

## Nový AETR – předpis číslo 32006R0561

### Úvod:

První část tohoto přehledu popisuje nový předpis a jeho odlišnosti od současného. V některých místech jsou i odkazy na nový předpis.

Druhá část - plné znění „nového AETRu“

Příloha – srovnání zákoníku práce, „starého“ a „nového“ AETRu.

**Poznámka:** *Pro oficiální stanovisko k jednotlivým částem nařízení (ale i k jiným problémům v dopravě) je možno vyžádat si odpověď i dotazem na elektronickou podatelnu ministerstva dopravy (máme vyzkoušeno – funguje to s odpovědnými lhůtami do 14 dnů). Adresa podatelny je: [posta@mdcr.cz](mailto:posta@mdcr.cz)*

### První část – přehled změn:

Celý název předpisu je:

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. Toto nařízení vstupuje v platnost dne 11. dubna 2007 s výjimkou čl. 10 odst. 5, čl. 26 odst. 3 a 4 a článku 27, které už vstoupily v platnost dne 1. května 2006.

Na začátek uvádíme nejprve tyto dnes již platné články „nového AETRu“, za nimi je vždy krátká poznámka na vysvětlenou:

čl. 10 odst. 5

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.

*Komentář: Jedná se zde v podstatě o povinnost dispečera pravidelně přenášet údaje z digitálních tachografů do své centrální evidence řidičů a vozidel*

čl. 26 odst. 3

3. V článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

"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."

*Komentář: Pokud řidič požádá, je dispečer povinen mu ze svého počítače vyjet a předat výtisk činnosti tohoto řidiče, pořízený z údajů přenesených pomocí čipové karty z řidičova vozidla.*

čl. 26 odst. 4

4. Článek 15 se mění takto:

- v odstavci 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

"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.",

- v odstavci 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

"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.",

- v odstavci 3 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

"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 [14], 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 ;

- odstavec 4 se zrušuje,

- odstavec 7 se nahrazuje tímto:

"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 15 dnech,

ii) kartu řidiče, má-li ji, a

iii) 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.

Po 1. lednu 2008 však zahrnují časové úseky uvedené v bodech i) a iii) běžný den a předchozích 28 dnů.

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."

*Komentář: 1. Pokud nemá řidič svoji čipovou kartu řidiče a přesto jede s vozidlem*

s digitálním tachografem, musí před jízdou z tachografu vytisknout první výpis (stav km, identifikace vozidla) a po jízdě druhý výpis (na ten si řidič vyplní osobní údaje a protože je na něm vypsán režim celé jízdy, slouží jako záznam práce tohoto řidiče)

2. Pokud se řidič vzdálí od vozidla, dobu takto strávenou musí před jízdou dodatečně dopsat ručně do digitálního tachografu a je mu tachografem zanesena na čipovou kartu.

3. Tachograf má otvory na 2 karty, 2 řidiči ve voze musí používat tu svoji, tj. správnou.

4. Jakákoliv práce řidiče, i ta která není řízená v AETRu, se musí třeba ručně dopisovat jako ostatní činnost do tachografu a čipové karty řidiče, počítá se do jeho celkového hodinového výkonu.

5. Řidič musí při kontrole prokazovat (svými bílými a žlutými záznamovými listy nebo čipovou kartou) svoji pracovní činnost zpětně za uplynulých 15 dnů. (Od 1.1.2008 bude prokazovat dokonce 28 dnů zpětně).

článek 27

1. V čl. 2 odst. 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

"1. a) Od dvacátého dne po vyhlášení 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 a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 [15] musí být vozidla poprvé uvedená do provozu vybavena záznamovým zařízením, které je v souladu s požadavky přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85.

2. V článku 2 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

"2. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění vydávání karet řidiče nejpozději dvacátý den po vyhlášení nařízení (ES) č. 561/2006."

*Komentář: Nařízení bylo vydáno ve Štrasburku dne 15. března 2006. Po 20 dnech, tj. od 5.4. 2006 musí být vozidla poprvé uvedená v zemích EU do provozu vybavena digitálním tachografem. Každá země EU musí umět od 5.4.2006 vydávat čipové karty pro řidiče. Viz též stanovisko ministerstva dopravy ČR v závěru první části.*

Tolik tedy to, co už od května platí.

