

## Nová úprava sociální agendy v silniční dopravě Často kladené otázky

Karel Mařík

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 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 bylo zveřejněno v Úředním listu EU dne 11. dubna 2006; toto nařízení a vstoupilo v platnost jako celek dne 11. dubna 2007 s výjimkou čl. 10 odst. 5, čl. 26 odst. 3 a 4 a článku 27, které vstoupily v platnost již dne 1. května 2006.

Uplynul již tedy jistý čas, během kterého dopravci i zaměstnanci - řidiči měli možnost se s obsahem tohoto předpisu nově upravujícím sociální agendu v silniční dopravě důkladně seznámit a osvojit si jej i v praktické činnosti. I přesto jsou správním orgánům ve státní správě resp. samosprávě opakovaně adresovány dotazy na správný výklad určitých bodů sociálních předpisů, v horším případě zjišťují kontrolní orgány neznalost pravidel uplatňovaných v oblasti sociální agendy i při své činnosti na silnici nebo ve firmě dopravce.

Skutečnost, že osoby, které jsou odpovědné za dodržování předpisů sociální agendy v silniční dopravě, tyto předpisy často neznají důkladně, není samozřejmě českým specifickým. Záměrem tohoto článku je proto po vzoru jiných členských států Evropské unie srozumitelnou formou znovu objasnit základní povinnosti řidiče a dopravce v oblasti sociální agendy, poukázat na zásadní odlišnosti od předchozí úpravy, jak je přináší nařízení EP a Rady (ES) č. 561/2006 a zodpovědět některé často kladené otázky. Věříme, že tak inspirováme odpovědné osoby dopravců, aby ve vlastním zájmu tuto problematiku nejen samy důkladně prostudovaly, ale aby s ní seznámily i zaměstnance - řidiče, kteří mají za povinnost postupovat striktně v souladu s těmito předpisy.

### Povinnosti řidiče vozidla a povinnosti dopravce

Z obsahu nařízení EP a Rady (ES) č. 561/2006 vyplývá pro řidiče vozidla celá řada povinností. Zde je potřeba poznamenat, že ačkoliv národním předpisem, kterým jsou požadavky evropského práva implementovány do národní legislativy, totiž zákonem č. 111/1994 Sb., v platném znění, a jeho prováděcí vyhláškou č. 478/2000 Sb., v platném znění, je uloženo plnění těchto předpisů explicitně dopravci, a vůči němuž je také při eventuálním nesplnění těchto požadavků směřována sankce, je i přesto

v zájmu řidiče, aby postupoval vždy v souladu s platnými předpisy a nezavdal příčinu k uplatnění postihu vůči svému zaměstnavateli, například už z toho důvodu, že provozovatel dopravy event. může v občanskoprávním řízení uplatnit vůči zaměstnanci - řidiči požadavek na úhradu vzniklé škody (viz § 257 odst. 2 zák. č. 262/2006 Sb., zákoník práce), a to až do výše čtyřnásobku průměrného měsíčního výdělku zaměstnance. Toto omezení však neplatí, byla-li škoda např. způsobena úmyslně. V odst. 1 a 2 § 250 zákoníku práce je totiž výslovně uvedeno, že zaměstnanec odpovídá zaměstnavateli za škodu, kterou mu způsobil zaviněným porušením povinností při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním a také, že byla-li škoda způsobena rovněž porušením povinností ze strany zaměstnavatele, odpovědnost zaměstnance se poměrně omezí.

Zaměstnavatel je sice povinen prokázat zavinění zaměstnance (s výjimkou některých konkrétních případů), avšak lze si jen stěží představit, jakými argumenty by zaměstnanec v event. soudním sporu mohl tvrzení zaměstnavatele oponovat, zejména jestliže zaměstnavatel předloží soudu osvědčení o řádném proškolení řidiče, podepsané prohlášení, že řidič byl informován o nutnosti dodržovat předpisy týkající se doby řízení, bezp. přestávek a doby odpočinku a že si je vědom důsledků plynoucích z jejich porušení.

Pomineme-li nejčastější zdroj zjištěných porušení předpisů, jímž je nekázeň řidiče, v jiných případech přinejmenším jeho lehkomyšlnost, zůstává zde další významná oblast, kterou je neschopnost řidiče řádně ovládat tachograf. Obzvláště nyní, v přechodném období, kdy se mnozí řidiči stále teprve seznamují s novými typy kontrolních přístrojů, digitálními tachografy, by proto měli věnovat důkladnou pozornost praktickému seznámení se s typem tachografu namontovaném právě v jejich vozidle, což samozřejmě předpokládá absolvovat výcvik v jeho obsluze. Každá, byť i neúmyslná chyba řidiče v manipulaci se totiž na výstupu z přístroje promítne jako porušení platných předpisů a může se stát důvodem k zahájení správního řízení s dopravcem.

