



Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

METODIKA



Kontroly dodržování sociálních
předpisů v silniční dopravě

Výstup řešení projektu: Metodika „**Kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě**“ byla financována Ministerstvem dopravy účelovou neinvestiční dotací na podporu rozvoje činnosti veřejné výzkumné instituce v resortu dopravy – Centra dopravního výzkumu, v. v. i. na základě Rozhodnutí č. 1 č. j. 21/2017-710-VV/1 a Rozhodnutí č. 2 č. j. 46/2017-710-VV/1.

Autoři: Ing. Jiří Novotný
Ing. Štěpánka Doleželová

Oponenti: Ing. Josef Polenský
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy
Tel. 257 280 882
polenský@kr.s.cz

pplk. Ing. Aleš Maxa
Policejní prezidium ČR
Tel. 974 834 389
pp.rsd@pcr.cz

Metodika certifikována:

Certifikoval: Ministerstvo dopravy, Odbor ITS, kosmických aktivit a VaVal

Vydavatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

ISBN

OBSAH

1	ÚČEL METODIKY	4
2	KONTROLNÍ SLOŽKY	4
2.1	Ministerstvo dopravy, dopravní a celní úřady	5
2.2	Orgány policie	7
2.3	Mobilní jednotky CSPSD	7
3	PŘEDMĚT KONTROLY	8
3.1	Stanovení předpisu, podle kterého bude kontrola prováděna	8
3.1.1	Nařízení 561/2006 (Příloha č.3)	8
3.1.2	Dohoda AETR	15
3.1.3	Vyhláška 478/2000 Sb. (Příloha č. 5)	15
3.1.4	Kombinace předpisů (Nařízení 561/2006 a vyhlášky 478/2000 Sb.)	15
3.2	Kontrola doby řízení	15
3.2.1	Doba řízení podle Nařízení 561/2006 a Dohody AETR	16
3.2.2	Doba řízení podle vyhlášky č. 478/2000 Sb.	17
3.3	Kontrola přestávky v řízení	18
3.3.1	Přestávka v řízení podle vyhlášky č. 478/2000 Sb.	19
3.4	Kontrola doby odpočinku	21
3.4.1	Denní doba odpočinku podle Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR	21
3.4.2	Týdenní doba odpočinku podle Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR	25
3.4.3	Denní doba odpočinku vyhlášky č. 478/2000 Sb.	27
3.4.4	Týdenní doba odpočinku podle vyhlášky č. 478/2000 Sb.	28
3.5	Kontrola vybavení vozidla tachografy	29
3.6	Prostředky kontroly	30
3.6.1	Výstup z analogového tachografu	30
3.6.2	Výstup z digitálního tachografu	31
3.6.3	Ruční záznam	35
3.6.4	Záznamy ve vozidle za provozu	36
4	PRÁVNÍ PŘEDPISY	37
4.1	Předpisy EU	37
4.2	Mezinárodní dohody	38
4.3	České právní předpisy	38

PŘÍLOHY

- 1** Silniční kontrola - kontrolní postup
- 2** Nařízení 561/2006 - doby řízení, přestávky a odpočinek
- 3** Pokyny EK 1 až 8
- 4** Vyhláška 478/2000 Sb. - doby řízení, přestávky a odpočinek
- 5** Montážní štítek
- 6** Záznamové listy
- 7** Papír do tiskárny
- 8** Denní výtisk z karty řidiče
- 9** Příklad zdůvodnění odchylky
- 10** Ruční záznam při poruše tachografu
- 11** Vzor potvrzení
- 12** Cisterny pro svoz mléka – speciální vybavení

1 ÚČEL METODIKY

Účelem této metodiky je předložení obecně přijímaného výkladu postupu kontroly dodržování právních předpisů v sociální legislativě, a to jak v kontextu provádění kontrol silničních, tak i kontrol v provozovnách dopravců. Tato metodika je především určena pro kontrolní orgány České republiky, ke zlepšení jejich profesionálního vystupování a zvýšení odborné úrovně tak, aby při posuzování podobných skutečností a při rozhodování obdobných případů nevznikaly neopodstatněné rozdíly ve výkladu a v přístupu ze strany jednotlivých kontrolních orgánů České republiky. Současně byla akceptována a v některých případech přímo zapracována ustanovení obsažená ve „Výkladu nařízení Rady a Evropského parlamentu č. 561/2006 pro účely jednotného provádění silničních kontrol“. Metodika popisuje právní stav a názor Ministerstva dopravy v době jejího zveřejnění. Metodika odráží stav právních předpisů EU a národních předpisů k 31. 10. 2017. Aktualizovaná metodika si klade za cíl:

- specifikovat rozsah dopravců a řidičů, na které se vztahují uvedené předpisy,
- předložit obecně přijímaný a názorný výklad těchto předpisů,
- specifikovat rozsah základní kontroly tachografu v souvislosti s využitím dat pro kontrolu dopravce a řidiče.

2 KONTROLNÍ SLOŽKY

Zákon o SD v části V stanoví pravomoc a působnost orgánů státní správy. Jedná se o výkon státního odborného dozoru a pověření provádět kontrolu ve stanoveném rozsahu.

Výkon státního odborného dozoru a kontrol v silniční dopravě lze provádět jako:

- silniční kontrolu na pozemních komunikacích (Příloha 1) a
- kontrolu v provozovnách dopravců a ve všech prostorách souvisejících s vykonávanou činností dopravce (spadá sem i kontrola vyžádaných dokladů prováděná na dopravním úřadě).

Kontrolní orgán postupuje při výkonu kontrolní činnosti podle kontrolního řádu (Policie podle zákona o Policii ČR). Ustanovení § 34 odst. 4 zákona o SD mimo jiné ukládá dopravci povinnost umožnit kontrolnímu orgánu v souvislosti s výkonem dozoru vstoupit do provozoven a všech prostor souvisejících s podnikáním v silniční dopravě, nahlížet do dokladů a evidencí týkajících se provozování silniční dopravy. Řidič má také při silniční kontrole povinnost předložit kontrolním orgánům doklady, které musí být ve vozidle při jeho provozu a umožnit přístup k záznamovému zařízení, takže kontrolní pracovník je oprávněn při kontrole záznamového zařízení vstoupit do kabiny řidiče.

Kontrolní orgán provádí silniční kontrolu podle ustanovení § 4 vyhlášky o SOD:

- v jakoukoli dobu na různých místech pozemních komunikací vhodných z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- tak, aby bylo obtížné se kontrolním bodům vyhnout,
- tak, aby nebyla jednostranně zaměřována, zejména na stát registrace vozidla, na stát, kde má dopravce sídlo nebo místo podnikání nebo řidič bydliště, na výchozí a cílové místo přepravy, nebo na typ tachografu (analogový nebo digitální).

Kontrolní orgán provede kontrolu v provozovně dopravce podle ustanovení § 5 vyhlášky o SOD vždy:

- při zjištění porušení povinnosti, které je klasifikováno jako nejzávažnější porušení a spadá do skupiny doby řízení (skupiny B) podle přímo použitelného předpisu

Evropské unie upravujícího klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, jež mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě,

- při zjištění porušení povinnosti, které je klasifikováno jako velmi závažné porušení a spadá do skupiny používání tachografu, karty řidiče nebo záznamového listu, předkládání informací a neprovedení opravy schválenou dílnou (H1 až H9, I1 a J1) podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, jež mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě, nebo
- při zjištění porušení povinnosti, které je klasifikováno jako velmi závažné porušení doby řízení, přestávky a doby odpočinku (B, C, D, I2 až I5) podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, jež mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě a byla zjištěna u dopravce opakovaně.
- V případě zjištění porušení povinností, které nebyly uvedeny výše, provede kontrolní orgán kontrolu v provozovně dopravce, vyžaduje-li to počet a závažnost zjištěných porušení uvedených v přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, jež mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele v silniční dopravě.

Za kontrolu v provozovně je rovněž považována kontrola, kterou provádí kontrolní orgán na základě dokladů souvisejících s provozováním silniční dopravy, jež mu dopravce na jeho žádost předložil.

2.1 Ministerstvo dopravy, dopravní a celní úřady

Ministerstvo dopravy, dopravní a celní úřady dle ustanovení § 34 odst. 3 zákona o SD vykonávají státní odborný dozor v silniční dopravě. Posláním státního odborného dozoru je dozírat, zda dopravci, odesilatelé, příjemci, provozovatelé terminálů nebo řidiči dodržují podmínky a plní povinnosti stanovené zákonem o SD, předpisy EU nebo mezinárodními smlouvami a zda provozují dopravu podle uděleného povolení.

Ministerstvo dopravy (MD) vykonává státní odborný dozor v mezinárodní autobusové linkové silniční dopravě osob. Vrchní státní dozor vykonává MD ve všech věcech silniční dopravy. Vrchní státní dozor dozírá na výkon státního odborného dozoru.

Dopravní úřady (DÚ) ve svém správním obvodu vykonávají státní odborný dozor ve všech věcech, které nenáleží Ministerstvu dopravy. Dopravními úřady jsou podle zákona o SD krajské úřady¹.

Celní úřady (CÚ) vykonávají státní odborný dozor nad prací osádek vozidel ve vnitrostátní a v mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob. CÚ ve stanoveném rozsahu kontrolují, zda osádky vozidel, která překračují hranice, mají předepsané doklady o oprávnění k mezinárodní silniční dopravě, doklady o dodržení předepsané doby řízení vozidla a odpočinku, zda se nejedná o zahraničního dopravce, kterému MD zakázalo provozovat silniční dopravu na území České republiky, a zda tuzemský dopravce používá vozidlo, jehož technický stav byl shledán vyhovujícím při technické kontrole, od které neuplynula doba stanovená zvláštním zákonem.

¹ Pozn. Městská hromadná doprava ani provozování taxislužby není v této metodice zohledněno.

Celník je povinen při výkonu služby prokázat příslušnost k celní správě. Celník, který nosí při výkonu služby služební stejnokroj, prokazuje příslušnost k celní správě služebním stejnokrojem, jenž je opatřen identifikačním znakem celní správy. Je oprávněn:

- požadovat prokázání totožnosti osoby, pokud je u ní prováděna kontrola orgány celní správy podle právních předpisů patřících do oboru jejich působnosti;
- provádět kontrolu osob, zavazadel, dopravních prostředků, jejich nákladů, přepravních a průvodních dokumentů a poštovních a jiných zásilek;
- zastavovat dopravní prostředky.

Při zastavování dopravních prostředků postupuje celník obdobně jako příslušník Policie České republiky.

Osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru (MD, KÚ a CÚ) je oprávněna v souvislosti s výkonem dozoru, pokud není zvláštními předpisy stanoveno jinak, vstupovat do provozoven a všech prostor souvisejících s vykonávanou činností, nahlížet do dokladů a evidencí týkajících se provozování silniční dopravy.

Na základě zákona o kontrole je kontrolní pracovník oprávněn zejména:

- vstupovat do staveb, dopravních prostředků, na pozemky a do dalších prostor s výjimkou obydlí, jež vlastní nebo užívá kontrolovaná osoba anebo jinak přímo souvisí s výkonem a předmětem kontroly, je-li to nezbytné k výkonu kontroly. Do obydlí je kontrolující oprávněn vstoupit jen tehdy, je-li obydlí užívané k podnikání nebo provozování jiné hospodářské činnosti nebo v případě, kdy se mají prostřednictvím kontroly odstranit pochybnosti o tom, zda je obydlí užívané k těmto účelům a nelze-li dosáhnout splnění účelu kontroly jinak. Vlastníci nebo uživatelé těchto prostor jsou povinni kontrolujícímu vstup umožnit,
- požadovat poskytnutí údajů, dokumentů a věcí vztahujících se k předmětu kontroly nebo k činnosti kontrolované osoby (dále jen „podklady“); v odůvodněných případech může kontrolující zajišťovat originální podklady,
- vydat potvrzení o zajištěných originálních podkladech, a pomínou-li důvody jejich zajištění, neprodleně je vrátit,
- požadovat prokázání totožnosti fyzické osoby, jež je přítomna na místě kontroly, jde-li o osobu, která plní úkoly kontrolované osoby, nebo osobu, která může přispět ke splnění účelu kontroly,
- provádět kontrolní nákupy, odebírat vzorky, provádět potřebná měření, sledování, prohlídky a zkoušky,
- pořizovat obrazové nebo zvukové záznamy,
- v míře nezbytné pro průběh kontroly užívat technických prostředků kontrolované osoby, a to po předchozím projednání s kontrolovanou osobou,
- vyžadovat od kontrolované osoby a povinné osoby další součinnost potřebnou k výkonu kontroly,
- kontrolní orgán může k účasti na kontrole v zájmu dosažení jejího účelu přizvat fyzickou osobu.

Podle zákona o kontrole musí kontrolovaná osoba zejména vytvořit podmínky pro výkon kontroly, umožnit kontrolujícímu výkon jeho oprávnění stanovených tímto zákonem a poskytovat k tomu potřebnou součinnost a podat ve lhůtě určené kontrolujícím písemnou zprávu o odstranění nebo prevenci nedostatků zjištěných kontrolou, pokud o to kontrolující požádá.

Řidič vozidla je povinen, dle zákona o SD, umožnit orgánům státního odborného dozoru, obecní policii a Policii České republiky přístup k záznamovému zařízení.

2.2 Orgány Policie

Orgány **Policie České republiky** v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu kontrolují, zda:

- je vozidlo vybaveno předepsanými doklady,
- je vozidlo označeno předepsaným způsobem,
- jsou dodrženy doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů.

Jsou také oprávněny zastavovat vozidla. Orgán Policie ČR je povinen zjištěná porušení předpisů dopravcem oznámit příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož obvodu bylo porušení zjištěno.

Řidič vozidla je povinen předložit těmto kontrolním orgánům doklady předepsané zákonem o SD a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení.

Policie ČR **dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu a spolupůsobí při jeho řízení**. Policista je povinen při výkonu své pravomoci prokázat příslušnost k Policii. Příslušnost k Policii prokazuje policista služebním stejnokrojem s identifikačním číslem, služebním průkazem, odznakem služby kriminální policie nebo ústním prohlášením „policie“. Policista ve stejnokroji je oprávněn zastavovat vozidla a vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla.

2.3 Mobilní jednotky CSPSD

Vláda České republiky přijala dne 20. února 2002 usnesení č. 171 ke koncepci výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě, kterým tuto koncepci schválila. Její součástí je také vytvoření expertních mobilních skupin personálně zařazených do CSPSD Praha. Tyto skupiny poskytují odbornou a technickou pomoc kontrolním složkám s tím, že se účastní jednotlivých kontrolních akcí podle plánu nebo operativních požadavků.

Pro tyto účely jsou jednotky CSPSD vybaveny technickými prostředky a pravidelně absolvují odpovídající výcvik a školení v dané problematice.

Pracovníci expertních mobilních skupin nemají pravomoc zastavovat vozidla v silničním provozu.

Shrnutí

Působnost jednotlivých kontrolních orgánů vyplývající ze zákona o silniční dopravě při kontrole režimu řidiče podle druhu dopravy shrnuje následující tabulka.

Tabulka 1 Působnost kontrolních orgánů

Kontrolní orgán	Nákladní doprava			Doprava osob		
	mezinárodní		vnitrostátní	mezinárodní		vnitrostátní
	dopravce			dopravce		
	tuz..	zahr.		tuz.	zahr.	
Policie ČR a CÚ	x	x	x	x	x	x
SOD-MD	-	-	-	x pouze linková		-
SOD-KÚ	x	x	x	x mimo linkovou		x
SOD-CÚ	x	x	x	x mimo linkovou		x

3 PŘEDMĚT KONTROLY

Předmětem kontroly je dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku tak, jak je stanovují příslušné předpisy - Nařízení 561/2006, Dohoda AETR a vyhláška 478/2000 Sb. Součástí kontroly je také kontrola vybavení vozidla záznamovým zařízením a jeho užívání v souladu s Nařízením 165/2014.

3.1 Stanovení předpisu, podle kterého bude kontrola prováděna

Režim řidiče, tzn. dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávku a dobu odpočinku stanovují tři předpisy. Jedná se o Nařízení 561/2006, Dohodu AETR a vyhlášku 478/2000 Sb. Z těchto důvodů je nutné vymezit působnost jednotlivých předpisů podle:

- území,
- komunikací, na kterých je doprava provozována,
- druhu vozidla a provozované dopravy.

3.1.1 Nařízení 561/2006 (Příloha 2)

Nařízení se vztahuje na silniční dopravu provozovanou **na území uvnitř Evropské unie** nebo mezi **Evropskou unií, Švýcarskem** a zeměmi, které jsou smluvními stranami **Dohody o Evropském hospodářském prostoru**. Konkrétně se jedná o tyto země:

Země Společenství:

Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemí, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království, Španělsko a Švédsko.



Obrázek 1 EU na mapě Evropy

Ostatní:

Švýcarsko, Island, Lichtenštejnsko a Norsko.

Silniční dopravou je doprava prováděná po **veřejných pozemních komunikacích** prázdnými nebo loženými **silničními vozidly** používanými pro přepravu cestujících nebo zboží.

Je potřeba zdůraznit, že se jedná o **veřejně přístupné pozemní komunikace**. To znamená, že mezi ně například nepatří účelové komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, které slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Dále je potřebné zdůraznit, že pozemní komunikací se rozumí dálnice, silnice, místní komunikace a účelová komunikace. Z toho vyplývá, že se nařízení nevztahuje na volný terén.

Silničními vozidly se rozumí silniční motorová nebo nemotorová vozidla, která jsou vyrobena za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí tak, jak je specifikuje ustanovení § 2 zákona 56/2001 Sb. Nařízení 561/2006 rozumí vozidlem motorové vozidlo, tahač, přívěs nebo návěs a jejich kombinace.

Nařízení se vztahuje na přepravu

- zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny (*Dle stanoviska MD přívěs musí být připojen, aby se na přepravu vztahovalo citované nařízení. Obdobný výklad je také v dokumentu EU týkající se výkladu nařízení 561/2006. Tzn., že pokud maximální přípustná hmotnost vozidla činí 3,5 tuny (jak tomu mnohdy je) a k tomuto vozidlu je připojen jakýkoli návěs/přívěs, pak bude spadat do působnosti nařízení. Avšak samotnou skutečnost, že vozidlo je vybaveno tažným zařízením, nelze vyhodnotit tak, že vozidlo spadá do působnosti, pokud návěs/přívěs není aktuálně připojen*);
- cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.



Identifikační číslo vozidla (VIN)
Maximální přípustná hmotnost
Maximální přípustná hmotnost souprav
Maximální přípustná hmotnost na první nápravu
Maximální přípustná hmotnost na druhou nápravu
Maximální přípustná hmotnost na třetí nápravu
Maximální přípustná hmotnost na čtvrtou nápravu

Obrázek 2 Údaje o hmotnosti na typovém štítku

Údaje přípustné hmotnosti jsou uvedeny také v Osvědčení o registraci vozidla.

Obrázek 3 Osvědčení o registraci vozidla

Nařízení vyjímá ze své působnosti (čl. 3 Nařízení 561/2006):

- a) vozidla používaná pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka spoje této linky nepřesahuje 50 km;
- aa) vozidla nebo kombinace vozidel s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, která jsou používána pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, a která jsou používána pouze na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;
- b) vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 km/hod;
(Podle ustanovení přílohy 12 písmeno H odst. 1 vyhlášky 341/2014 Sb. musí být označení nejvyšší povolené rychlosti na zádi karoserie M2, M3, N2 a N3 vždy čitelné a při provozu nesmí být zakryto), údaj o nejvyšší rychlosti je také uveden v osvědčení o registraci vozidla;
- 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; (Například také Policie ČR je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor podle ustanovení §1 zákona o Policii ČR);
- d) vozidla používaná při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používaná za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;
- e) specializovaná vozidla používaná pro lékařské účely;
- f) speciální havarijní vozidla, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;

(Podle zákona 56/2001 Sb. se jedná o kategorii vozidla: nákladní automobil, druh vozidla: pro přepravu vozidel a druh karoserie podle vyhlášky 343/2014 Sb. odtahový. Pozor jedná se o výjimku na vozidlo! Vozidlo smí být užíváno i k činnostem, které nesouvisejí s odtahem. V rámci tohoto stokilometrového okruhu může být vozidlo užito i k aktivitám, které nemají s vyprošťováním vozidel nic společného, např. havarijní vozidlo vybavené specializovanou nástavbou, určenou k odtahu nepojízdných silničních vozidel může v tomto okruhu přepravovat i jiné zboží než porouchaná vozidla a přitom výjimka se na něj bude vztahovat.);

- g) vozidla používaná při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby a nová nebo přestavěná vozidla, která ještě nebyla uvedena do provozu. Zákon 56/2001 Sb. stanovuje požadavek registrace vozidla a přidělení standardní registrační značky, pokud má být vozidlo provozováno na území ČR. Příkladem užití této výjimky je jízda prováděná mechanikem z důvodu kontroly úspěšnosti opravy převodovky či řízení vozidla.