Co se bude v AETRu měnit od 1.1.2007.

1. „Starý AETR“ platí pořád pro země, které ho kdysi podepsaly a nejsou zatím členy EU ani Dohody o Evropském hospodářském prostoru.

2. „Nový AETR“ platí pro členy EU, Švýcarsko a země, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru.

3. Nově máme vymezeny kategorie vozidel, na které se „nový AETR“ nevztahuje.

„Nový AETR“ se kromě toho, co už dnes platí, nově nevztahuje na silniční dopravu:

- vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině

– *doposud*

*30 km/h*

- 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 – *nově nemusí dodržovat AETR např. firemní autobus najatý armádou k přepravě vojáků*

- vozidla, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích – *nově je tady zaveden pojem humanitární pomoc*

- speciálními havarijními vozidly, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla - *doposud při provozu havarijních vozidel nebylo kilometrové omezení, nově musí jejich řidiči při cestách nad 100 km dodržovat AETR*

- vozidla nebo jejich kombinace, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží – *dosud řidič soukromého, nekomerčně užívaného vozidla jezdil bez AETRu, od 1.1.2007 už musí mít i v takovém vozidle*

*s celkovou hmotností nad 7,5 tuny tachograf a AETR dodržovat*

4. Každý členský stát EU může vnitřním předpisem udělit výjimky z AETRu, tj. stanovit ještě další skupiny vozidel z níže uvedeného seznamu, na něž se nemusí vztahovat povinnost mít tachograf a tedy i povinnost jezdit podle AETRu. Jsou to (novinky jsou podtrženy):

- a) vozidla 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) vozidla používaná nebo najatá 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) zemědělské a lesnické traktory používané pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, pokud firma vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí;
- d) vozidla nebo kombinace vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která
  - používají poskytovatelé všeobecných služeb 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) vozidla provozovaná výlučně na ostrovech s rozlohou do 2300 km<sup>2</sup>, které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovými vozidly;
- f) vozidla používaná 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) vozidla používaná 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) vozidla používaná 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) vozidla s 10 až 17 sedadly používaná výlučně k neobchodní přepravě cestujících;
- j) specializovaná vozidla přepravující cirkus a lunapark;
- k) speciálně vybavená vozidla pro mobilní projekty, jejichž hlavním účelem po zaparkování je využití k vzdělávacím účelům;
- l) vozidla používaná pro svoz mléka z hospodářství a zpětnou přepravu nádob na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení zvířat do hospodářství;
- m) specializovaná vozidla přepravující peníze nebo cennosti;
- n) vozidla používaná pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl neurčených k lidské spotřebě;
- o) vozidla používaná výhradně na komunikacích uvnitř distribučních center jako přístavy, překladiště nebo železniční terminály;
- p) vozidla používaná pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak nebo z trhů na místní jatka ve vzdálenosti do 50 km.

5. Novinky v rámci AETRových pojmů:

- "řidičem" je osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je přítomna ve

vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit;

- "přestávkou v řízení" je doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení;
- "jinou prací" jsou 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;
- "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 nepřerušovaná doba v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušovaná 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

- "dobou řízení" se rozumí doba trvání činnosti řízení zaznamenaná:

- automaticky nebo poloautomaticky záznamovým zařízením
- ručně
- "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;
- "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 dobách však povinná je.

#### 6. Pracovní výkon řidiče:

Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená ve směrnici 2002/15/ES (pozn.: tj. 60 hodin celkového výkonu za týden).

*Komentář: Dosud musel jít řidič na víkend po 6 směnách nebo po 56 hodinách řízení, bez ohledu na jeho celkový výkon. Do AETROvého výkonu se nepočítaly hodiny tzv. „ostatní činnosti“. Od 1.1.2007 se i tyto časy počítají a nesmí se mezi víkendy utvořit více jak 60 hodin veškeré práce celkem. Dlouhá nakládka a vykládka, pohotovost, čekání tak ubírají možnost využít plné hodiny pro řízení.*

#### 7. Přestávka v řízení

Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušovanou 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

*Komentář: Nelze už mít přestávky 3x15 minut, ale jen celých 45 minut nebo 15 minut jako první část a pak 30 minut jako druhou část – ne naopak.*

#### 8. Denní odpočinek

Nově se zavádí minimální odpočinek 9 hodin – na dnešní minimální dobu denního odpočinku 8 hodin pomalu zapomeneme. Týká se to jak děleného odpočinku (dnešních 8 + 4 se nahrazuje 9 + 3 a ty tři hodiny se musí vybrat vcelku), tak souběžné práce dvou řidičů ve voze (dnešní systém 22 hodin výkonu a 8 hodin společného odpočinku se nahrazuje systémem 21 hodin výkonu a 9 hodin společného odpočinku).

