

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► B **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006**
ze dne 15. března 2006
o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení
Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
(Text s významem pro EHP)
(Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009	L 300	88	14.11.2009
► <u>M2</u>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014	L 60	1	28.2.2014
► <u>M3</u>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020	L 249	1	31.7.2020
► <u>M4</u>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1258 ze dne 24. dubna 2024	L 1258	1	2.5.2024

Opraveno:

- **C1** Oprava, Úř. věst. L 195, 20.7.2016, s. 83 (561/2006)
 ► **C2** Oprava, Úř. věst. L 6, 10.1.2020, s. 136 (561/2006)

▼B**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES)
č. 561/2006****ze dne 15. března 2006****o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se
silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES)
č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85****(Text s významem pro EHP)****KAPITOLA I****ÚVODNÍ USTANOVENÍ***Článek 1*

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

Článek 2

1. Toto nařízení se vztahuje na přepravu
 - a) zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny,

▼M3

- aa) zboží v mezinárodní dopravě nebo v kabotáži vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,5 tuny, a to od 1. července 2026, nebo

▼B

- b) cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.
2. Toto nařízení se vztahuje na silniční dopravu bez ohledu na zemi registrace vozidla uskutečněnou
 - a) výhradně uvnitř Společenství nebo
 - b) mezi Společenstvím, Švýcarskem a zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru.
3. Místo tohoto nařízení se na mezinárodní dopravu, která se zčásti uskutečňuje mimo oblasti uvedené v odstavci 2, vztahuje AETR, a to
 - a) na celou cestu pro vozidla registrovaná ve Společenství nebo v zemích, které jsou smluvními stranami AETR;
 - b) pouze na úsek cesty probíhající po území Společenství nebo zemí, které jsou smluvními stranami AETR, pro vozidla registrovaná ve třetí zemi, která není smluvní stranou AETR.

▼B

Ustanovení AETR by měla být uvedena do souladu s ustanoveními tohoto nařízení, aby se hlavní ustanovení tohoto nařízení prostřednictvím AETR vztahovala na taková vozidla pro jakýkoli úsek cesty probíhající uvnitř Společenství.

Článek 3

Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu

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

▼M3

- aa) vozidla nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, které jsou používány pro:

- i) přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, nebo

- ii) doručování zboží vyrobeného řemeslným způsobem,

pouze na tratích v okruhu do 100 km od provozovny dopravce a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost a že doprava není prováděna na cizí účet a za úplatu;

▼B

- b) vozidla, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině;
- c) vozidla, která jsou ve vlastnictví ozbrojených sil, sil civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku nebo jsou jimi najata bez řidiče, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jím svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou;
- d) vozidla, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;
- e) specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;
- f) speciálními havarijními vozidly, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;
- g) vozidla používanými při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- h) vozidla nebo jejich kombinacemi, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží;

▼M3

- ha) vozidla o maximální přípustné hmotnosti přesahující 2,5 tuny, nikoli však 3,5 tuny, včetně návěsu nebo přívěsu používanými pro přepravu zboží, pokud se přeprava neuskutečňuje na cizí účet nebo za úplatu, ale na vlastní účet společnosti nebo řidiče, a pokud řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