Řidič musí být zejména schopen vykázat svoji pracovní činnost nejen v těch dnech, kdy řídil, ale ve všech pracovních dnech. Od okamžiku, kdy přejímá vozidlo, musí používat tachograf. V případě, že pou-

žívá analogový tachograf, může záznamový list vyjmout z přístroje až po skončení pracovní doby, nikoliv bezprostředně po ukončení doby řízení; obdobně i v případě použití digitálního tachografu vyznačí dobu odpočinku a vyjme kartu řidiče až po skončení pracovní doby. Snad zbytečné je připomínat, že záznamový list a karta řidiče jsou vázány na konkrétní osobu a že tedy řidič si tyto doklady při event. změně vozidla bere s sebou.

Při použití analogového listu je potřeba, aby na záznamovém listu byly zaznamenány tyto údaje:

- již na začátku použití záznamového listu jméno a příjmení řidiče,
- na začátku a na konci použití záznamového listu čas a místo, kde se vozidlo nacházelo,
- na začátku použití záznamového listu státní poznávací značka vozidla,
- na začátku použití záznamového listu stav kilometrů,
- na konci použití záznamového stav kilometrů,
- v případě změny vozidla během pracovního dne stav kilometrů původního i stav kilometrů nového vozidla.

Pokud byl řidič zaměstnán v průběhu pracovního dne jinou prací mimo dosah vozidla, musí být tato činnost na záznamovém listu analogového tachografu ručně zaznamenána jako „jiná práce“, resp. vložen o ní záznam na kartu řidiče u digitálního tachografu. Jako „jiná práce“ je potřeba považovat rovněž čas, který řidič potřebuje k cestě do místa nebo z místa, kde se ujme nebo kde zanechal vozidlo, pokud se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele. Za dobu „jiné práce“ se pokládá i čas, který řidič strávil řízením vozidla, které nespadá do působnosti EP a Rady (ES) č. 561/2006.

Připomínám v této souvislosti, že v současné době (od 1. ledna 2008) již platí v plné míře požadavek nově uváděný ve čl. 15 odst. 7 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 po jeho novele nařízením EP a Rady (ES) č. 561/2006, totiž, že řidič vozidla spadajícího do oblasti působnosti nařízení EP a Rady (ES) č. 561/2006 musí být schopen kdykoliv na žádost kontrolora předložit záznamové listy za běžný den a z předchozích 28 dnů (pokud řídil vozidlo vybavené analogovým tachografem), paměťovou kartu řidiče (pokud ji vlastní), ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený tiskárnou digitálního tachografu za běžný den a z předchozích 28 dnů (pokud nastal v souladu s obsahem čl. 15 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 důvod tento záznam nebo výtisk pořídit).

Provozovatel dopravy musí organizovat práci zaměstnanců - řidičů tak, aby vždy mohli pracovat v souladu s předpisy sociální agendy v silniční dopravě. Kromě toho je povinen pravidelně kontrolovat, zda jsou příslušná ustanovení předpisů ze

strany osádek vozidel skutečně dodržována. V případě zjištěného porušení nebo dokonce soustavného porušování předpisů je povinen učinit bez odkladu opatření, aby tomu zabránil. Provozovatel dopravy také musí vytvořit po materiální stránce takové podmínky, aby byl zajištěn provoz vozidel v souladu s předpisy, tzn. tachograf osazený ve vozidle musí být schváleného typu, plně funkční a ověřený, řidiči musí být k dispozici dostatečný počet čistých záznamových listů vhodných pro analogový tachograf osazený v jejich vozidle, v případě digitálního přístroje musí být plně funkční tiskárna přístroje včetně dostatečné zásoby papíru. Provozovatel dopravy a zaměstnanci - řidiči garantují řádnou funkci a správné užívání záznamového zařízení včetně neporušenosti úředních plomb.

Provozovatel dopravy musí použité záznamové listy z analogového tachografu, ručně pořízené záznamy a výtisky z digitálního tachografu (pořízené v souladu s obsahem čl. 15 odst. 1 nařízení EP a Rady (ES) č. 561/2006) v chronologickém pořadí zakládat, uchovávat stažená elektronická data z digitálního tachografu tak, aby byla v čitelné formě k dispozici na vyžádání kontrolnímu orgánu a to nejméně 1 rok po jejich záznamu (obecněji - v případě pracovních činností řidičů a jiných zaměstnanců dopravce však činí tato lhůta 2 roky). Provozovatel dopravy je povinen vydat řidičům na vyžádání příslušný záznam o jejich činnosti.

### **Hlavní odlišnosti „staré“ úpravy nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a „nové“ úpravy nařízením EP a Rady (ES) č. 561/2006**

Minimální délka tzv. bezpečnostní přestávky zůstává 45 minut čerpaných nejdéle po 4.30 hod. řízení. Pokud je však čerpána jako dělená, první část bezp. přestávky trvá minimálně 15 minut následuje druhá část čerpaná v délce minimálně 30 minut.