#### 9. Trajekt, železnice

Běžná denní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, může být přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu.

*Komentář: V současnosti je možné jen jedno nejvýše hodinové přerušování.*

#### 10. Cesta k vozidlu

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.

*Komentář: Řidiče někdo veze z jeho bydliště k vozu jinam než do sídla společnosti, (např. někdo řidiče veze osobním autem nebo autobusem na hranice na parkoviště ke kamionu). Tato cesta už řidičovi ubírá první hodiny z jeho 60-tihodinového týdenního výkonu. Označí se .*

#### 11. Ostatní vedlejší práce

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.

*Komentář: Řidič sám řídí a jede ze svého bydliště k vozu jinam než do sídla společnosti, (řidič sám řídí osobní auto na hranice na parkoviště ke kamionu). Cesta už řidičovi ubírá první hodiny z jeho 60-tihodinového týdenního výkonu. Označí se .*

V této souvislosti upozorňujeme (viz plné znění předpisu v druhé části tohoto dokumentu) na kapitolu ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ, článek 26, kterým se (mimo jiné) mění Nařízení (EHS) č. 3821/85 takto (zkráceno):

- v odstavci 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

"b) "jinou prací" se rozumí jakákoli činnost, vyjma řízení v silniční dopravě, a také jakákoli práce pro stejného nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde, a musí být zaznamenána pod značkou .

*Komentář: Řidič si symbolem „ jiná činnost“ musí ve svém výkonu značit tak jako dosud všechny pracovní činnosti, které nejsou řízením a jsou provedeny u jeho řádného zaměstnavatele (nakládání, skládání, administrativa, povinná školení atd....).*

*Nově však musí povinně vyznačit tímto symbolem i AETROvé nebo neAETROvé řízení jakož i jiné práce, provedené u jiných zaměstnavatelů – tj. vedlejší pracovní poměr, který může mít řidič ve svém volném čase. O tyto časy se mu pak krátí výše zmiňovaných 60 hodin, které má pevně stanoveny jako maximum pro celkový týdenní pracovní výkon (pro svoji práci mezi dvěma týdenními odpočinky).*

V kapitole V. doporučujeme nastudovat dokumenty, které má mít u sebe řidič linkové přepravy osob. Je zde uvedeno, že každý řidič linkové dopravy musí mít u sebe výtah z pracovního plánu a opis jízdního řádu.

Pracovní plán musí

a) obsahovat veškeré údaje 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.

Dále je stanovena povinnost řidiče, který dostal sankci pro nedodržení AETRu:

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.

Na žádost kontrolních orgánů řidič uvedené potvrzení předloží.

Na závěr předpisu je uvedena povinnost umístit do vozidel digitální tachograf do konce roku 2007. Od 1.1. 2008 bude vyžadován záznam činnosti řidiče 28 dnů zpětně.

K tomuto jen připojujeme stanovisko ministerstva dopravy stažené přímo z jeho webových stránek mdcz.cz :

*Informace k digitálním tachografům*

Povinnost vybavení digitálním tachografem u nově registrovaných vozidel

stanovuje Nařízení Rady EHS č. 1360/2002 a je pro celou EU platné od 1.5.2006.

Odbor 150 tímto uvádí na pravou míru nepřesnou informaci ČTK ze dne 25.4.2006, která tvrdí, že povinná montáž digitálních tachografů se odkládá na 1.7.2007.

Odbor 150 zdůrazňuje, že uvedená informace ČTK je mylná a že novela zákona č. 56/2001 Sb. pouze posunuje termín výdeje karet vozidel a servisních karet k digitálním tachografům výdejními místy na obecních úřadech obcí s rozšířenou působností na 1.7.2007. Systém zavádění digitálních tachografů vč. původně stanoveného termínu pro povinné vybavení vozidel digitálními tachografy při registraci vozidel po 1.5.2006 zůstává v platnosti a rovněž zůstává v platnosti dosavadní způsob výdeje karet vozidel a servisních karet Ministerstvem dopravy prostřednictvím výdejních míst ČESMAD BOHEMIA a PVT a.s.

