjimka použita pro dojetí na vhodné místo zastávky. *Poznámka: nejedná se o bianco povolenku k dokončení cesty. Kontroloři by však měli mít na paměti, že v době kontroly může být vozidlo teprve na cestě na vhodné místo zastávky, a proto odchylka od pravidel ještě nebyla zaznamenána. V takových případech by neměl být chybný záznam považován za porušení předpisů.*
- Zkontrolujte, že bylo místo zastávky prvním vhodným místem k zastavení.
- Zkontrolujte v předchozích záznamech, zda není výjimka uplatňována systematicky a opakovaně.

Pokud je výjimka uplatněna nesprávně, zkontrolujte porušení článků 6 až 9.

2.2.13 Článek 13

2.2.13.1 Znění

1. Jestliže nejsou dotčeny cíle stanovené v článku 1, může každý členský stát na svém území nebo po dohodě s jiným členským státem na jeho území udělit výjimky z článků 5 až 9 a stanovit individuální podmínky vztahující se na tyto výjimky týkající se přepravy

- a) vozidly ve vlastnictví orgánů veřejné moci nebo jimi najatými bez řidiče a používanými k silniční dopravě, pokud tyto orgány veřejné moci nevstupují do hospodářské soutěže se soukromými dopravci;
- b) vozidly používanými nebo najatými bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky a podniky rybolovu pro přepravu zboží jako součást jejich podnikatelské činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;
- c) zemědělskými a lesnickými traktory používanými pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí;
- d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která
 - používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby za účelem doručování zásilek v rámci všeobecných služeb nebo
 - pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, které řidič při výkonu svého povolání potřebuje.

Tato vozidla se smějí používat pouze na tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

- e) vozidly provozovanými výlučně na ostrovech s rozlohou do 2 300 km², které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovými vozidly;
- f) vozidly používanými pro přepravu zboží na tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla s pohonem na zemní nebo zkapalněný plyn nebo elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 7,5 tuny;
- g) vozidly používanými pro výcvik žadatelů o řidičské oprávnění nebo osvědčení o odborné způsobilosti či jejich přezkoušení za předpokladu, že nejsou využívána k obchodní přepravě zboží nebo cestujících;
- h) vozidly používanými v souvislosti s kanalizačními sítěmi, ochranou před povodněmi, údržbou rozvodů vody, plynu a elektřiny, údržbou a kontrolou silnic, odvozem a likvidací domovního odpadu, telegrafními a telefonními službami, rozhlasovým a televizním vysíláním a detekcí rozhlasových nebo televizních vysílačů nebo přijímačů;
- i) vozidly s 10 až 17 sedadly používanými výlučně k neobchodní přepravě cestujících;
- j) specializovanými vozidly přepravujícími cirkusy a lunaparky;
- k) speciálně vybavenými vozidly pro mobilní projekty, jejichž hlavním účelem po zaparkování je využití k vzdělávacím účelům;
- l) vozidly používanými pro svoz mléka z hospodářství a zpětnou přepravu nádob na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení zvířat do hospodářství;
- m) specializovanými vozidly přepravujícími peníze nebo cennosti;
- n) vozidly používanými pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl určených k lidské spotřebě;

o) vozidla používanými výhradně na komunikacích uvnitř distribučních center jako přístavy, překladiště nebo železniční terminály;

p) vozidla používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak nebo z trhů na místní jatka ve vzdálenosti do 50 km.

2. Členské státy uvědomí Komisi o výjimkách udělených podle odstavce 1 a Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

3. Jestliže nejsou dotčeny cíle stanovené v článku 1 a je zajištěna přiměřená ochrana řidičů, může členský stát po schválení Komisí udělit na svém území drobné výjimky z nařízení pro vozidla, která se používají v předem vymezených oblastech s hustotou obyvatelstva menší než 5 osob na km², v těchto případech:

- u vnitrostátní linkové přepravy cestujících, je-li jízdní řád schválen orgány (pouze v tomto případě lze povolit výjimky týkající se přestávek), a
- u vnitrostátní nákladní silniční dopravy na vlastní účet nebo na cizí účet a za úplaty, která nemá dopad na jednotný trh a je nezbytná pro zachování některých průmyslových odvětví na daném území a kde ustanovení tohoto nařízení umožňující výjimku stanoví omezení délky tratě v okruhu do 100 km.

Silniční doprava na základě této výjimky může zahrnovat jízdu do oblasti s hustotou obyvatelstva nejméně 5 osob na km² pouze za účelem zahájení nebo ukončení jízdy. Tato opatření musí být svou povahou a rozsahem přiměřená.

2.2.13.2 Porušení předpisů

Žádné, pokud je výjimka správně uplatněna.

2.2.13.3 Silniční kontrola

Za účelem ověření platného použití výjimky by kontroloři měli na základě rozhovoru s řidičem zjistit podrobnosti o cestě, způsobu použití vozidla, povahu specifického vybavení vozidla a podrobnosti o nákladu. Je třeba mít na paměti, že tento článek uděluje výjimku pouze z článků 5 až 9.

Poznámka: Odpovídající výjimka z požadavku na vybavení vozidla tachografem (a jeho použití) je obsažena v čl. 3 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3821/85.

Kontroloři by zároveň měli počítat s tím, že si řidič nebo provozovatel nemusí uvědomit, že se uplatní zvláštní výjimka, a mohou se snažit vyhovět požadavkům nařízení (ES) č. 516/2006 atd., přestože se na ně mohou vztahovat jiné předpisy.

Jedná se o **vnitrostátní** odchylky, které se v rámci jednotlivých členských států liší a obecně platí pouze na území daného členského státu, ačkoliv může existovat místní dohoda mezi sousedními státy o jejich vzájemném uznávání (např. Spojené království a Irsko).

Dále postupujte dle vnitrostátních právních předpisů.

Pokud činnosti, na které se uplatňují tyto výjimky, proběhnou během pracovního dne společně s řízením spadajícím do působnosti nařízení, měly by se zaznamenat jako jiná práce.

Chybné užití výjimky řidičem by mělo vést k podrobné kontrole souladu s nařízeními (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85.

Je-li potřeba ověřit uplatněnou odchylku, webová stránka EU

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

obsahuje kompletní seznam vnitrostátních odchylek jednotlivých členských států. Při silniční kontrole by je proto měli kontroloři znát.

2.2.14 Článek 14

2.2.14.1 Znění

- 1. Členské státy mohou po zmocnění Komise udělit výjimky z článků 6 až 9 v případě dopravy provozované za mimořádných okolností, nejsou-li jimi cíle stanovené v článku 1 dotčeny.*
- 2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů a tuto výjimku neprodleně oznámí Komisi.*
- 3. Komise uvědomí o každé výjimce podle tohoto článku ostatní členské státy.*

2.2.14.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.14.3 Silniční kontrola

Nařízení povoluje členským státům (na základě žádosti Komise) zmírnit požadavek týkající se dodržování dob řízení stanovených v článcích 6 až 9. Obdobně mohou členské státy zareagovat na mimořádné okolnosti nebo události (např. extrémně ničivé povětrnostní podmínky nebo epidemie slintavky a kulhavky ve Spojeném království) udělením dočasné výjimky na dobu až 30 dnů, přičemž o této skutečnosti opět vyrozumí Komisi.

Zatímco během trvání mimořádné události budou kontroloři o výjimce pravděpodobně vědět, je třeba, aby si ji uvědomovali i zpětně při kontrole záznamů po skončení její platnosti.

Pokud řidič tvrdí, že se v daném případě nedodržení nařízení nejedná o porušení předpisů, ale o udělenou výjimku z nařízení, měl by být požádán o předložení kopie povolení. Pokud kopie nemůže být předložena, měla by udělení výjimky potvrdit Komise, která musí o všech těchto povoleních udělených výjimkách vyrozuměna.

Na následující webové adrese se nachází jejich aktualizovaný seznam:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf

Jelikož se jedná o místní zmírnění nařízení, dá se očekávat, že o nich příslušný orgán kontrolory uvědomil. Seznam proto slouží především ostatním členským státům pro případ, kdy řidič na území jiného členského státu předloží ke kontrole záznamy obsahující očividná porušení předpisů, která však ve skutečnosti může být jen uplatněním udělené výjimky.

Kontrolor by proto měl ověřit existenci uplatňované výjimky a v případě absence potvrzení uplatnit maximální doby řízení stanovené v článcích 6 až 9.

2.2.15 Článek 15

2.2.15.1 Znění

Členské státy zajistí, aby se na řidiče vozidel uvedených v čl. 3 písm. a) vztahovaly vnitrostátní předpisy, které zajišťují přiměřenou ochranu, pokud jde o povolené doby řízení a povinné přestávky v řízení a doby odpočinku.

2.2.15.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.15.3 Silniční kontrola

Tento článek vyžaduje od členských států, aby zavedly právní předpisy upravující doby řízení a odpočinku pro řidiče vozidel vyňatých z oblasti působnosti nařízení na základě čl. 3 písm. a). Upravuje výhradně vnitrostátní zájmy.

2.16 Článek 16

2.2.16.1 Znění

1. Není-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s nařízením (EHS) č. 3821/85, vztahují se odstavce 2 a 3 tohoto článku na
a) vnitrostátní linkovou přepravu cestujících a
b) mezinárodní linkovou přepravu cestujících, jejíž konečné zastávky se nacházejí ve vzdálenosti do 50 km vzdušnou čarou od hranic mezi dvěma členskými státy a jejíž délka tratě nepřesahuje 100 km.
2. Dopravce vypracuje jízdní řád linky a pracovní plán, ve kterém je u každého řidiče uvedeno jméno, místo obvyklého odstavení vozidla a předem stanovený časový rozvrh různých dob řízení, jiné práce, přestávek v řízení a pracovní pohotovosti.
Každý řidič linkové dopravy ve smyslu odstavce 1 musí mít u sebe výtah z pracovního plánu a opis jízdního řádu.
3. Pracovní plán musí
a) obsahovat veškeré údaje stanovené v odstavci 2 pro minimální časový úsek zahrnující předchozích 28 dnů; tyto údaje se musí aktualizovat v pravidelných odstupech, jejichž délka nepřesáhne jeden měsíc;
b) být podepsán ředitelem dopravce nebo osobou jím k tomu pověřenou;
c) být dopravcem uchováván po dobu jednoho roku od konce období, na které se vztahuje. Výtah z pracovního plánu vydá dopravce dotyčnému řidiči na jeho žádost;
d) být předložen nebo vydán na žádost pověřeného kontrolora.

Poznámky

Článek 16 přestal platit dne 31. prosince 2007 (viz článek 26 nařízení (ES) č. 561/2006, jímž byl změněn článek 3 nařízení (EHS) č. 3821/85).

2.2.17 Články 17 a 18

Jelikož nejsou tyto články pro oblast silničních kontrol relevantní, nebudeme se jimi zde zabývat.

2.2.18 Článek 19

2.2.18.1 Znění

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EHS) č. 3821/85 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EHS) č. 3821/85 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi ve lhůtě stanovené v čl. 29 druhém pododstavci. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

2. Členský stát oprávní příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení tohoto nařízení, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce, i když k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.