Je výslovně stanoveno, že týdenní doba řízení definovaná obdobím mezi 0.00 hod. pondělí a 24.00 neděle trvá 56 hodin. Dříve byl totiž tento limit definován pouze nepřímo, jako nejvýše šest denních dob řízení mezi dvěma následnými týdenními odpočinků.

Dělená denní doba odpočinku v délce minimálně 12 hodin může být čerpána nejvýše ve dvou částech, přičemž první má trvat minimálně 3 hodiny a druhá část minimálně 9 hod.

Denní doba odpočinku zkrácená na minimálně 9 hodin je přípustná 3x mezi dvěma následnými týdenními odpočinků. Náhrada odpovídající doby odpočinku (před koncem následujícího týdne) se již neposkytuje.

V případě dvou- a vícečlenné osádky vozidla se během období 30-ti po sobě následujících hodin připouští minimálně 9 hod. doby denního odpočinku.

Týdenní dobu odpočinku lze krátit až na minimálně 24 hod., musí být však dodrženo, že během dvou týdnů jsou čerpány dva týdenní odpočinků v délce minimál-

ně 45 hod. anebo jeden týdenní odpočinek v délce minimálně 45 hod. a jeden týdenní odpočinek v délce minimálně 24 hod. a vyrovnání, přičemž toto zkrácení musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Týdenní doba odpočinku musí být vždy čerpána nejpозději uplynutí šesti 24-hod. časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku (dříve zde byla výjimka pro osobní přeshraniční dopravu).

### **Otázky, které se často objevují**

#### **Otázka: Které orgány jsou oprávněny kontrolovat dodržování předpisů sociální agendy v silniční dopravě?**

V rámci státního odborného dozoru jsou pověřeni pracovníci dopravních úřadů (viz ust. § 34 odst. 1 zák. č. 111/1994 Sb., v platném znění), kteří však nejsou oprávněni zastavovat vozidla; dále jsou to příslušníci Policie ČR (viz ust. § 37 odst. 1 zák. č. 111/1994 Sb., v platném znění) a pracovníci celních úřadů (viz ust. § 38 odst. 1 zák. č. 111/1994 Sb., v platném znění), přičemž osoby ve stejnokroji jsou při výkonu činnosti v rozsahu oprávnění stanovených zvláštními právními předpisy způsobilé zastavovat vozidla (viz ust. § 79 odst. 1 písm. a), k) zák. 361/2000 Sb.).

#### **Otázka: Existují výjimky z evropských předpisů sociální agendy v silniční dopravě a jaké?**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 vymezuje ve čl. 3 okruh kategorií vozidel, které nespádají pod úpravu předpisů sociální agendy danou tímto předpisem evropského práva. V českém národním právu jsou další výjimky z těchto předpisů dány ust. § 3 odst. 3 vyhl. č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Jedná se o aplikaci zmocnění uvedeného v ust. čl. 13 odst. 1 nařízení EP a Rady (ES) č. 561/2006, kterého bylo využito u všech v úvahu přicházejících kategorií vozidel. V případě, že se jedná o výjimku z evropského práva, je sociální agenda v silniční dopravě upravena národním předpisem, konkrétně obsahem § 3 odst. 6 vyhl. č. 478/2000 Sb.

#### **Otázka: Existuje rozdíl mezi úpravou sociální agendy podle nařízení EP a Rady (ES) č. 561/2006 a úpravou danou dohodou AETR?**

Úprava sociální agendy v zemích AETR byla přizpůsobena právním předpisům zavedeným nařízením EP a Rady (ES) č. 561/2006 v zemích Evropské unie. V každém případě platí, že kontrolní orgány zemí AETR, které nenáleží k členským zemím Evropské unie, uznávají záznamy pořízené digitálními kontrolními přístroji. Lze předpokládat, že úplné shody obou systémů bude dosaženo v roce 2010.

#### **Otázka: Jak dlouho musí dopravce uchovávat doklady o době řízení, bezp. přestávkách a době odpočinku řidičů, jež zaměstnává?**

V souladu s ust. § 3 odst. 3 zák. č. 111/1994 Sb., v platném znění, je dopravce povinen uchovávat tato data po dobu 1 roku od ukončení přepravy. Podle ust. § 6 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, v platném znění, však evidenci pracovní doby a pracovní pohotovost člena osádky nákladního automobilu nebo autobusu uchovává zaměstnavatel po dobu nejméně 2 let po skončení jednotlivých kalendářních roků.

#### **Otázka: Jaké jsou možnosti uchování údajů o činnosti řidiče vozidla vybaveného digitálním tachografem?**

Veškeré stažené údaje z digitálního tachografu je potřeba pravidelně stahovat a následně uchovávat pomocí odpovídajícího hardwaru a softwaru, a to tak, aby byla zajištěna jejich bezpečnost i v případě nepředvídaných calamitních situací.