Aktuální znění novely zákona č. 56/2001 Sb. můžete nalézt na internetových stránkách Parlamentu České republiky jako Sněmovní tisk č. 1066

Ing. M. Jiránek

ředitel odboru 150

### **Druhá část – plné znění předpisu.**

Na závěr stručného (kratší bohužel nevyšel ☹ ) přehledu změn ještě uvádíme plné znění jmenovaného předpisu.

---

32006R0561

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 (Text s významem pro EHP) - Prohlášení

Úřední věstník L 102 , 11/04/2006 S. 0001 - 0014

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 (Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise [1],

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru [2],

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy [3] s ohledem na společný návrh přijatý dohodovacím výborem dne 8. prosince 2005,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V oblasti silniční dopravy usilovalo nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě [4] o harmonizaci podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a o zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Je třeba zachovat a prohloubit pokrok v této oblasti.

(2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě [5] od členských států vyžaduje, aby přijaly opatření, která omezí maximální týdenní pracovní

dobu řidičů.

(3) Byly zaznamenány potíže při jednotném výkladu, uplatňování, prosazování a monitorování ve všech členských státech některých ustanovení nařízení (EHS) č. 3820/85 týkajících se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku pro řidiče v oblasti vnitrostátní i mezinárodní silniční dopravy v rámci Společenství, jelikož jsou formulována příliš obecně.

(4) Je žádoucí účinné a jednotné prosazování těchto ustanovení, pokud se má dosáhnout jejich cílů a jejich uplatňování nemá být znevažováno. Proto je zapotřebí jasnější a jednodušší soubor pravidel, která by byla pro odvětví silniční dopravy i kontrolní orgány snadno srozumitelná a která by jimi mohla být snáze vykládána a uplatňována.

(5) Opatřeními obsaženými v tomto nařízení, která se týkají pracovních podmínek, by nemělo být dotčeno právo sociálních partnerů stanovit v rámci kolektivních smluv či jinak příznivější předpisy pro pracovníky.

(6) Je žádoucí jasně vymezit oblast působnosti tohoto nařízení uvedením hlavních kategorií vozidel, na něž se vztahuje.

(7) Toto nařízení by se mělo vztahovat na silniční přepravu uskutečňovanou výlučně v rámci Společenství nebo mezi Společenstvím, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru.

(8) Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě ze dne 1. července 1970 (dále jen "AETR") v platném znění by se měla i nadále uplatňovat na silniční přepravu zboží a cestujících vozidly registrovanými v členském státě nebo v zemi, která je smluvní stranou AETR, na celou cestu mezi Společenstvím a třetí zemí kromě Švýcarska a kromě zemí, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru, nebo přes území této země. Je nezbytné, aby AETR byla změněna co nejdříve, nejlépe do dvou let po vstupu tohoto nařízení v platnost, aby byla její ustanovení uvedena do souladu s tímto nařízením.

(9) V případě silniční dopravy vozidly registrovanými ve třetí zemi, která není smluvní stranou AETR, by se měla ustanovení AETR vztahovat pouze na úsek cesty probíhající uvnitř Společenství nebo zemí, které jsou smluvními stranami AETR.

(10) Jelikož předmět AETR spadá do působnosti tohoto nařízení, je Společenství příslušné pro sjednávání a uzavírání této dohody.

(11) Vyžaduje-li změna vnitřní právní úpravy Společenství v dotyčné oblasti odpovídající změnu AETR, měly by podniknout členské státy společné kroky, aby AETR postupem v ní uvedeným co nejdříve změnilo.

(12) Měl by se aktualizovat výčet výjimek, aby se zohlednil vývoj v oblasti silniční dopravy za posledních devatenáct let.

(13) Je nutné uvést úplné definice všech klíčových pojmů, aby se usnadnil výklad a zajistilo se jednotné uplatňování tohoto nařízení. Navíc je třeba usilovat o to, aby vnitrostátní kontrolní orgány vykládaly a uplatňovaly toto nařízení jednotným způsobem. Definice pojmu "týden" stanovená v tomto nařízení nebrání řidičům, aby pracovní týden zahájili kterýkoli den v týdnu.