▼B

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

▼B*Článek 4*

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) ► **C2** „silniční dopravou“ doprava prováděná zcela nebo částečně po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží; ◄
- b) „vozidlem“ motorové vozidlo, tahač, přívěs nebo návěs a jejich kombinace, které jsou definovány takto:
 - „motorovým vozidlem“ se rozumí silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla trvale jezdícího po kolejích, zpravidla používané pro přepravu cestujících nebo zboží,
 - „tahačem“ se rozumí silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla trvale jezdícího po kolejích, určené speciálně pro tahání, tlačení nebo přemísťování přívěsů, návěsů, zařízení nebo strojů,
 - „přívěsem“ se rozumí vozidlo, které se připojuje za motorové vozidlo nebo tahač,
 - „návěsem“ se rozumí přívěs bez přední nápravy, který se s motorovým vozidlem nebo tahačem spojuje tak, že se na motorové vozidlo nebo tahač přenáší podstatná část jeho hmotnosti nebo nákladu;
- c) „řidičem“ osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je přítomna ve vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit;
- d) „přestávkou v řízení“ doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení;
- e) „jinou prací“ činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba v čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES, vyjma „řízení“, a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde;
- f) „dobou odpočinku“ nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem;
- g) „denní dobou odpočinku“ denní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje „běžnou denní dobu odpočinku“ nebo „zkrácenou denní dobu odpočinku“:
 - „běžnou denní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin. Tuto běžnou dobu odpočinku lze případně rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně 9 hodin,
 - „zkrácenou denní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin;
- h) „týdenní dobou odpočinku“ týdenní doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje „běžnou týdenní dobu odpočinku“ a „zkrácenou týdenní dobu odpočinku“:
 - „běžnou týdenní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin,

▼B

- „zkrácenou týdenní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být za podmínek stanovených v čl. 8 odst. 6 zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin;
- i) „týdnem“ období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli;
- j) „dobou řízení“ se rozumí doba trvání činnosti řízení zaznamenaná:
 - automaticky nebo poloautomaticky záznamovým zařízením definovaným v příloze I a příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 nebo
 - ručně, jak stanovuje čl. 16 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3821/85;
- k) „denní dobou řízení“ celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku;
- l) „týdenní dobou řízení“ celková doba řízení během jednoho týdne;
- m) „maximální přípustnou hmotností“ celková povolená provozní hmotnost plně naloženého vozidla;

▼M4

- n) „linkovou přepravou cestujících“ vnitrostátní nebo mezinárodní „linková doprava“ vymezená v čl. 2 bodu 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ⁽¹⁾ a vnitrostátní nebo mezinárodní „zvláštní linková doprava“ vymezená v čl. 2 bodu 3 uvedeného nařízení;
- na) „příležitostnou osobní dopravou“ vnitrostátní nebo mezinárodní „příležitostná doprava“ vymezená v čl. 2 bodu 4 nařízení (ES) č. 1073/2009;

▼B

- o) „provozem s více řidiči“ stav, kdy jsou během doby řízení mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ve zbývajících dobách však povinná je;
- p) „dopravcem“ fyzická nebo právnická osoba, sdružení nebo skupina osob bez právní subjektivity, zisková či nezisková, nebo veřejnoprávní subjekt s právní subjektivitou nebo podléhající orgánu s právní subjektivitou zabývající se silniční dopravou, ať na cizí účet a za úplatu, nebo na vlastní účet;
- q) „dobou řízení“ celková doba řízení od okamžiku, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná;

⁽¹⁾ 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 a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

▼ **M3**

- r) „neobchodní přepravou“ silniční doprava, jiná než doprava uskutečňovaná na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná přímá ani nepřímá odměna, ze které přímo ani nepřímo neplyne žádný příjem pro řidiče vozidla ani jiné osoby a která nesouvisí s profesní ani obchodní činností.

▼ **B**

KAPITOLA II

OSÁDKA, DOBA ŘÍZENÍ, PŘESTÁVKY V ŘÍZENÍ A DOBY ODPOČINKU*Článek 5*

1. Minimální věk průvodčích je 18 let.
2. Minimální věk pomocníků řidiče je 18 let. Členské státy však mohou minimální věk pomocníků řidiče snížit na 16 let za předpokladu, že
 - a) se silniční doprava uskutečňuje v jednom členském státě na trati v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla, včetně území místních správních celků majících střed v takto vymezené oblasti,
 - b) snížení věku je za účelem odborné přípravy a
 - c) jsou dodržena omezení uložená pracovněprávními předpisy členského státu.

Článek 6

1. Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin.
Nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.
2. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená ve směrnici 2002/15/ES.
3. Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.
4. Denní a týdenní doba řízení zahrnuje celkovou dobu řízení na území Společenství nebo třetí země.