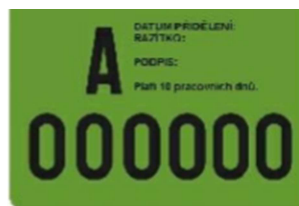
Zvláštní registrační značka pro zkušební účely - bílý podklad a zelené znaky.

Zvláštní registrační značka pro jednorázové použití s omezenou platností - zelený podklad a černé znaky.

Na tabulce je dále vytištěna doba platnosti, datum přidělení, prostor pro otisk razítka a pro podpis oprávněné osoby.



Obrázek 4 Registrační značka pro zkušební účely



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

(Pro vymezení neobchodní přepravy je rozhodující subjekt, který ji provádí. Primárně se jedná o přepravu prováděnou jinou osobou než podnikatelem - ať již v soukromém nebo veřejném zájmu nebo k charitativním účelům - popř. pokud by se jednalo o osobu podnikatele, pak by tato přeprava nesměla být žádným způsobem spojena s předmětem jeho podnikání a nesměla by být prováděna osobami v zaměstnaneckém či obdobném vztahu k podnikateli, např. podnikatel si přepravuje náklad na svoji chatu v soukromém zájmu sám);

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

(Vyhláška č. 240/2002 Sb., o registraci historických vozidel a sportovně historických vozidel a o jejich testování a provozu stanoví, že při provozu historického vozidla na pozemních komunikacích musí mít jeho provozovatel u sebe průkaz historického vozidla a osvědčení o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla. Sportovně historické vozidlo lze používat na pozemních komunikacích jen na základě povolení vydaného Ministerstvem dopravy v rámci sportovních soutěží pro sportovně historická vozidla, které pořádá národní autorita pro příslušnou kategorii sportovně historických vozidel.

Zvláštní registrační značky pro historické vozidlo.

Vozidla vybavená průkazem historického nebo sportovně historického vozidla bez registrační značky.

Registrační značka pro historická vozidla - bílý podklad a zelené znaky



Obrázek 5 Registrační značka pro historická vozidla

Nařízení umožňuje členským státům na svém území nebo po dohodě s jiným členským státem na jeho území udělit výjimku z článku 5 až 9 a stanovit individuální podmínky (čl. 13 odst. 1 Nařízení 561/2006).

Česká republika, s odvoláním na ustanovení článku 13 odstavec 1, využila všech uvedených výjimek. Případné uplatnění těchto výjimek na území jiných členských států je možné až po dohodě s příslušným členským státem. Dosud nebyla s žádným státem tato dohoda uzavřena.

Individuální podmínky se mohou týkat 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 (*orgánem veřejné moci jsou státní orgány - např. ministerstva, soudy, orgány územní samosprávy vystupující jako orgány veřejné moci - např. krajské úřady, obecní policie*).
- b) Vozidly používanými nebo najatými bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky a podniky rybolovu používanými 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 (týká se vozidel vlastních, najímaných nebo najímaných s následnou koupí).

(Zemědělský a lesnický traktor je podle zákona 56/2001 Sb. zvláštní vozidlo, vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených tímto zákonem k provozu na pozemních komunikacích schváleno.)

- 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 č. 97/67 ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služeb za účelem doručování zásilek v rámci všeobecných služeb.

Zákon č. 29/2000 Sb., o poštovních službách v §1 odst. 2 a 3 uvádí, že:

- poštovní službou je činnost prováděná podle poštovní smlouvy a za podmínek stanovených tímto zákonem. Poštovní služba zpravidla zahrnuje poštovní podání, třídění a přepravu poštovní zásilky prostřednictvím poštovní sítě a je prováděna za účelem dodání poštovní zásilky příjemci. Za poštovní službu se považuje i dodání poukázané peněžní částky.
- poštovní službou není:
 - o přeprava poštovních zásilek, pokud je vykonávána osobou, která k těmto zásilkám současně neprovedla poštovní podání, třídění nebo dodání,
 - o služba obdobná poštovní službě, která je vykonávána odesílatelem nebo s ním propojenou osobou.

Tato vozidla se smějí používat pouze na tratích v okruhu do 100 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 100 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.

o Označení vozidel poháněných:

- zkapalněným ropným plynem



- stlačeným zemním plynem



- 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 a 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 (*za domovní odpad je považován odpad vznikající v domácnostech, vozidlo je podle Přílohy č. 5 vyhlášky 343/2014 Sb. zařazeno mezi nákladní automobily s karoserií pro sběr odpadků*), telegrafními a telefonními službami, rozhlasovým a televizním vysíláním a detekcí rozhlasových nebo televizních vysílačů nebo přijímačů (*Nejedná se pouze o vozidla dopravců, jejichž předmětem činnosti jsou výše uvedené činnosti, ale i o vozidla, která byla k zabezpečení těchto činností smluvně najata od jiných dopravců. Rozsudek Soudního dvora 13. 3. 2014 č. j. C-222/2012 obsahuje v závěrečném rozhodnutí následující konstatování: výjimka se vztahuje na vozidla převážející materiál na místo údržby silnice, a to za podmínky že přeprava zcela a výlučně souvisí s prováděním uvedených prací a představuje akcesorickou činnost k těmto pracím.*).
- 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 ke vzdělávacím účelům.
- l) Vozidly používanými pro svoz mléka z hospodářství či zpětnou přepravu nádob na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení zvířat do hospodářství. Upozornění na změnu znění původní výjimky. Viz oprava nařízení publikovaná v úředním věstníku EU L102 ze dne 11. dubna 2006.

Cisterny pro svoz mléka jsou vybaveny v zadní části nebo na boku kufrem, který obsahuje: držák s boxem na odebrané vzorky, motor a čerpací jednotku s odstředivým čerpadlem, poháněným hydraulickým motorem, vzorkovací kohout atd.

Viz Příloha 12 Cisterny pro svoz mléka – speciální vybavení



Obrázek 6a Zařízení pro sběr mléka (s vyznačením speciálního zařízení pro sběr mléka)



Obrázek 6b Zařízení pro sběr mléka (s vyznačením speciálního zařízení pro sběr mléka)

- m) Specializovanými vozidly přepravujícími peníze nebo cennosti.
- n) Vozidly používanými pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl určených k lidské spotřebě.
- o) Vozidly používanými výhradně na komunikacích uvnitř distribučních center jako přístavy, překladiště nebo železniční terminály (*Vozidla se pohybují převážně v režimu OUT a ujeté vzdálenosti v průběhu dne odpovídají pohybu vozidla v uzavřeném prostoru.*).
- p) Vozidly používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak nebo z trhů na místní jatka ve vzdálenosti do 100 km.

Evropská komise vydala pokyny týkající se nařízení (ES) 561/2006, směrnice 2006/22/ES a nařízení (EHS 3821/85 - nařízení (EU) 165/2014.(Příloha 3)

3.1.2 Dohoda AETR

Dohoda AETR platí v mezinárodní dopravě, která se z části uskutečňuje mimo oblast působnosti Nařízení 561/2006

- na celou cestu v případě vozidla registrovaného v EU nebo smluvních stranách Dohody AETR,
- na část cesty probíhající po území společenství nebo zemí, které jsou smluvními stranami Dohody AETR v případě vozidel registrovaných ve třetích zemích, které nejsou smluvními stranami Dohody AETR.

Smluvními stranami Dohody AETR jsou následující státy (mimo státy EU):

Albánie, Andorra, Arménie, Ázerbájdžán, Bělorusko, Bosna-Hercegovina, Černá Hora, Kazachstán, Lichtenštejnsko, Makedonie, Moldávie, Norsko, Ruská federace, San Marino, Srbsko, Švýcarsko, Turkmenistán, Turecko, Ukrajina a Uzbekistán.

3.1.3 Vyhláška 478/2000 Sb. (Příloha 4)

Vyhláška stanoví od 1. 1. 2008 požadavky na režim řidiče ve vnitrostátní dopravě prováděné vozidly

- používanými pro přepravu cestujících v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesáhne 50 km,
- která jsou vyjmuta podle článku 13 odstavce 1 z působnosti článků 5 až 9 Nařízení 561/2006.

3.1.4 Kombinace předpisů (Nařízení 561/2006 a vyhlášky 478/2000 Sb.)

V případě kombinace činnosti řidiče podle Nařízení 561/2006 s činností podle vyhlášky 478/2000 Sb. v průběhu dne nebo dní se v případě vyhodnocení podle Nařízení 561/2006 posuzuje jakákoli doba, kterou řidič tráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti nařízení a je označeno jako OUT, započítává jako jiná práce (Nařízení 561/2006 článek 9 odstavec 3). V případě, že řidič je několik dnů ve výjimce podle článku 3 písmeno a) a pak se řídí Nařízením 561/2006, doloží tuto skutečnost formou potvrzení o činnostech v souladu s rozhodnutím Komise 2009/959/EU.

Pokud řidič během jednoho pracovního dne řídí vozidlo v režimu stanoveném Nařízením 561/2006 a zároveň uplatňuje také výjimku z článku 13 tohoto nařízení, tak také dobu strávenou řízením vozidla v této výjimce zaznamená jako jinou práci.

3.2 Kontrola doby řízení

Doba řízení je stanovena Nařízením 561/2006 a Dohodou AETR shodně a vyhláškou 478/2000 Sb. odlišně od výše uvedených předpisů.

Použité grafické symboly (i v části 3.3 a 3.4):

doba řízení



jiná práce



pracovní pohotovost



přerušení, odpočinek



3.2.1 Doba řízení podle Nařízení 561/2006 a Dohody AETR

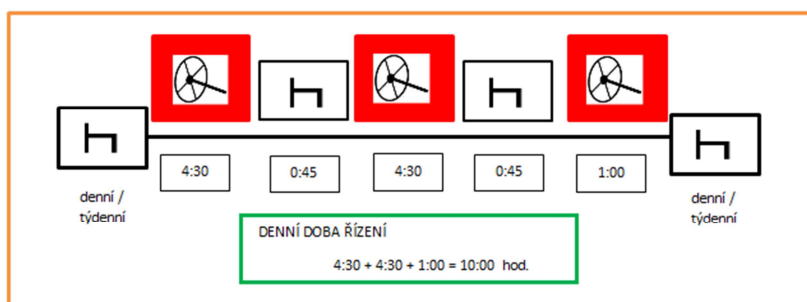
Dobou řízení se rozumí doba trvání činnosti řízení zaznamenaná automaticky nebo poloautomaticky záznamovým zařízením definovaným v Příloze I a Příloze IB Nařízení 3821/85 nebo ručně.

Denní doba řízení je celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná. Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin s tím, že může být dvakrát za týden prodloužena na 10 hodin.

Týden je období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli. Nultá hodina je digitálních tachografů v čase UTC.

Výpočet denní doby řízení souvisí s dobou odpočinku. Podmínkou skončení doby řízení je, že následuje běžná nebo zkrácená doba denního nebo týdenního odpočinku (viz bod 5.1.3)

- a) Doba odpočinku je dodržena.



Obrázek 7 Příklad výpočtu denní doby řízení

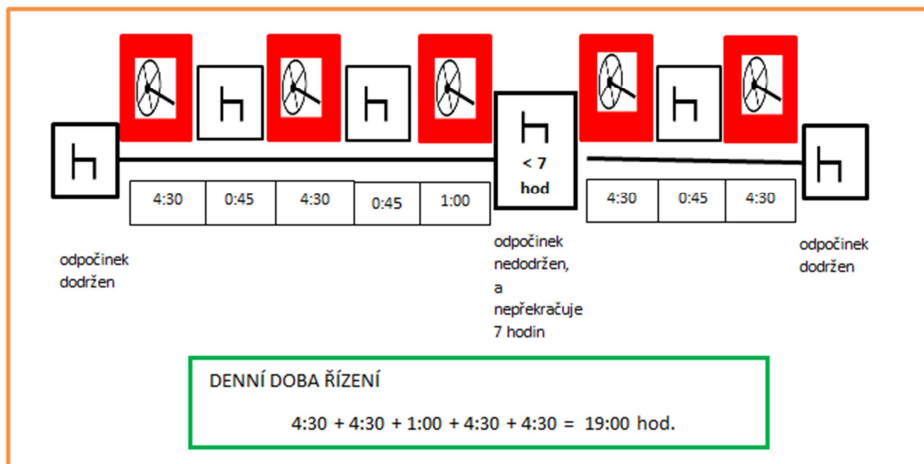
- b) Doba odpočinku není dodržena, ale překračuje 7 hodin. Výpočet denní doby řízení končí začátkem nepřerušované doby odpočinku v délce alespoň sedm hodin (viz Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 7. 6. 2011 o výpočtu denní doby řízení v souladu s Nařízením č. 561/2006 K (2011) 3759).



Obrázek 8 Příklad výpočtu denní doby řízení s uplatněním Prováděcího rozhodnutí Komise

- c) Doba odpočinku není dodržena a nedosahuje 7 hodin. Výpočet denní doby řízení pokračuje a končí začátkem nepřerušované doby odpočinku, která splňuje požadavek

v rozsahu běžné denní doby odpočinku nebo zkrácené denní doby odpočinku (viz bod 5.1.1.3)



Obrázek 9 Příklad výpočet denní doby řízení s uplatněním Prováděcího rozhodnutí Komise (varianta s odpočinkem, který nedosahuje ani 7 hodin)

Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená ve Směrnici 2002/15/ES článek 4 písmeno a). Maximální týdenní pracovní doba může být prodloužena na 60 hodin, pokud za čtyři měsíce průměr nepřevyší 48 hodin.

Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.

NEDĚLE 24:00	PONDĚLÍ 0:00	NEDĚLE 24:00	PONDĚLÍ 0:00	NEDĚLE 24:00	PONDĚLÍ 0:00	NEDĚLE 24:00	PONDĚLÍ 0:00
1. TÝDEN		2. TÝDEN		3. TÝDEN			
PRACOVNÍ DOBA $\textcircled{X} + \textcircled{X} \leq 60 \text{ hod.}$							
MAX. TÝDENNÍ DOBA ŘÍZENÍ $\textcircled{X}$ 56 HOD		MAX. TÝDENNÍ DOBA ŘÍZENÍ $\textcircled{X}$ 34 HOD		MAX. TÝDENNÍ DOBA ŘÍZENÍ $\textcircled{X}$ 56 HOD			
CELKOVÁ DOBA ŘÍZENÍ ZA DVA KALENDÁRNÍ TÝDNY MAX 90 HOD							
CELKOVÁ DOBA ŘÍZENÍ ZA DVA KALENDÁRNÍ TÝDNY MAX 90 HOD							

Obrázek 10 Příklad výpočtu týdenní doby řízení a celkové doby řízení za období dvou po sobě následujících týdnů

Upozornění:

Týden je období mezi 00:00 hodin v pondělí a 24:00 hodin v neděli.

3.2.2 Doba řízení podle vyhlášky č. 478/2000 Sb.

Denní doba řízení při přepravě cestujících v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, nesmí přesáhnout 10 hodin. Celková doba řízení nesmí překročit 100 hodin v období 2 po sobě následujících kalendářních týdnů. Pokud by

jeden ze spojů linky překročil 50 km, budou všechny spoje linky posuzovány podle Nařízení 561/2006.

3.3 Kontrola přestávky v řízení

Přestávka v řízení je stanovena Nařízením 561/2006 a Dohodou AETR shodně. Vyhláška 478/2000 Sb. stanoví požadavky na bezpečnostní přestávku odlišně od uvedeného nařízení a dohody.

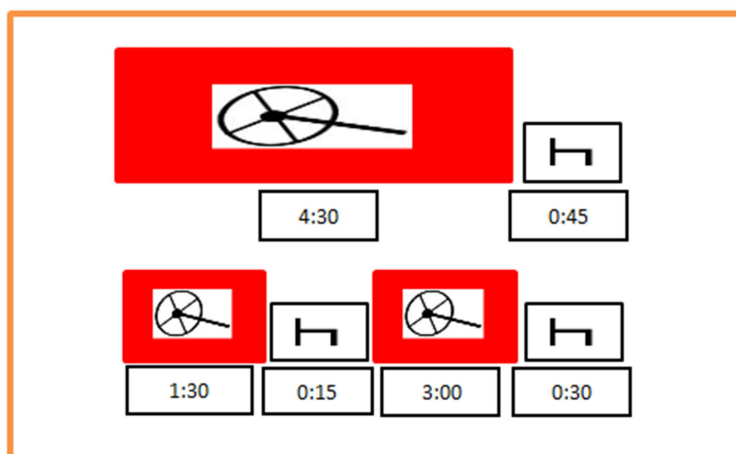
Přestávka v řízení podle Nařízení č.561/2006 a Dohody AETR

Po čtyřech a půl hodinách řízení (nepřetržité nebo přerušované) 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 rozloženy tak, aby po čtyřech a půl hodinách řízení činil jejich součet nejméně 45 minut.

Přestávka v řízení je doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je výhradně určena k jeho zotavení.

Poznámka.

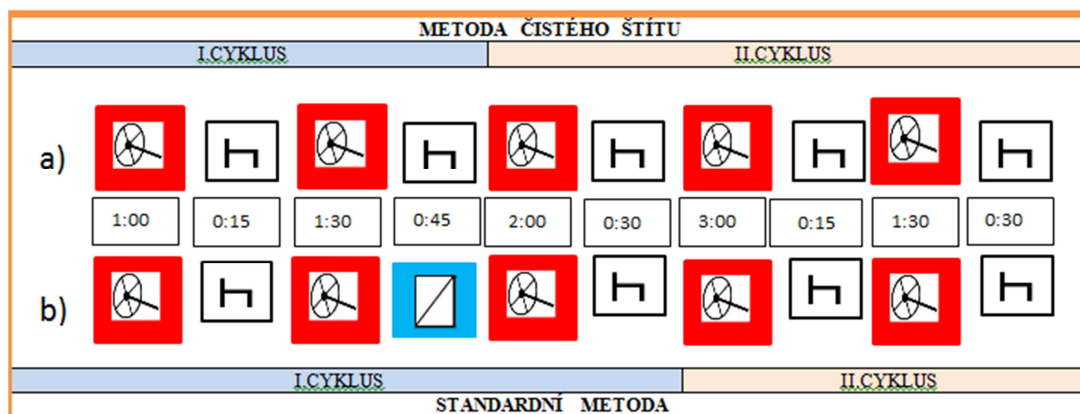
První část přestávky musí předcházet doba řízení. Délka této doby řízení není stanovena.



Obrázek 11 Příklad rozdělení přestávky na dvě části

Diskutované rozdělení přestávky v řízení

Jedná se o případ, kdy je doba řízení 4:30 přerušena více přestávkami. Ze strany kontrolních orgánů je v některých případech uplatňována tak zvaná „metoda čistého štítu“, někdy také nazývaná „teorie nultého bodu“. Přerušování doby řízení více přestávkami je považováno v některých případech za chybné.