Odchylně, bylo-li zjištěno porušení,

— ke kterému nedošlo na území dotyčného členského státu a

— kterého se dopustil dopravce, jenž je usazen v jiném členském státě nebo třetí zemi, či řidič, jehož pracoviště se nachází v jiném členském státě nebo třetí zemi:

může členský stát do 1. ledna 2009 místo uložení sankcí oznámit okolnosti porušení příslušnému úřadu v členském státě nebo třetí zemi, ve které je dopravce usazen nebo řidič má pracoviště.

3. Zahájí-li členský stát řízení nebo uloží-li sankci za určité porušení, musí o tom řidiči vystavit řádné písemné potvrzení.

4. Členské státy zajistí, aby existoval systém přiměřených sankcí, který může zahrnovat finanční sankce, pro případ porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EHS) č. 3821/85 dopravci, zasílateli, speditéry, organizátory turistických zájezdů, hlavními dodavateli, subdodavateli a agenturami zprostředkovávajícími zaměstnání řidičům.

2.2.18.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.18.3 Silniční kontrola

Při silniční kontrole by kontroloři měli vědět, že je tento článek opravňuje ke stíhání řidičů (a provozovatelů) za zjištěná porušení nařízení (ES) č. 561/2006, k nimž došlo na území jiného členského státu nebo třetí země. Přesné znění článku naznačuje, že se tato pravomoc nevztahuje na porušení nařízení (EHS) č. 3821/85, záleží však na znění příslušných právních předpisů jednotlivých členských států.

2.2.19 Článek 20**2.2.19.1 Znění**

- 1. Řidič musí uchovávat potvrzení vystavená členským státem týkající se uložených sankcí nebo zahájení řízení po dobu, kdy totéž porušení tohoto nařízení může vést k dalšímu řízení nebo uložení sankcí podle tohoto nařízení.*
- 2. Na žádost předloží řidič potvrzení uvedené v odstavci 1.*
- 3. Řidič, který je zaměstnán více dopravci nebo jehož služeb využívá více dopravců, poskytne každému dopravci dostatečné informace, aby tento dopravce mohl dodržet kapitolu II.*

2.2.19.2 Porušení předpisů

Žádné

2.2.19.3 Silniční kontrola

Kontroloři musí očekávat, že potvrzení o řízení či sankcích budou mít různou podobu.

Standardní formulář schválený konfederací CORTE a přijatý některými členskými státy vychází z podobných požadavků, které obsahuje příloha 1 směrnice 2000/30/ES zabývající se hlášením výsledků technické silniční kontroly.

V základní podobě může mít potvrzení podobu podepsaného prohlášení na výtisku nebo kotouči tachografu.

Pokud řidič nepředloží potvrzení o dříve uložené sankci, je možné uložit mu za toto provinění další sankci. Pokud již byla sankce jednou uložena a potvrzení o jejím uložení je dodatečně předloženo, musí být pozdější sankce zrušena.

2.2.20 Článek 21**2.2.20.1 Znění**

Domnívá-li se členský stát, že došlo k porušení tohoto nařízení, které může zjevně ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, pověří členský stát příslušný orgán, aby přistoupil k odstavení dotyčného vozidla, dokud není příčina porušení odstraněna. Členské státy mohou řidiči uložit, aby si vybral denní dobu odpočinku. Členské státy případně rovněž odeberou, pozastaví nebo omezí oprávnění dopravce k podnikání, je-li tento dopravce usazen v tomto členském státě, nebo odeberou, pozastaví či omezí řidičovo řidičské oprávnění. Komise vypracuje postupem podle čl. 24 odst. 2 pokyny k prosazování harmonizovaného uplatňování tohoto článku.

2.2.20.2 Porušení předpisů

Žádné

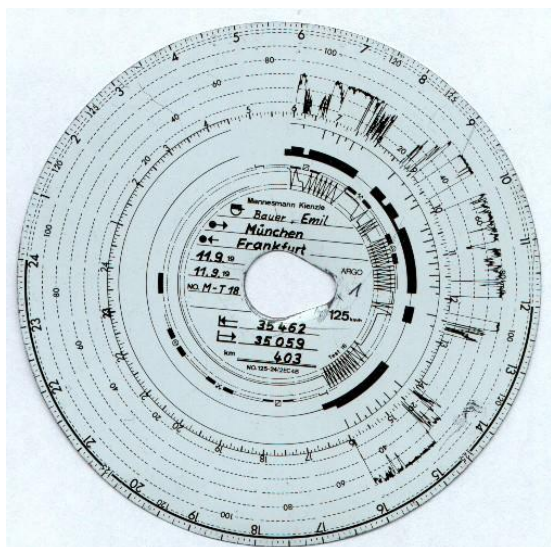
2.2.20.3 Silniční kontrola

Tento článek dává členským státům pravomoc zavést právní předpisy umožňující odstavení vozidla, jehož řidič porušil nařízení, a umožňuje jim, aby uložily administrativní sankce provozovatelům a řidičům. Tato opatření umožňující zákaz nebo odstavení vozidla nezavedly všechny členské státy.

2.2.21 Články 22 až 29

Jelikož tyto články nejsou pro oblast silničních kontrol relevantní, nebudeme se jimi zde zabývat, ačkoliv by kontrolori měli vědět, že čl. 27 odst. 1 pozměňuje nařízení (ES) č. 3821/85, a definuje tak vozidla registrovaná v členských státech, která musí být vybavena digitálními tachografy.

3. Nařízení (EHS) č. 3821/85 – pravidla o tachografovém zařízení a vedení záznamů



3.1 Nařízení (EHS) č. 3821/85

Tachografové zařízení pořizuje potřebné záznamy, které jsou klíčové pro kontrolu souladu prováděnou kontrolory. Záznamy jsou zaznamenány buď na záznamovém listu tachografu nebo ve složkách s digitálními údaji a jsou pořizovány buď automaticky nebo ručně (řidičem). Především kontrola těchto záznamů umožňuje kontrolorům zjistit, zda byla dodržena pravidla o době řízení a době odpočinku.

Nařízení (EHS) č. 3821/85 vymezuje některé technické záležitosti týkající se schválení typu, montáže a kontroly těchto zařízení a ukládá řidičům povinnost tyto požadavky dodržovat. Podrobná studie nařízení (EHS) č. 3821/85 není předmětem tohoto dokumentu. Je třeba poznamenat, že se nařízení vztahuje pouze na vozidla registrovaná v členských zemích EU, ačkoli ke splnění podobně formulovaných požadavků stanovených dohodou AETR je soulad s požadavky nařízení postačující.

Nejdůležitější požadavky související s užíváním tachografů obsahuje článek 3 a články 13 až 16. Tyto články ukládají řidičům přísné a obsáhlé povinnosti, jejichž nedodržení může vést k mnoha porušením odhaleným při silničních kontrolách.

Bez uplatňování tohoto nařízení není možné reálně vyhodnotit soulad s požadavky stanovenými v nařízení (ES) č. 561/2006. Kontroloři budou proto ověřovat soulad s nařízením (ES) č. 561/2006 a zároveň zajišťovat dodržování požadavků stanovených v nařízení (EHS) č. 3821/85.

Kontroloři musejí tyto předpisy znát a být schopni přezkoumat a vyhodnotit záznamy tachografu.

3.1.1 Článek 3

3.1.1.1 Znění

1. Záznamové zařízení musí být zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006. Vozidla uvedená v čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006, a vozidla vyňatá z oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3820/85, která již nejsou vyňata podle nařízení (ES) č. 561/2006, musí tomuto požadavku vyhovět do 31. prosince 2007.
2. Členské státy mohou z oblasti působnosti tohoto nařízení vyjmout vozidla uvedená v čl. 13 odst. 1 a 3 nařízení (ES) č. 561/2006.
3. Členské státy mohou po zmocnění Komisí vyjmout z oblasti působnosti tohoto nařízení vozidla užívaná pro přepravu uvedenou v článku 14 nařízení (ES) č. 561/2006.
4. V oblasti vnitrostátní přepravy mohou členské státy požadovat zabudování a užívání záznamového zařízení v souladu s tímto nařízením pro všechna vozidla, pro která nejsou zabudování a užívání požadovány podle odstavce 1.

3.1.1.2 Porušení předpisů

Nevybavení vozidla tachografem v souladu s předpisy.

3.1.1.3 Silniční kontrola

Kontroloři mají ověřit, že jsou vozidla, která nejsou vyňata z působnosti nařízení, vybavena tachografovým záznamovým zařízením správného typu a že toto zařízení splňuje požadavky nařízení (EHS) č. 3821/85.

Pokud jde o vybavení tachografem, poskytuje tento článek výjimku vozidlům používaným pro silniční přepravu, která jsou uvedena v čl. 13 odst. 1 a 3 nařízení (ES) č. 561/2006.

Připomeňme, že vozidla registrovaná v nečlenských zemích EU, které podepsaly dohodu AETR, mohou splnit požadavky stanovené v článku 10 dohody AETR souladem s požadavky nařízení (EHS) č. 3821/85, to však není jediný možný způsob jejich splnění. Požadavky stanovené dohodou AETR týkající se konstrukce, užívání a montáže do velké míry odrážejí požadavky stanovené v nařízení (EHS) č. 3821/85 a v tomto dokumentu se jimi zabývat nebudeme. Při určování porušení souvisejících s konstrukcí, užíváním a montáží kontrolních zařízení u vozidel registrovaných v zemích, které nejsou členy EU, ale podepsaly dohodu AETR, by proto kontroloři měli pečlivě dbát na to, aby odkazovali na správný předpis.

3.1.2 Článek 13

3.1.2.1 Znění

Zaměstnavatel a řidiči odpovídají za správné fungování a používání jak záznamového zařízení, tak karty řidiče, jestliže je na řidiči požadováno řídit vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB.

3.1.2.2 Porušení předpisů

Nezajištění řádného fungování tachografového záznamového zařízení.
Užívání vozidla s vadným tachografem – v obou případech se jedná o *velmi závažná porušení*.

3.1.2.3 Silniční kontrola

Při silniční kontrole by kontroloři měli ověřit správné fungování tachografu pomocí kontroly předložených záznamů a revize diagnostických hlášení, které poskytují jednotlivé systémy tachografů. Jakákoli závada ovlivňující přesnost záznamu řidičovy činnosti může zároveň omezit možnosti kontrolora, pokud jde o ověření souladu s předpisy.

Analogové tachografy

Chybějící nebo nenavazující záznamové čáry, výskyt chybně zobrazených záznamových čar (např. celozáznamové odchylky nebo blokové záznamy) nebo jinak neobvyklý záznam naznačují, že tachograf nefunguje, jak by měl.

Digitální tachografy

Nedílnou součástí systému digitálního tachografu je karta řidiče a tento článek vyžaduje, aby fungovala správně.

Informace o poruchách, chybách a závadách mohou být zaznamenány ve složce „události a závady“ v přístroji ve vozidle.

Kontroloři by měli brát ohledy na případy, kdy je zřejmé, že k poruše došlo nedávno (např. na cestě) a umožnit opravu. Pamatujte, že článek 16 nařízení (EHS) č. 3821/85 stanoví, že „jestliže dojde k poruše nebo vadné činnosti zařízení, musí je zaměstnavatel nechat opravit schváleným pracovníkem nebo dílnou, jakmile to okolnosti dovolí. Je-li vozidlo neschopné vrátit se zpět do provozovny do jednoho týdne ode dne poruchy nebo objevení vadné činnosti, musí být oprava provedena během cesty“.