(14) Aby bylo zajištěno účinné prosazování, je nezbytné, aby příslušné orgány mohly při silničních kontrolách prováděných po uplynutí přechodného období zjistit, zda ke dni kontroly a během předcházejících 28 dnů byly řádně dodrženy doby řízení a doby odpočinku.

(15) Je nutno vyjasnit a zjednodušit základní pravidla o době řízení, aby bylo možné účinné a jednotné prosazování pomocí digitálního tachografu, jak je uvedeno v nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě [6] a tímto nařízením. Kromě toho by měly kontrolní orgány členských států ve Stálém výboru usilovat o dosažení vzájemné shody, co se týče provádění tohoto nařízení.



(16) Ukázalo se, že podle pravidel obsažených v nařízení (EHS) č. 3820/85 lze denní doby řízení a přestávky v řízení naplánovat tak, aby řidič mohl řídit vozidlo příliš dlouho, aniž by si vybral celou dobu přestávky, což vedlo ke snížení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ke zhoršení pracovních podmínek řidičů. Proto by se mělo zajistit takové rozdělení přestávek, aby se předešlo zneužívání.

(17) Toto nařízení usiluje o zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Činí tak hlavně ustanoveními, která se týkají maximální doby řízení denně, týdně a ve dvou po sobě následujících týdnech, ustanovením, které zavazuje řidiče, aby si vybíral běžné týdenní doby odpočinku alespoň jednou během dvou po sobě následujících týdnů, a ustanoveními, která stanoví, že denní doba odpočinku nesmí být za žádných okolností kratší než nepřerušená doba devíti hodin. Vzhledem k tomu, že tato ustanovení zaručují přiměřený odpočinek, a při zohlednění zkušeností s praktickým prosazováním v posledních letech není nadále nutný systém náhrad za zkrácené denní doby odpočinku.

(18) Velká část silniční dopravy v rámci Společenství zahrnuje po část cesty dopravu trajektem nebo po železnici. Proto by se pro takové cesty měla stanovit jasná a vhodná ustanovení, pokud jde o denní doby odpočinku a přestávky.

(19) S ohledem na nárůst přeshraniční přepravy zboží a cestujících je v zájmu bezpečnosti silniční dopravy a lepšího provádění silničních kontrol a kontrol v provozovnách dopravců žádoucí zahrnout rovněž doby řízení, doby odpočinku a přestávky v řízení uskutečněné v jiných členských státech nebo třetích zemích a určit, zda byla odpovídající pravidla zcela a řádně dodržena.

(20) Odpovědnost dopravců by se měla rozšířit přinejmenším na dopravce, kteří jsou právníky nebo fyzickými osobami, a neměla by vylučovat řízení proti fyzickým osobám, které jsou pachateli, podněcovateli nebo účastníky při porušování tohoto nařízení.

(21) Je nezbytné, aby řidiči, kteří pracují pro více dopravců, náležitě informovali každého z nich, aby mohl dodržet své povinnosti podle tohoto nařízení.

(22) Za účelem podpory pokroku v sociální oblasti a zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích si musí každý členský stát ponechat právo přijmout určitá vhodná opatření.

(23) Vnitrostátní odchylky by měly odrážet změny v oblasti silniční dopravy a omezovat se na ty prvky, které nejsou v současné době vystaveny konkurenčnímu tlaku.

(24) Členské státy by měly stanovit pravidla pro vozidla používaná k linkové přepravě cestujících, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km. Tato pravidla by měla zajistit přiměřenou ochranu, pokud jde o povolené doby řízení a povinné přestávky v řízení a doby odpočinku.

(25) V zájmu účinného prosazování je žádoucí, aby se veškerá vnitrostátní i mezinárodní linková přeprava cestujících kontrolovala pomocí standardního záznamového zařízení.

(26) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušování tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. Ve společné škále opatření, která mají členské státy k dispozici, by měla být zahrnuta i možnost vozidlo odstavit, byla-li zjištěna závažná porušení. Ustanoveními tohoto nařízení o sankcích nebo řízení by neměly být dotčeny vnitrostátní předpisy o důkazním břemenu.