Obrázek 12 Příklad použití více přestávek v řízení se zdůvodněním:
a) Příklad rozdělení přestávek, které je dle „metody čistého štítu“ chybné;
b) Příklad rozdělení přestávek, které je podle této „metody“ správné;

Z obrázku č. 12 vyplývá, že nahrazení přestávky v příkladu a) jinou činností v příkladu b) vede k „odstranění chyby“, i když žádné výrazné změně nedošlo. Bylo by proto nelogické trestat řidiče v jednom případě za porušení nařízení a ve druhém případě vyhodnotit postup řidiče jako správný. Z těchto důvodů doporučujeme „metodu čistého štítu“ neuplatňovat.

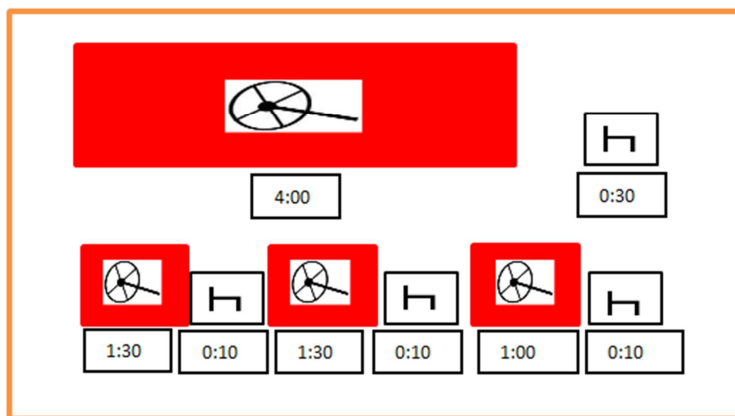
Poznámka.

Příloha IB obsahuje požadavek „Záznamové zařízení musí řidiče upozornit 15 minut před uplynutím maximální povolené doby nepřetržité jízdy a při jejím překročení“. Tato funkce tachografu je nastavena tak, že pokud je dodržen požadavek na přestávku v řízení, tzn., že není překročena doba řízení a přerušení doby řízení dosáhne nejméně 45 minut, bez varování ukončí cyklus pro vyhodnocení přestávky v řízení a započne cyklus nový. To znamená, že pokud se řidič řídí tachografem, nemůže „chybné“ rozdělení přerušení doby řízení provést.

3.3.1 Přestávka v řízení podle vyhlášky č. 478/2000 Sb.

V silniční dopravě prováděné vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, dopravce zajistí při práci osádek vozidel dodržování bezpečnostních přestávek a doby odpočinku v souladu s nařízením vlády č. 589/2006 Sb. následovně:

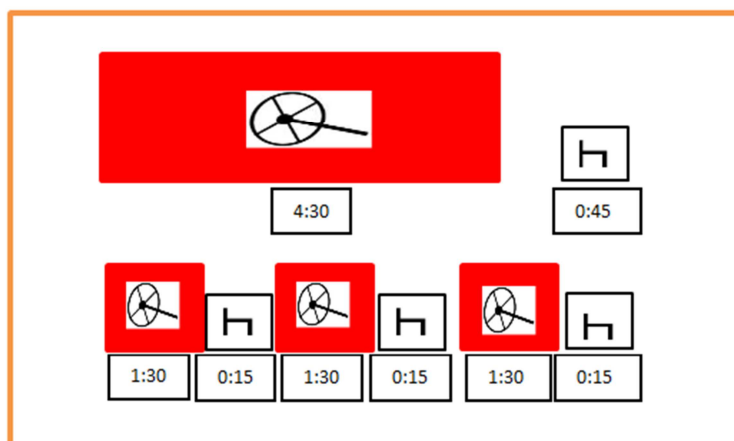
Doba řízení zaměstnance městské hromadné dopravy musí být nejdéle po 4 hodinách řízení přerušena bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Tato přestávka může být rozdělena do několika přestávek v trvání nejméně 10 minut.



Obrázek 13 Příklad rozdělení přestávky v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km

Při provozování silniční dopravy na území České republiky při přepravách uvedených v článku 13 odst. 1 Nařízení 561/2006 dopravce zajistí dodržování doby bezpečnostních přestávek následovně:

Doba řízení musí být nejdéle po uplynutí 4,5 hodiny přerušena bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 45 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi 2 směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do několika přestávek v trvání nejméně 15 minut zařazených mezi jednotlivé části doby řízení. Dopravce zajistí, aby během bezpečnostní přestávky, která je určena výhradně k odpočinku řidiče, řidič nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dohledu na vozidlo a jeho náklad.



Obrázek 14 Příklad rozdělení přestávek u přeprav uvedených v článku 13 odst. 1 Nařízení 561/2006

3.4 Kontrola doby odpočinku

Doby odpočinku jsou stanoveny Nařízením (ES) č. 561/2006 a Dohodou AETR a jsou shodné s výjimkou týdenní doby odpočinku při jízdě v osádce. Vyhláška č. 478/2000 Sb. stanoví požadavky na doby odpočinku odlišně od uvedeného nařízení a dohody.

3.4.1 Denní doba odpočinku podle Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR

Doba odpočinku je nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. V průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič novou denní dobu odpočinku.

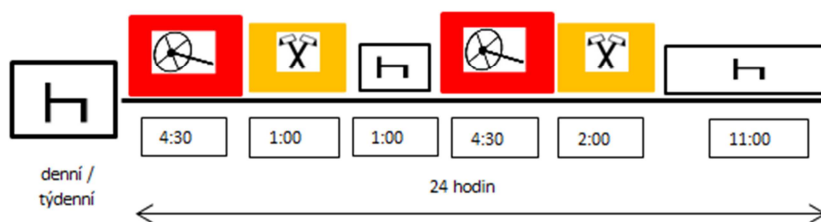
Běžná denní doba odpočinku je doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Lze ji rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 9 hodin.

Zkrácená denní doba odpočinku je doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku smí mít řidič nanejvýš tři zkrácené denní doby odpočinku. Zkrácení denního odpočinku se nenahrazuje.

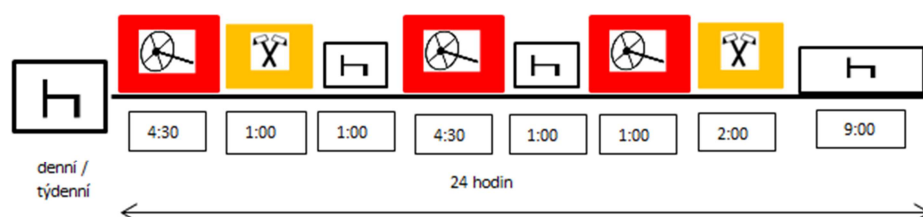
Dělená denní doba odpočinku je rozdělená doba běžného denního odpočinku do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 3 hodiny a druhý nepřerušená doba v celkovém trvání 9 hodin. To znamená, že takto rozdělený běžný denní odpočinek musí trvat nejméně 12 hodin.

Poznámka: Evropská komise vydala Pokyny týkající se předpisů v sociální oblasti pro silniční dopravu. Pokyn č. 7 komplexně řeší význam slov „každých 24 hodin“

BĚŽNÝ DENNÍ ODPOČINEK

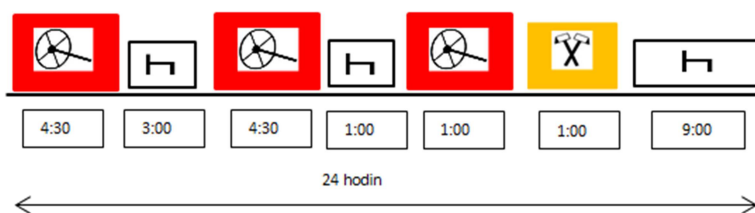


ZKRÁCENÝ DENNÍ ODPOČINEK

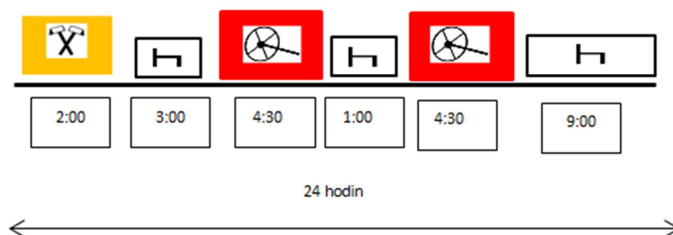


DĚLENÝ DENNÍ ODPOČINEK

VARIANTA 1



VARIANTA 2

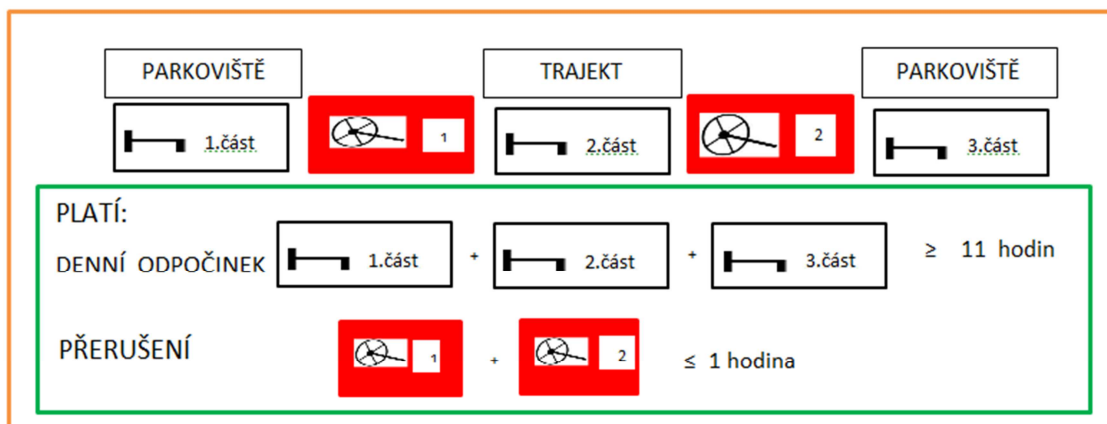


DENNÍ ODPOČINKY

týdenní	zkrácený		zkrácený		zkrácený		dělený		běžný		dělený		týdenní
h	h		h		h	h	h		h	h	h	h	
	9		9		9	3	9		11	3	9		
	24		24		24	24		24		24			

Obrázek 15 Příklad běžného denního odpočinku a zkráceného denního odpočinku ve dvou variantách a příklad uplatnění zkráceného a děleného odpočinku v rozmezí dvou týdenních odpočinků

Běžná denní doba odpočinku řidiče doprovázejícího **vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici** může být přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.



Obrázek 16 Příklad uplatnění děleného odpočinku na trajektu nebo železnici

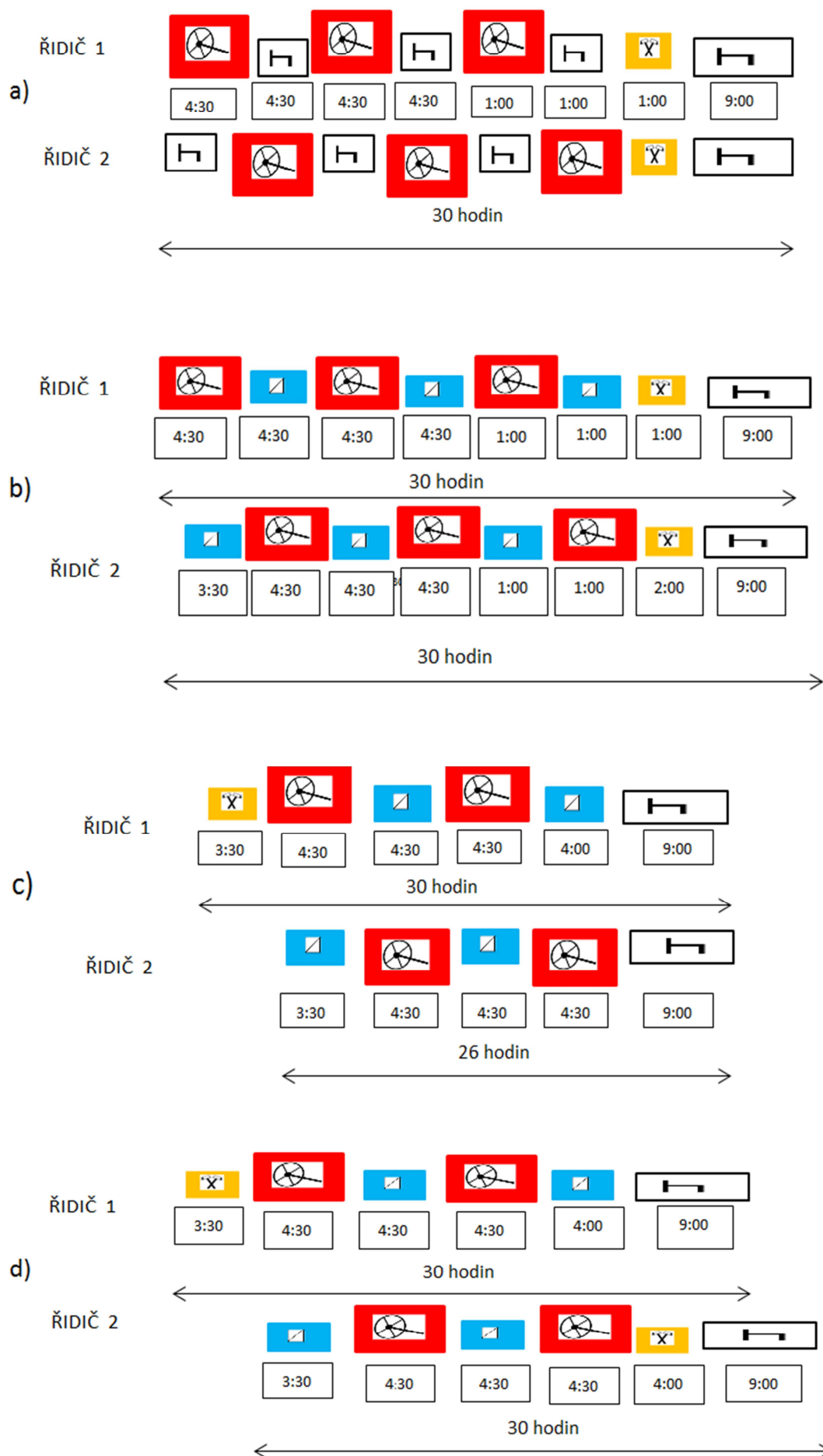
Jsou-li **ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči**, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku.

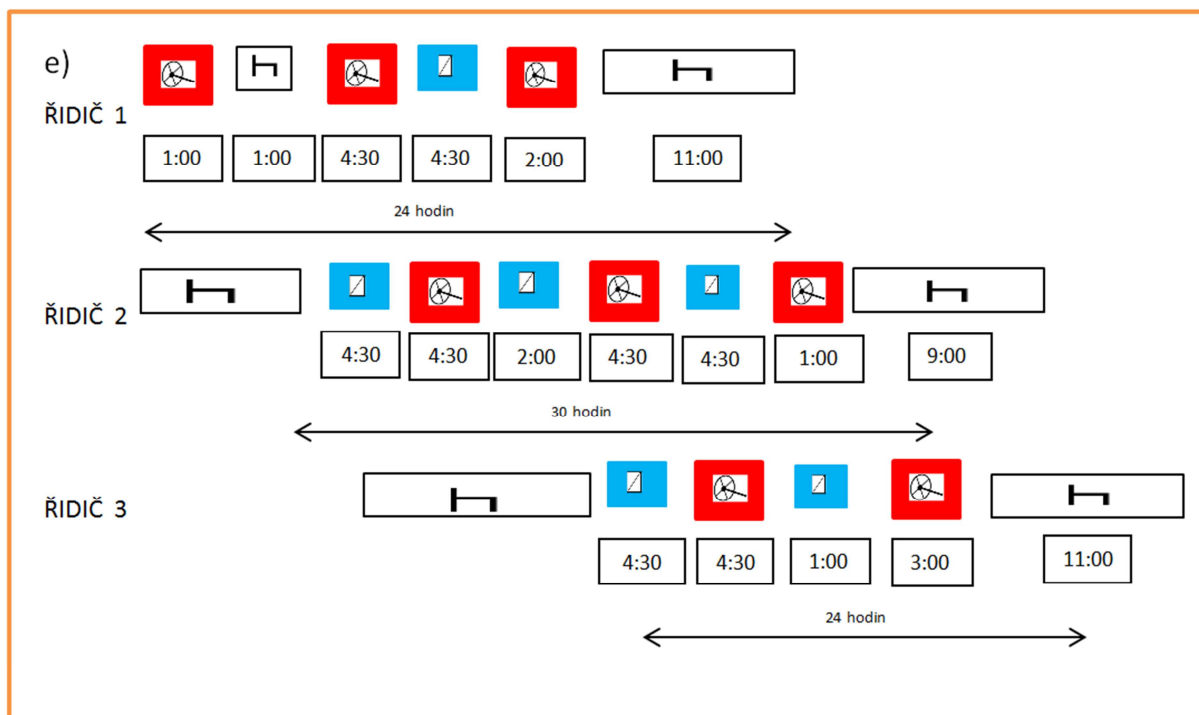
O provoz s více řidiči se jedná, když jsou **během doby řízení** mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ve zbývajících dobách však povinná je.

Poznámka. Prvou hodinou provozu se rozumí prvá hodina řízení (viz první věta předcházejícího odstavce).

Provoz se dvěma a třemi řidiči

- dva řidiči zahajují a končí společně
- druhý řidič nastoupí do vozidla po hodině řízení prvního řidiče
- druhý řidič nastoupí do vozidla po třech a půl hodinách jiné práce a hodině řízení prvního řidiče a svůj pracovní den ukončí společně s prvním řidičem
- druhý řidič nastoupí do vozidla po třech a půl hodinách práce a hodině řízení prvního řidiče a svůj pracovní den ukončí samostatně
- kombinace tří řidičů, kteří splní požadovanou podmínku





Obrázek 17 Příklad provozu se dvěma a třemi řidiči (řidiči tráví denní odpočinek mimo vozidlo)

3.4.2 Týdenní doba odpočinku podle Nařízení č. 561/2006 a Dohody AETR

Týdenní dobou odpočinku je 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 trvání nejméně 45 hodin a zkrácenou týdenní dobou odpočinku se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být zkrácena na nejméně 24 hodin po sobě následujících. Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24 hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.

Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič dva běžné týdenní odpočinky nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce nejméně 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu a musí bezprostředně navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin.

Upozornění: Dohoda AETR umožňuje odchylně od Nařízení 561/2006 řidičům v provozu s více řidiči čerpat každý týden zkrácenou dobu týdenního odpočinku v trvání minimálně 24 hodin, přičemž zkrácení musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po týdnu zkrácení (Článek 8, odstavec 6 písmeno c).

Řidič 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. V závěru stanoviska generálního advokáta ze dne 2. února 2017 č. j. C-102/16 je uvedeno, že článek 8 odst. 6 a 8 nařízení 561/2006 je třeba vykládat tak, že řidič nesmí trávit běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle. Uplatnění tohoto požadavku v rámci kontroly v případě, že kontrolovaný řidič tráví týdenní odpočinek ve vozidle jeho porovnáním s týdenním odpočinkem předcházejícím.

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.

 Běžný týdenní odpočinek	1	2	3	4	5	6	Běžný týdenní odpočinek  ≥ 45 hodin
	úsek 24 hod.	úsek 24 hod.	úsek 24 hod.	úsek 24 hod.	úsek 24 hod.	úsek 24 hod.	
	ZAHÁJENÍ TÝDENNÍHO ODPOČINKU 6x24 hod.						
 Běžný týdenní odpočinek							Zkrácený týdenní odpočinek  ≥ 24 hodin < 45 hodin
	ZAHÁJENÍ TÝDENNÍHO ODPOČINKU 6x24 hod.						

	Max 6x24 úseků		Max 6x24 úseků		Max 6x24 úseků	
Běžný týdenní odpočinek	Zkrácený týdenní odpočinek		Běžný týdenní odpočinek		Zkrácený týdenní odpočinek	
N	P	Týdenní doba řízení 46 hod.	N	P	Týdenní doba řízení 44 hod.	N
		Čtýdenní doba řízení 90 hod.				
Čtýdenní doba řízení 86 hod.						