▼ **M3**

5. Řidič zaznamenaná jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamenaná dobu „pracovní pohotovosti“, vymezenou v čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES, v souladu s čl. 34 odst. 5 písm. b) bodem iii) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ⁽¹⁾. Tento zápis

⁽¹⁾ 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 o 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 (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

▼ M3

provede ručně na záznamový list nebo výtisk, anebo zadá ručně na záznamovém zařízení.

▼ B*Článek 7*

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

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

▼ M4

V případě řidiče zajišťujícího příležitostnou osobní dopravu může být přestávka v řízení uvedená v prvním odstavci nahrazena rovněž dvěma přestávkami v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a které jsou v době řízení uvedené v prvním pododstavci rozloženy tak, aby byly v souladu prvním pododstavcem.

▼ M3

Řidič, který se zapojuje do provozu s více řidiči, může čerpat přestávku v řízení v délce 45 minut ve vozidle řízeném jiným řidičem, pokud tomuto řidiči právě nepomáhá.

▼ B*Článek 8*

1. Řidič musí dodržovat denní a týdenní doby odpočinku.
2. V průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič novou denní dobu odpočinku.

Je-li denní doba odpočinku v průběhu těchto 24 hodin alespoň 9 hodin, ale kratší než 11 hodin, považuje se dotyčná denní doba odpočinku za zkrácenou.

▼ M4

2a. Nejsou-li tím ohroženy bezpečnost silničního provozu a pracovní podmínky řidiče, může se řidič zajišťující jednorázovou příležitostnou osobní dopravu v trvání nejméně šesti po sobě následujících 24hodinových časových úseků odchýlit od odst. 2 prvního pododstavce tím, že bude mít denní dobu odpočinku nejpozději do 25 hodin od skončení předchozí denní doby odpočinku nebo týdenní doby odpočinku, pokud celková kumulovaná doba řízení za daný den nepřesáhne sedm hodin. Za stejných podmínek může být tato odchylka v případě jednorázové příležitostné osobní dopravy v trvání nejméně osmi po sobě následujících 24hodinových časových úseků použita dvakrát. Použitím této odchylky není dotčena maximální pracovní doba podle použitelných právních předpisů.

▼ B

3. Denní dobu odpočinku lze prodloužit na běžnou nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

▼ B

4. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku smí mít řidič nanejvýš tři zkrácené denní doby odpočinku.

5. Odchylně od článku 2, jsou-li ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku.

▼ M3

6. Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně:

- a) dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo
- b) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin.

Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.

Odchylně od prvního pododstavce může řidič vykonávající mezinárodní přepravu zboží mimo členský stát usazení mít dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku za předpokladu, že řidič ve všech čtyřech po sobě následujících týdnech čerpá nejméně čtyři týdenní doby odpočinku, z nichž alespoň dvě jsou běžné týdenní doby odpočinku.

Pro účely tohoto odstavce se má za to, že řidič vykonává mezinárodní přepravu, pokud zahájí dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku mimo členský stát, v němž je zaměstnavatel usazen, a mimo zemi svého bydliště.

▼ M1

6a. ► **M4** Odchylně od odstavce 6 může řidič zajišťující jednorázovou příležitostnou osobní dopravu odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě následujících 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že: ◀

▼ M4

▼ M1

- b) po uplatnění odchylky řidič nastoupí na
 - i) buď dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo
 - ii) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po ukončení doby, v níž je uplatňována odchylka;
- c) vozidlo bude po 1. lednu 2014 vybaveno záznamovým zařízením splňujícím požadavky přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 a

▼ M1

- d) v případě, že řízení probíhá mezi 22:00 a 6:00, musí s platností od 1. ledna 2014 být ve voze dva řidiči nebo je doba řízení uvedená v článku 7 zkrácena na tři hodiny.