(27) V zájmu jasného a účinného prosazování je žádoucí zajistit jednotná ustanovení o odpovědnosti dopravců a řidičů za porušení tohoto nařízení. Tato odpovědnost může mít v jednotlivých členských státech podobu trestů nebo občanskoprávních nebo správních sankcí.

(28) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení jasných společných pravidel týkajících se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku pro řidiče v silniční dopravě, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodu potřeby koordinované mezinárodní akce, jej může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(29) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi [7].

(30) Jelikož ustanovení týkající se minimálního věku řidičů jsou již stanovena ve směrnici 2003/59/ES [8] a musí být provedena do roku 2009, vyžadují se v tomto nařízení pouze přechodná ustanovení týkající se minimálního věku posádek.

(31) Nařízení (EHS) č. 3821/85 by mělo být změněno, aby se vyjasnily některé zvláštní povinnosti dopravců a řidičů, podpořila právní jistota a usnadnilo prosazování omezení dob řízení a dob odpočinku pomocí silničních kontrol.

(32) Nařízení (EHS) č. 3821/85 rovněž by mělo být změněno, aby byla zajištěna právní jistota ohledně nových lhůt pro zavedení digitálních tachografů a dostupnosti karet řidiče.

(33) Zavedení záznamových zařízení podle nařízení (ES) č. 2135/98, která umožňují elektronický záznam činností řidiče na kartě řidiče v období 28 dnů a provozní činnosti vozidla v období 365 dnů, umožní v budoucnu rychlejší a rozsáhlejší silniční kontrolu.

(34) Podle směrnice 88/599/EHS [9] jsou silniční kontroly omezeny na kontrolu denní doby řízení, denní doby odpočinku a doby přerušování jízdy. Zavedením digitálního záznamového zařízení se údaje o řidiči a vozidle budou ukládat elektronicky a bude umožněno elektronické vyhodnocení údajů na místě. To by mělo postupem času umožnit jednoduchou kontrolu řádné a zkrácené denní doby odpočinku, řádné a zkrácené týdenní doby odpočinku i náhradní doby odpočinku.

(35) Zkušenosti ukazují, že dodržování ustanovení tohoto nařízení, zejména pokud jde o předepsanou maximální dobu řízení v období dvou týdnů, nelze prosadit, pokud se nebude uplatňovat řádný a účinný dohled formou silničních kontrol ve vztahu k celému tomuto období.

(36) Uplatňování právních předpisů týkajících se digitálních tachografů by mělo být v souladu s tímto nařízením, aby byla dosažena optimální účinnost při monitorování a prosazování některých předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě.

(37) V zájmu jasnosti a přehlednosti by nařízení (EHS) č. 3820/85 mělo být zrušeno a nahrazeno tímto nařízením,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Článek 1

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.

Článek 2

1. 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. 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.

3. 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.

### Článek 3

Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu

- a) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;
- b) vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině;
- c) vozidly, 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) vozidly, 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) vozidly používanými při silničních jízdách zkoušek pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- h) vozidly 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.

### Článek 4

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.

## KAPITOLA II

Osádka, doba řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku

### Článek 5

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.

### Článek 6

1. Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin.  
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.

### Článek 7

Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušovanou 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.

### Článek 8

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.  
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.

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.

#### Článek 9

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.

#### KAPITOLA III

#### ODPOVĚDNOST DOPRAVCE

#### Článek 10

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 kapitoly 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, zasilatelé, 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.

#### KAPITOLA IV

#### VÝJIMKY

##### Článek 11

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 člácích 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.

##### Článek 12

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.

##### Článek 13

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 [11] 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 2300 km<sup>2</sup>, 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 pro 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 neurčených k lidské spotřebě;

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

p) vozidly 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 km<sup>2</sup>, 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 úplatu, 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 km<sup>2</sup> pouze za účelem zahájení nebo ukončení jízdy. Tato opatření musí být svou povahou a rozsahem přiměřená.

Článek 14

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.

Článek 15

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.

KAPITOLA V

Kontrolní postupy a sankce

Článek 16

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.