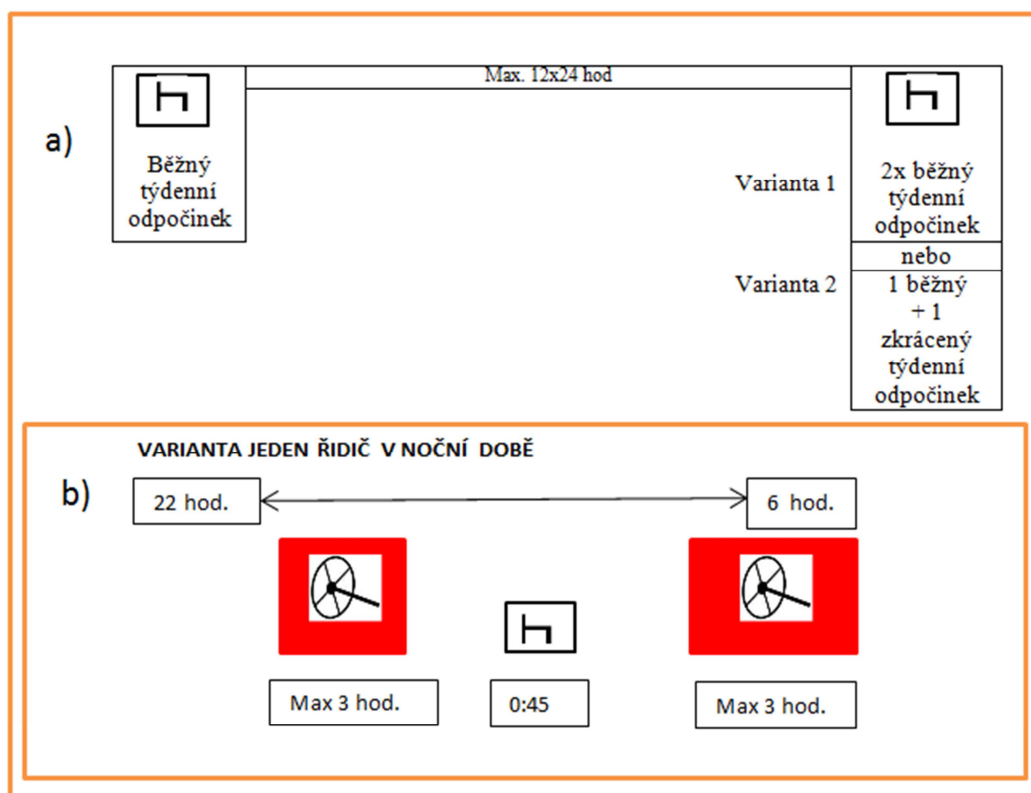
Obrázek 18 Příklad čerpání týdenních odpočinků podle nařízení 561/2006

Pozor!

Odchylně 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 odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24 hodinových časových úseků následujících po předchozí běžné týdenní době odpočinku za předpokladu, že:

- 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,
- budou následovat dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo
- 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 vcelku před koncem třetího týdne následujícího po ukončení doby, v níž je uplatňována odchylka,
- od 1. ledna 2014 musí být vozidlo vybaveno záznamovým zařízením splňujícím požadavky přílohy IB Nařízení 3821/85 a v případě, že řízení probíhá mezi 22:00 a 6:00, musí být ve voze dva řidiči nebo musí být doba řízení, po které následuje přestávka, zkrácena na tři hodiny.

Upozornění: Rozhodující pro délku doby řízení je čas, kdy byla doba řízení zahájena. To znamená, že pokud bylo řízení zahájeno například v 5 hodin a bude končit po 6 hodině, nesmí doba řízení, po které následuje doba odpočinku, nebo bezpečnostní přestávka, překročit 3 hodiny.



Obrázek 19 Příklad čerpání týdenního odpočinku v jednorázové mezinárodní příležitostné osobní přepravě

3.4.3 Denní doba odpočinku vyhlášky č. 478/2000 Sb.

V silniční dopravě prováděné vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, dopravce zajistí při práci osádek vozidel dodržování denního odpočinku v souladu s nařízením vlády č. 589/2006 Sb. následovně:

Nepřetržitý odpočinek mezi koncem jedné směny a začátkem následující směny byl alespoň 11 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích. Tento odpočinek může být:

- zkrácen až na 9 hodin nejvýše třikrát v týdnu za podmínky, že v následujícím týdnu bude prodloužen o dobu předchozího zkrácení,
- během 24 hodin po sobě jdoucích rozdělen na dvě nebo tři části ve dnech, v nichž není zkrácen dle předchozího bodu, přičemž musí jedna část činit alespoň 8 hodin a nepřetržitý odpočinek musí být prodloužen z 11 na alespoň 12 hodin.

Poznámka: Směnou je část týdenní pracovní doby bez práce přesčas, kterou je zaměstnanec povinen na základě předem stanoveného rozvrhu pracovních směn odpracovat.

ZKRÁCENÝ DENNÍ ODPOČINEK			
a)	SMĚNA		SMĚNA
		9 hod.	11+2 = 13 hod.

ROZDĚLENÝ DENNÍ ODPOČINEK					
b)	1.část směny		2.část směny		3.část směny
		2 hod.		2 hod.	
					8 hod.
24 hodin					

Obrázek 20 Příklad denního odpočinku řidiče v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km

3.4.4 Týdenní doba odpočinku podle vyhlášky č. 478/2000 Sb.

V silniční dopravě prováděné vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, dopravce zajistí při práci osádek vozidel dodržování týdenního odpočinku v souladu s nařízením vlády č. 589/2006 Sb. následovně:

Doba nepřetržitého odpočinku v týdnu během každého období sedmi po sobě jdoucích kalendářních dnů bude alespoň 24 hodin s tím, že za období 3 týdnů bude tento odpočinek činit alespoň 105 hodin.

Poznámka: Jak vyplývá z předcházejícího odstavce, týden je v tomto případě období sedmi po sobě jdoucích kalendářních dnů. Pozor na rozdíl definice týdne podle Nařízení 561/2006 která uvádí, že týden je období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli.

1.týden	2.týden	3.týden
		
24	40	41
OBDOBÍ TŘECH TÝDNŮ – CELKEM 105 HODIN		

Obrázek 21 Příklad splnění požadavku na týdenní odpočinek v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km

3.5 Kontrola vybavení vozidla tachografy

Před vlastní kontrolou dat z tachografu je nutné provést minimálně kontrolu celku ve vozidle a snímače z hlediska:

- splnění podmínek pro zabudování do vozidla,
- ověření tachografu,
- neporušenosti plomb.

Tachograf je zařízení ve vozidle určené mimo jiné k automatickému nebo poloautomatickému ukládání a výstupu podrobných informací o pohybu, včetně rychlosti vozidla a podrobným informacím o některých dobách činnosti řidiče. Tachograf slouží ke kontrole dodržování nařízení 561/2006.

Požadavky na konstrukci, montáž, používání, zkoušení a kontroly tachografů stanovuje Nařízení 165/2014, resp. Dohoda AETR a její příloha. Z Nařízení 165/2014 vyplývá, že tachograf musí být zabudován a používán ve vozidlech, která jsou registrována v členských státech, vztahuje se na ně nařízení 561/2006 a slouží pro přepravu:

- zboží a jejichž maximálně přípustná hmotnost, včetně návěsu nebo přívěsu, překračuje 3,5 tuny nebo,
- cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 Nařízení 561/2006 (viz bod 5.1).

Současně také existuje možnost, ze strany členských států, vyjmout z působnosti Nařízení 165/2014 vozidla uvedená v článku 13 odst. 1 a 3 Nařízení 561/2006 a případně po zmocnění Komisí vyjmout také vozidla uvedená v článku 14 Nařízení 561/2006. Česká republika možnosti uplatnění těchto výjimek z hlediska vybavení vozidla kontrolním zařízením využila.

Vozidla, která byla vyňata z oblasti působení Nařízení 3820/85 a potažmo tak i z Nařízení 3821/85 a která již nejsou vyňata podle Nařízení 561/2006, musela být požadovaným záznamovým zařízením/tachografem vybavena do 31. prosince 2007.

Záznamové zařízení musí u vozidel uvedených do provozu před 1. květnem 2006 splňovat požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž a kontrolu, které jsou obsaženy v Příloze I Nařízení 3821/85. Datum, kdy bylo vozidlo poprvé uvedeno do provozu, pokud se jedná o termín před 1. květnem 2006, nemá na vybavení vozidla kontrolním zařízením vliv.

U vozidel poprvé uvedených do provozu po 1. květnu 2006 musí záznamové zařízení/tachograf splňovat požadavky na konstrukci, zkoušení, instalaci a kontrolu, které jsou obsaženy v Příloze IB Nařízení 3821/85 (digitální tachograf).

Záznamové zařízení schválené podle přílohy I nebo IB Nařízení 3821/85 obsahuje schvalovací značku, kterou přidělí výrobci stát, jenž kontrolní přístroj schválil. Schvalovací značka je umístěna na štítku výrobce a lze z ní zjistit, který stát kontrolní přístroj schválil. Záznamové zařízení schválené podle Přílohy I Nařízení 3821/85 musí být ověřeno. Po ověření musí být na vozidlo v blízkosti zařízení nebo na zařízení samotné připevněn dobře viditelný montážní štítek, který musí obsahovat tyto údaje: adresu a firemní značku schváleného pracovníka nebo dílny, koeficient vozidla w , účinný obvod pneumatik na kolech (l) a datum provedení ověření. V případě českého dopravce, záznamové zařízení bylo zařazeno mezi měřidla (vyhláška č. 65/2006 Sb., kterou se mění vyhláška 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schvalování typu) se lhůtou platnosti ověření dva roky od data ověření. Pro cizí dopravce pak platí termín, který byl stanoven Přílohou I Nařízením 3821/85, tzn., že ověření musí být provedeno nejméně jedenkrát za šest let.

Záznamové zařízení schválené podle Přílohy IB Nařízení 3821/85 musí být ověřeno/kalibrováno každé dva roky. Údaje o ověření/kalibraci jsou uloženy v paměti záznamového zařízení a na montážním štítku. (Příloha 5)

3.6 Prostředky kontroly

Základním prostředkem kontroly je některá z forem záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku.

Způsob vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u vozidel provozovaných v režimu, na něž se vztahuje přímo použitelné Nařízení **561/2006**, je stanoven ve čl. 34 Nařízení 165/2014.

Způsob vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u vozidel provozovaných v režimu, na něž se vztahuje Dohoda AETR, je stanoven v ustanovení § 1 vyhlášky 478/2000 Sb. Dohoda AETR blíže řeší problematiku způsobu vedení záznamu ve svém čl. 10 odst. 1. Podle Dohody AETR čl. 13 vozidla uvedená do provozu po 16. červnu 2010 musí být vybavená digitálním tachografem dle Přílohy IB Nařízení 3821/85.

Způsob vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u vozidel provozovaných v režimu, na něž se nevztahuje přímo použitelný předpis EU ani Dohoda AETR, je stanoven v ustanovení § 1a **vyhlášky 478/2000 Sb.**

3.6.1 Výstup z analogového tachografu

Analogové tachografy, které odpovídají podmínkám Přílohy I Nařízení 3821/85, jsou v běžné praxi označovány jako EC-tachografy. Jediným možným výstupem z analogového tachografu je záznamový list.

Záznamový list musí být schválen podle Přílohy I Nařízení 3821/85. Po schválení je přidělena schvalovací značka, která je umístěna na záznamovém listu. (Příloha 6)

Například  57

znamená, že ověření, zda záznamový list splňuje požadavky na něj kladené v příloze nařízení, bylo provedeno v SRN.

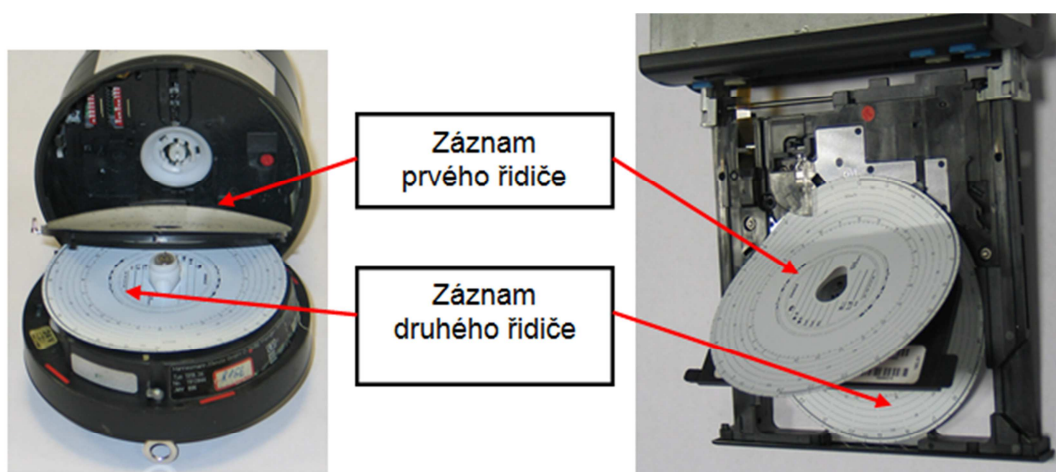
Požadavky na záznamový list z hlediska jeho použití do záznamového zařízení.

Záznamové listy musejí odpovídat úředně uznanému vzoru, přičemž kontrolní značka na tachografu musí být identická s kontrolní značkou na záznamovém listě. Například na štítku tachografu je uvedeno  57. Tato kombinace musí být vyznačena i na rubové straně záznamového listu. (Viz Příloha 6)

Dalším důležitým požadavkem je to, aby řidič měl k dispozici, resp. zakládal do záznamového zařízení pouze tachografické kotouče s odpovídajícím rozsahem rychlosti, tzn. s vyznačením např. do 125 km/hod, který odpovídá měřicí oblasti záznamového zařízení. Tachografické kotouče určené pro různé rozsahy rychlostí jsou přitom velikostí i vnějším provedením zcela shodné. Rozdílný je pouze udávaný rozsah rychlosti a její členění v odstupech 20 km/hod.

Záznamový list jako výstup ze záznamového zařízení je striktně vázán na konkrétního řidiče. Řidič proto musí mít vždy při sobě k dispozici záznamové listy za všechny dny, kdy řídil vozidlo podléhající Nařízení 561/2006 v období stanoveném v čl. 36 Nařízení 165/2014 (toto období je stanoveno jako běžný den a předchozích 28 dnů).

V případě dvoučlenné osádky jsou v kontrolním záznamovém zařízení vloženy současně záznamové listy obou řidičů, jejichž založení se mění vždy tehdy, když dochází ke změně osoby řídící dané vozidlo.



Obrázek 22 Záznamy řidičů

3.6.2 Výstup z digitálního tachografu

Digitální tachograf zaznamenává data a následně je ukládá do paměti tachografu a na karty řidičů. Tato uložená data je možné jak z tachografu, tak i z karty

- vytisknout,
- zobrazit na displeji,
- stáhnout z tachografu nebo karty řidiče a pomocí softwaru analyzovat.

V digitálním tachografu a na kartě řidiče musí být uložena následující data:

Tabulka 2 Datové soubory uložené v digitálním tachografu a na kartě řidiče

DATA	VÝTISK	POPIS
Denní činnost řidiče	24h 	Seznam všech činností řidiče, které jsou pro daný kalendářní den uloženy na kartě.
Denní činnost řidiče	24h 	Seznam všech aktivit řidičů, které byly v daný kalendářní den uloženy do vozidlové jednotky.
Události a závady	! x 	Seznam všech událostí a závad uložených na kartě řidiče
Události a závady	! x 	Seznam všech událostí a závad uložených ve vozidlové jednotce
Technická data	 	Seznam technických dat uložených ve vozidlové jednotce
Překročení rychlosti	>> 	Seznam situací, kdy byla překročena rychlost nastavená ve vozidlové jednotce, pokud překročení rychlosti bylo delší než jedna minuta

3.6.2.1 Výtisk

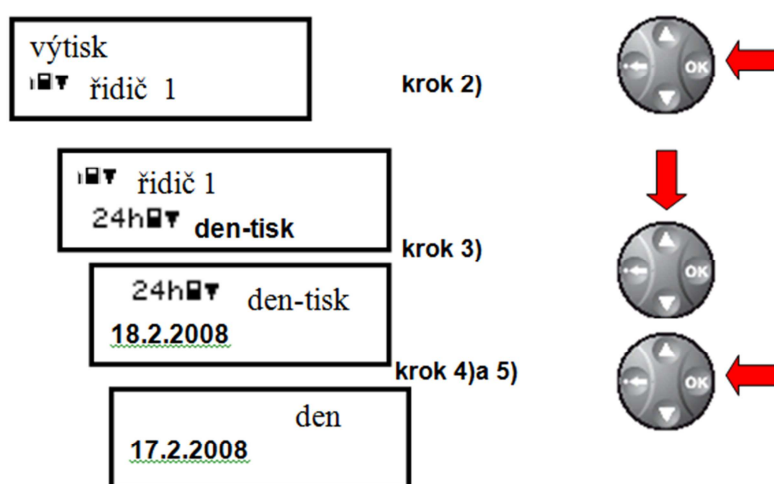
Vyhodnocení denní aktivity řidiče lze provést prostřednictvím denního výtisku z karty řidiče. Papír použitý pro výtisk musí splňovat podmínku schválení (Příloha 7). Složení výtisku je dáno dodatkem č. 4 Přílohy IB Nařízení 3821/85. Každý výtisk se skládá ze záhlaví, hlavní činnosti řidiče a závěrečné části. Ty se pak člení na datové bloky, které obsahují jeden nebo více záznamů.

Jednotlivé postupové kroky při získání výtisku z karty řidiče:

- Krok 1: Karta řidiče, ze které bude prováděn výtisk, musí být vložena do tachografu. Současně je vložena i karta kontrolního orgánu. Prostřednictvím vložené kontrolní karty se uloží do paměti tachografu údaje o provedené kontrole (číslo kontrolní karty, stát, který ji vydal, datum a čas provedené kontroly a činnost kontrolního orgánu - tisk, stahování dat nebo prohlížení dat na displeji).
- Krok 2: Tlačítkem OK se vstupuje do nabídky funkcí.
- Krok 3: Nabídkou lze listovat pomocí tlačítek se šipkami, až bude zvolen požadovaný výtisk z příslušného dne.
- Krok 4: Tlačítkem OK se potvrzuje výběr dne a následně digitální tachograf vytiskne činnost řidiče v příslušném dni.
- Krok 5: Je potřeba provést výtisk i z předcházejícího dne, neboť jednotlivé výtisky jsou vytištěny za kalendářní dny (tzn. v maximálním rozsahu 0,00 až 24,00).

Výtisk denních aktivit z karty řidiče obsahuje data, která jsou uložena na kartě řidiče. Tato data jsou tachografem zaznamenána v souladu s nařízením 165/2014 na kartě. Jedná se o „surová data“ se kterými pracuje vyhodnocovací program. V případě zjištění porušení nařízení, je vhodné prostřednictvím těchto dat, ověřit zjištěná porušení. Platí zásada, že vyhodnocovací program je pouze pomůcka sloužící kontrolnímu orgánu k rozhodnutí zda byla porušena ustanovení nařízení 561/2006.