Komise bedlivě sleduje uplatňování této odchylky s cílem zajistit, aby byla za velmi přísných podmínek zachována bezpečnost na silnicích, a to zejména prostřednictvím kontroly toho, zda celková kumulovaná doba řízení v průběhu časového úseku, na nějž se vztahuje tato odchylka, není nepřiměřená. Komise do 4. prosince 2012 vypracuje zprávu hodnotící důsledky této odchylky s ohledem na bezpečnost na silnicích, jakož i sociální aspekty. Komise podle potřeby navrhne odpovídající změny tohoto nařízení.

▼ M4

Komise posoudí možnosti digitalizace jízdního listu uvedeného v čl. 16 odst. 4 v kontextu širšího úsilí o digitalizaci v odvětví silniční dopravy.

▼ M3

- 6b. Jakékoli zkrácení týdenní doby odpočinku musí být nahrazeno odpovídající dobou odpočinku čerpanou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Pokud byly čerpány dvě po sobě následující zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s odst. 6 třetím pododstavcem, předchází následující týdenní době odpočinku doba odpočinku čerpaná náhradou za tyto dvě zkrácené týdenní doby odpočinku.

▼ B

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

▼ M3

8. Běžné týdenní doby odpočinku a jakoukoli týdenní dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpané náhradou za předchozí zkrácené týdenní doby odpočinku nelze čerpat ve vozidle. Čerpají se ve vhodném genderově vstřícném ubytování s náležitým vybavením pro spaní a hygienu.

Veškeré náklady na ubytování mimo vozidlo hradí zaměstnavatel.

- 8a. Dopravce organizuje práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl v průběhu každých čtyř po sobě následujících týdnů vrátit do provozovny zaměstnavatele, kde má obvyklou základnu a kde jeho týdenní doba odpočinku začíná, v členském státě usazení zaměstnavatele nebo do svého bydliště s cílem strávit tam nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpanou náhradou za zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

▼M3

Pokud však řidič čerpal dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s odstavcem 6, organizuje dopravce práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl vrátit před zahájením běžné týdenní doby odpočinku trvající déle než 45 hodin čerpané náhradou.

Doprovce dokumentuje plnění této povinnosti a uchovává dokumentaci ve svých prostorách, aby ji mohl předložit na žádost kontrolních orgánů.

▼B

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

▼M3

10. Komise do 21. srpna 2020 vyhodnotí situaci a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o tom, zda je možné přijmout vhodnější pravidla pro řidiče vykonávající příležitostnou osobní dopravu vymezenou v čl. 2 bodu 4 nařízení (ES) č. 1073/2009.

Článek 8a

1. Komise zajistí, aby řidičům vykonávajícím silniční přepravu zboží a cestujících byly snadno dostupné informace o bezpečných a chráněných parkovacích plochách. Komise zveřejní seznam všech certifikovaných parkovacích ploch s cílem poskytnout řidičům odpovídající:

- detekci a prevenci neoprávněného vniknutí,
- osvětlení a viditelnost,
- kontaktní místa pro případ mimořádné události a příslušné postupy,
- genderově vstřícná hygienická zařízení,
- možnosti zakoupení potravin a nápojů,
- připojení k sítím,
- zdroj elektrického proudu.

Tento seznam parkovacích ploch se zpřístupní na jediné oficiální internetové stránce, kterou pravidelně aktualizuje.

2. Komise přijme v souladu s článkem 23a akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví normy upravující další podrobnosti týkající se úrovně služeb a bezpečnosti s ohledem na oblasti uvedené v odstavci 1 a postupy pro certifikaci parkovacích ploch.

3. Na všech certifikovaných parkovacích plochách může být uvedeno, že jsou certifikovány v souladu s normami a postupy Unie.

▼M3

V souladu s čl. 39 odst. 2 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ⁽¹⁾ členské státy podporují budování parkovacích ploch pro komerční uživatele silnic.

4. Do 31. prosince 2024 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť, jakož i o vytváření bezpečných a chráněných parkovacích ploch certifikovaných v souladu s akty v přenesené pravomoci uvedenými v odstavci 2. Tato zpráva může obsahovat seznam opatření ke zvýšení počtu a kvality bezpečných a chráněných parkovacích ploch.