Nicméně kontroloři by měli hledat důkazy svědčící o tom, že je závada tachografu dlouhodobá, nikoli že k ní právě došlo, a přijmout odpovídající opatření.

Při vyšetřování těchto závad by měli kontroloři mít na paměti, že tachograf, který zjevně nefunguje správně, může svědčit o tom, že se záznamy bylo nebo je manipulováno.

3.1.3 Článek 14

3.1.3.1 Znění

1. Zaměstnavatel vydá dostatečný počet záznamových listů řidičům vozidel vybavených záznamovým zařízením podle přílohy I s ohledem na individuální povahu těchto listů, na dobu trvání přepravy a na nutnost nahradit listy poškozené nebo odebrané pověřeným kontrolním pracovníkem. Zaměstnavatel smí vydat řidičům pouze listy schváleného vzoru vhodné pro použití v zařízení zabudovaném ve vozidle.

Je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením podle přílohy IB, musí zaměstnavatel a řidič zajistit, aby s ohledem na dobu trvání přepravy mohly být v případě kontroly na požádání správně vytištěny údaje podle přílohy IB.

2. Dopravce uchovává záznamové listy a výtisky, vyhotovují-li se podle čl. 15 odst. 1, v chronologickém pořadí a čitelné podobě nejméně jeden rok po jejich použití a na žádost dotyčného řidiče mu vydá jejich kopie. Dopravce vydá dále dotyčným řidičům na žádost kopie stažených údajů z karty řidiče a jejich výtisky. Záznamové listy, výtisky a stažené údaje musí být předloženy nebo vydány na žádost pověřeného kontrolora.

3. Kartu řidiče definovanou v příloze IB vydá na požádání řidiče příslušný orgán členského státu, kde má řidič své obvyklé bydliště. Členský stát smí požadovat na každém řidiči, na kterého se vztahuje nařízení (EHS) č. 3820/85 a který má obvyklé bydliště na jeho území, aby měl kartu řidiče.

a) Pro účely tohoto nařízení se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle zdržuje, tj. nejméně 185 dní v kalendářním roce z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí. Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, se však považuje místo jejich osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka se nepožaduje, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol.

b) Řidiči prokazují obvyklé bydliště jakýmkoli vhodným dokladem, např. průkazem totožnosti nebo jakýkoli jiným platným dokladem.

c) Mají-li příslušné orgány členského státu vydávající kartu řidiče pochybnosti o správnosti údajů týkajících se obvyklého bydliště podle písmene b), nebo pro účely určitých specifických kontrol mohou tyto orgány požadovat dodatečné informace nebo důkazy.

d) Příslušné orgány vydávajícího členského státu se v rámci možností ujistí, že žadatel ještě není držitelem platné karty řidiče.

4. a) Příslušný orgán členského státu zapisuje do karty řidiče osobní údaje podle přílohy IB. Doba administrativní platnosti karty řidiče nesmí překročit pět let. Řidič smí být držitelem pouze jedné platné karty řidiče. Řidič je oprávněn používat pouze vlastní osobní kartu. Řidič nesmí používat kartu řidiče, která je vadná nebo jejíž platnost uplynula.

Jestliže je vydána nová karta náhradou za starou, musí nová karta nést stejné číslo vydání karty řidiče, ale index musí být zvýšen o jednotku. Vydávající orgán musí vést záznamy o vydaných, ukradených, ztracených nebo vadných řidičských kartách po dobu, která se rovná nejméně lhůtě jejich administrativní platnosti. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo ukradena, vydá orgán náhradní kartu do pěti pracovních dnů od obdržení odůvodněné žádosti za tímto účelem. V případě žádosti o obnovu karty, jejíž den uplynutí platnosti se blíží, vydá orgán novou kartu před uplynutím platnosti, jestliže je žádost podána ve lhůtách stanovených v čl. 15 odst. 1 druhém pododstavci.

- b) Karta řidiče je vydávána pouze žadatelům, na které se vztahuje nařízení (EHS) č. 3820/85.
- c) Karta řidiče je osobní. Za žádných okolností nesmí být během své platnosti odejmuta nebo pozastavena, ledaže příslušný orgán členského státu zjistí, že karta byla padělaná, že řidič používá cizí kartu nebo že karta byla získána na základě nesprávných prohlášení nebo padělaných dokladů. Jestliže kartu pozastaví nebo odejme jiný členský stát, než je vydávající členský stát, vrátí tento členský stát kartu orgánům vydávajícího členského státu a zdůvodní toto opatření.
- d) Členské státy navzájem uznávají karty řidiče. Jestliže si držitel platné karty řidiče vydané členským státem zřídí obvyklé bydliště v jiném členském státě, může požádat o výměnu své karty za rovnocennou kartu řidiče; členský stát provádějící tuto výměnu odpovídá za případné ověření platnosti předložené karty. Členské státy provádějící výměnu vrátí starou kartu orgánům vydávajícího členského státu a výměnu zdůvodní.
- e) Jestliže členský stát nahradí nebo vymění kartu řidiče, je tato náhrada nebo výměna a každá následná náhrada nebo obnova zaevidována v tomto členském státě.
- f) Členské státy učiní všechna nezbytná opatření proti jakékoli možnosti padělání řidičských karet.
5. Členské státy zajistí, aby údaje potřebné ke sledování souladu s nařízením (EHS) č. 3820/85 a směrnicí Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (1), což jsou údaje zaznamenávané a uchovávané záznamovým zařízením podle přílohy IB tohoto nařízení, byly dostupné nejméně 365 dní po dni svého záznamu za podmínek zaručujících jejich bezpečnost a správnost. Členské státy přijmou všechna opatření, aby zajistily, že opětný prodej záznamového zařízení nebo jeho vyřazení z provozu zejména nenaruší řádné používání tohoto odstavce.

3.1.3.2 Porušení předpisů

Řidič nezajistí úspěšné vytištění kvůli:

- a) nedostatku papíru – *menší porušení*;
- b) jinému důvodu, např. poruše přístroje ve vozidle – *velmi závažné porušení*.

Použití karty řidiče jinou osobou, než jejím držitelem – *velmi závažné porušení*.

Použití vadné karty řidiče – *velmi závažné porušení*.

Řidič vlastní více než jednu kartu řidiče se svými údaji – *velmi závažné porušení*.

Nepoužití karty řidiče (např. řízení vozidla vybaveného digitálním tachografem, aniž by řidič vlastnil kartu řidiče) – *velmi závažné porušení*.

Nedoložení záznamů (za 1 rok) – porušení povinnosti provozovatele – *velmi závažné porušení*.

3.1.3.3 Silniční kontrola

Odstavec 1 tohoto článku ukládá provozovatelům a řidičům některé povinnosti týkající se řádného provozu záznamového systému tachografu.

Řidič musí být schopen provést výtisk z karty řidiče, kdykoli je to nutné, nebo je o to požádán. To v praxi znamená, že u sebe musí mít dostatečnou zásobu papírových roliček. Pokud tomu tak není, jedná se o porušení.

(Doporučuje se, aby řidiči u sebe měli dostatečnou zásobu roliček do tachografu.)

Provozovatel je povinen řidiče vybavit dostatečnou zásobou záznamových listů tachografu, které jsou kompatibilní s používaným zařízením. Pokud tuto povinnost nesplní, dopustí se zaměstnavatel/provozovatel porušení tohoto ustanovení.

Odstavec 2 ukládá povinnosti dopravcům (provozovatelům, podnikům), pokud jde o zajištění a způsob uchovávání záznamových listů a stažených údajů. Jelikož se v případě jejich nedodržení jedná o porušení předpisů dopravcem, pro silniční kontrolu velký význam nemá. Ani odstavce 3 a 4 nemají pro silniční kontroly velký význam, neboť se zabývají především postupy vydávání, obsahem a rysy karet řidiče, které vydávají členské státy a příslušné orgány.

Článek nicméně zakazuje řidiči vlastnit více než jednu platnou kartu řidiče, používat cizí kartu, stejně jako kartu, která je vadná/poškozená nebo jejíž platnost uplynula. Pokud je karta padělaná, získaná na základě nesprávných prohlášení nebo padělaných dokladů, nebo pokud řidič používá cizí kartu, může být karta (příslušným orgánem) odejmuta, popř. pozastavena.

3.1.4 Článek 15

3.1.4.1 Znění

1. Řidiči nesmějí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy nebo karty řidiče. Listy nebo karty řidiče musí být proto vhodným způsobem chráněny. Jestliže si řidič přeje obnovit svou kartu řidiče, podá žádost příslušnému orgánu členského státu, ve kterém má obvyklé bydliště, nejpozději 15 pracovních dní před uplynutím platnosti karty.

V případě poškození listu, který obsahuje záznamy, nebo karty řidiče, připojí řidiči poškozený list nebo kartu řidiče k listu rezervnímu použitému jako jejich náhrada.

Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo ukradena, musí řidič během sedmi kalendářních dnů podat žádost o její náhradu příslušným orgánům členského státu, ve kterém má své obvyklé bydliště.

Je-li karta řidiče poškozená, nefunguje-li správně nebo nemá-li ji řidič, musí řidič

a) na začátku jízdy vytisknout údaje o vozidle, které řídí, a na výtisk zaznamenat

i) údaje, které umožní identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu,

ii) časové úseky uvedené v odst. 3 druhé odrážce písm. b), c) a d);

b) na konci jízdy vytisknout informace týkající se časových úseků zaznamenaných záznamovým zařízením, zaznamenat dobu jiné práce, dobu pracovní pohotovosti a odpočinku od vyhotovení výtisku při zahájení jízdy, nejsou-li zaznamenány tachografem, a uvést na tomto dokumentu údaje k identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu.

2. Řidiči používají záznamové listy nebo karty řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nebo karta řidiče nesmí být používány po dobu delší, než pro kterou jsou určeny.

Jestliže v důsledku svého vzdálení se od vozidla nemůže řidič používat zařízení zabudované do vozidla, musí být časové úseky uvedené v odst. 3 druhé odrážce písm. b), c) a d)

a) zaznamenány na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky čitelně a bez znečištění listu, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s přílohou I, nebo

b) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadání údajů, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB.

Je-li ve vozidle vybaveném záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB přítomen více než jeden řidič, každý z řidičů zajistí, aby byla jeho karta vložena do správného otvoru v tachografu.

Nachází-li se ve vozidle více než jeden řidič, mění řidiči záznamové listy tak, aby informace uvedené v příloze I kapitole II odst. 1 až 3 byly zaznamenány na záznamovém listu řidiče, který v danou dobu skutečně řídil.

3. Řidič musí

— zajistit, aby doba zaznamenaná na listu souhlasila s úředním časem v zemi registrace vozidla,

— s přepínacím mechanismem zacházet tak, aby časové úseky byly zaznamenány odděleně, zřetelně a takto:

a) pod značkou:  doba řízení;

b) „jinou prací“ se rozumí jakákoli činnost, vyjma řízení ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (1), a také jakákoli práce pro stejného

nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde, a musí být zaznamenána pod značkou ;

c) „pracovní pohotovost“ ve smyslu čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES musí být zaznamenána pod značkou ;

d) pod značkou:  přerušeni práce a denní doby odpočinku.