Příklad postupu výtisku z karty řidiče prostřednictvím digitálního tachografu VDO DTCO 1381“



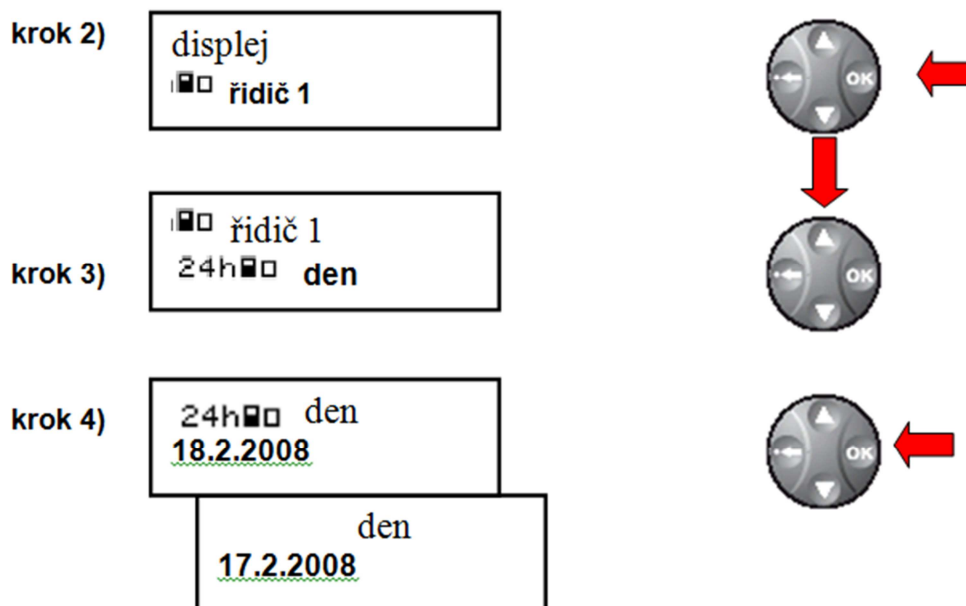
Obrázek 23 Příklad výtisku z karty řidiče (Příloha 8)

3.6.2.2 Zobrazení na displeji

Zobrazení údajů uložených na kartě řidiče nebo v záznamovém zařízení je možné na displeji obdobně jako na výtisku. Pozor! Jeden řádek na výtisku (24 znaků) se zobrazí na dvou řádcích na displeji.

Jednotlivé postupové kroky při zobrazení údajů z karty řidiče:

1. Karta řidiče, ze které budou zobrazována data, musí být vložena do tachografu. Současně je vložena i karta kontrolního orgánu.
2. Tlačítkem OK se vstupuje do nabídky funkcí.
3. Nabídkou lze listovat pomocí tlačítek se šipkami, až je zvolen požadovaný displej z příslušného dne.
4. Tlačítkem OK se potvrzuje výběr dne a digitální tachograf následně zobrazí údaje uložené na kartě řidiče z požadovaného dne.
5. Je potřeba provést zobrazení údajů i z předcházejícího dne, neboť jednotlivé údaje jsou zobrazovány za kalendářní den (tzn. v maximálním rozsahu 0,00 až 24,00).



Obrázek 24 Příklad zobrazení údajů z karty řidiče

3.6.2.3 Stažení dat z karty řidiče a záznamové jednotky

Data i po stažení zůstávají v tachografu případně na kartě řidiče, neboť se stahuje pouze jejich kopie. Data z karty tachografu lze stáhnout prostřednictvím čtečky karet, nebo prostřednictvím tachografu za použití laptopu a propojovacího kabelu nebo downloadkey.

Jednotlivé postupové kroky při stahování dat z karty řidiče prostřednictvím čtečky karet:

1. Vyžádat si kartu řidiče a zkontrolovat si, zda předložená karta odpovídá totožnosti kontrolovaného řidiče. Současně zkontrolovat, zda se jedná o kartu původní, nebo náhradní.
2. Zasunout kartu řidiče do čtečky karet a prostřednictvím programu stáhnout data z karty řidiče. Data z karty řidiče stahovat v rozsahu kontrolovaného dne a zpětně za období 28 kalendářních dnů.
3. Prostřednictvím vyhodnocovacího programu vyhodnotit data v souladu s předpisem, který se na řidiče vztahuje.

Doporučení! Využít vyhodnocovací program, který před vyhodnocením dat ověřuje pravost stažených dat. Tzn., zda nebyla data změněna, atd.

4. V případě, že vyhodnocovací program zjistil porušení předpisů, je nutné tento výsledek znovu posoudit.

V případě stažení dat z karty řidiče prostřednictvím tachografu jsou postupové kroky následující:

1. Zapalování je zapnuto a karta kontrolovaného řidiče a kontrolní karta jsou vloženy do tachografu.
2. Řidič na vyžádání kontrolního orgánu uvolnil přístup k rozhraní pro stahování dat.
3. V případě použití downloadkey musí být tento zasunut stranou, kde je umístěn sériový port pro stažení se 6 piny, který je kompatibilní se všemi digitálními tachografy.
4. V případě použití přímo laptopu je nutné ho propojit kabelem přes rozhraní pro stahování dat.
5. Po signalizaci stažení dat slouží downloadkey k přenosu dat do počítače/laptopu. K uložení dat do počítače předpokládá připojení downloadkey prostřednictvím USB portu 2.0, který se nachází na protilehlé straně downloadkey.
6. Při stahování dat do laptopu prostřednictvím softwaru je potřeba se řídit dokumentací pro daný software.
7. Po ukončení stahování dat (spojovací kabel nebo downloadkey je odpojen) je nutné opětovně uzavřít přístup k rozhraní a kontrolní orgán vyjme kontrolní kartu z tachografu.

Obdobný postup se volí i při stahování dat z tachografu (viz metodika „Digitální tachograf“).

3.6.3 Ruční záznam

Způsob vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku u řidičů vozidel, na něž se nevztahuje Nařízení 561/2006 ani Dohoda AETR stanoví v tomto případě vyhláška 478/2000 Sb. Prostředkem kontroly režimu řidiče v tomto případě může být:

- výstup z analogového nebo digitálního tachografu,
- ručně vedený záznam nebo výstup z jiného záznamového zařízení.

V těchto případech je řidič povinen mít s sebou ve vozidle:

- záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího a z předchozího dne, pokud řídil,
- paměťovou kartu, pokud mu byla vydána.

V případě ručně vedeného záznamu není stanovena forma, ale pouze následující obsah dle ustanovení § 1a odst. 3 vyhlášky 478/2000 Sb.:

- a) jméno a příjmení řidiče vozidla,
- b) státní poznávací značka vozidla, případně vozidel,
- c) místo, datum a stav počítadla kilometrů na počátku záznamu,
- d) místo, datum a stav počítadla kilometrů na konci záznamu,

- e) doba řízení, bezpečnostní přestávky a doba odpočinku každého řidiče zvlášť,
- f) důvody prodloužené doby řízení.

Údaje uvedené v bodech a) až c) musí být vyplněny před jízdou. Ostatní bezodkladně po skončení jízdy.

3.6.4 Záznamy ve vozidle za provozu

Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s Přílohou I Nařízení 3821/85, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit:

- a) záznamové listy z běžného týdne a listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech,
- b) kartu řidiče, pokud je jejím držitelem a
- c) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 28 dnech, jak je vyžadováno podle Nařízení 165/2014 a Nařízení 561/2006.

Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s Přílohou IB Nařízení 3821/85, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit:

- a) kartu řidiče, jejímž je držitelem,
- b) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném dni a v předchozích 28 dnech, jak je vyžadováno podle Nařízení 165/2014 a Nařízení 561/2006 a
- c) záznamové listy, které odpovídají některému z období uvedených v předchozím bodě, během něhož řídil vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s Přílohou I Nařízení 3821/85.

Kontrolní orgán může kontrolovat v souladu s Nařízením 165/2014 čl. 36 odst. 3 záznamové listy, vytištěné, zobrazené nebo stažené údaje, které zaznamenal tachograf nebo karta řidiče o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, nebo není-li to možné, analýzou jakéhokoli podkladu, který dokládá nedodržení některého ustanovení.

Zdůvodnění odchylky zaznamenané ručně na zadní stranu záznamového listu nebo výtisku ze záznamového zařízení. (Příloha 9)

Evropská komise vydala Pokyny týkající se předpisů v sociální oblasti pro silniční dopravu. Z těchto pokynů:

- Pokyn č.1 řeší výjimka z limitů pro minimální dobu odpočinku a maximální dobu řízení za účelem nalezení vhodného místa zastávky.(Článek 12 Nařízení 561/2006) a
- Pokyn č.3 řeší příkaz přerušit přestávku nebo denní nebo týdenní odpočinek za účelem přeparkování vozidla na konečné zastávce, na parkovištích nebo v pohraničních oblastech. (Článek 4 písm. d) a f) Nařízení 561/2006),

kteří je možné využít při posuzování zohlednění odchylek od požadavků na dobu řízení, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku.

Pokud dojde v případě digitálního tachografu ke ztrátě nebo odcizení karty, musí řidič na začátku jízdy vytisknout údaje o vozidle a na výtisk zaznamenat údaje umožňující identifikaci řidiče (jméno, příjmení, číslo karty nebo řidičského průkazu a podpis a případně časové úseky činností jiná práce, pohotovost a odpočinek) a na konci jízdy vytisknout informace týkající se časových úseků zapsaných záznamovým zařízením a doplnit je záznamem činností (jiná práce, pohotovost a odpočinek), pokud nebyly zaznamenány záznamovým zařízením, a potřebnými údaji o identifikaci řidiče, včetně jeho podpisu. Současně musí mít u sebe také doklad o oznámení krádeže karty příslušným

orgánům státu, ve kterém ke krádeži došlo, nebo v případě ztráty doklad o oznámení ztráty orgánu, který ji vydal (Nařízení 165/2014 čl. 35).

Řidič je povinen během sedmi kalendářních dnů požádat o její náhradu. Řidič smí pokračovat v řízení bez karty řidiče nejdéle po dobu patnácti kalendářních dnů.

Evropská komise vydala Pokyny č. 8 týkající se předpisů v sociální oblasti pro silniční dopravu, ve kterých řeší výjimečné situace, kdy je přípustné řízení bez karty řidiče. (Článek 29 Nařízení 165/2014, dříve článek 16 zrušeného Nařízení 3821/85 a článek 13 bod 3 přílohy AETR)

V případě poruchy tachografu je řidič povinen uvést na záznamovém listu nebo papíru schváleném pro tisk z tachografu údaje o své činnosti týkající se zejména doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, které nebyly zapsány kontrolním zařízením. Současně je povinen připojit údaje umožňující jeho identifikaci (jméno, příjmení, číslo karty nebo číslo řidičského průkazu a podpis). Příloha 10

Doklad vystavený členským státem, který se týká uložených sankcí nebo zahájení řízení v případě, že totéž porušení Nařízení 561/2006 by mohlo vést k dalšímu řízení nebo uložení sankcí. Povinnost ukládat Nařízení 561/2006 článek 20 odstavec 1.

V případě, že řidič nemůže používat zařízení zabudované do vozidla v důsledku svého vzdálení se od vozidla, musí časové úseky jiná práce, pohotovost, přerušení práce a odpočinek zaznamenat v souladu s Nařízením 165/2014 čl. 34 odst. 3:

- ručně na záznamový list v případě vybavení vozidla záznamovým zařízením odpovídajícím Příloze I Nařízení 3821/85;
- zadáním na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadávání údajů, v případě vybavení vozidla záznamovým zařízením odpovídajícím Příloze IB Nařízení 3821/85.

Evropská komise vydala Pokyny č. 5 týkající se předpisů v sociální oblasti pro silniční dopravu, v kterém řeší používání formuláře Potvrzení o činnostech zavedený rozhodnutím Komise (2009/959/EU) ze dne 14. prosince 2009, kterým se mění původní rozhodnutí 2007/230/ES.(Příloha 11)

4 PRÁVNÍ PŘEDPISY

4.1 Předpisy EU

- 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 (dále jen „**Nařízení 561/2006**“),
- Příloha I a IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985, o záznamovém zařízení v silniční dopravě (dále jen „**Příloha I a IB**“),
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (dále jen „**Nařízení 165/2014**“),
- Nařízení Komise (EU) 2016/403 ze dne 18. března 2016, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, pokud jde o klasifikaci závažných porušení pravidel Unie, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti podnikatele

v silniční dopravě, a kterým se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES (dále jen „**Nařízení 2016/403**“),

- Nařízení (EHS) 11/1960, o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství (dále jen „**Nařízení 11/1960**“),
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/548 ze dne 23. března 2017, kterým se stanoví jednotný formulář pro písemné prohlášení k odstranění nebo porušení plomby tachografu (dále jen „**Prováděcí nařízení 2017/548**“),
- Směrnice EP 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 (EHS) č. 88/599; (dále jen „**Směrnice 2006/22/ES**“),
- Směrnice EP a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002, o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (dále jen „**Směrnice 2002/15/ES**“),
- Rozhodnutí Komise 2007/230/ES ze dne 12. dubna 2007 o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě; které bylo změněno rozhodnutím komise 2009/959/EU (dále jen „**Rozhodnutí 2007/230/ES**“),
- Nařízení Komise (EU) č. 581/2010 ze dne 1. července 2010, o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče (dále jen „**Nařízení 581/2010**“),
- Prováděcí rozhodnutí Komise K (2011) 3759 ze dne 7. 6. 2011, o výpočtu denní doby řízení v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen „**Prováděcí rozhodnutí K (2011) 3759**“),
- Pokyny evropské komise týkající se předpisů v sociální oblasti pro silniční dopravu 1. až 8. (dále jen „**Pokyny EK**“),
- Vysvětlení nařízení (ES) č. 561/2006 za účelem usnadnění jeho harmonizovaného prosazování při silničních kontrolách (dále jen „**Vysvětlení nařízení**“).

4.2 Mezinárodní dohody

- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), uveřejněná pod č. 62/2010 Sb. m. s. - Sdělením Ministerstva zahraničních věcí, kterým se nahrazují sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., č. 82/1984 Sb. a č. 80/1994 Sb., o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)., ve znění pozdějších předpisů (č. 82/2010 Sb. m. s.) (dále jen „**Dohoda AETR**“),
- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, vyhláška MZV č. 11/1975 Sb., ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**Dohoda CMR**“).

4.3 České právní předpisy

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**zákon o SD**“),
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**vyhláška 478/2000 Sb.**“),
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**vyhláška o SOD**“),

- Vyhláška č. 9/2015 Sb., o stanovení náležitostí a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu a o změně souvisejících vyhlášek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**vyhláška 9/2015 Sb.**“),
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**zákon o kontrole**“),
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**zákon 56/2001 Sb.**“),
- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**vyhláška 341/2014 Sb.**“),
- Vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel (dále jen „**vyhláška 343/2014 Sb.**“)
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**zákon 13/1997 Sb.**“),
- Zákon č. 499/2004 Sb., o archivnictví a spisové službě, ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**zákon 499/2004 Sb.**“),
- Zákon č. 17/2012 Sb., zákon o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**zákon 17/2012 Sb.**“),
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů; (dále jen „**zákon o Policii ČR**“),
- Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**vyhláška 345/2002 Sb.**“)

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a
636 00 Brno
www.cdv.cz



Příloha 9

Příklad zdůvodnění odchylky

Doporučení:

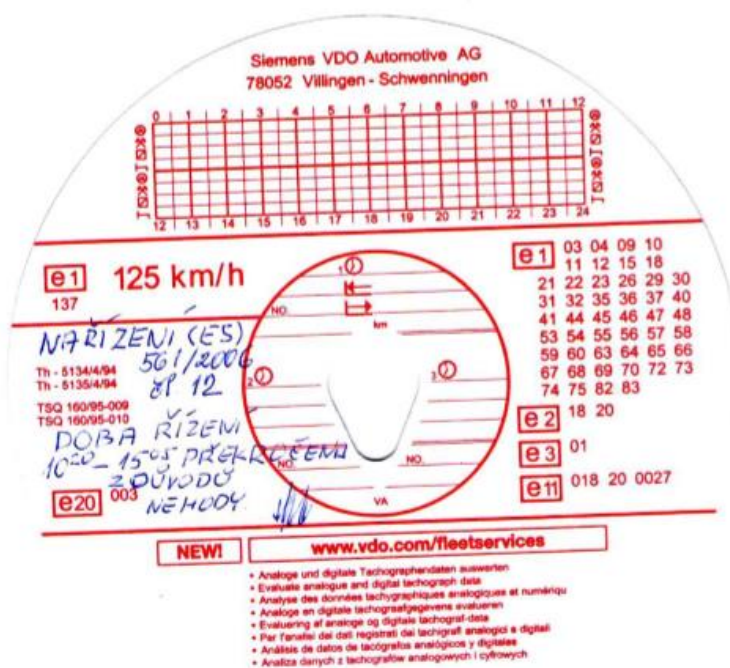
- uvést článek 12 nařízení (ES) 561/2006, který umožňuje odchylku
- specifikovat důvod odchylky
- uvést konkrétní časový rozsah a činnost, u které došlo k odchylce
- zdůvodnění podepsat

Analogový tachograf

Na tachografickém kotoučku

Digitální tachograf

Na papíru do tiskárny



Denní výtisk z karty řidiče

1	▼ 26.11.2003 14:55 (UTC)
2	24h▼
3	□ Schmitt Peter □ /12345678901234 5 6
3a	○ Rosenz Winfried ○ /45678901234567 7 8 04.01.2004
4	A ABC12345678901234 D /VS-VM 612
5	B Siemens VDO Automotive AG 1381.12345678901
6	T NFZ-Profi Service & Ve rtrieb T /87654321087654 3 2 T 02.04.2002
7	□ /12345678901234 5 6 □ 11.11.2003 11:11 ▼
8	○ 25.11.2003 310
8a	? 00:00 06:00 06h00 □ 06:00 06:17 00h17
8b	1 A D /VS-VM 612 95 872 km

Vysvětlivky:

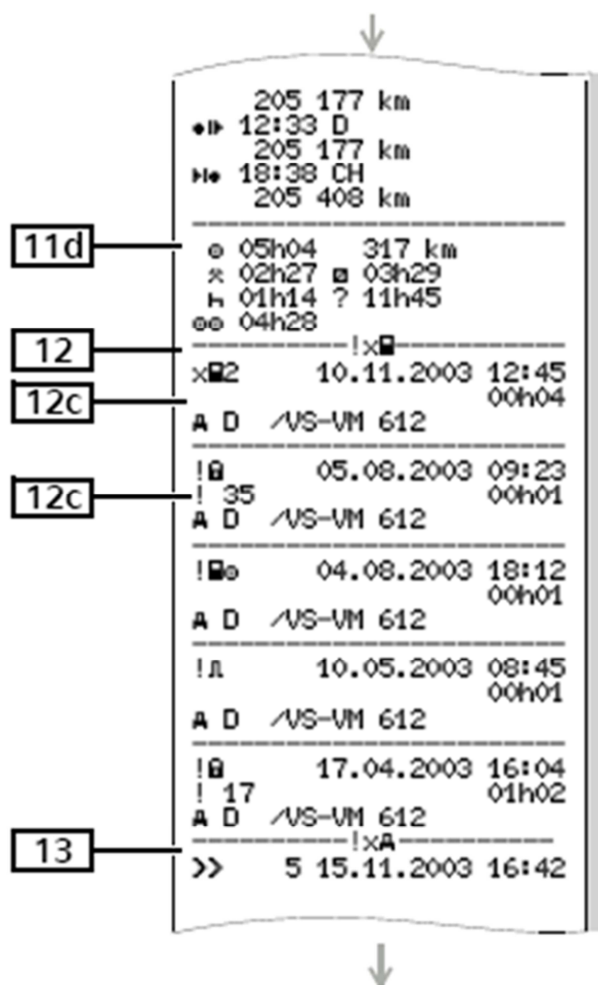
1. Datum a čas výtisku
2. Druh výtisku
3. Údaje o držiteli vložené kontrolní karty
- 3a. Údaje o držiteli vložené karty řidiče
4. Údaje o vozidle
5. Údaje o tachografu
6. Poslední ověření tachografu
7. Poslední kontrola (pokud byla vložena kontrolní karta)
8. kalendářní den výtisku
- 8a. doba kdy nebyla vložena karta, manuálně zadaná činnost
- 8b. registrační značka vozidla, vstup pro kartu řidiče č. 1

Denní výtisk z karty řidiče– pokračování 1

8c	* 06:17 07:02 00h45
8e	* 07:02 07:41 00h39 00
	0 07:41 09:00 01h19 00
	95 958 km: 86 km
	? 09:00 09:24 00h24
	2
8b	A S /LCR 243
8c	205 002 km
8e	0 09:24 11:54 02h30 00
	* 11:54 12:33 00h39
	205 177 km: 175 km
	1
	A S /LCR 243
	205 177 km
	0 12:33 15:10 02h37
	h 15:10 16:22 01h12 *
	0 16:22 16:38 00h16
	0 16:38 17:20 00h42
8d	16:38
	0 17:20 18:12 00h52
	* 18:12 18:36 00h24
	h 18:36 18:38 00h02
	205 408 km: 231 km
	? 18:38 23:59 05h21
	Σ
11	06:00 D
11a	95 872 km
	He 09:00 D
	95 958 km
	0 09:24 D
	205 002 km
	He 12:33 D

- 8c aktivity řidiče 1
- 8e vyjmutí karty, stav počítadla kilometrů a ujetá vzdálenost
- 8b registrační značka vozidla, zásuvka pro kartu
- 8c aktivity řidiče 2
- 8e vyjmutí karty, stav počítadla kilometrů a ujetá vzdálenost
- 8d specifické podmínky
- 11 denní souhrn
- 11a zadání místa (začátek/konec)

Denní výtisk z karty řidiče– pokračování 2



The diagram shows a vertical printout of a tachograph card. It contains several sections of data, including distances, times, and dates. Callouts are placed to the left of the printout, pointing to specific lines of data:

- 11d** points to the first section of data, which includes distances and times.
- 12** points to the second section of data, which includes a date and time.
- 12c** points to the third section of data, which includes a date and time.
- 13** points to the fourth section of data, which includes a date and time.