Článek 17

1. Členské státy oznámí Komisi potřebné údaje na jednotném formuláři stanoveném v rozhodnutí 93/173/EHS [12], aby mohla vypracovat každé dva roky zprávu o uplatňování tohoto nařízení a nařízení (EHS) č. 3821/85 a vývoji v dotyčných oblastech.

2. Tyto informace musí být Komisi sděleny nejpozději 30. září po uplynutí dvouletého období, ke kterému se má zpráva vztahovat.

3. Zpráva uvede, jak jsou využívány výjimky stanovené v článku 13.

4. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu do 13 měsíců po uplynutí dotyčného dvouletého období.

Článek 18

Členské státy přijmou opatření nezbytná pro provedení tohoto nařízení.

Článek 19

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.

#### Článek 20

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.

#### Článek 21

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.

#### Článek 22

1. Členské státy si poskytují vzájemnou pomoc při uplatňování tohoto nařízení a kontrole jeho dodržování.
2. Příslušné orgány členských států si pravidelně vyměňují všechny dostupné informace o
  - a) porušování pravidel stanovených v kapitole II nerezidenty a sankcích jim za ně uložených;
  - b) sankcích uložené členskými státy jejich rezidentům za taková porušení spáchaná v ostatních členských státech.
3. Členské státy zasílají pravidelně významné informace o výkladu a uplatňování tohoto nařízení Komisi, která je zpřístupní v elektronické podobě ostatním členským státům.
4. Komise podporuje dialog mezi členskými státy o výkladu a uplatňování tohoto nařízení v jednotlivých členských státech prostřednictvím výboru uvedeného v čl. 24 odst. 1.

#### Článek 23

Společenství zahájí jednání s třetími zeměmi, ukáží-li se jako nezbytná k provedení tohoto nařízení.

#### Článek 24

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 18 odst. 1 nařízení (EHS) č. 3821/85.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
3. Výbor přijme svůj jednací řád.

#### Článek 25

1. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise
  - a) prozkoumá případy, kdy došlo k rozdílu při uplatňování a prosazování některého ustanovení tohoto nařízení, zejména co se týče doby řízení, přestávek v řízení a doby odpočinku;
  - b) vyjasní ustanovení tohoto nařízení za účelem prosazování společného přístupu.
2. V případech uvedených v odstavci 1 rozhoduje Komise o doporučeném přístupu postupem podle čl. 24 odst. 2. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.

#### KAPITOLA VI

#### ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

## Článek 26

Nařízení (EHS) č. 3821/85 se mění takto:

1. Článek 2 se nahrazuje tímto:

"Článek 2

Pro účely tohoto nařízení platí definice stanovené v článku 4 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 a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 [13].

2. V článku 3 se odstavce 1, 2 a 3 nahrazují tímto:

"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."

3. V článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

"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."

4. Článek 15 se mění takto:

- v odstavci 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

"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.",

- v odstavci 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

"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."

- v odstavci 3 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

"b) "jinou práci" 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 [14], 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 ;

- odstavec 4 se zrušuje,

- odstavec 7 se nahrazuje tímto:

"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 15 dnech,

ii) kartu řidiče, má-li ji, a

iii) 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.

Po 1. lednu 2008 však zahrnují časové úseky uvedené v bodech i) a iii) běžný den a předchozích 28 dnů.

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."

#### Článek 27

Nařízení (ES) č. 2135/98 se mění takto:

1. V čl. 2 odst. 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

"1. a) Od dvacátého dne po vyhlášení 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 a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č.

2135/98 [15] musí být vozidla poprvé uvedená do provozu vybavena záznamovým zařízením, které je v souladu s požadavky přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85.

2. V článku 2 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

"2. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění vydávání karet řidiče nejpozději dvacátý den po vyhlášení nařízení (ES) č. 561/2006."

#### Článek 28

Nařízení (EHS) č. 3820/85 se zrušuje a nahrazuje se tímto nařízením.

Avšak čl. 5 odst. 1, 2 a 4 nařízení (EHS) č. 3820/85 se použijí do dnů stanovených v čl. 15 odst. 1 směrnice 2003/59/ES.

#### Článek 29

Toto nařízení vstupuje v platnost dne 11. dubna 2007 s výjimkou čl. 10 odst. 5, čl. 26 odst. 3 a 4 a článku 27, které vstupují v platnost dne 1. května 2006.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 15. března 2006.