#### **Otázka: Jak lze analyzovat údaje o činnosti řidiče zaznamenané digitálním tachografem?**

Analýza činnosti řidiče, ať už z iniciativy dopravce nebo pověřených kontrolních orgánů, se provádí pomocí specializovaného softwaru (vyhodnocovacích programů).

#### **Otázka: Jaké údaje jsou viditelně uvedeny nebo v elektronické podobě uloženy na kontrolní kartě?**

a) identifikační prvky karty (číslo karty, písmenné označení vydávajícího členského státu, název vydávajícího orgánu, datum vydání, doba platnosti),

b) identifikační prvky držitele karty (název kontrolního orgánu, adresa kontrolního orgánu),

c) kontrolní aktivity (datum a hodina kontroly, typ kontroly, stažené období ke kontrole, registrační číslo a písmenné označení státu, v němž je kontrolováno vozidlo registrováno, číslo kontrolované karty řidiče a písmenné označení státu, v němž byla kontrolována karta řidiče vydána).

#### **Otázka: Jaké údaje jsou viditelně uvedeny nebo v elektronické podobě uloženy na kartě vozidla?**

a) identifikační prvky karty (číslo karty, vydávající členský stát, název vydávajícího orgánu, datum vydání, doba platnosti),

b) identifikační prvky držitele karty (obchodní název dopravce, adresa dopravce),

c) aktivity dopravce (datum a hodina aktivity, typ aktivity, stažené období, písmenné označení státu, v němž byla karta vozidla vydána).

**Otázka: Kolik údajů lze na kartě vozidla zaznamenat?**

Na kartě lze zaznamenat minimálně 230 záznamů.

**Otázka: Lze nahlédnout do elektronické paměti karty vozidla a zjistit, jaké údaje jsou zde uloženy?**

Tyto údaje lze zpřístupnit prostřednictvím digitálního tachografu nebo je přečíst pomocí příslušného softwaru na počítači (podrobnější pokyny viz návod k obsluze digitálního tachografu).

**Otázka: Je technicky a zákonnými předpisy umožněno, aby dopravce na kartě řidiče ukládal ještě další údaje?**

V současné době to možné není. Jakákoliv eventuální budoucí odlišná úprava by vyžadovala novou homologaci typu karty řidiče.

**Otázka: Jaké údaje jsou viditelné uvedeny v elektronické podobě na kartě servisu?**

- a) identifikační prvky karty (obchodní název servisu, adresa servisu, jméno a příjmení držitele karty servisu, doba platnosti),
- b) bezpečnostní prvky,
- c) údaje vztahující se k vozidlu,
- d) údaje vztahující se k řidiči/řidičům,
- e) údaje o událostech a poruchách,
- f) údaje o kontrolních aktivitách,
- g) kalibrační data a údaje o nastavení času.

**Otázka: Má servis za povinnost uchovávat údaje stažené z karty řidiče, popř. z karty vozidla?**

Ano, servis má stažená data uchovávat 3 roky a v případě potřeby je poskytnout příslušnému dopravci. Pokud nelze údaje stáhnout, vystaví servis dopravci o této skutečnosti potvrzení.

**Otázka: Do jaké míry odpovídá servis za bezchybnou práci svých zaměstnanců?**

Servis akreditovaný členskou zemí EU k instalaci, aktivaci, kalibraci a funkční kontrole digitálních tachografů v souladu s příslušnými předpisy EU je povinen zajistit pro své zaměstnance řádné školení a za jejich práci je v plné míře zodpovědný.

**Otázka: Co musí servis podniknout, jestliže osoba určená jako odborný servisní pracovník pro instalaci, aktivaci, kalibraci digitálních tachografů se rozhodne změnit zaměstnavatele?**

Změnu je potřeba ohlásit orgánu, který vydal kartu servisu a tuto kartu mu bez prodlení vrátit; jestliže není možné kartu servisu vydanou na jméno tohoto zaměstnance získat, je nutno tuto skutečnost oznámit orgánu, který ji vydal.

**Otázka: Co vše je zaznamenáno**

**na kartě řidiče?**

Na kartě řidiče jsou především zaznamenány doby řízení, bezp. přestávek a doby odpočinku a to minimálně za období 28 kalendářních dnů. Po zaplnění paměťového média se nejstarší zaznamenaná data automaticky přepisují. Kromě toho jsou zde uloženy také následující údaje:

- národní písmenné označení země vydávající kartu řidiče,
- datum vystavení a období platnosti (od-do) karty řidiče,
- příjmení a jméno, datum narození řidiče, číslo jeho řidičského průkazu,
- data vztahující se k provozovanému vozidlu (doba provozu, datum, SPZ, stav kilometrů),
- doby řízení, bezp. přestávek, doby odpočinku, jakož i doby všech dalších pracovních činností,
- skutečnost, zda vozidlo řídil jediný řidič nebo osádka dvou řidičů,
- výskyt událostí, chyby a kontrolní aktivity.