▼B*Článek 9***▼M3**

1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo zkrácená týdenní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku nebo zkrácené týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici spací kabinu, lůžko nebo lehátko.

Pokud jde o běžné týdenní doby odpočinku, vztahuje se tato výjimka pouze na cesty trajektem nebo vlakem, pokud:

a) cesta je naplánována na 8 nebo více hodin a

b) řidič má přístup ke spací kabině na trajektu nebo ve vlaku.

2. Jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup ke spací kabině, lůžku nebo lehátku.

▼B

3. Jakákoli doba, kterou řidič stráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, k vozidlu nebo od vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se započítává jako jiná práce.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

▼ M3*Článek 9a*

Do 31. prosince 2025 Komise vypracuje a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu hodnotící používání autonomních systémů řízení v členských státech. Tato zpráva se zaměří zejména na potenciální dopad těchto systémů na pravidla týkající se doby řízení a odpočinku. Ve vhodných případech je k ní přiložen legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.

▼ B

KAPITOLA III

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE*Článek 10***▼ M3**

1. Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost, rychlost dodání nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování tohoto nařízení.

▼ B

2. Dopravce organizuje práci řidičů uvedených v odstavci 1 tak, aby mohli dodržet nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitolu II tohoto nařízení. Dopravce řidiče náležitě poučí a provádí pravidelné kontroly, aby zajistil dodržování nařízení (EHS) č. 3821/85 a kapitoly II tohoto nařízení.

3. Dopravce odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidiči, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.

Aniž je dotčeno právo členských států považovat dopravce za plně odpovědné, mohou členské státy podmínit tuto odpovědnost porušením odstavců 1 a 2 dopravcem. Členské státy mohou zvážit jakýkoli důkaz, že dopravce nelze důvodně považovat za odpovědného za porušení, ke kterému došlo.

4. Dopravci, zasílatelé, speditéři, organizátoři turistických zájezdů, hlavní dodavatelé, subdodavatelé a agentury zprostředkovávající zaměstnání řidičům zajistí, aby byly smluvně dohodnuté přepravní plány v souladu s tímto nařízením.

5. a) Dopravce, který používá vozidla vybavená záznamovým zařízením podle přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85, na něž se vztahuje toto nařízení, zajistí, aby

▼B

- i) se veškeré údaje pravidelně stahovaly z přístroje ve vozidle a karty řidiče, jak to stanoví členský stát, a aby se odpovídající údaje stahovaly častěji, aby se zajistilo, že jsou staženy údaje o všech činnostech, které dopravce provedl nebo které pro něj byly provedeny,
 - ii) veškeré údaje stažené z přístroje vozidla a z karty řidiče byly uchovávány po dobu nejméně 12 měsíců po jejich zaznamenání a na žádost kontrolora byly tyto údaje dostupné z provozovny dopravce, přímo nebo dálkově;
- b) pro účely tohoto odstavce je pojem „stahování“ vykládán v souladu s definicí stanovenou v kapitole I bodě s) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85;
- c) o maximálním časovém úseku pro stahování příslušných údajů podle písm. a) bodu i) rozhodne Komise postupem podle čl. 24 odst. 2.

KAPITOLA IV

VÝJIMKY

Článek 11

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

Článek 12

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

▼M3

Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič za výjimečných okolností odchýlit rovněž od čl. 6 odst. 1 a 2 a od čl. 8 odst. 2 tím, že překročí denní a týdenní dobu řízení až o jednu hodinu, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal týdenní dobu odpočinku.

▼ M3

Za stejných podmínek může řidič překročit denní a týdenní dobu řízení až o dvě hodiny, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal běžnou týdenní dobu odpočinku, pokud bezprostředně před dodatečnou jízdou čerpal nepřerušenou přestávku v délce 30 minut.

Řidič uvede důvod této odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí do cílového místa nebo na vhodné místo zastávky.