	205 177 km
11d	• 12:33 D
	205 177 km
	• 18:38 CH
	205 408 km
	05h04 317 km
	02h27 03h29
	01h14 ? 11h45
	00h28
12	10.11.2003 12:45
12c	00h04
	A D /VS-VM 612
12c	05.08.2003 09:23
	35 00h01
	A D /VS-VM 612
	04.08.2003 18:12
	00h01
	A D /VS-VM 612
	10.05.2003 08:45
	00h01
	A D /VS-VM 612
	17.04.2003 16:04
	17 01h02
	A D /VS-VM 612
13	5 15.11.2003 16:42

11d denní souhrn aktivit řidiče

12 seznam posledních, maximálně pěti událostí a závad na kartě řidiče

12c datový záznam události nebo závady

13 seznam posledních, maximálně pěti událostí a závad v tachografu

Denní výtisk z karty řidiče– pokračování 3

↓

13c	eID /98765432109876 5 4 eIF /12345678901234 5 6 x2 0 10.11.2003 12:45 00h04 eDK /45678901234567 7 8
13c	!e 1 15.10.2003 07:02 (1) 00:54 >> 4 15.10.2003 11:10 (95) 00h30 eDK /45678901234567 7 8 eIF /12345678901234 5 6 x2 0 10.11.2003 12:45 00h04 eDK /45678901234567 7 8 x 0 12.09.2003 21:00 (1) 00:01
21	Friedrichshafen Schmitt Peter Rosenz Wulfried

13c datový záznam události
nebo závady

21 podpis řidiče a kontrolního
orgánu, místo kontroly

Příloha 7

Papír do tiskárny -schvalovací značky

Siemens VDO	DTCO 1381	e1	84
Actia	SmarTach	e2	25 29 30
Stoneridge	SE 5000	e5	0002

Diagram of a tachograph paper layout. The paper includes fields for 'No.', 'km', and 'Date'. A grid is used for recording data. The bottom right section, highlighted by a red box, contains the following information: Siemens VDO DTCOPP 1 **e1** 174 Tachograph **e1** 84 **e2** 25 29 30 **e5** 0002.

Schvalovací značky pro použití
v tachografu VDO, Actia a
Stoneridge

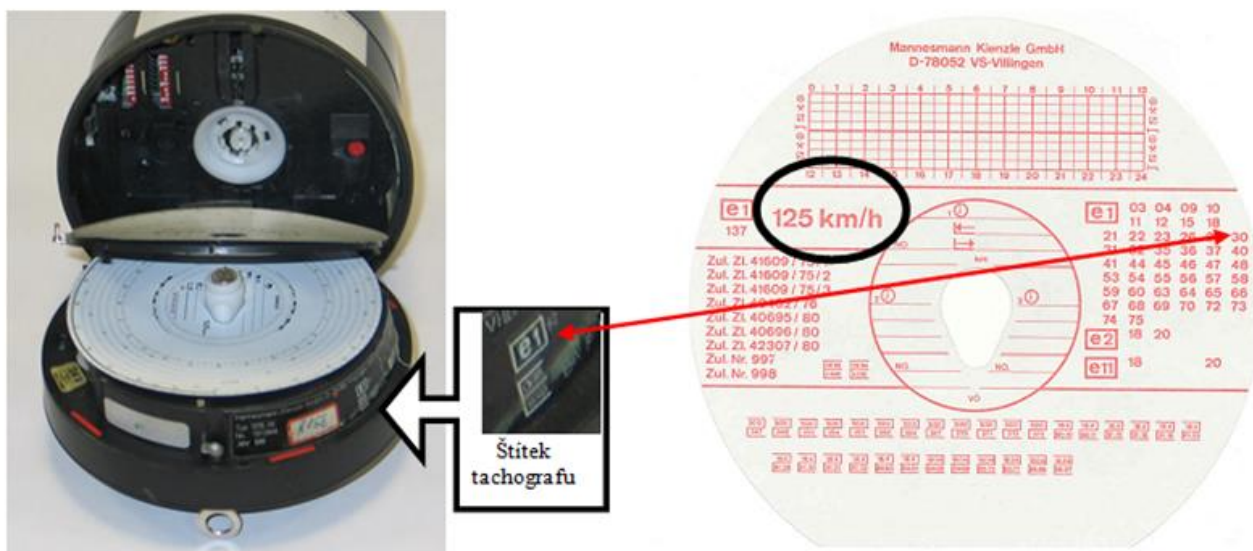
Diagram of an ACTIA tachograph paper layout. The paper includes fields for '(Name)', '(Card#)', and 'Date'. A grid is used for recording data. The top right section, highlighted by a red circle, contains the following information: **e2** 22 25. The text 'ACTIA' and 'Made in France' are visible on the right side.

Schvalovací značka pouze pro
tachograf ACTIA.

Příloha 6

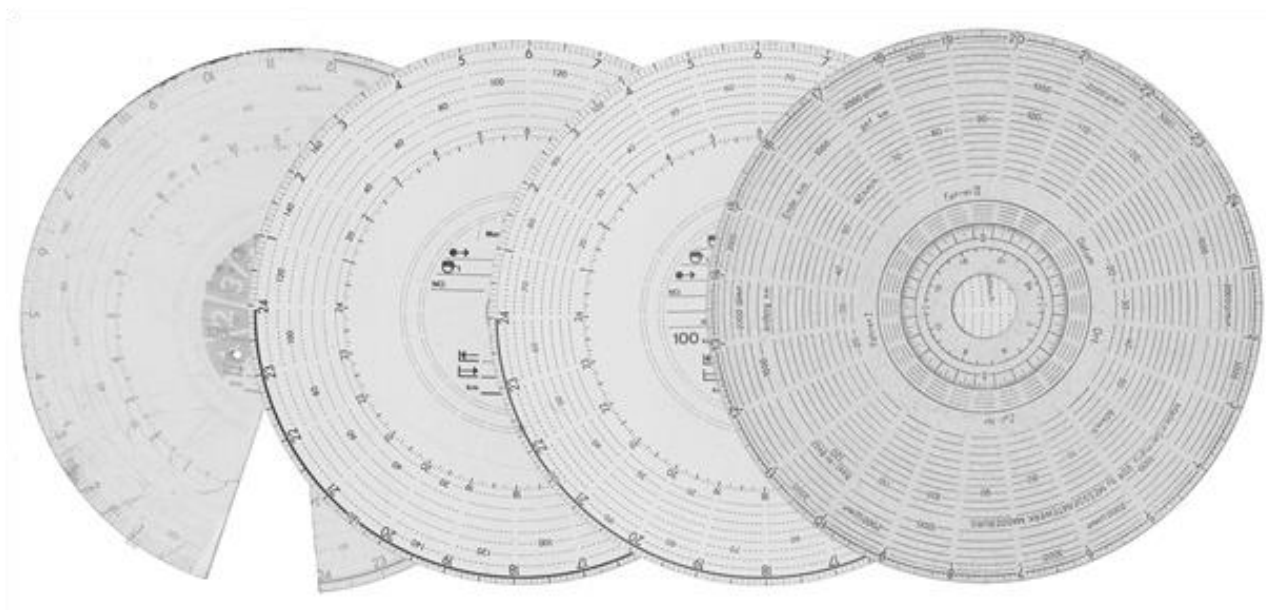
Záznamové listy a párování s tachografem

Záznamový list použitý do tachografu musí mít shodný údaj o maximální rychlosti a dvojčíslí u schvalovací značky, které jsou uvedeny na tachografu.



Příklady záznamových listů do analogového tachografu, které neodpovídají Příloze I.

(Nezaznamenávají činnost řidiče)



Příloha 5

Umístění montážního štítku a jeho obsah

V případech, kdy nelze montážní štítek umístit na tachograf, musí být štítek upevněn na střední mezidveřní sloupek tak, aby byl dobře viditelný. U vozidel, která střední mezidveřní sloupek nemají, musí být montážní štítek upevněn na rám dveří vozidla na straně řidiče a v každém případě musí být dobře viditelný.

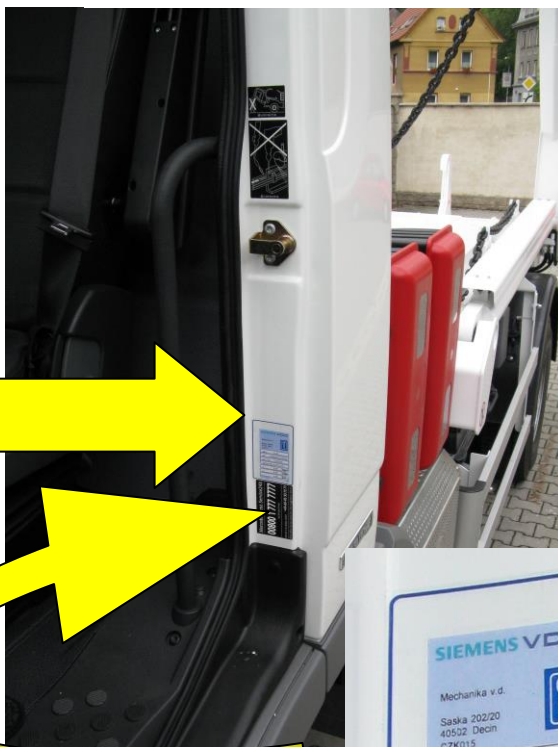
Pokud vozidlo nemá dveře na straně řidiče (např. u některých autobusů), tak montážní štítek musí být pevně umístěn na rámu předních dveří vozidla. V případech, kdy toto není u některých autobusů možné, umístit instalační (montážní) štítek na boční sklo strany řidiče.

MP 018 TACHOGRAFY S REGISTRACÍ PRACOVNÍ ČINNOSTI ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL, KTERÁ JSOU JIMI POVINNĚ VYBAVENA, ANALOGOVÉ A DIGITÁLNÍ -POSTUP ZKOUŠENÍ PŘI OVĚŘOVÁNÍ

Montážní štítek-analogový tachograf

Datum:	l =	mm	Název a sídlo AMS
W =	ot/km	- imp/km	
Vozidlo:			
Tachograf v.č.:			

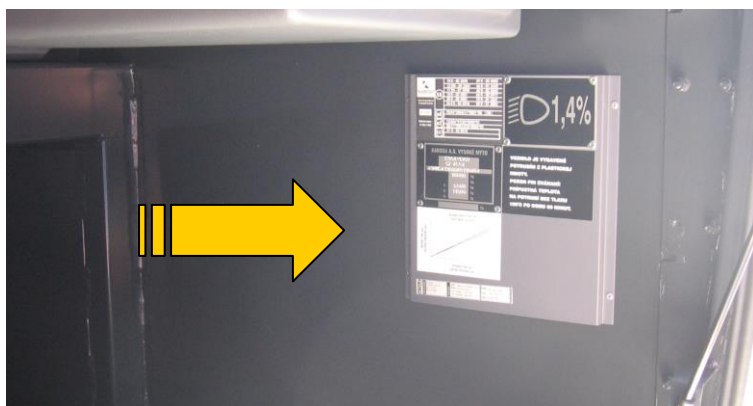
Umístění štítku na rámu kabiny
na straně řidiče



Montážní štítek-digitální tachograf

Název a sídlo AMS	
CZ K X	
Datum:	
Vozidlo – VIN:	
Tachograf – výr. číslo:	
Rozměr pneu:	
l =	mm
W =	imp/km
k =	imp/km

Umístění štítku u autobusu v zavazadlovém
prostoru



SIEMENS VDO	
Mechanika v.d.	
Saska 202/20 40502 Decin CZK015	
Datum:	7.7.08
VIN:	WOB93207311338792
Vyr.č.TCO:	1173876/08
Velikost pneu:	315/80 R 22.5
W	8 400 imp/km
k	8 400 imp/km
l	3 340 mm
Mercedes-Benz Service24h	
00800 1 777 7777	
aus fast ganz Europa	
Alternativ in den übrigen Ländern	
+49-69-95 30 72 77	
Bitte halten Sie bei Anruf Ihre Fahrzeugpapiere bereit	

Umístění štítku při vstupu do autobusu.



Štítek umístěn na bočním skle u řidiče



VZORY MONTÁŽNÍCH ŠTÍTKŮ

Jedná se o montážní štítky, které se vlepují do tachografu nebo mimo něj při jeho aktivaci nebo kalibraci.

Montážní štítek analogového tachografu

umístěn v tachografu

Datum:	$l =$	mm	Název a sídlo AMS
$W =$	otř/km - imp/km		
Vozidlo: (Posledních 8 znaků VIN)			

umístěn mimo tachograf

Montážní štítek digitálního tachografu

Datum ... datum kdy byl stanoven obvod pneumatiky;

Vysvětlivky :
charakteristický součinitel vozidla a měřen účinný

W ... charakteristický součinitel vozidla

k ... konstanta tachografu

l ... účinný obvod pneumatik

vozidlo ... identifikační číslo vozidla VIN

tachograf ... výrobní číslo tachografu

úřední značka autorizovaného metrologického střediska

Pozr

Název a sídlo AMS	
Datum:	CZ K X
Vozidlo – VIN:	
Tachograf – výr. číslo:	
Rozměr pneu:	
$l =$	mm
$W =$	imp/km
$k =$	imp/km

Montážní štítek se pro zvýšení odolnosti přelepí průhlednou ochrannou folií

Příloha 4

Vyhláška 478/2000 Sb. - doby řízení, přestávky a odpočinku

Druh silniční dopravy	Osobní linková doprava, délka linky nepřesahuje 50 km Nařízení 561/2006 čl.3 písm. a)	Výjimky dle čl.13 odst.1 Nařízení 561/2006 (mimo údržbu pozemních komunikací)
Doba řízení - denní - čtrnáctidenní	(ust. § 3 odst. 4 a 5 vyhlášky 478/2000 Sb.) 10 hod 100 hod	
Bezpečnostní přestávka	(ust. § 19 nařízení vlády č. 589/2006 Sb.) nejdéle po 4 hodinách přerušeni nejméně 30 minut (může být rozdělena do několika přestávek nejméně však 10 minutových)	(ust. § 3 odst. 5 vyhlášky 478/2000 Sb.) nejdéle po 4,5 hodinách řízení nejméně 45 minut, které může být rozděleno do několika přestávek v trvání nejméně 15 minut
Denní odpočinek - nepřetržitý - zkrácený - dělený	(ust. § 17 nařízení vlády č. 589/2006 Sb.) 11 hodin 9 hodin (3x v týdnu) na dvě nebo tři části, podmínkou je aby jedna část trvala aspoň 8 hodin a celkový odpočinek musí být alespoň 12 hodin	
Týdenní odpočinek	(ust. § 18 nařízení vlády č. 589/2006 Sb.) alespoň 24 hodin s tím, že za období 3 týdnů bude odpočinek činit celkem alespoň 105 hodin	

Doby řízení, přestávky a doby odpočinku pro řidiče údržby pozemních komunikací

Druh silniční dopravy	ES č.561/2006* ¹ výjimka čl.13 odst.1 pro řidiče údržby pozemních komunikací v zimním období nebo při likvidaci důsledků povětrnostní situace	ES č.561/2006* ² výjimka čl.13 odst.1 pro řidiče údržby pozemních komunikací
Doba řízení - denní - čtrnáctidenní		
Bezpečnostní přestávka	NV č.168/2002 Sb. Příloha č.1, odst. 3	nejdéle po 4,5 hodinách přerušení nejméně 45 minut, které může být rozděleno do několika přestávek v trvání nejméně 15 minut
Denní odpočinek - nepřetržitý - zkrácený - dělený	11 hodin 6 hodin s tím, že o krácení odpočinku bude prodloužen následující odpočinek Pokud byla předchozí směna kratší než 6 hodin může odpočinek trvat jako tato směna, nejméně však 3 hodiny	11 hodin (v průběhu 24 hodin) 9 hodin (nejvýše 3x mezi dvěma týdenními odpočinky) nejméně 12 hodin s tím, že je možné ji rozdělit do dvou úseků, z nichž první musí být v délce nejméně 3 hodin a druhý v délce nejméně 9 hodin
Týdenní odpočinek	24 hodin za období 3 týdnů musí odpočinek činit nejméně 105 hodin	- běžný nejméně 45hodin - zkrácený nejméně 24 hodin (podmínka- předcházející doba týdenního odpočinku musí být běžná)

*¹ vyplývá z NV č.589/2006 Sb.Hlava II

*² vyplývá z vyhlášky č.478/2000 Sb. §3 odstavec (5)

POKYN Č. 1

Téma: 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) Dopravní podnik 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 měly 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 nutných přestávek, denního ani týdenního odpočinku.

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

POKYN Č. 2

Téma: 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 provozním střediskem zaměstnavatele a které mu zaměstnavatel určil k převzetí vozidla vybaveného tachografem za účelem určení jeho dalšího řízení, plní závazek vůči zaměstnavateli, a proto nedisponuje volně svým časem.

A tak tedy v souladu s čl. 9 odst. 2 a čl. 9 odst. 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 **nespadá 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 posádky 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

Téma: Příkaz přerušit přestávku nebo denní nebo 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 postížen.

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

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

Článek 1 nariadení (EHS) č. 3821/85, který odkazuje na nariadení (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 zúčastní dopravního provozu spadajícího do působnosti nariadení, 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 nečerpal 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/modes/road/social_provisions/driving_time/form_attestation_activities_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 započítáním 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.

Článek: 9 odst. 1 nařízení (ES) 561/2006

Přístup, který se má dodržovat: Podle čl. 4 písm. f) obecně platí, že v době odpočinku musí mít řidič možnost volně nakládat se svým časem. Řidič je však oprávněn udělat si přestávku v řízení nebo si vzít denní či týdenní dobu odpočinku, cestuje-li trajektem nebo vlakem, pokud má k dispozici lůžko nebo lehátko. To vyplývá ze znění čl. 9 odst. 2, kde se stanoví, že jakákoli 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 nepřetržité délce alespoň jedenácti hodin, kterou řidič čerpá na trajektu nebo ve vlaku (pokud má řidič k dispozici lůžko nebo lehátko), přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi (např. 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 nesmí v žádném případě dojít ke zkrácení běžné denní doby odpočinku.

K oběma těmto přerušením může dojít kdykoli během běžné denní doby odpočinku, včetně případů, kdy tato denní doba odpočinku přesahuje minimální dobu jedenácti hodin a pokračuje i po uplynutí 24 hodin od skončení předchozí doby odpočinku. Do 24 hodin od skončení předchozí doby odpočinku však musí vyčerpáno alespoň jedenáct hodin této denní doby odpočinku. Jinak je třeba mít za to, že došlo k porušení ustanovení o pravidelné denní době odpočinku.