**Otázka: Potřebuje řidič různé karty řidiče zvlášť pro autobus a pro nákladní vozidlo?**

Ne.

**Otázka: Jak je potřeba postupovat, pokud paměťová karta řidiče řádně nefunguje?**

Jestliže je karta řidiče poškozena nebo nefunguje správně, musí řidič během sedmi kalendářních dnů podat žádost o její náhradu příslušným orgánům členského státu, ve kterém má své obvyklé bydliště (viz ust. čl. 15 odst. 1 nař. Rady (EHS) č. 3821/85). V případě poškození nebo chybné funkce karty řidiče je nutno odevzdat poškozenou kartu v místě, které přijalo žádost o vydání karty. V případě, že k poruše došlo během cesty, je řidič oprávněn tuto cestu dokončit i bez funkční karty řidiče. Řidič smí pokračovat v řízení bez karty řidiče nejdéle po dobu 15 kalendářních dnů, výjimečně déle, je-li to nezbytné z hlediska možnosti návratu vozidla na jeho základnu, za předpokladu, že řidič může během této doby prokázat nemožnost kartu předložit nebo použít (viz čl. 16 odst. 3 nař. Rady (EHS) č. 3821/85). Další postup řidiče a prokazování dodržení předpisů sociální agendy je upraven v ust. čl. 15 nař. Rady (EHS) č. 3821/85. To znamená, že na počátku každého denního období pořídí výtisk z tachografu, na němž zaznamenané údaje umožňující identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění) a tyto údaje podepíše. Po ukončení jízdy řidič vytiskne informace týkající se časových úseků zaznamenaných záznamovým zařízením, nebo časové úseky uvedené ve čl. 15 odst. 3 pod písm. a), b), c) a d), tzn. pod symbolem volantu „doba řízení“, pod symbolem zkřížených kladívek „jinou práci“, pod symbolem úhlopříčně rozděleného čtverce „pracovní pohotovost“ a pod

symbolem postele přerušeni práce, resp. „doba odpočinku“. Před nástupem další jízdy je řidič povinen získat náhradní kartu řidiče. Jestliže byla karta řidiče poškozena, nefunguje správně, vydá příslušný správní orgán náhradní kartu do pěti pracovních dnů od obdržení odůvodněné žádosti (viz ust. čl. 14 odst. 4 nař. Rady (EHS) č. 3821/85). Jestliže je vydána nová karta náhradou za starou, musí nová karta nést stejné číslo vydání karty řidiče, ale index musí být zvýšen o jednotku.

**Otázka: Jak má řidič postupovat, pokud mu karta řidiče byla odcizena nebo kartu řidiče ztratil?**

Jestliže je karta řidiče ztracena nebo ukradena, musí řidič během sedmi kalendářních dnů podat žádost o její náhradu příslušným orgánům členského státu, ve kterém má své obvyklé bydliště. Postup řidiče je v tomto případě tedy obdobný jako v případě poškození karty, avšak krádež karty řidiče musí být navíc ohlášena místní policejní službě a dále orgánu, který je příslušný pro vydání karty řidiče v té zemi, v níž má řidič bydliště. V případě, že k odcizení, resp. ke ztrátě karty řidiče došlo během cesty, je řidič oprávněn tuto cestu dokončit i bez ní. Postup řidiče a prokazování dodržení předpisů sociální agendy je stejný jako v předchozím případě. Před nástupem další jízdy je řidič povinen získat náhradní kartu řidiče. Opět platí, že pokud byla karta řidiče odcizena nebo ztracena, vydá příslušný správní orgán náhradní kartu do pěti pracovních dnů od obdržení odůvodněné žádosti a že nová karta musí nést stejné číslo vydání karty řidiče, ale index musí být zvýšen o jednotku.

**Otázka: Co je potřeba s kartou řidiče provést, jestliže její držitel přestal vykonávat povolání řidiče?**

Kartu řidiče si může tato osoba ponechat.

**Otázka: Jaký vliv na povinnosti spojené s evidencí pracovních činností řidiče má skutečnost, jestliže zaměstnanec byl jako řidič dán jinému dopravci k dispozici?**

Svoji kartu řidiče si ponechá a nadále ji využívá za podmínek jako kterýkoliv jiný řidič.

**Otázka: Kdo je za kartu řidiče odpovědný?**

Karta řidiče byla vydána zadateli - řidiči, a ten je také odpovědný za její řádné využívání. Řidič nesmí nechat kartu řidiče ležet bez dozoru, nesmí ji ani nechat zasunutou v tachografu v nezabezpečeném vozidle. Za žádných okolností ji nesmí nikomu půjčovat. Pokud přesto některý jiný řidič jeho kartu řidiče využije, jedná se o zneužití dokladu.

**Otázka: Která data má řidič zadat do digitálního tachografu manuálně?**

Řidič zadá manuálně písmenné označení země na počátku a na konci pracovního dne, a veškeré další činnosti jako „jiné práce“, popř. „pracovní pohotovost“.