4. Neúčinný.

5. Každý člen osádky zapíše na svůj záznamový list tyto informace:

a) na začátku používání listu své příjmení a jméno;

b) datum a místo začátku a konce použití listu;

c) registrační značku vozidla nebo vozidel, ke kterým byl řidič přidělen po dobu používání listu;

d) stav počítadla ujetých kilometrů

— na začátku první jízdy zaznamenané na listu,

— na konci poslední jízdy zaznamenané na listu,

— při změně vozidla během pracovního dne (stav počítadla v dosavadním vozidle a stav počítadla v nově přiděleném vozidle);

e) případně dobu, kdy dojde k výměně vozidla.

5a. V souladu s přílohou IB musí řidič do záznamového zařízení zapsat symboly zemí, ve kterých začíná a končí jeho denní pracovní doba. Nicméně členský stát může požadovat na řidiči vozidla, který na území tohoto členského státu provozuje vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojil přesnější zeměpisné údaje, jestliže je tento členský stát sdělí Komisi před 1. dubnem 1998 a jejich počet nepřesahuje 20.

Uvedené zápisy údajů musí řidič provádět buď pouze ručně, nebo automaticky, jestliže je záznamové zařízení napojeno na satelitní vyhledávací systém.

6. Záznamové zařízení podle definice v příloze I musí být zkonstruováno tak, aby kontrolori mohli po případném otevření zařízení přečíst záznamy týkající se devíti hodin předcházejících hodinu kontroly, aniž by se list poškodil nebo zašpinil.

Dále musí být zařízení konstruováno tak, aby bylo možné bez otevření skřínky ověřovat, že se provádějí záznamy.

7. a) Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou I, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit

i) záznamové listy z běžného týdne a listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech,

ii) kartu řidiče, má-li ji, a

iii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 28 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.

b) Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit

i) kartu řidiče, jejímž je držitelem,

ii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006, a

iii) záznamové listy, které odpovídají některému z období uvedených v předchozím bodě, během nichž řídil vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou I.

Po 1. lednu 2008 však zahrnují časové úseky uvedené v bodě ii) běžný den a předchozích 28 dnů.

c) Pověřený kontrolor může zkontrolovat dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listů, zobrazených nebo vytištěných údajů, které byly zaznamenány záznamovým zařízením nebo kartou řidiče, nebo není-li to možné, analýzou jakéhokoli podkladu, který dokládá nedodržení některého ustanovení, například čl. 16 odst. 2 a 3.

8. Je zakázáno padělat, potlačovat nebo ničit údaje zaznamenané na záznamovém listu, uchovávané v záznamovém zařízení nebo na kartě řidiče nebo na výstupních sestavách vytisknutých záznamovým zařízením podle přílohy IB. Rovněž je zakázána každá manipulace se záznamovým zařízením, záznamovým listem nebo kartou řidiče, která může mít za následek padělání vytisknutých informací, jejich potlačení nebo zničení. Ve vozidle se nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět takové manipulace.

3.1.4.2 Porušení předpisů

Nepředložení záznamů při silniční kontrole

Nepředložení knihy, registru či jiných dokladů vyžádaných při silniční kontrole

Nepoužití záznamového listu tachografu nebo karty řidiče

Nevydání dostatečného množství kotoučů (provozovatel)

Nevrácení záznamových listů zaměstnavateli

Použití nesprávného záznamového listu tachografu

Nevyměnění záznamového listu tachografu nebo karty řidiče, jak je předepsáno (provoz s dvěma řidiči)

Nezajištění vložení karty řidiče do správného otvoru digitálního tachografu

Nezadání (ručně, automaticky či jiným způsobem) požadovaného časového úseku

Údaje ve středu kotouče (analogový tachograf)

Nesprávné používání přepínacího mechanismu

Nezadání symbolu země, v níž byla zahájena jízda (digitální tachograf)

Nesprávný čas tachografu

Nevytištění údajů o vozidle na začátku a konci cesty a nezadání příslušných údajů (v případě poruchy digitálního tachografu nebo karty řidiče)

Nepožádání o náhradu karty řidiče do 15 (za účelem obnovy) nebo 7 dnů (z důvodu závady, ztráty nebo krádeže)

Nepovolené vyjmutí záznamového listu (analogový tachograf) nebo karty řidiče (digitální tachograf)

Používání záznamového listu delší dobu, než pro kterou je určen

Použití špinavých nebo poškozených záznamových listů

Nepovolené zařízení (tj. za účelem manipulace/potlačení záznamů tachografu)

3.1.4.3 Silniční kontrola

Nařízení ukládá řidiči podrobné povinnosti, pokud jde o zaznamenávání, uchovávání a předkládání záznamů, obsluhu tachografu a postup v případě neočekávaných událostí.

Čl. 15 odst. 1

Znění nařízení popisující předepsané postupy je jasné. Jejich úmyslné nedodržení povede k postihu z důvodu:

- a) používání špinavých nebo poškozených záznamových listů, např. listů, o něž bylo před použitím nebo po něm špatně pečováno. Samozřejmě je na řidiči, aby nepoužíval

špinavé nebo poškozené záznamové listy. Po použití musí být záznamové listy uchovávány způsobem, který zabrání jejich ušpinění nebo poškození, které by mohlo narušit nebo znemožnit přečtení záznamů na kotouči. Občasné a mírné poškození/ušpinění, které nebrání kontrole souladu s požadavky, je možné vnímat jen jako drobné provinění;

- b) nepožádání o náhradu karty řidiče, která byla ztracena, ukradena nebo nefunguje správně, do 7 dnů (z toho vyplývá požadavek předložit doklad o podání žádosti o náhradu). Pokud řidič předloží předepsané výtisky, které značí poruchu nebo ztrátu trvající déle než 7 dní, musí spolu s nimi předložit i doklad o podání žádosti, aby předešel postihu za toto zřejmé porušení;
- c) nevytištění údajů o vozidle na začátku/konci cesty v případě, že karta řidiče nefunguje správně, je poškozena nebo ji řidič nemá k dispozici, pokud je nemožnost záznamu evidentní nebo přístroj ve vozidle hlásí, že záznam na kartu řidiče není možný.

Poznámka: ...nebo ji řidič nemá k dispozici [tj. kartu řidiče] – řidič musí předložit kartu řidiče, která mu byla vydána. Pouze v omezeném časovém období (7 dnů) po oficiálním nahlášení ztráty nebo poruchy karty může řidič řídit vozidlo vybavené digitálním tachografem, aniž by měl kartu k dispozici. Karta musí být řidiči vydána dříve, než je mu povoleno řídit vozidlo vybavené digitálním tachografem.

Čl. 15 odst. 2

Znění nařízení udává další požadavky týkající se obsluhy záznamového zařízení.

Tachograf musí být používán k záznamu veškeré činnosti řidiče, která spadá do působnosti nařízení, tedy k záznamu:

- a) doby od zahájení pracovního dne po převzetí kontroly nad vozidlem;
- b) doby, kdy má nad vozidlem kontrolu;
- c) doby mezi ukončením kontroly nad vozidlem a koncem pracovního dne.

Proto případ, kdy řidič nezaznamená veškerou svou činnost pomocí záznamového zařízení i manuálními vstupy, může vést k postihu (viz též čl. 6 odst. 5 nařízení (ES) č. 561/2006).

Řidič nesmí vyjmout záznamový list nebo kartu řidiče před koncem svého pracovního dne, ledaže k tomu má povolení. Toto povolení je obsaženo v dalších právních požadavcích, jako je:

- a) výměna vozidla;
- b) předložení listu/karty příslušnému úředníkovi/kontrolorovi;
- c) požadavek ručního záznamu;
- d) porucha záznamového zařízení.

Kontroloři by si měli být vědomi toho, že nepovolené vyjmutí záznamového listu tachografu nebo karty řidiče může zakrývat činnost, která by v případě zaznamenání porušovala nařízení (ES) č. 561/2006.

Řidič nesmí používat záznamový list déle než 24 hodin, neboť by to mohlo vést ke zkreslení nebo zničení dříve zaznamenané činnosti. Toto porušení předpisů se při kontrole určí snadno díky překrývajícím se záznamovým čarám. Při jeho zjištění následuje postih.

U digitálního tachografu nebo digitální karty řidiče toto porušení předpisů možné není.

Odpovídá mu ztráta zaznamenaných údajů z důvodu jejich nestažení.

Toto nařízení vyžaduje jistý postup i v případě provozu s dvěma řidiči.

Řidiči musí zajistit, že je karta řidiče, který vozidlo skutečně řídí, vložena do správného otvoru. U analogového tachografu pak musí zajistit, že je záznamový list řidiče, který vozidlo skutečně řídí, v přístroji umístěn tak, aby mohla být zaznamenávána ujetá vzdálenost, rychlost i doba řízení.

Toto provinění při kontrole odhalí prohlídka přístroje ve vozidle a obou karet řidičů nebo obou analogových záznamových listů.

Čl. 15 odst. 3

Tato část se zabývá požadavky týkajícími se fungování a nastavení záznamového zařízení.

Řidič je povinen zajistit, že čas nastavený na analogovém tachografu souhlasí s úředním časem v zemi registrace vozidla. Pokud tak neučiní, jedná se o porušení předpisů.

Kontroloři by měli vědět, že se tento čas může lišit od úředního času v oblasti kontroly.

Náhodné nastavení času může značit, že s přístrojem bylo manipulováno, a proto by v takovém případě mělo proběhnout další šetření, aby se vyloučilo případné padělání záznamů. I pokud se o padělání nejedná, porušení nařízení povede k postihu.

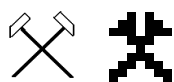
U digitálních tachografů přístroj ve vozidle zaznamenává univerzální koordinovaný čas (UTC), ale může zobrazovat místní čas.

Řidič musí zaznamenávat činnost prostřednictvím záznamového zařízení, a to předepsanou metodou, která odpovídá typu používaného tachografu, jak je uvedeno níže.

Pokud tak neučiní, může následovat postih.



- „Doba řízení“. Upozorňujeme, že u nejmodernějších typů záznamového zařízení probíhá tento záznam automaticky po správném vložení záznamového listu / karty řidiče do přístroje ve vozidle.



- „Jiná práce“. Zahrnuje veškerou činnost definovanou jako práce, s výjimkou řízení vozidla spadajícího do oblasti působnosti předpisů EU nebo dohody AETR. Patří sem i jakákoli práce pro stejného nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde.



- „Pracovní pohotovost“. Definici v čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES je možné shrnout následujícím způsobem:
 - jiná doba, než doba přestávky nebo odpočinku, během níž se od řidiče nevyžaduje přítomnost ve vozidle, ale během níž musí být k dispozici, aby byl na pokyn připraven pokračovat v řízení nebo provádět jinou práci. Typickým příkladem pracovní pohotovosti je:
 - doprovod vozidla přepravovaného trajektem nebo vlakem,
 - čekání na naložení/vyložení vozidla,
 - čekací doba na hranicích,
 - zákaz provozu.

Tyto doby a jejich předpokládané trvání by měly být známy dopředu před výjezdem nebo krátce před samotným začátkem dotyčné doby.