Odchylka podle čl. 9 odst. 1 se nadále vztahuje na běžnou denní dobu odpočinku, která je delší než minimální doba požadovaná podle tohoto nařízení a která začíná na pevnině před přemístěním vozidla na trajekt/vlak a pokračuje na pevnině po přemístění vozidla z trajektu/vlaku.

Pokud je běžná denní doba odpočinku rozdělena do dvou časových úseků, z nichž první musí být doba v celkovém trvání tří hodin a druhý doba v celkovém trvání devíti hodin (jak je stanoveno v čl. 4 písm. g)), počet přerušení (nanejvýš dvě) se vztahuje na celou dobu denního odpočinku, a nikoli na každou část běžné denní doby odpočinku rozdělené do dvou časových úseků.

Odchylka podle čl. 9 odst. 1 se nevztahuje na zkrácenou ani běžnou týdenní dobu odpočinku.

POKYN Č. 6

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

Článek: 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 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 čerpat 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 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 nesmí v žádném případě dojít ke snížení běžné 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.

POKYN Č. 7

Předmět: Význam slov „každých 24 hodin“

Článek: čl. 8 odst. 2 a 5 nařízení (ES) č. 561/2006

Přístup, který se má dodržovat:

V souladu s čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení musí mít řidič novou denní dobu odpočinku v průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí doby odpočinku (běžné nebo zkrácené denní nebo týdenní doby odpočinku). Nejbližších 24 hodin začíná od konce předepsané denní nebo týdenní doby odpočinku, kterou řidič vyčerpal. Pojem „předepsaný“ odpočinek by se měla rozumět doba odpočinku o minimální zákonem předepsané délce, která byla dokončena v průběhu 24 hodin po skončení předchozího předepsaného odpočinku. Tento předepsaný odpočinek může skončit později než 24 hodin po skončení předchozího odpočinku, pokud je jeho celková doba trvání delší než jeho minimální délka požadovaná právními předpisy.

Pro stanovení dodržování ustanovení upravujících denní dobu odpočinku by donucovací orgány měly zkontrolovat všechna 24hodinová období následující po předepsaném denním nebo týdenním odpočinku.

V případech, kdy donucovací orgány narazí na doby činnosti po předepsané denní nebo týdenní době odpočinku, během nichž řidič nedodržel předepsanou denní dobu odpočinku, doporučuje se, aby donucovací orgány:

1. rozdělily výše uvedené doby činnosti na po sobě jdoucí úseky dlouhé 24 hodin počínaje koncem posledního předepsaného denního nebo týdenního odpočinku

a

2. uplatnily pravidla pro denní dobu odpočinku na každé z těchto referenčních období dlouhých 24 hodin.

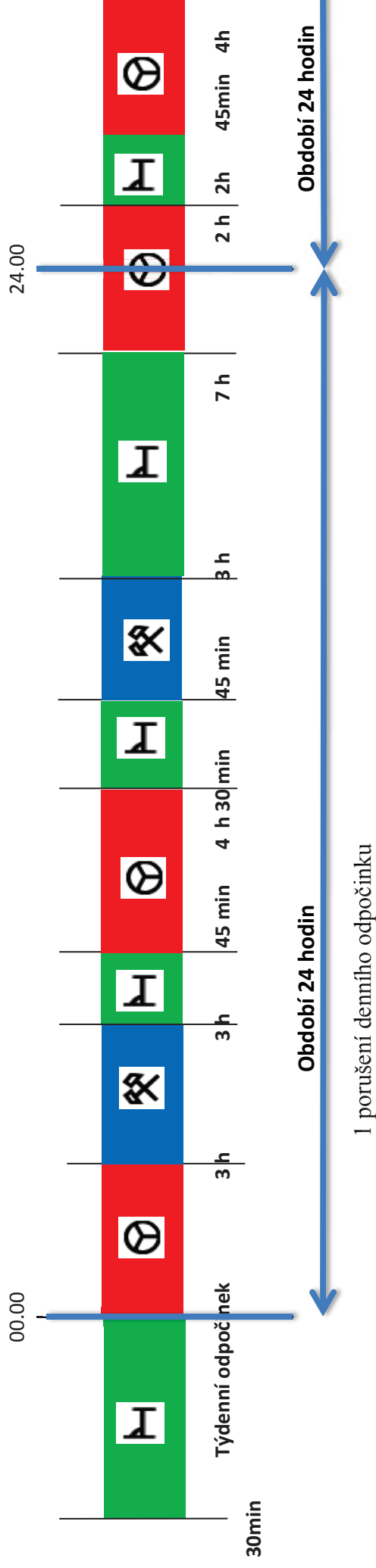
Pokud konec takového 24hodinového období spadá do doby probíhajícího odpočinku, který není předepsaným odpočinkem, neboť jeho minimální zákonem předepsaná doba trvání nebyla v průběhu 24 hodin splněna, ale který pokračuje i během dalšího období 24 hodin a dosáhne minimální požadované délky někdy poté. Pak se nejbližších 24 hodin počítá od okamžiku, kdy řidič ukončí svou dobu odpočinku v celkové délce nejméně 9, resp. 11 nebo více hodin a začne plynout jeho denní pracovní doba.

Je-li zjištěna předepsaná denní nebo týdenní doba odpočinku, začíná posouzení následujících 24 hodin na konci této vyčerpané předepsané denní nebo týdenní doby odpočinku (od konce příslušné doby odpočinku, je-li vyčerpaná doba odpočinku ve skutečnosti delší než jeho minimální požadovaná doba).

Tato metoda výpočtu by měla donucovacím orgánům umožnit odhalovat a stíhat všechna porušení ustanovení upravujících denní dobu odpočinku, k nimž došlo v průběhu každých 24 hodin.

Srovnatelná metoda výpočtu by se měla vztahovat na řidiče v případech, kdy jsou ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, přičemž by referenční období 24 hodin mělo být nahrazeno obdobím 30 hodin, jak je stanoveno v čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení.

Příklad 1:

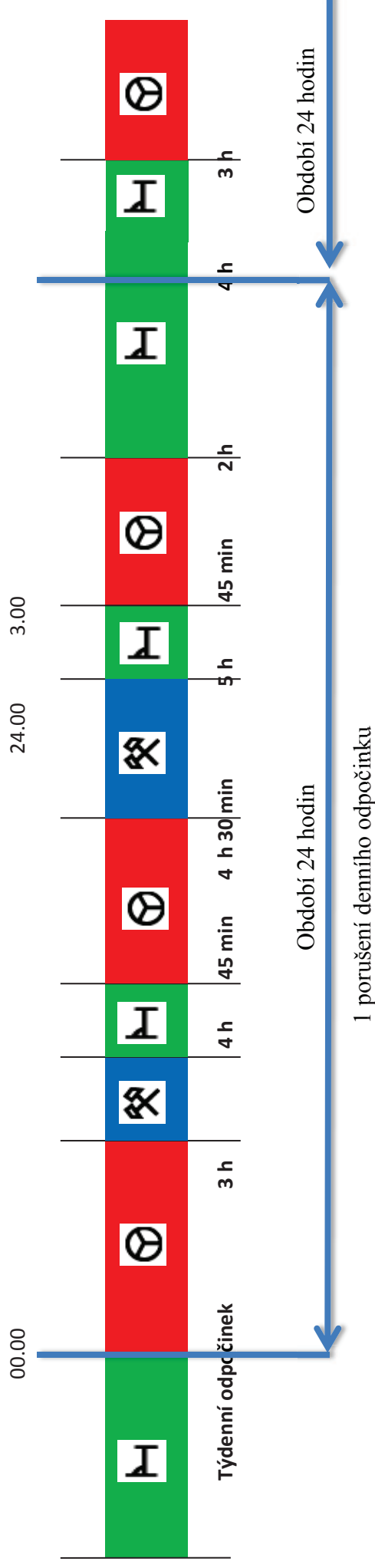


Podle pokynu č. 7: V případech, kdy donucovací orgány narazí na doby činnosti po předepsané denní nebo týdenní době odpočinku, během nichž řidič nedodržel předepsanou denní dobu odpočinku, doporučuje se, aby donucovací orgány:

1. rozdělily výše uvedené doby činnosti na po sobě jdoucí úseky dlouhé 24 hodin počínaje koncem posledního předepsaného denního nebo týdenního odpočinku
- a
2. uplatnily pravidla pro denní dobu odpočinku na každé z těchto referenčních období dlouhých 24 hodin.

Nové období 24 hodin začíná ve 24:00 hodin.

Příklad 2:

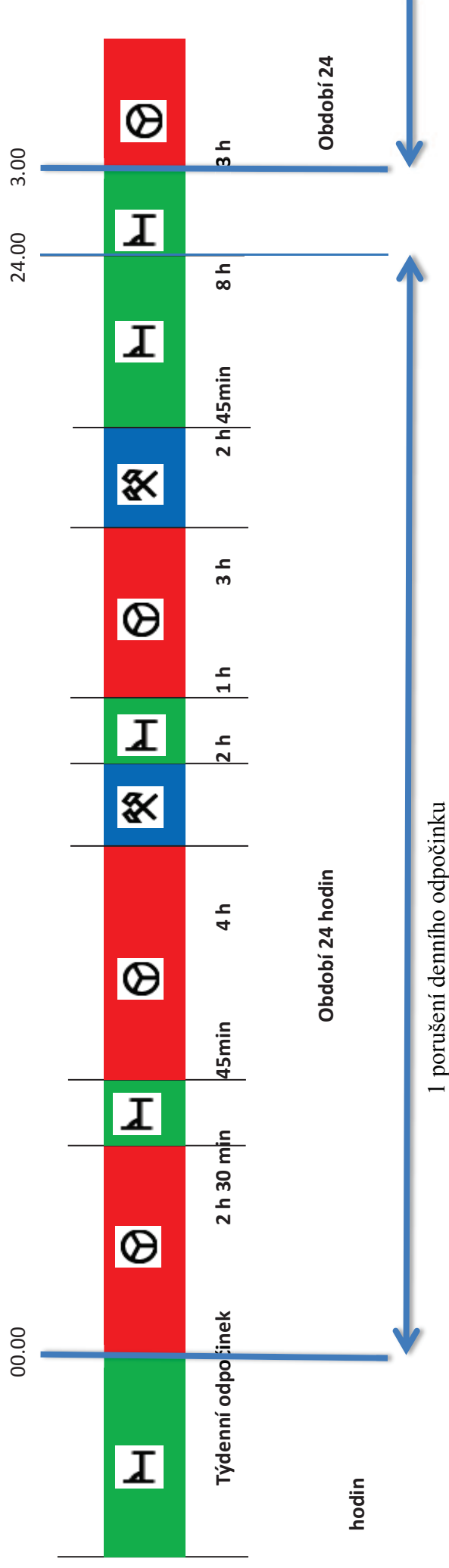


Podle pokynu č. 7: V případech, kdy donucovací orgány narazí na doby činnosti po předepsané denní nebo týdenní době odpočinku, během nichž řidič nedodržel předepsanou denní dobu odpočinku, doporučuje se, aby donucovací orgány:

1. rozdělily výše uvedené doby činnosti na po sobě jdoucí úseky dlouhé 24 hodin počínaje koncem posledního předepsaného denního nebo týdenního odpočinku
- a
2. uplatnily pravidla pro denní dobu odpočinku na každé z těchto referenčních období dlouhých 24 hodin.

Konec 24hodinového období spadá do probíhající doby odpočinku, který není předepsaným odpočinkem, neboť jeho minimální zákonem předepsaná doba trvání nebyla v průběhu 24 hodin vyčerpána, a nejedná se ani o denní odpočinek, který splnil požadovanou délku. Za tímto účelem začíná nové období 24 hodin ve 24:00 hodin.

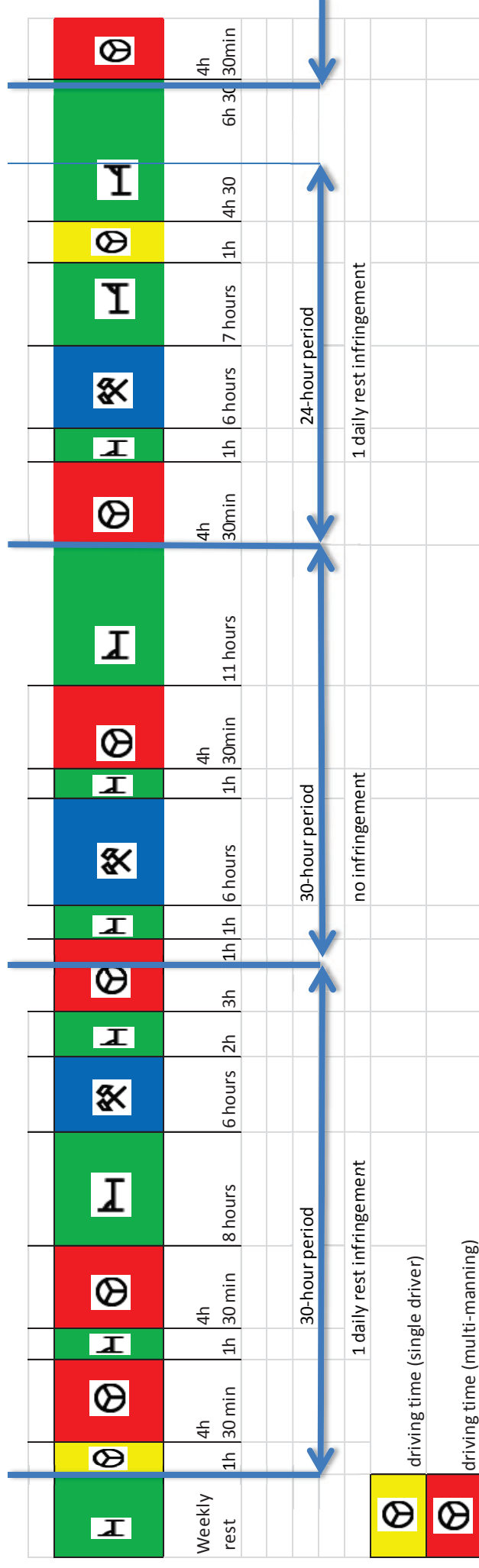
Příklad 3:



Podle pokynu č. 7: konec 24hodinového období spadá do doby probíhajícího odpočinku, který není předepsaným odpočinkem, neboť jeho minimální zákonem předepsaná doba trvání nebyla v průběhu 24 hodin vyčerpána, ale který pokračuje i během dalšího období 24 hodin a dosáhne minimální požadované délky někdy poté; v tomto případě se nejbližších 24 hodin počítá od okamžiku, kdy řidič ukončí svou dobu odpočinku v celkové délce nejméně 9, resp. 11 nebo více hodin a začne plynout jeho denní pracovní doba. Za tímto účelem začíná nové období 24 hodin ve 03:00 hodiny.

[illegible]

Příklad 5: Provoz s více řidiči:



Výše uvedené příklady jsou určeny pouze pro zobrazení, jak by mohla být na základě referenčního období 24 hodin zjištěna **porušení ustanovení upravujících denní odpočinek**.

POKYN Č. 8

Předmět: Výjimečné situace, kdy je přípustné řízení bez karty řidiče.

Článek: Článek 29 nařízení (EU) č. 165/2014 (článek 16 zrušeného nařízení č. 3821/85) a čl. 13 bod 3 přílohy Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)

Přístup, který se má dodržovat:

Článek 29 nařízení (EU) č. 165/2014 stanoví, že jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně nebo je ztracena či odcizena, požádá řidič během sedmi kalendářních dnů o její náhradu příslušné orgány členského státu, ve kterém má své obvyklé bydliště. Tyto orgány vydají náhradní kartu do osmi pracovních dnů¹ ode dne obdržení podrobné žádosti za tímto účelem. Nastanou-li tyto okolnosti, smí řidič pokračovat v řízení bez karty řidiče nejdéle po dobu patnácti kalendářních dnů nebo déle, je-li to nezbytné vzhledem k návratu vozidla na místo jeho obvyklého odstavení, pokud může tento řidič během této doby prokázat nemožnost kartu předložit nebo používat. K tomuto prokázání by mohla posloužit policejní zpráva o odcizené nebo ztracené kartě, formální prohlášení příslušným orgánům či potvrzení o podání žádosti o náhradu karty. Ačkoli by mohlo dojít k překročení lhůty patnácti kalendářních dnů, pokud bude žádost o náhradu karty řidiče podána na konci období **sedmi kalendářních dnů**, přičemž příslušný orgán na konci období **osmi pracovních dnů** náhradní kartu vydá, nemění se tím doba patnácti kalendářních dnů (nebo déle, je-li to nezbytné vzhledem k návratu vozidla na místo) stanovená v čl. 29 odst. 5 nařízení (EU) č. 165/2014, po kterou smí řidič pokračovat v řízení bez karty řidiče.

Řidiči vracejícímu se na místo dopravního podniku po cestě, během níž je karta řidiče poškozena, nefunguje správně nebo je ztracena či odcizena, by mělo být povoleno pokračovat v řízení bez karty řidiče během dalších možných cest do patnácti kalendářních dnů nebo déle, je-li to nezbytné vzhledem k návratu vozidla na místo, jak stanoví článek 29 nařízení (EU) č. 165/2014, pouze tehdy, požádal-li tento řidič příslušný orgán o vydání nové karty v předepsané lhůtě sedmi kalendářních dnů, aby byl schopen prokázat, že čeká na vydání náhradní karty.

Takový závěr vyplývá z výše uvedených ustanovení, jakož i z toho, že nesmí dojít k nepřiměřenému narušení kontinuity fungování dopravního podniku. Předpokladem však je, že platí také všechny ostatní ochranná opatření (např. výtisky a ručně provedené záznamy) pro případ řízení bez karty řidiče.

¹ Doba osmi pracovních dnů sloužící k vydání náhradní karty bude použitelná od 2. března 2016. Do té doby se použije ustanovení čl. 14 odst. 4 písm. a) nařízení (EHS) č. 3821/85, podle něhož vydá orgán náhradní kartu do pěti pracovních dnů ode dne obdržení odůvodněné žádosti za tímto účelem.

Příloha 2

Nařízení 561/2006 - doby řízení, přestávky a odpočinku

Čl.	Údaj	Hodnota
6	Doba řízení - denní - týdenní - čtrnáctidenní	nesmí přesáhnout 9 hodin (2x za týden může být prodloužena na 10hod.) 56 hodin 90 hodin
7	Doba řízení po které musí následovat přerušení souvislou přestávkou nejméně	4,5 hodiny 45 minut (může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15minut , po níž následuje přestávka v délce nejméně 30minut)
8	Denní doba odpočinku - jeden řidič - nejméně dva řidiči*¹	- běžná nejméně 11 hodin (v průběhu 24 hodin po skončení předchozí doby odpočinku) - nejméně 12 hodin s tím, že je možné ji rozdělit do dvou úseků, z nichž první musí být v délce nejméně 3 hodin a druhý v délce nejméně 9 hodin - zkrácená nejméně 9 hodin (nejvýše 3x mezi dvěma týdenními odpočinky) nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin
8	Týdenní doba odpočinku	- běžná nejméně 45hodin - zkrácená nejméně 24 hodin*² (podmínka-předcházející doba týdenního odpočinku musí být běžná)
9	Odpočinek na trajektu nebo ve vlaku	běžnou denní dobu odpočinku (minimálně 11 hod.) lze přerušit nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesáhnou celkem 1 hodinu (řidič musí mít k dispozici lůžko, nebo lehátko)
12	Řidič se může odchýlit od výše uvedených limitů pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla, nebo nákladu, pokud neohrozí bezpečnost provozu. Je povinen uvést důvod odchylky ručně na záznamovém listu, na výtisku nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.	

*¹**Provoz s více řidiči** je stav kdy jsou ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná ve zbývajících dobách však povinná je.