**Otázka: Jak lze poznat, že digitální tachograf řádně nefunguje?**

Na zobrazovači digitálního tachografu se objeví chybové hlášení. Pokud ovšem přístroj selže zcela, nezobrazí se hlášení žádné.

**Otázka: Je kontrolní orgán oprávněn v souvislosti s výsledkem kontroly odebrat kartu řidiče?**

Kontrolní orgán je oprávněn odebrat kartu řidiče pouze v případě, že na základě výsledků kontroly nabyt důvodného podezření, že došlo k nedovolené manipulaci s tímto dokladem, zejména například, že kartu řidiče používá nebo použil jiný řidič, než řidič, kterému byla karta vystavena, že karta řidiče byla vystavena na základě nepravdivých skutečností nebo pozměněných či padělaných dokladů apod.

**Otázka: Dopravní firma má více vozidel a zakoupí jedno nové vozidlo vybavené digitálním tachografem. Mají pak vlastnit všichni kartu řidiče všichni řidiči firmy?**

Kartu řidiče musejí i napříště vlastnit pouze ti řidiči, kteří jsou nebo mohou být určeni k řízení tohoto vozidla.

**Otázka: Zobrazuje kontrolní přístroj přímo čas během směny již strávený řízením?**

Čas strávený řízením během denní doby řízení lze nechat zobrazit na zobrazovači nebo jej odečíst na výtisku. Kromě toho řidič je 15 minut před uplynutím maximální denní doby řízení (4.30 hodin signálem akusticky varován.

**Otázka: Lze přestavit hodiny v digitálním tachografu při změně časového pásma?**

Ano.

**Otázka: Zaznamenává digitální tachograf také rychlost vozidla?**

Ano, digitální tachograf registruje také rychlost v posledních 24 hodinách a to v sekundových krocích.

**Otázka: Jaké další údaje se ukládají do paměti digitálního tachografu?**

- a) výrobní údaje týkající se daného kontrolního přístroje a senzoru,
- b) státní poznávací značka vozidla,
- c) události,
- d) chybná funkce karty řidiče, popř. digitálního tachografu ve vozidle,
- e) osobní údaje řidiče ze zasunuté karty řidiče,

f) aktivity řidiče (doba práce, doba řízení, doba jiné práce a pracovní pohotovosti, doba odpočinku),

g) stav kilometrů vozidla,

h) aktivační data a údaje o dilně, která digitální tachograf nastavila,

i) údaje o kontrolách.

**Otázka: Může si řidič obsah těchto záznamů prohlédnout?**

Veškerá data uložená v paměti digitálního tachografu mohou být zobrazena na zobrazovači, vytisknuta nebo stažena. Která data mají být k dispozici záleží na typu vložené kontrolní karty.

**Otázka: Jak dlouho jsou zaznamenaná data uložena v kontrolním přístroji?**

Digitální tachograf je schopen uložit údaje minimálně za posledních 365 dní. Údaj o přesné rychlosti vozidla je však uložen pouze za období posledních 24 hodin času jízdy. V případě nehody lze tudíž velmi naléhavě doporučit, aby údaje byly z kontrolního přístroje bez prodlení staženy (nejlépe v pověřeném servisním zařízení).

**Otázka: Co se stane, jestliže je paměť digitálního tachografu již zaplněna?**

Kontrolní přístroj přepisuje zaznamenané údaje v nekonečné smyčce, tzn. přepisuje vždy nejstarší záznam. Zabrání nechtěnému přepsání záznamů lze tedy pouze včasným pravidelným stahováním údajů a jejich uložením na elektronickém médiu ať už u dopravce nebo jiné osoby tímto úkonem pověřené, popř. na webové stránce chráněné přístupovým heslem.

**Otázka: Mohou být na digitální tachograf napojeny i jiné přístroje?**

Digitální tachograf může být napojen na další palubní systémy umožňující firmě operativní správu autoparku. Detailní informace poskytne vždy konkrétní výrobce.

**Otázka: Lze vyměnit analogový kontrolní přístroj dobrovolně za digitální kontrolní přístroj?**

Ano.

**Otázka: Kam má řidič zasunout kartu řidiče v případě, že jede ve dvoučlenné osádce vozidla?**

Na přední straně kontrolního přístroje jsou dva otvory určené pro „řidiče 1“ a pro „řidiče 2“. Podrobněji o správné volbě otvoru pro zasunutí karty řidiče pojednává návod k obsluze digitálního tachografu a činnost osádky se probírá během školení řidičů v obsluze digitálního tachografu.