Tuto činnost musí zadat člen osádky pro dobu, kdy doprovází vozidlo, které řídí jiný řidič, a vykonává jinou práci (např. navigaci). Nicméně až 45 minut zaznamenaných jako „pracovní pohotovost“ takto neaktivním členem posádky může být považováno i za přestávku, jelikož na digitálním tachografu v tomto případě není technicky možné zaznamenat přestávku symbolem pro postel/odpočinek.



– Přestávky a doby odpočinku. Sem spadají přestávky v práci/řízení a denní či týdenní doby odpočinku. Řidiči nesmějí řídit ani vykonávat jakoukoli jinou práci. Doba přestávek je určena výhradně k zotavení. Během doby odpočinku musí být řidiči umožněno volně nakládat se svým časem. Řidič, který pracuje, zatímco tachograf ve vozidle zaznamenává přestávku nebo odpočinek, se dopouští přestupku.

Pokud řidič zvolil daný režim omylem, dá se očekávat, že provede ruční záznam nebo uvede na výtisk podrobnosti omylu, jakmile si jej uvědomí.

Čl. 15 odst. 5

Tento článek vymezuje informace, které se mají ručně zadat do záznamového listu tachografu k jeho dokončení. Pokud řidič tuto informaci v předepsanou dobu nezaznamená, poruší tím nařízení a může následovat postih.

- Při zahájení pracovní povinnosti musí řidič vyplnit své jméno, které by se mělo skládat z křestního jména a příjmení. Měl by dbát na to, aby jméno nezasahovalo do záznamové oblasti záznamového listu. Přezdívký a iniciály se netolerují, ledaže doplňují uvedené údaje. Pokud je jméno příliš dlouhé na to, aby se vešlo do vyhrazeného prostoru, a musí být proto zkráceno, mělo by být celé jméno uvedeno na zadní straně záznamového listu.

- Upřednostňuje se vyplnit nejdříve příjmení a poté křestní jméno. To má pomoci kontrolním orgánům, které nemusejí být obeznámeny s pojmenovávacími zvyklostmi jednotlivých členských států, ale nedodržení této normy se nepovažuje za porušení. Zadání neplatného jména má za následek neplatnost záznamu.
- Musí být vyplněno datum a místo výjezdu. Zadání neplatného data nebo místa má za následek neplatnost záznamu. Na konci pracovního dne musí být vyplněno datum a místo. Pokud použití kotouče začalo a skončilo ten samý den, musí být datum uvedeno dvakrát. Použití opakovacího znaménka se netoleruje. Informace o místě by měly odkazovat na nejbližší město nebo obec a v případě, že je místo začátku i konce cesty stejné, musí být vyplněno dvakrát.
- Registrační číslo každého vozidla, ke kterému je řidič přidělen.
- Počáteční a koncový stav počítadla ujetých kilometrů pro denní záznam a počáteční stav počítadla ujetých kilometrů v jednotlivých vozidlech, která řídil.

Chybějící údaje ve středu kotouče mohou být způsobeny nedostatkem řádné péče na straně řidiče, ale i přípravou k padělání záznamu a pro kontrolory může být obtížné rozlišit mezi těmito dvěma možnostmi. V každém případě by se před stanovením postihu měli pokusit zjistit příčinu chybějících údajů a občasné pochybení vnímat jako méně závažné, na rozdíl od opakovaného porušování.

Čl. 15 odst. 5a

U digitálních tachografů je řidič povinen zadat symbol země, ve které začíná/končí jeho denní pracovní doba. To se vztahuje i na případné výměny vozidla, ke kterým došlo. Pokud tak neučiní, jedná se o porušení předpisů.

Čl. 15 odst. 6

Tento odstavec se vztahuje na konstrukci analogového záznamového zařízení a nemá velký význam pro oblast silničních kontrol, jeho další vysvětlení proto není nutné.

Čl. 15 odst. 7

Řidič (nebo člen osádky) vozidla vybaveného tachografem musí na vyžádání (kontrolora) předložit následující:

- aktuálně používaný záznamový list a/nebo záznamové listy použité v ten den nebo v předchozích 28 dnech.
Poznámka: Nejedná se o požadavek předložit 28 záznamových listů. Člen osádky, který není zaměstnaný na plný úvazek, může během 28 kalendářních dnů vyprodukovat mnohem méně záznamových listů. Aktuální záznam může být uchován na kartě řidiče, ale přesto musí být předloženy i záznamové listy z analogového systému vytvořené během předchozích 28 dnů;
- kartu řidiče, pokud ji vlastní.
I pokud je aktuální záznam uchován na analogovém záznamovém listu, musí řidič předložit kartu řidiče, pokud mu byla vydána, aby mohla být zkontrolována činnost z předchozích 28 dnů zaznamenaná digitálním tachografem.

Pokud kartu řidiče nepředloží, přestože mu byla vydána, jedná se o porušení předpisů. K ověření platnosti předložené karty či zjištění, zda byla karta vydána, by se měl použít Tachonet nebo vnitrostátní evidence;

- iii) výtisky z digitálního tachografu, pokud byly pořízeny. Požaduje-li kontrolor v souladu s tímto ustanovením výtisky, ale řidič je nepředloží, jedná se o porušení předpisů;
- iv) veškeré další ručně provedené záznamy řidiče za dané období. Tyto záznamy mohou mít jakoukoli podobu.

Potvrzení

Pro období volna z důvodu nemoci nebo dovolené nebudou po určitou (občas dlouhou) dobu vedeny žádné záznamy, což znamená, že řidič později při kontrole nebude moci za tato období záznamy předložit.

Takové situace mohou být mylně vnímány jako úmyslné nepředložení ve snaze utajit porušení předpisů. Aby řidiči předešli tomuto podezření, mají u sebe někteří z nich potvrzení, které kontrolori přijmou a ověří za předpokladu, že je vyhotoveno a vyplněno v předepsaném formátu.

Předložení falešného potvrzení, jehož pravost zpochybnily jiné důkazy, je však porušením předpisů. V některých členských státech se potvrzení od řidičů vyžaduje na období volna z důvodu nemoci a dovolené, ale tento požadavek má pouze vnitrostátní platnost (viz příloha, pokyn č. 5). Všimněte si, že neexistuje požadavek dokládat denní/týdenní dobu odpočinku, ačkoli řidiči mnohdy předloží záznamy, kterými ji doloží.

V rámci členských států nebude neobvyklé, když řidiči na konci pracovní doby vyjmou analogový záznam a ručně do něho zaznamenají začátek a konec denní doby odpočinku. Některé členské státy takovýto záznam vyžadují. Kontrolori by při analyzování předchozích záznamů řidiče měli tento postup znát. V mezinárodní dopravě, kdy se totéž vozidlo užívá několik po sobě jdoucích dnů, je tento postup méně obvyklý.

Nově zaměstnaní řidiči by měli být schopni předložit pracovní záznamy pořízené v rámci předchozího zaměstnání, spadají-li do období 28 dnů před nástupem do nového zaměstnání. Tento požadavek nepředstavuje problém u digitálních záznamů, ovšem u analogových záznamů může být v rozporu s povinností zaměstnavatele zajistit záznamy řidiče alespoň za poslední rok. Za uvedených okolností je možné kontrolorům předložit kopie záznamů za dané období. Přestože tento postup není zcela v souladu s nařízením, pochopení ze strany kontrolorů je v této souvislosti žádoucí. Skutečnost, že řidič původně pracoval mimo oblast regulované dopravy, je možné ověřit na základě vhodně formulovaného sdělení od nového zaměstnavatele.

Čl. 15 odst. 7 písm. c) dává kontrolorům pravomoc sledovat dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 kontrolou záznamových listů, údajů zaznamenaných přístrojem vozidla nebo karty řidiče. Za tímto účelem mohou kontrolori nastoupit do vozidla. Pokud nejsou uvedené doklady předloženy a tato skutečnost není řádně zdůvodněna, je kontrolor oprávněn ke kontrole a analýze dokladů potvrzujících nebo zdůvodňujících tuto skutečnost, např. jízdenek na trajekt či účtů za nákup pohonných hmot. Pokud se zjistí neplatnost uvedených důvodů, došlo k porušení předpisů.

Čl. 15 odst. 8

Padělání, utajování nebo zničení jakýchkoli údajů, které byly zaznamenány v souladu s nařízením (EHS) č. 3821/85, je závažným porušením.

Stejnětak se jedná o závažné porušení v případě manipulace nebo pokusu o manipulaci se zařízeními za účelem jeho nepřesného záznamu.

Manipulace může mít podobu nepovoleného vyjmutí záznamového listu / karty řidiče nebo aktivního zásahu do procesu záznamu.

Ve vozidle by se neměly nacházet přístroje, které by bylo možné použít ke znemožnění správné funkce záznamové činnosti a jejich namontování do záznamového systému je přestupkem.

Pokud přístroj není namontován, je třeba vyhodnotit záměr k jeho použití. Skutečnost, že je přístroj namontován, i když není připojen nebo se nepoužívá, je postačující k tomu, aby se jednalo o porušení předpisů.

3.1.5 Článek 16

3.1.5.1 Znění

1. Jestliže dojde k poruše nebo vadné činnosti zařízení, musí je zaměstnavatel nechat opravit schváleným pracovníkem nebo dílnou, jakmile to okolnosti dovolí.
Je-li vozidlo neschopné vrátit se zpět do provozovny do jednoho týdne ode dne poruchy nebo objevení vadné činnosti, musí být oprava provedena během cesty. Členské státy mohou v rámci článku 19 stanovit, že příslušné orgány mohou zakázat užívání vozidla, pokud porucha nebo vadná činnost nebyly opraveny v souladu s prvním a druhým pododstavcem.

2. V době, kdy je záznamové zařízení neschopné provozu nebo nefunguje správně, uvede řidič na záznamovém listu nebo listech nebo na prozatímním listu, který je třeba připojit k záznamovému listu nebo ke kartě řidiče a na kterých zapíše údaje umožňující jeho identifikaci (číslo karty řidiče nebo jméno řidiče a číslo řidičského průkazu) včetně svého podpisu, všechny údaje o různých časových úsecích, které záznamovým zařízením nebyly nadále zaznamenávány nebo tištěny správně.

Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo ukradena, vytiskne řidič ke konci své jízdy všechny údaje o časových úsecích zaznamenaných záznamovým zařízením a na tomto dokladu zapíše údaje umožňující jeho identifikaci (číslo karty řidiče nebo jméno řidiče nebo číslo řidičského průkazu) včetně jeho podpisu.

3. Jestliže je karta řidiče poškozena nebo nefunguje správně, vrátí ji řidič příslušnému orgánu členského státu, ve kterém má obvyklé bydliště. Krádež karty řidiče musí být předmětem formálního prohlášení příslušným orgánům státu, ve kterém ke krádeži došlo. Ztráta karty řidiče musí být ohlášena ve formálním prohlášení příslušným orgánům státu, který ji vydal, a příslušným orgánům členského státu obvyklého bydliště, pokud se tato místa liší.

Řidič smí pokračovat v řízení bez karty řidiče nejdéle po dobu 15 kalendářních dnů nebo déle, je-li to nezbytné vzhledem k návratu vozidla na jeho základnu, za předpokladu, že řidič může během této doby prokázat nemožnost kartu předložit nebo užít. Jestliže se orgány členského státu, ve kterém má řidič obvyklé bydliště, liší od orgánů, které vydaly jeho kartu, a je na nich požadována obnova, náhrada nebo výměna karty řidiče, informují orgány, které vydaly starou kartu, o přesných důvodech pro její obnovu, náhradu nebo výměnu.