*²**Zkrácení** musí být vyrovnáno vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Doporučení: Sledovat na internetu stanovisko EK k některým ustanovením Nařízení 561/2006. (http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_driving_time_en.htm)

Příloha 1**Silniční kontrola – kontrolní postup**

Pořadí	Právní norma-ustanovení	Kontrolní kroky	Poznámka
A	Kontrola povinnosti vybavení vozidla tachografem		
1	Nařízení (ES) č.561/2006 Čl.2 odst.1	Všechna vozidla registrovaná v zemích ES musí být vybavena kontrolním zařízením, pokud jsou určena pro přepravu zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překročí 3,5 tuny a pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče, pokud se na ně nevztahuje výjimka.	
2	Nařízení (ES) č.561/2006 čl. 3 a 13	Ověřit zda se nejedná o vozidla, na která se vztahuje výjimka z povinnosti vybavit vozidlo kontrolním zařízením odpovídajícím příloze I nebo IB.	
3	Nařízení (EU) č.165/2014 čl.3	Zkontrolovat jaké kontrolní zařízení musí být ve vozidle a jaké v něm je zabudováno (analogový nebo digitální tachograf)	
4	Nařízení (EU) č.165/2014 čl. 22 odst.4	Zkontrolovat platnost ověření případně kalibrace kontrolního zařízení prostřednictvím montážního štítku. Uvedené datum nesmí být starší dvou let.	Kontrolu platnosti kalibrace lze provést i prostřednictvím výtisků z tachografu-denní činnost řidiče, den vozidla, technické údaje
B1	Předložení dokladů pokud musí být vozidlo vybaveno kontrolním zařízením podle nařízení (EU) č. 165/2014		
1	Nařízení (EU) č. 165/2014 čl.36	Pokud je vozidlo vybaveno kontrolním zařízením v souladu s přílohou I nebo IB předloží řidič - kartu řidiče, pokud je jejím držitelem, - záznamové listy z běžného dne a listy použité v předcházejících 28 dnech, pokud v tomto období řídí nebo řídil vozidlo vybavené kontrolním zařízením podle přílohy I (analogovým tachografem); - ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený z běžného dne a v předchozích 28 dnech	
2	Nařízení (EU) č.165/2014 čl.27 odst.2	Řidič smí být držitelem pouze jedné platné karty řidiče, je oprávněn používat pouze vlastní osobní kartu. Nesmí používat kartu řidiče, která je vadná nebo jejíž platnost uplynula.	
3	Nařízení (EU) č. 165/2014 čl. 26 odst.7	Kontrolní orgán smí odejmout kartu řidiči pokud zjistí, že - karta byla padělána, - jedná se o cizí kartu, - karta byla získána na základě nesprávného prohlášení nebo padělaných dokladů.	

		Pokud kontrolní orgán kartu řidiči odejme, vystaví mu potvrzení a kartu předá orgánu, který je uveden na kartě.	
4	Nařízení (EU) č.165/2014 Čl.34 odst.1 a odst.2	Řidič nesmí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy nebo kartu řidiče. Záznamový list a karta řidiče nesmí být vyňaty před koncem denní pracovní doby, pokud není jeho vyjmutí jinak povoleno. Záznamový list nesmí být používán po dobu delší, než pro kterou je určen.	Záznamový list lze vyjmout před koncem pracovní doby : -na žádost kontrolního pracovníka, -při poruše tachografu, -při zdůvodnění odchylky dle čl.12, -nelze ovládat zařízení na dálku a -při změně pozice řidiče.
5	Vyhláška č. 478/2000 Sb. §1b odst. 1	Ve vozidle, pro které je předepsáno vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, musí mít tuzemský řidič s sebou kromě tohoto záznamu a paměťové karty řidiče, pokud mu byla vydána, též potvrzení podle článku 1 Rozhodnutí komise (ES) č.230/2007 nebo jiný doklad prokazující, že vozidlo v tomto období neřídil.	
6	Nařízení (EU) č.165/2014 čl.37	Pokud je kontrolní zařízení neschopné provozu nebo nefunguje správně, vede řidič údaje o časových úsecích ručně na záznamovém listu nebo na prozatímním listu na který zapíše údaje umožňující jeho identifikaci včetně podpisu. Provoz vozidla s vadným kontrolním zařízením je omezen maximálně na dobu jednoho týdne.	
7	Nařízení (EU) č.165/2014 čl.35 odst.1 a 2 b) Čl. 29 odst.5	Je-li karta řidiče poškozena, nefunguje-li správně nebo byla řidiči odcizena musí řidič vytisknout údaje - na začátku jízdy - na konci jízdy a opatřit je údaji, které umožní identifikaci řidiče (jméno, číslo karty nebo řidičského oprávnění) včetně svého podpisu. Řidič prokáže nemožnost kartu použít (formální prohlášení o ztrátě nebo odcizení karty). Bez karty může řídit řidič nejdéle po dobu 15 kalendářních dnů nebo déle, je-li to nezbytné pro návrat vozidla.	
B2	Předložení dokladů pokud je vozidlo vybaveno kontrolním zařízením podle dohody AETR		
1	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1	V případě, že vozidlo je vybaveno kontrolním zařízením podle nařízení (EU) č165/2014 je záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku výstupem z tohoto zařízení.	
2	Evropská dohoda AETR Příloha čl.12 odst.7	Řidič musí být schopen kdykoliv na žádost kontrolního pracovníka předložit • záznamové listy, • kartu řidiče, je-li jejím držitelem, a • ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 kalendářních dnech, jak je vyžadováno podle této Dohody. za běžný den a předchozích 28 kalendářních dnů.	
3	Vyhláška č. 478/2000 Sb. §1b odst. 1	Ve vozidle, pro které je předepsáno vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, musí mít tuzemský řidič s sebou kromě tohoto záznamu a paměťové karty řidiče, pokud	

		mu byla vydána, též potvrzení podle článku 1 Rozhodnutí komise (ES) č.230/2007 nebo jiný doklad prokazující, že vozidlo v tomto období neřídil.	
4	Evropská dohoda AETR Příloha čl.12 odst.1 a 2	Řidič nesmí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy, které nesmí vyjmout před koncem denní pracovní doby, pokud jeho vyjmutí není jinak povoleno.	Záznamový list lze vyjmout před koncem pracovní doby : -na žádost kontrolního pracovníka, -při poruše tachografu, -při zdůvodnění odchylky dle čl.10, -nelze ovládat zařízení na dálka a -při změně pozice řidiče.
5	Evropská dohoda AETR Příloha, čl.10	Zaměstnavatel a řidiči zajistí správné fungování a řádné užívání jak kontrolního zařízení, tak karty řidiče, jestliže je na řidiči požadováno řídit vozidlo vybavené kontrolním zařízením v souladu s Dodatkem 1B.	
6	Evropská dohoda AETR Příloha čl.12 odst.2	Pokud v důsledku vzdálení se od vozidla řidič nemůže používat zařízení zabudované do vozidla, musí zapsat čitelně a bez zašpinění listů časové úseky ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky.	
B3	Předložení dokladů pokud se na vozidlo nevztahuje Nařízení (ES) č.561/2006 ani mezinárodní smlouva (mezinárodní dohoda AETR)		
1	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1a odst.1	Záznam může být veden formou výstupu z kontrolního zařízení nebo řidičem ručně. Musí obsahovat údaje uvedené v §1a vyhlášky č.478/2000 Sb.	
2	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1a odst.2	Řidič musí mít sebou ve vozidle záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z probíhajícího a předchozího dne.	
3	Vyhláška č. 478/2000 Sb. §1b odst. 1 a 2	Ve vozidle, pro které je předepsáno vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, musí mít řidič s sebou kromě tohoto záznamu a paměťové karty řidiče, pokud mu byla vydána, též potvrzení podle článku 1 Rozhodnutí komise (ES) č.230/2007 nebo jiný doklad prokazující, že vozidlo v tomto období neřídil. Tato povinnost není vyžadována u vozidel nasazených v linkové osobní dopravě, kde délka spojů nepřesáhne 50 km a vozidel , která jsou určena pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče.	
4	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1b odst.	Pokud je uložena povinnost vést záznam o provozu vozidla (zákon č.111/1994 Sb. §3 odst. 2) je možné sloučit záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku s tímto záznamem za předpokladu, že tento doklad bude splňovat požadavky kladené na oba uvedené záznamy.	
5	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1b odst.5	Ve vnitrostátní linkové osobní dopravě může být veden zjednodušený záznam o provozu vozidla, ve kterém jsou uvedeny odchylky skutečného dopravního výkonu od vzorového záznamu o provozu vozidla, který musí být ve vozidle.	

C1	Kontrola a vyhodnocení záznamů podle nařízení (ES) č.561/2000		
1	Nařízení (EU) č.165/2014 čl.36 odst.3	Kontrolní pracovník může zkontrolovat dodržování nařízení (ES) č.561/2006 analýzou záznamových listů, zobrazených nebo vytištěných dat, které byly zaznamenány záznamovým zařízením nebo na kartě řidiče, nebo není-li to možné, analýzou jakéhokoli podkladu, který dokládá nedodržení některého ustanovení.	
2	Nařízení (EU) č. 165/2014 čl.33 odst.1	V případě kontroly prostřednictvím výtisků, musí být řidič schopen vytisknout na požádání kontrolního pracovníka údaje podle přílohy IB.	
3	Vyhláška č.522/2006 Sb. §2 odst.2 písm.a)	Při kontrole vozidla vybaveného kontrolním zařízením dle přílohy IB (digitálním tachografem) použije kontrolní orgán paměťovou kontrolní kartu.	
4	Nařízení (EU) č.165/2014 čl.34 odst.5 a 6	U předložených záznamových listů kontrolní orgán zkontroluje zda řidič zapsal potřebné informace na začátku používání listu, případně na konci použití listu a zda používají záznamové listy v souladu s požadavky nařízení.	
5	Nařízení (EU) č.165/2014 čl.27, odst.2, čl.34 odst.4	Zkontroluje zda řidič používá vlastní platnou kartu a pokud je ve vozidle více než jeden řidič zkontroluje, zda jsou vloženy karty do správných otvorů.	
6	Vyhláška č.522/2006 Sb. §3 odst.1 písm.a) a b)	Při kontrole se kontrolní orgán zaměří na - dodržování denní a týdenní doby řízení, bezpečnostních přestávek a denní a týdenní doby odpočinku - záznamové listy z období běžného dne a 28 předcházejících dnů, v němž řidič řídil, anebo na potvrzení vystavené dopravcem, že neřídil vozidlo s uvedením důvodu, nebo na údaje uložené pro stejnou dobu na kartě řidiče nebo v paměti záznamového zařízení nebo na údaje na jejich výtiscích.	
7	Nařízení (ES) č.561/2006 čl.6 až 9	Vyhodnocení dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku podle nařízení.	
C2	Kontrola vyhodnocení záznamů podle Evropské dohody AETR		
1	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1 odst.1	Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku musí být pořízen u vozidel vybavených záznamovým zařízením jako výstup z tohoto zařízení.	
2	Evropská dohoda AETR Příloha čl.11 odst.2	Záznamový list se používá ve dnech, kdy řidič řídí vozidlo od okamžiku, kdy řidič převezme vozidlo. Záznamový list nesmí být vyjmut před koncem denní pracovní doby, pokud jeho vyjmutí není jinak povoleno. Záznamový list nesmí být používán po dobu delší , než pro kterou je určen.	
3	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1 odst.3 a 4	U předložených záznamových listů kontrolní orgán zkontroluje, zda řidič zapsal potřebné informace na začátku používání listu, případně na konci použití listu a zda používají záznamové listy v souladu s požadavky dohody.	
4	Vyhláška č.522/2006 Sb.	Při kontrole se kontrolní orgán zaměří na	

	§3 odst.1 písm.a) a b) Dohoda AETR, Příloha článek 12odst. 7 písmeno a) a b)	- dodržování denní a týdenní doby řízení, bezpečnostních přestávek a denní a týdenní doby odpočinku - záznamové listy z období běžného týdne a listy použité řidičem v předcházejících 15 kalendářních dnech, anebo na potvrzení vystavené dopravcem, že neřídil vozidlo s uvedením důvodu, nebo na údaje uložené pro stejnou dobu na kartě řidiče nebo v paměti záznamového zařízení nebo na údaje na jejich výtiscích.	
5	Evropská dohoda AETR čl.6 až 9	Vyhodnocení dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a doby odpočinku provádí kontrolní orgán podle mezinárodní dohody.	
C3	Kontrola vyhodnocení záznamů ze zařízení vozidel na které se nevztahuje nařízení ani mezinárodní smlouva		
1	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1a odst.1	Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku musí být pořízen jako výstup z analogového nebo digitálního tachografu, nebo veden ručně nebo výstupem ze záznamového zařízení.	
2	Vyhláška č.478/2000 Sb. §1a odst. 2	Při kontrole se kontrolní orgán zaměří na - záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z právě probíhajícího a z předchozího dne, pokud řídil řidič vozidlo a paměťovou kartu řidiče pokud mu byla vydána - dodržování denní doby řízení, bezpečnostních přestávek a denní doby odpočinku	
3	Vyhláška č.478/2000 Sb. §3	Vyhodnocení dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku podle příslušného vnitrostátního předpisu.	
D	Zpracování zápisu ze silniční kontroly		
1	Zákon č.255/2012 Sb. §12 odst.2	Protokol o kontrole se vyhotoví ve lhůtě 30 dnů ode dne provedení posledního kontrolního úkonu, ve zvláště složitých případech do 60 dnů.	
2	Zákon č.255/2012 Sb. §12 odst 1	Obsah protokolu : a) označení kontrolního orgánu a kontrolujícího, b) označení ustanovení právního předpisu vymezujícího pravomoc kontrolního orgánu k výkonu kontroly, c) označení přizvané osoby, včetně důvodu jejího přizvání, d) označení kontrolované osoby, e) označení předmětu kontroly, f) kontrolní úkon, jímž byla kontrola zahájena, a den, kdy byl tento kontrolní úkon proveden, g) poslední kontrolní úkon předcházející vyhotovení protokolu o kontrole a den, kdy	

		byl tento kontrolní úkon proveden, h) kontrolní zjištění, obsahující zjištěný stav věci s uvedením nedostatků a označení právních předpisů, které byly porušeny, včetně uvedení podkladů, z kterých tato kontrolní zjištění vycházejí, i) poučení o možnosti podat proti kontrolním zjištěním uvedeným v protokolu o kontrole námitky s uvedením lhůty pro jejich podání a komu se podávají, j) datum vyhotovení, k) podpis kontrolujícího.	
3	Zákon č.255/2012 Sb. §9 písm. f)	Kontrolující je v souvislosti s výkonem kontroly povinen vyhotovit protokol o kontrole a doručit jeho stejnopis kontrolované osobě.	

Příloha 12

Cisterny pro svoz mléka – speciální vybavení

Speciální vybavení v zadní části, nebo na boku cisterny je rozděleno na 3 samostatné oddíly zahrnující:

V boční levé části: vzorkovací kohout, držák s boxem na odebrané vzorky, přehledné uložení všech nezbytných koncovek, manžet a redukcí, tabulka s nezbytnými údaji pro obsluhu čerpání a osvětlení kufru.

Ve střední části: motor a čerpadlo, kolektor, výpustě a osvětlení kufru.

Čerpací jednotka s odstředivým čerpadlem, poháněným hydraulickým motorem, nasávání a vysoušení je zajištěno samonasávacím čerpadlem

Horizontální nebo vertikální navíjecí buben poháněný hydraulickým motorem je umístěn v zadní nebo střední části cisterny mezi podélníky podvozku

Dálkové ovládání pro spuštění čerpadla, jeho zastavení a pro ovládání navíjecího bubnu

Vzorkovací kohout pro odebírání vzorků z čerpaného mléka, provedení analogové v kufru vzadu.

Umístění v boxu s odebíranými vzorky v kufru v pravé boční části.



VZOR POTVRZENÍ

„Členské státy neuloží řidičům povinnost předkládat formuláře dokládající jejich činnost za dobu, kdy se od vozidla vzdálili.“

čl. 34, odst. 3, nařízení (EU) č. 165/20014

L 330/80

CS

Úřední věstník Evropské unie

16.12.2009

AKTY, JEJICHŽ UVEŘEJNĚNÍ NENÍ POVINNÉ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 14. prosince 2009,

kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činnosti v silniční dopravě

(oznámeno pod číslem K(2009) 9895)

(Text s významem pro EHP)

(2009/959/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o Evropské unii a na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici 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 činnosti v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS⁽¹⁾, a zejména na čl. 11 odst. 3 a článek 13 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Hlavním zdrojem informací při silničních kontrolách jsou záznamy na tachografu. Absence záznamů by měla být odůvodněna pouze tam, kde z objektivních důvodů záznamy na tachografu, včetně údajů vkládaných ručně, nebylo možné provést. V takových případech je třeba vystavit potvrzení dokládající uvedené důvody.

(2) Ukázalo se, že formulář potvrzení uvedený v příloze rozhodnutí Komise 2007/230/ES⁽²⁾ nedostačuje pro pokrytí všech případů, kdy je technicky nemožné zaznamenat činnosti řidiče na záznamovém zařízení.

(3) Aby mohly členské státy účinněji a efektivněji kontrolovat dodržování ustanovení 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⁽³⁾, je třeba formulář pozměnit vložením prvků doplňujících prvky uvedené v čl. 11 odst. 3 směrnice 2006/22/ES.

(4) Formulář potvrzení by se měl použít pouze v případě, že záznamy na tachografu nejsou z objektivních technických důvodů způsobilé prokázat, že byla dodržena ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006.

(5) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného čl. 18 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě⁽⁴⁾,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Příloha rozhodnutí 2007/230/ES se nahrazuje zněním uvedeným v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne 14. prosince 2009.

Za Komisi

Antonio TAJANI
místopředseda

⁽¹⁾ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁽²⁾ Úř. věst. L 99, 14.4.2007, s. 14.

⁽³⁾ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

PŘÍLOHA

**POTVRZENÍ O ČINNOSTECH ⁽¹⁾
(NAŘÍZENÍ (ES) č. 561/2006 NEBO AETR ⁽²⁾)***Musí být vyplněno strojově a podepsáno před cestou.**Musí být uchováváno spolu s originálními záznamy kontrolního zařízení, kdekoliv je jejich uchování požadováno***Nepravdivý údaj je posuzován jako přestupek****Tuto část vyplňuje podnik**

1. Název podniku:
2. Adresa ulice, poštovní směrovací číslo, město, země:
3. Telefonní číslo (včetně mezinárodní předvolby):
4. Číslo faxu (včetně mezinárodní předvolby):
5. E-mailová adresa:

Já, níže podepsaný/podepsaná:

6. Jméno a příjmení
7. Pozice v podniku:

potvrzují, že řidič:

8. Jméno a příjmení
9. Datum narození (den/měsíc/rok):
10. Číslo řidičského průkazu nebo číslo občanského průkazu nebo číslo pasu:
11. který začal u podniku pracovat dne (den/měsíc/rok):

v období:

12. od (čas/den/měsíc/rok):
13. do (čas/den/měsíc/rok):
14. ☐ měl volno z důvodu nemoci (*)
15. ☐ čerpal řádnou dovolenou (*)
16. ☐ měl volno nebo odpočíval (*)
17. ☐ řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR (*)
18. ☐ vykonával jinou práci než řízení vozidla (*)
19. ☐ byl k dispozici (*)

20. Místo: Datum:

Podpis

21. Já, řidič, potvrzují, že jsem neřídil vozidlo spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR během výše uvedeného období.

22. Místo: Datum:

Podpis řidiče

⁽¹⁾ Tento formulář je k dispozici v elektronické vytisknutelné podobě na této adrese: <http://ec.europa.eu>⁽²⁾ Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.

(*) Vyberte pouze jednu možnost.

Ruční záznam při poruše tachografu

Digital tachograph thermal paper RTS

Suitable for digital tachographs

Name: XXXX YYY
 Card No.: 6982000
 Id. No.: 9873456
 •→ BRNO
 →• PRHH
 → km 78241
 km → 78005
 km 236
 Date: 3.11.2017
 Signature: [Signature]

Made in EU Approved thermal paper

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

84 25 30 197
 200 29 0002

⊖ ⊗ ⊙ ⊕ ⊖ ⊗ ⊙ ⊕ ⊖ ⊗ ⊙ ⊕ ⊖ ⊗ ⊙ ⊕