**Otázka: Za jakých okolností má řidič předložit ke kontrole dokument sloužící k doložení činnosti řidiče (v úpravě uvedené v rozhodnutí**

**EK č. 230/2007 ze dne 12. 4. 2007)?**

Ustanovením § 1b odst. 1 vyhl. č. 478/2000 Sb. se ukládá dopravci povinnost, aby zajistil, že řidič bude mít vždy při sobě ve vozidle, pro které je předepsáno vedení záznamu o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, mimo jiné i potvrzení vystavené dopravcem o době, kdy v kontrolovaném období neřídil vozidlo podléhající nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR včetně uvedení důvodů, nebo jiný doklad prokazující, že takové vozidlo v tomto období neřídil. Za kontrolované období se v této souvislosti pokládá období počínající dnem kontroly a dalších 28 předcházejících kalendářních dnů (viz ust. čl. 15 odst. 7 nař. Rady (EHS) č. 3821/85).

Tímto důvodem může být, pokud:

a) měl řidič volno z důvodu nemoci,

b) byl řidič na dovolené, která je součástí řádně dovolené v souladu s právními předpisy členského státu, v němž se podnik nachází,

c) řidič řídil jiné vozidlo vyňaté z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo dohody AETR.

Dopravce má řidiči předat vyplněné potvrzení před započítáním jízdy. Příslušné kolonky musí být vyplněny strojem, formulář musí být podepsán jak pověřeným zástupcem společnosti, tak i řidičem. Pouze v případě samostatně výdělečně činných řidičů podepíše řidič formulář dvakrát: jako zástupce společnosti i jako řidič. Znění formuláře nelze pozměňovat nebo doplňovat. Pokud nelze potvrzení vystavit proto, že příslušný den nebo dny, kdy řidič z výše uvedených důvodů neřídil, nastal až po zahájení jízdy, může dopravce na výzvu příslušného orgánu vystavit a předložit toto potvrzení dodatečně.

*Pozn. Připomínáme, že na území Spolkové republiky Německo může místní kontrolní orgán požadovat doložení činnosti i v případě řidiče vozidla o největší povolené hmotnosti 2,5 až 3,5 tuny.*

**Otázka: Má řidič toto potvrzení o své činnosti předložit i za neděle a sváteční dny?**

Kontrolní orgány obvykle předložení tohoto potvrzení o činnosti řidiče za neděle a sváteční dny nepožadují, pokud není důvod k podezření, že kontrolovaný řidič mohl v tento den řídit vozidlo podléhající nařízení (ES) č. 561/2006 nebo AETR. Takovým důvodem může být řízení vozidla určeného pro přepravu osob nebo v nákladní dopravě vozidla, na které se vztahuje výjimka z omezení jízdy některých vozidel uvedená v ust. § 43 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb. (např. vozidla určená k přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze, k přepravě živých zvířat apod.). Řidičům v mezinárodní dopravě je však potřeba doporučit, aby potvrzení dopravce o své činnosti za neděle a sváteční dny vezli s sebou ve vozidle.

Zde je nutno poznamenat, že řidič vozidla vybaveného digitálním tachografem má před nástupem jízdy po skončení doby odpočinku v neděli nebo ve svátek manuálně tuto svoji činnost zaznamenat na kartě řidiče jako odpočinek (viz ust. čl. 15 odst. 3 písm. d) nařízení (EHS) č. 3821/1985). Řidič vybaveného analogovým tachografem má tuto skutečnost ručně zaznamenat na zadní straně záznamového kotouče, který použije po skončení týdenního odpočinku.

### **Otázka: Jaká omezení (zákazy) jízdy platí v současné době v České republice?**

Podle ust. § 43 odst. 1 je na dálnici a na silnici I. třídy zakázána jízda nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a nákladním a speciálním automobilům a zvláštním vozidlům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg s připojeným přípojným vozidlem:

- a) v neděli a ostatních dnech pracovního klidu podle zvláštního právního předpisu v době od 13.00 do 22.00 hodin,
- b) v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin,
- c) v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin.

### **Otázka: Které konkrétní předpisy v České republice jsou v oblasti sociální agendy závazné pro dopravce a řidiče?**

Konkrétně se jedná o tyto následující předpisy evropského práva a zákonné předpisy České republiky:

- a) nařízení 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 upravující zejména dobu řízení, bezp. přestávek a dobu odpočinku,
- b) nařízení č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985, o záznamovém zařízení v silniční dopravě upravující povinnost zabudování záznamového přístroje a jeho obsluhu,
- c) nařízení Rady (ES) č. 2135/98 ze dne 24. září 1998, kterým se mění nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a směrnice 88/599/EHS o používání nařízení (EHS) č. 3820/84 a (EHS) č. 3821/85,
- d) nařízení Komise (ES) č. 1360/2002 ze dne 13. června 2002, kterým se posedmé přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě,
- e) Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) upravující sociální agendu v silniční dopravě na území signatářských zemí, k nimž v současné době již patří prakticky všechny evropské státy; s určitým časovým postupem de facto transponuje

evropské předpisy (byť s možností určité modifikace) formou dohody do souboru právních předpisů, kterými se zavazují řídit nečlenské země EU,

- f) zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, jímž se v ČR upravují podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly,
- g) vyhl. č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve smyslu zmocnění ust. § 41 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb.,
- h) zák. č. 262/2006 Sb. upravující právní vztahy vznikající při výkonu závislé práce mezi zaměstnanci a zaměstnavateli, pokud jsou tyto vztahy vztahy pracovníprávními,
- i) nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, transponující obsah směrnice evropského práva 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě.