3.1.5.2 Porušení předpisů

Článek 16 nedefinuje žádná porušení předpisů, ale popisuje, co má řidič dělat, aby neporušil jiné články. Mezi tato porušení patří:

Užívání vozidla s vadným tachografem.

Nevedení ručních záznamů.

Nenahlášení ztracené nebo odcizené karty řidiče do 7 dnů.

Nevytištění údajů na začátku/konci jízdy.

3.1.5.3 Silniční kontrola

Článek 16 stanoví, jak má řidič postupovat v případě poruchy tachografového záznamového zařízení (zahrnuje kartu řidiče, vysílací jednotku a kabeláž). Z toho plyne, že pokud kontrolor zjistí, že za těchto konkrétních okolností nebyl dodržen stanovený postup, měl by zvážit postih.

Za poruchu se považuje, pokud není zařízení plně funkční v souladu s přílohou 1 nebo 1b nařízení č. 3821/85.

Zařízení musí být zcela opraveno jakmile je to možné, v každém případě ale do 7 dnů od poruchy, popř. zjištění, že tachograf není zcela funkční.

O opravu by se měla postarat osoba odpovědná za provoz vozidla.

Používání vozidla i nadále bez podniknutí výše uvedených kroků nebo v případě, že byla jasně opomenuta příležitost závadu opravit, je porušení předpisů a jeho důsledkem bude postih řidiče.

Příloha 1

Pokyn č. 1

Předmět: Výjimka z limitů pro minimální dobu odpočinku a maximální dobu řízení za účelem nalezení vhodného místa zastávky.

Článek 12 nařízení (ES) č. 561/2006

Přístup, který se má dodržovat: Článek 12 obsahuje ustanovení, která umožňují řidiči odchýlit se od požadavků na minimální dobu odpočinku a na maximální dobu řízení podle článků 6 až 9, aby našel vhodné místo zastávky. Tento článek neopravňuje řidiče k tomu, aby se odchýlil od nařízení z důvodů, které zná již před zahájením cesty. Jeho účelem je umožnit řidiči vyrovnat se s případy, kdy se v průběhu jízdy neočekávaně stane nemožným dodržet nařízení, tedy za abnormálních obtíží, a to nezávislých na vůli řidiče, evidentně nevyhnutelných (což nelze předpokládat ani za vynaložení veškeré řádné péče). Odchylka má rovněž zajistit bezpečnost osob, vozidla a nákladu vozidla a požadavek, že je třeba každopádně přihlížet k zásadám bezpečnosti silničního provozu. V podobných případech náleží jisté povinnosti třem stranám:

1) Dopravce musí pečlivě plánovat řidičovu bezpečnou cestu a musí předvídat například pravidelné dopravní zácpy, povětrnostní podmínky a přístup k odpovídajícím místům k parkování, musí tedy organizovat práci tak, aby řidiči mohli dodržet nařízení, a měl by dbát na to, aby byly dodržovány požadavky odesílatelů a pojistitelů ohledně bezpečného parkování.

2) Řidič musí striktně dodržovat pravidla a neodchylovat se od maximální doby řízení, ledaže neočekávaně nastanou výjimečné okolnosti a stane se nemožným nařízení dodržet, aniž by došlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, bezpečnosti osob, vozidla nebo nákladu. Pokud se řidič rozhodne, že je nezbytné odchýlit se od nařízení, aniž by došlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, musí oznámit povahu a důvod odchylky ručně (na záznamovém listu nebo na výtisku ze záznamového zařízení nebo v denním pracovním plánu v jakémkoli jazyce Společenství), jakmile zastaví.

3) Kontrolor uplatňuje odborné uvážení při kontrole řidiče a vyhodnocení toho, zda je odchylka od maximální doby řízení odůvodněná.

Pro posouzení toho, zda je odchylka na základě článku 12 oprávněná, musí kontrolor pečlivě prověřit veškeré okolnosti, zejména:

a) historii záznamů řidiče o době řízení, aby se určil obvyklý rozvrh řidičova výkonu a ověřilo se, zda řidič obvykle pravidla pro dobu řízení a dobu odpočinku dodržuje a že tedy k odchylce došlo výjimečně;

b) k odchylce od maximální doby řízení nesmí docházet pravidelně, odchylka musí být způsobena výjimečnými okolnostmi jako třeba: velkými dopravními nehodami, extrémními povětrnostními podmínkami, silničními odbočkami a objezdy, přeplněnými parkovišti atd. (*Tento seznam možných výjimečných okolností je pouze příkladný. Při posuzování platí zásada, že důvod možné odchylky od maximální doby řízení nesmí být známý předem, dokonce nesmí být ani předvídatelný*);

c) je třeba dodržovat denní i týdenní maximální dobu řízení, řidič tedy nemůže mít „čas k dobru“ na základě překročení limitů při hledání parkoviště;

d) odchylka od pravidel pro maximální dobu řízení nesmí vést k omezení povinných přestávek, denního ani týdenního odpočinku.

Poznámka: Evropský soudní dvůr, věc C-235/94

Pokyn č. 2

Předmět: Zaznamenávání doby jízdy řidiče na místo, které není obvyklým místem převzetí nebo odevzdání vozidla v rámci působnosti nařízení (ES) č. 561/2006

Článek 9 nařízení (ES) č. 561/2006

Přístup, který se má dodržovat:

Řidič cestující na konkrétní místo, které není provozovnou zaměstnavatele a které mu zaměstnavatel určil k převzetí vozidla vybaveného tachografem za účelem jeho řízení, plní závazek vůči zaměstnavateli, a proto nedisponuje volně svým časem.

A tak tedy v souladu s čl. 9 odst. 2 a 3:

– veškerý čas, který řidič stráví cestováním na místo, kde má řidič převzít nebo opustit vozidlo spadající do působnosti tohoto nařízení, přičemž toto místo není bydlištěm řidiče ani provozovnou zaměstnavatele, se zaznamenává jako „pracovní pohotovost“ nebo „jiná práce“ v závislosti na vnitrostátních právních předpisech dotyčného státu, a není přitom rozhodné, zda zaměstnavatel dal pokyny ohledně toho, kdy a zda cestovat nebo zda volba byla ponechána na řidiči; a

– veškerý čas, který řidič stráví řízením vozidla, které **nepadá do působnosti nařízení, nebo na místo, kde má řidič převzít nebo opustit vozidlo spadající do působnosti tohoto nařízení**, přičemž toto místo není bydlištěm řidiče ani provozovnou zaměstnavatele, **se zaznamenává jako „jiná práce“**.

Ve třech níže uvedených případech lze čas strávený cestováním považovat za „odpočinek“ nebo „přestávku“. Prvním případem je, když řidič doprovází vozidlo přepravované trajektem nebo vlakem. V tomto případě si řidič může vybrat odpočinek nebo přestávku, pokud má k dispozici lůžko nebo lehátko (čl. 9 odst. 1).

Druhým případem je, když řidič nedoprovází vozidlo, ale cestuje vlakem nebo trajektem na místo nebo z místa, kde se ujme vozidla nebo odevzdá vozidlo spadající do působnosti nařízení (čl. 9 odst. 2), pokud má na uvedeném trajektu nebo v uvedeném vlaku k dispozici lůžko nebo lehátko.

Třetím případem je, když je vozidlo řízeno více než jedním řidičem. Když je k dispozici druhý řidič pro případné řízení vozidla, sedí vedle řidiče a není aktivně nápomocen řidiči při řízení vozidla, lze dobu 45 minut „pracovní pohotovosti“ uvedeného člena osádky považovat za „přestávku“.

Nerozlišuje se co do povahy pracovní smlouvy řidiče. Tato pravidla se vztahují jak na řidiče zaměstnané na plný úvazek, tak na řidiče dočasně najaté na provedení práce.

U „dočasného řidiče“ se rozumí „provozovnou zaměstnavatele“ provozovna podniku využívajícího služby uvedeného řidiče v silniční dopravě podniku („uživatelského podniku“), nikoli sídlo „podniku zajišťujícího dočasné zaměstnání“.

Poznámka: Evropský soudní dvůr, věc C-76/77 a věc C-297/99

Pokyn č. 3

Předmět: Příkaz přerušit přestávku nebo denní či týdenní odpočinek za účelem přeparkování vozidla na konečné zastávce, na parkovištích nebo v pohraničních oblastech.

Čl. 4 písm. d) a f) nařízení (ES) č. 561/2006

Přístup, který se má dodržovat: Obecně platí, že během denního nebo týdenního odpočinku by řidič měl být s to nakládat volně se svým časem, a proto by neměl být povinen zůstat tam, kde by měl vozidlo v dosahu. Obecně platí, že přerušení přestávky, denního nebo týdenního odpočinku je porušením předpisů (ledaže se použije pravidlo pro cestu trajektem – čl. 9 odst. 1). Avšak na konečné zastávce, nebo na parkovišti může dojít k náhle vzniklé abnormální situaci nebo k naléhavému případu, kdy se vozidlo musí přemístit. Na konečné zastávce se obvykle vyskytuje řidič (zaměstnanec příslušný pro konečnou zastávku), který v případě nutnosti vozidla přeparkovává.

Pokud tomu tak není a přeparkování vozidla se v důsledku mimořádných okolností stane nevyhnutelným, může řidič přerušit odpočinek pouze na žádost příslušného orgánu nebo vedoucího pracovníka konečné zastávky, který je oprávněn nařídit přeparkování vozidla.

Na jiných místech (např. parkovištích, hraničních přechodech nebo v naléhavých případech), pokud existují objektivní naléhavé důvody k přeparkování vozidla nebo když policie nebo jiný orgán (např. požární sbor, orgány silniční správy, celní úředník atd.) nařídí vozidlo přeparkovat, musí řidič přerušit přestávku nebo odpočinek na několik minut a v takovém případě by neměl být za přerušení postižen.

Pokud taková situace vznikne, musí kontrolní orgány členského státu poskytnout určitou přípustnou odchylku na základě posouzení konkrétní situace.

Toto přerušení odpočinku nebo přestávky musí řidič manuálně zaznamenat a pokud je to možné, příslušný orgán, který nařídil řidiči přeparkování vozidla, zaznamenané údaje potvrdí.

Pokyn č. 4

Předmět: Zaznamenávání doby jízdy na digitálním tachografu při provozech s častými nebo vícebodovými zastávkami

Článek 1 nařízení (EHS) č. 3821/85, který odkazuje na nařízení (ES) č. 1360/2002 (příloha 1B)

Přístup, který se má dodržovat:

Protože digitální tachografy zaznamenávají přesněji než analogové tachografy, mohou řidiči, kteří působí v provozech s častými nebo vícebodovými zastávkami, při používání digitálních tachografů vykazat záznamy s vyšší dobou řízení než při používání analogových tachografů. Jedná se o dočasnou situaci, kterou mohou být dotčeny četné místní dodávkové provozy. Tato situace potrvá pouze během přechodného období, během něhož se používají jak analogové, tak digitální tachografy.