Za Evropský parlament  
předseda

J. Borrell Fontelles

Za Radu

předseda

H. Winkler

[1] Úř. věst. C 51 E, 26.2.2002, s. 234.

[2] Úř. věst. C 221, 17.9.2002, s. 19.

[3] Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. ledna 2003 (Úř. věst. C 38 E, 12.2.2004, s. 152), společný postoj Rady ze dne 9. prosince 2004 (Úř. věst. C 63 E, 15.3.2005, s. 11) a postoj Evropského parlamentu ze dne 13. dubna 2005 (Úř. věst. C 33 E, 9.2.2006, s. 425). Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 2. února 2006 a rozhodnutí Rady ze dne 2. února 2006.

[4] Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 1. Nařízení ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

[5] Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35.

[6] Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 432/2004 (Úř. věst. L 71, 10.3.2004, s. 3).

[7] Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

[8] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4). Směrnice ve znění směrnice Rady 2004/66/ES (Úř. věst. L 168, 1.5.2004, s. 35).

[9] Směrnice Rady 88/599/EHS ze dne 23. listopadu 1988 o jednotném postupu pro používání nařízení (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě a nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. L 325, 29.11.1988, s. 55).

[10] Úř. věst. L 74, 20.3.1992, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 2003.

[11] Úř. věst. L 15, 21.1.1998, s. 14. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

[12] Úř. věst. L 72, 25.3.1993, s. 33.

[13] Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1"

[14] Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35."

[15] Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1"

---

## Prohlášení

Komise a členské státy vyvinou maximální úsilí, aby zajistily, že do dvou let po vstupu tohoto nařízení v platnost budou ustanovení AETR sladěna s ustanoveními tohoto nařízení. Pokud se sladění během této doby nedosáhne, Komise navrhne vhodné opatření k řešení situace.

Příloha – porovnání pracovních výkonů a odpočinků

ZP = zákoník práce

AETR = současně platná dohoda AETR

AETR 1 = nová dohoda AETR platná od 1.1.2007

Týdenní pracovní výkon

- ▶ ZP N 40 hodin výkonu, max. 60
- ▶ AETR N 45 hodin řízení, max. 56 hodin řízení - bez ohledu na ostatní pracovní činnosti
- ▶ AETR 1 N 45 hodin řízení, max. 56 a nebo max. 60 výkonu včetně ostatních pracovních činností

Týdenní odpočinek

- ▶ ZP 35 hodin / minimálně 24
- ▶ AETR 45 hodin / lze zkrátit na 36 doma / lze zkrátit na 24 mimo domov
- ▶ AETR 1 45 hodin / lze zkrátit na 24 doma i mimo domov

Týdenní odpočinek musí být zahájen nejpozději po týdenním výkonu – viz též výše

- ▶ ZP po 60 hodinách celkového výkonu (práce)
- ▶ AETR po 56 hodinách řízení nebo 6 směnách
- ▶ AETR 1 po 56 hodinách řízení nebo 6 směnách nebo po 60 hodinách celkového výkonu (práce)

Denní odpočinek mezi směnami

- ▶ ZP 12 hodin, min. 8 hodin
- ▶ AETR 11 hodin vcelku, lze zkrátit na 9 hodin max. 3x týdně  
lze rozdělit na 8+4 nebo 8+3+1 nebo 8+2+2
- ▶ AETR 1 11 hodin vcelku, lze zkrátit na 9 hodin max. 3x týdně  
lze rozdělit na 3+9

Přestávky během výkonu práce

- ▶ ZP min. 30 minut po max. 6 hodinách
- ▶ AETR min. 45 minut po max. 4,5 hodinách řízení  
lze rozdělit na 15+15+15, 20+25, 30+15 atd. během doby řízení
- ▶ AETR 1 min. 45 minut po max. 4,5 hodinách řízení  
lze rozdělit pouze na 15+30 během doby řízení

Přesčasy

- ▶ ZP max. 8 hodin týdně /max. 150 hodin za 1 rok
- ▶ AETR pokuta 5 až 10 tis. Kč, 4 body, odebraný řidičský průkaz na 6 měsíců až 1 rok  $\Delta$
- ▶ AETR 1 pokuta 5 až 10 tis. Kč, 4 body, odebraný řidičský průkaz na 6 měsíců až 1 rok  $\Delta$