### **Závěr**

Dne 1. května 2006 vstoupila v platnost směrnice EP a Rady 2006/22/ES 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 řešící organizaci, postupy, minimální četnost a prostředky pro kontrolu dodržování výše zmiňovaných předpisů, která je transponována do českého národního práva vyhl. č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.

Čeští dopravci by v této souvislosti měli uvážit, že tato směrnice a následně i vnitrostátní předpis předpokládají nejen nárůst podílu kontrolovaných pracovních směn s účinností od 1. ledna 2008 na min. 2 % a od 1. ledna 2010 na min. 3 % (s dalším výhledovým nárůstem od 1. ledna 2012 až na min. 4 %), ale že také ukládají s účinností od 1. ledna 2008 uskutečnit kontrolu min. 50 % kontrolovaných pracovních směn přímo v provozovnách (připouští se ale dokonce až 70 % kontrolovaných pracovních směn).

Zejména u menších dopravců lze v této souvislosti bohužel očekávat, že alespoň zpočátku nebudou mnohdy disponovat technickými prostředky, které by umožňovaly zajistit průběžnou aktualizaci zaznamenávaných dat, jejich průběžné vyhodnocování a jejich bezpečnou archivaci tak, aby vždy byla pohotově k dispozici kontrolnímu orgánu. Přitom pro každého dopravce platí, že pokud provozuje vozidlo nebo vozidla vybavená kontrolním záznamovým přístrojem podle přílohy IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, na něž se vztahuje účinnost nařízení EP a Rady (ES) č. ve znění 561/2006, je podle obsahu čl. 10 odst. 5 písm. a) tohoto nařízení povinen zajistit, aby:

- se veškeré údaje stahovaly z přístroje

ve vozidle a z karty řidiče, jak to stanoví členský stát, a to tak často, aby bylo zajištěno, že jsou staženy údaje o všech činnostech, které dopravce provedl nebo které byly pro něj provedeny,

- veškeré údaje stažené z přístroje vozidla a z karty řidiče byly uchovány po dobu nejméně 12 měsíců po jejich zaznamenání a na žádost kontrolora tyto údaje byly dostupné z provozovny dopravce, přímo nebo dálkově.

V současné době není sice v České republice povinnost stahovat data z karty řidiče a ze záznamové jednotky digitálního tachografu v určitých, konkrétně stanovených intervalech právním předpisem výslovně stanovena, to však určitě neznamená, že český dopravce nemusí tato data stahovat vůbec. V případě karty řidiče musí totiž vycházet z její zaručené kapacity, která sice činí minimálně 28 pracovních dnů, avšak nejpozději před jejím zaplněním (a přepisem starších záznamů) je přece potřeba pamatovat na včasné stažení dat. V případě záznamové jednotky digitálního tachografu činí záznamová kapacita dokonce minimálně 365 pracovních dnů, což představuje časové období delší než 1 kalendářní rok, po který musejí být dle národního předpisu data archivována tak, aby byla kontrolnímu orgánu na vyžádání k dispozici. Nelze ovšem předpokládat, že vždy, když kontrolní orgán stanoví termín nejbližší kontroly příslušného vozidla, bude možno operativně zajistit, aby toto vozidlo bylo fyzicky k dispozici. Připomeňme v této souvislosti také to, že v případě pracovních činností řidičů a jiných zaměstnanců dopravce činí dle ust. § 6 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, lhůta pro archivaci dat minimálně 2 roky.

V každém případě platí, že pokud kontrolní orgán předem oznámí kontrolovanému subjektu, že hodlá v určitém termínu provést kontrolu pracovního režimu určitého řidiče, resp. pracovního režimu řidičů přidělených k určitému vozidlu (např. i za celý 1 rok od oznámeného data kontroly na zpět), je provozovatel tohoto vozidla povinen k danému datu požadovaná data zajistit tak, jak mu to ukládá ust. § 3 odst. 3 zák. č. 111/1994 Sb., poněvadž v opačném případě se vystavuje v souladu s ust. § 35 odst. 4 písm. k) zák. č. 111/1994 Sb. možnosti uložení sankce až do výše 750 000 Kč. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že stávající neexistence výslovně uložené povinnosti stahovat data z karty řidiče, resp. ze záznamové jednotky digitálního tachografu nevyvíjí dopravce v případě, že data požadovaná kontrolním orgánem nejsou k dispozici.

Platí to dokonce i tehdy, jestliže provozovatel vozidla může prokázat, že vozidlo, z jehož záznamové jednotky jsou data po-