S cílem podnítit rychlé rozšíření digitálního tachografu, přitom však zajistit rovné zacházení se všemi řidiči bez ohledu na to, jaký záznamový přístroj používají, by měla být během přechodného období možná přípustná odchylka u vnitrostátních kontrolních orgánů. Přípustná odchylka by se měla dočasně vztahovat na vozidla, která se používají na trasách s četnými nebo vícebodovými zastávkami a jsou vybavena digitálními tachografy. V každém případě se však od kontrolních orgánů očekává, že budou uplatňovat odborné uvážení. Kromě toho pokud je řidič za volantem vozidla a aktivně se účastní dopravního provozu spadajícího do působnosti nařízení, má se za to, že řidič řídí, přičemž okolnosti nejsou rozhodné (např. v případech, kdy se řidič nachází v dopravní zácpě nebo stojí před semaforem).

Proto:

- Členské státy by měly informovat své kontrolní činitele, že při kontrole údajů na tachografu mají možnost povolit až patnáctiminutovou přípustnou odchylku na každé čtyři a půl (4,5) hodiny jízdy u vozidel provozovaných na trasách s četnými nebo vícebodovými zastávkami, pokud to lze doložit. Tato povolená odchylka se může použít kupříkladu formou odečtení jedné minuty na jeden blok doby řízení jízdy mezi zastávkami, maximálně však odečtením 15 minut na blok doby řízení o délce čtyři a půl (4,5) hodiny.
- Kontrolní činitelé by se při výkonu svého odborného uvážení měli řídit podle okolností a využívat dostupných důkazů v dané době (např. ověřitelným doložením toho, že řidič řídil vozidlo na trase s četnými nebo vícebodovými zastávkami) a musejí ověřit, že jejich interpretace se nevzdaluje od řádného využití pravidel pro harmonogram řidičů, a neohrožuje tak bezpečnost silničního provozu.
- Členské státy mohou používat analytický software nastavený tak, aby do výpočtů doby řízení zahrnul dobu přípustných odchylek, ale měly by si uvědomit, že z toho mohou později vzniknout problémy s dokazováním. Za žádných okolností nesmí přípustná odchylka překročit práh 15 minut tolerance na každé čtyři a půl hodiny (4,5) doby řízení.
- Přípustnou odchylkou se nesmí diskriminovat nebo znevýhodňovat vnitrostátní ani mezinárodní řidiči a měla by se zohlednit pouze u provozů, jejichž trasa jednoznačně zahrnuje četné nebo vícebodové zastávky.

Pokyn č. 5

Věc: Formulář potvrzení o činnostech zavedený rozhodnutím Komise (2009/959/EU) ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě

Články: čl. 11 odst. 3 a článek 13 směrnice 2006/22/ES

Přístup, který se má dodržovat: Formulář potvrzení se nevyžaduje u činností, jež lze zaznamenávat na tachografu. Hlavním zdrojem informací při silničních kontrolách jsou záznamy na tachografu. Absence záznamů by měla být odůvodněná pouze tam, kde z objektivních důvodů záznamy na tachografu, včetně údajů vkládaných ručně, nebylo možné provést. Pokud neexistuje důvodné podezření, za všech okolností se jako dostatečný důkaz na potvrzení souladu s nařízením (ES) č. 561/2006 nebo s evropskou dohodou AETR akceptuje kompletní sada záznamů z tachografu.

Potvrzení se týká některých činností během časového úseku uvedeného v čl. 15 odst. 7 písm. a) nařízení (EHS) č. 3821/85, konkrétně běžného dne a předchozích 28 dní.

Potvrzení lze použít tehdy, pokud řidič:

- měl volno z důvodu nemoci
- byl na dovolené, která je součástí řádné dovolené v souladu s právními předpisy členského státu, v němž se podnik nachází
- byl na dovolené nebo odpočíval
- řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo evropské dohody AETR
- vykonával jinou práci než řízení vozidla
- byl k dispozici

a pokud nebylo možné zaznamenat tyto činnosti záznamovým zařízením.

Kolonku „měl volno nebo odpočíval“ lze použít v situaci, kdy řidič neřídil, nevykonával jinou práci nebo nebyl k dispozici, neměl volno z důvodu nemoci nebo nečerpал řádnou dovolenou, včetně např. případů částečné nezaměstnanosti, stávek nebo výluk.

Členské státy nemusí vyžadovat použití formuláře v případě absence záznamů, ale pokud se formulář vyžaduje, musí se uznat platnost tohoto standardizovaného formuláře. U běžné doby denního nebo týdenního odpočinku se však žádný formulář nevyžaduje.

Elektronický vytisknutelný formulář, jakož i informace týkající se členských států uznávajících pouze tento formulář, jsou k dispozici na stránce:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Formulář je uznáván v celé EU v jakémkoliv úředním jazyce EU. Standardní formát usnadňuje pochopení, protože se údaje vyplňují do předem připravených očíslovaných kolonek. V dopravě podle AETR se doporučuje používat formulář vytvořený Evropskou hospodářskou komisí

OSN (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Všechna pole formuláře je třeba vyplnit strojově. Za účelem platnosti musí být formulář podepsán jak zástupcem společnosti, tak řidičem, a to před započatím jízdy. V případě samostatně výdělečně činných řidičů podepíše řidič formulář dvakrát: jako zástupce společnosti i jako řidič.

Pouze podepsaný originál je platný. Znění formuláře nelze pozměňovat. Formulář nelze podepsat předem, ani jej nelze pozměnit ručně psanými poznámkami. Umožňují-li to vnitrostátní právní předpisy, je přijatelná faxová nebo digitální kopie formuláře.

Formulář je možné vytisknout na dokladu obsahujícím logo a kontaktní údaje společnosti, je však rovněž potřeba vyplnit pole určená pro poskytnutí informací o společnosti.

Pokyn č. 6

Předmět: Zaznamenávání času stráveného na trajektu nebo ve vlaku, pokud má řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

Čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) 561/2006.

Přístup, který se má dodržovat: Během odpočinku musí být řidič s to volně nakládat se svým časem podle čl. 4 písm. f). Řidič je však oprávněn vzít si přestávku nebo denní nebo týdenní odpočinek, cestuje-li trajektem nebo vlakem, pokud má k dispozici lůžko nebo lehátko. To vyplývá ze znění čl. 9 odst. 2, kde se stanoví, že doba, kterou řidič stráví na cestě, „se nezapočítává jako doba odpočinku, **pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup k lůžku nebo lehátku**“.

Dále v souladu s čl. 9 odst. 1 může být **běžná denní doba odpočinku** o nepřetržitém trvání alespoň 11 hodin, kterou řidič čerpá na trajektu nebo ve vlaku (pokud má řidič k dispozici lůžko nebo lehátko), přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi (jako třeba přemístěním vozidla na trajekt nebo vlak nebo jeho přemístěním z trajektu nebo vlaku). Obě tato přerušení nesmějí celkem přesáhnout jednu hodinu. V důsledku doby přerušení v žádném případě nedochází ke snížení běžné jedenáctihodinové denní doby odpočinku.

Pokud je běžný denní odpočinek čerpán ve dvou částech, musí první časový úsek činit alespoň tři hodiny a druhý časový úsek alespoň devět hodin (jak je stanoveno v čl. 4 písm. g)), počet přerušení (nanejvýš dvě) se týká celé doby denního odpočinku, nikoli každé části běžného denního odpočinku rozděleného do dvou časových úseků. Odchylka podle čl. 9 odst. 1 se nevztahuje na zkrácenou ani běžnou týdenní dobu odpočinku.

Příloha 2

Vysvětlení Komise č. 1

Téma: Vnitrostátní právní předpisy vycházející z pravidel Společenství

Článek: oblast působnosti nařízení (ES) č. 561/2006, články 1, 2 a 11.

Vznesený problém:

Dle německých právních předpisů se pravidla Společenství upravující dobu řízení, přestávky a doby odpočinku stanovené nařízením (ES) č. 561/2006 vztahují i na „vozidla určená k přepravě zboží“, která jsou menší, než uvádí čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení, konkrétně na vozidla nad 2,8 tuny.

Vysvětlení:

Skutečnost, že některé druhy dopravy nespádají do oblasti působnosti nařízení, neznamená, že jsou vyňaty ze všech právních předpisů. Naopak toto ustanovení dává členským státům volnou ruku, pokud jde o tvorbu legislativy v této oblasti. Rozhodnou-li se tak, nic členským státům nebrání v tom, aby jejich vnitrostátní právní předpisy vycházely z právních předpisů Společenství, nebo se s nimi zcela shodovaly.

Poznámka

Vysvětlení poskytly útvary Evropské komise lucemburským orgánům (dopis z listopadu 1993).

Vysvětlení Komise č. 2

Téma: Vozidla řízená za účelem opravy, mytí nebo údržby

Články 1, 2 a čl. 4 písm. a) a c)

Vznesený problém:

Vozidla řízená za účelem opravy, mytí nebo údržby

Vysvětlení:

Podle čl. 4 písm. a) nařízení je silniční doprava definována jako doprava prováděná po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží. Pokud tedy řidič veze vozidlo zcela nebo částečně po veřejných pozemních komunikacích do garáže, mycí stanice, čerpací stanice, na místo, kde má vozidlo odstavit nebo převzít od klientů apod., spadá tento typ cesty do definice silniční dopravy nařízení (ES) č. 561/2006. To platí pro všechny řidiče bez ohledu na to, zda je jejich zaměstnání dočasné nebo trvalé povahy.

Nicméně článek 1 nařízení stanoví, že pravidla upravující dobu řízení, přestávky a doby odpočinku se vztahují na řidiče zajišťující silniční přepravu zboží a cestujících. V závislosti na konkrétních okolnostech nemusí povinnosti zaměstnanců některých společností ze samotné podstaty jejich funkce zahrnovat silniční přepravu zboží a cestujících. Vzhledem k tomu, že v těchto případech by zaměstnanci ve skutečnosti nezajišťovali přepravu zboží definovanou nařízením, spadali by mimo oblast jeho působnosti.

Členským státům ale rozhodně nic nebrání v tom, aby aplikovaly pravidla stanovená nařízením i na jiný dopravní provoz, vozidla nebo řidiče, kteří nejsou výslovně zahrnuti v nařízení.

Poznámka

Vysvětlení poskytly útvary Evropské komise lucemburským orgánům (dopis z února 1993).

Vysvětlení Komise č. 3

Téma: Vozidla používaná jako místní prodejny na místních trzích

Čl. 13 odst. 1 písm. f) nařízení (EHS) č. 3820/85 a čl. 13 odst. 1 písm. d) druhá odrážka nařízení (ES) č. 561/2006

Vznesený problém:

Vozidlům používaným jako místní prodejny na místních trzích nebo pro podomní prodej je možné na základě čl. 13 písm. f) nařízení (EHS) č. 3820/85 udělit výjimku z pravidel týkajících se doby jízdy a povinných přestávek řidičů. Nařízení č. 561/2006 to již neumožňuje. Řidiči těchto vozidel neřídí dlouhé vzdálenosti ani mnoho hodin, jejich hlavní profesní činností není přeprava zboží, ale jeho prodej.

Vysvětlení:

Čl. 13 odst. 1 písm. d) druhá odrážka nařízení (ES) č. 561/2006 povoluje udělení výjimky vozidlům, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která se používají pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, které řidič při výkonu svého povolání potřebuje. Tato vozidla se smějí používat pouze na tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost.

Soudní rozsudek ve věci C-128/04 potvrzuje, že pojem „materiál nebo zařízení“ nezahrnuje pouze nářadí a nástroje, ale i zboží, které řidič daného vozidla potřebuje k vykonávání své hlavní pracovní činnosti.

V tomto případě by to znamenalo, že vozidlům používaným jako místní prodejny na místních trzích by mohla být na základě tohoto článku udělena výjimka za předpokladu, že okruh ujeté vzdálenosti od místa obvyklého odstavení vozidla nepřekročí 50 km a že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost.

Zároveň je ale třeba připomenout, že tato výjimka není automatická, ale je na rozhodnutí jednotlivých členských států, zda ji na svém území poskytnou či nikoli.

Poznámka

Vysvětlení poskytly útvary Evropské komise poslanci Patricku Doeringovi (dopis ze dne 12. listopadu 2007).

Vysvětlení Komise č. 4

Téma: Použití článku 26 nařízení

Článek 26

Vznesený problém: Článek 26 uvádí, že „záznamové zařízení musí být zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006 (...)“.

Výsledkem této změny je povinnost mít zabudované záznamové zařízení i ve vozidlech s maximální přípustnou hmotností 3,5 tuny nebo méně.

Vysvětlení: Podle článku 3 nařízení č. 3821/85 jsou z povinnosti mít zabudované záznamové zařízení vyňata konkrétně pouze vozidla uvedená na seznamu v článku 3 nařízení č. 561/2006.

Nicméně je zřejmé, že hlavním účelem nařízení č. 3821/85 je umožnit účinné prosazování pravidel týkajících se doby řízení, odpočinku atd. stanovených v nařízení č. 561/2006 a upřesnit rozsah jejich použití.

Jelikož v nařízení č. 3821/85 chybí výslovný odkaz na nový článek 2 nařízení č. 561/2006, je třeba vycházet z kombinovaného čtení článků 2, 4 a 26 nařízení (ES) č. 561/2006.

Podle čl. 26 odst. 1 nařízení č. 561/2006 platí definice uvedené v článku 4 „pro účely“ nařízení č. 3821/85. Článek 4 definuje „silniční přepravu“, ale je třeba jej vykládat ve světle omezení rozsahu tohoto pojmu článkem 3 nařízení č. 3821/85, v jehož důsledku jsou vozidla, která jsou vyňata článkem 2 nařízení č. 561/2006, vyňata rovněž i z povinnosti mít a používat záznamové zařízení.

Poznámka

Vysvětlení poskytly útvary Evropské komise německým orgánům (dopis ze dne 28. června 2006).

Vysvětlení Komise č. 5

Téma: Zaznamenávání kombinovaného řízení v oblasti působnosti nařízení a mimo ni.

Čl. 3 písm. h) a čl. 13 písm. i)

Vznesený problém: Zaznamenávání kombinovaného řízení v oblasti působnosti nařízení a mimo ni

Vysvětlení:

Podle čl. 3 odst. a) se nařízení nevztahuje na silniční přepravu „vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km“. To znamená, že se nařízení vztahuje na řidiče, kteří poskytují tuto vyřatou službu pouze tehdy, pokud vykonávají i činnost, která spadá do působnosti nařízení, a pouze ve spojení s touto „nevyřatou“ činností.

Dále čl. 6 odst. 5 nařízení vyžaduje po řidiči, aby jako „jinou práci“ zaznamenával dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se toto nařízení nevztahuje. Jinými slovy se činnosti spojené s řízením, které nespádají do definice „doby řízení“ pro účely nařízení, nemohou považovat za „odpočinek“ definovaný v čl. 4 písm. f), což znamená, že je třeba je zohlednit při celkovém použití nařízení.

Proto musí řidiči autobusu, kteří poskytují i kombinované pravidelné služby, používat záznam tachografu bez ohledu na to, který druh řízení (tzn. spadající či nespádající do oblasti působnosti nařízení) převažuje. V případě, že cesta přesáhne 50 km, měl by řidič zaznamenávat „dobu řízení“, pro kratší cesty by měl pomocí symbolu „jiná práce“ zaznamenávat „řízení mimo působnost“.

Poznámka

Vysvětlení poskytly útvary Evropské komise italské organizaci ANAV (dopis ze dne 23. července 2007).

Příloha 3

Obsah NAŘÍZENÍ (ES) č. 561/2006

Článek	Popis	Porušení předpisů
1	Uvádí nařízení a vymezuje účel a cíle dokumentu.	ne
2	Specifikuje vozidla spadající do oblasti působnosti nařízení.	ne
3	Specifikuje typy vozidel vyňatých z oblasti působnosti nařízení.	ne
4	Definuje některé pojmy nařízení. (Poznámka: zde je uvedena „rozdělená doba odpočinku“.)	ne
5	Stanovuje minimální věk průvodčích a pomocníků řidiče.	ano
6	Stanovuje maximální denní, týdenní a dvoutýdenní doby řízení. V den řízení spadajícího do oblasti působnosti nařízení vyžaduje zaznamenávání řízení mimo působnost nařízení a pracovní pohotovosti.	ano
7	Stanoví požadavky týkající se čerpání přestávek v řízení, maximální doby řízení a nahrazování předepsaných přestávek.	ano
8	Požadavky na řidiče týkající se denní a týdenní doby odpočinku a související pravidla. Zavádí běžnou a zkrácenou dobu odpočinku a pravidla jejich použití. Požadavek na náhradu za zkrácený týdenní odpočinek.	ano
9	Zavádí pravidla týkající se přípustného rozdělení odpočinku při přepravování vozidla na trajektu nebo po železnici. Vyžaduje od řidičů, aby zaznamenávali s prací související činnost před převzetím a po opuštění vozidla. Vyžaduje, aby se doba řízení vozidla, které nespadá do působnosti nařízení, zaznamenávala jako „jiná práce“.	ano
10	Definuje nepřijatelné režimy finančních odměn. Vyžaduje od dopravců, aby respektovali nařízení při organizaci práce řidičů. Stanovuje odpovědnost dopravce za porušení nařízení na straně řidiče, bez ohledu na to, kdy k němu dojde. Definuje omezení odpovědnosti dopravce. Vyžaduje od smluvních partnerů, aby dodržovali nařízení při tvorbě přepravních plánů a harmonogramů. Vymezuje požadavky dopravce, pokud jde o pravidelné stahování a zajišťování digitálních údajů z tachografu.	ano
11	Povoluje členským státům zavést přísnější pravidla pro vnitrostátní cesty, která však musí zohledňovat další dohody. Vztahuje se pouze na vnitrostátní cesty.	ne
12	Zavádí právo řidiče odchýlit se od požadavků nařízení v mimořádné události a vymezuje podmínky s tím související.	ne
13	Povoluje členským státům udělit výjimky z článků 5 až 9 týkající se definovaného seznamu přepravy určitých druhů vnitrostátní dopravy.	ne
14	Povoluje členským státům omezenou dobu a za mimořádných okolností nepoužívat nařízení.	ne
15	Zavazuje členské státy, aby zavedly kontroly vozidel vyňatých čl. 3 písm. a).	ne
16	Zabývá se linkovou přepravou cestujících ve vozidlech bez zabudovaného tachografu. Zavádí požadavek na vytvoření jízdního řádu a pracovního plánu. V důsledku článku 26 končí jeho platnost dne 31.12.2007.	ano
17	Stanovuje požadavky na členské státy týkající se podávání zpráv a monitorování.	ne
18	Vyžaduje od členských států přijmout legislativní opatření nezbytná pro vstup nařízení v platnost.	ne
19	Zabývá se sankcemi ukládanými členskými státy za porušení nařízení. Definuje povahu těchto sankcí a požaduje, aby byla za každé porušení udělena pouze jedna sankce. Extraterritorialita.	ne
20	Zavádí povinnost řidiče uchovávat a být schopen předložit potvrzení týkající se uložených sankcí. Vyžaduje, aby řidiči poskytli všem svým zaměstnavatelům dostatečné informace k tomu, aby dopravci mohli dodržet své závazky.	ano
21	Zavádí odstavení vozidla (zákaz) při porušení ohrožujícím bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Vyžaduje administrativní sankce od členských států vůči dopravcům porušujícím nařízení.	ne
22	Vyžaduje od členských států, aby si vzájemně pomáhaly při sledování souladu a vyměňovaly si informace týkající se sankcí uložených rezidentům daného členského státu.	ne
23	Ukládá povinnost Komisi.	ne
24	Procesní formality.	ne
25	Obsahuje právo členského státu požadovat od Komise přezkoumání případů, kdy došlo k rozdílu při uplatňování a prosazování nařízení.	ne
26	Mění nařízení č. 3821/85 (sjednocuje výjimky, omezuje platnost článku 16).	ne
27	Mění nařízení č. 2135/98.	ne
28	Ruší nařízení č. 3820/85.	ne
29	Uvádí, kdy nařízení vstupuje v platnost.	ne

Příloha 4

Obsah NAŘÍZENÍ (EHS) č. 3821/85

Článek	Popis	Porušení předpisů
1	Definuje konstrukci, montáž, užívání a zkoušení záznamového nařízení jako nedílnou část nařízení.	ne
2	Sdílí definice s nařízením (ES) č. 561/2006.	ne
3	Odkazem na nařízení (ES) č. 561/2006 stanovuje, která vozidla musí být vybavena tachografem a povoluje dobrovolné užívání tachografů vozidly mimo působnost nařízení na vnitrostátních cestách.	ano
4	Uvádí, že pojem „záznamové zařízení“ zahrnuje i „jeho konstrukční části“.	ne
5	Zabývá se schválením typu záznamového zařízení a uvádí bezpečnostní požadavky. Odkazuje na technické požadavky uvedené v příloze.	ne
6	Zabývá se schvalovací značkou typu. Odkazuje na přílohu.	ne
7	Postup schvalování typu.	ne
8	Zrušení schválení typu a postup pro řešení sporů.	ne
9	Proces schvalování záznamového listu.	ne
10	Definuje schvalovací značku EHS, kterou je třeba použít.	ne
11	Požadavky na zrušení schválení typu.	ne
12	Montáž a kontrolní postupy (dílů).	ne
13	Vyžaduje od zaměstnavatele a řidiče, aby společně zajistili řádnou montáž a užívání záznamového zařízení a karty řidiče.	ano
14	Pravidla týkající se užívání záznamového zařízení a karet řidiče.	ano
15	Další pravidla týkající se užívání záznamového zařízení a karet řidiče.	ano
16	Postup při poruše nebo vadné činnosti záznamového zařízení.	ano
17	Procesní formality.	ne
18	Procesní formality.	ne
19	Spolupráce členských států při prosazování.	ne
20	Procesní formality.	ne
21	Vstup v platnost.	ne

Zdroje

pracovní skupina CORTE/VOSA
MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)
MOU (dohodnuté vysvětlení nařízení (ES) č. 561/2006)
nařízení Rady (EHS) č. 3821/85
nařízení (ES) č. 561/2006

¹ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

² SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS

³ NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě

⁴ NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 543/69 ze dne 25. března 1969 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě

⁵ NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě

⁶ Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006

⁸ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 15. prosince 1993, věc C-116/92.

⁹ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 29. dubna 2010, věc 124/09.

¹⁰ Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 9. listopadu 1995, věc C-235/94.