Jakákoli doba prodloužení musí být nahrazena odpovídající dobou odpočinku čerpanou vcelku společně s jakoukoliv dobou odpočinku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

▼ B*Článek 13*

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

- a) vozidly ve vlastnictví orgánů veřejné moci nebo jimi najatými bez řidiče a používanými k silniční dopravě, pokud tyto orgány veřejné moci nevstupují do hospodářské soutěže se soukromými dopravci;
- b) vozidly používanými nebo najatými bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky a podniky rybolovu pro přepravu zboží jako součást jejich podnikatelské činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;
- c) zemědělskými a lesnickými traktory používanými pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí;

▼ M2

- d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby ⁽¹⁾ za účelem doručování zásilek v rámci všeobecných služeb.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 15, 21.1.1998, s. 14.

▼ B

Tato vozidla se smějí používat pouze na tratích v okruhu do ►**M2** 100 kilometry ◄ od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

▼ M3

- e) vozidly provozovanými výlučně na ostrovech nebo v regionech izolovaných od zbytku území státu s rozlohou do 2 300 km², které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovým vozidlem, a které nesousedí s žádným jiným členským státem;

▼ B

- f) vozidly používanými pro přepravu zboží na tratích v okruhu do ►**M2** 100 kilometry ◄ od místa obvyklého odstavení vozidla s pohonem na zemní nebo zkapalněný plyn nebo elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 7,5 tuny;
- g) vozidly používanými pro výcvik žadatelů o řidičské oprávnění nebo osvědčení o odborné způsobilosti či jejich přezkoušení za předpokladu, že nejsou využívána k obchodní přepravě zboží nebo cestujících;
- h) vozidly používanými v souvislosti s kanalizačními sítěmi, ochranou před povodněmi, údržbou rozvodů vody, plynu a elektřiny, údržbou a kontrolou silnic, odvozem a likvidací domovního odpadu, telegrafními a telefonními službami, rozhlasovým a televizním vysíláním a detekcí rozhlasových nebo televizních vysílačů nebo přijímačů;
- i) vozidly s 10 až 17 sedadly používanými výlučně k neobchodní přepravě cestujících;
- j) specializovanými vozidly přepravujícími cirkusy a lunaparky;
- k) speciálně vybavenými vozidly pro mobilní projekty, jejichž hlavním účelem po zaparkování je využití k vzdělávacím účelům;

▼ C1

- l) vozidly používanými pro svoz mléka z hospodářství či zpětnou přepravu nádob na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení zvířat do hospodářství;

▼ B

- m) specializovanými vozidly přepravujícími peníze nebo cennosti;
- n) vozidly používanými pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl určených k lidské spotřebě;

▼B

- o) vozidly používanými výhradně na komunikacích uvnitř distribučních center jako přístavy, překladiště nebo železniční terminály;
- p) vozidly používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak nebo z trhů na místní jatka ve vzdálenosti do ►**M2** 100 kilometry ◄;

▼M3

- q) vozidly nebo kombinací vozidel převážejícími stavební stroje pro stavební podnik v okruhu do 100 km od provozovny podniku, pokud řízení těchto vozidel nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;
- r) vozidly používanými pro dodávky betonu připraveného k lití.

▼B

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

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

— u vnitrostátní linkové přepravy cestujících, je-li jízdní řád schválen orgány (pouze v tomto případě lze povolit výjimky týkající se přestávek), a

— u vnitrostátní nákladní silniční dopravy na vlastní účet nebo na cizí účet a za úplatu, která nemá dopad na jednotný trh a je nezbytná pro zachování některých průmyslových odvětví na daném území a kde ustanovení tohoto nařízení umožňující výjimku stanoví omezení délky tratě v okruhu do 100 km.

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

Článek 14

1. Členské státy mohou po zmocnění Komise udělit výjimky z článků 6 až 9 v případě dopravy provozované za mimořádných okolností, nejsou-li jimi cíle stanovené v článku 1 dotčeny.

▼M3

2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů; tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi. Komise tyto informace neprodleně zveřejní na veřejných internetových stránkách.

▼B

3. Komise uvědomí o každé výjimce podle tohoto článku ostatní členské státy.

▼M3*Článek 15*

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

▼B

KAPITOLA V

KONTROLNÍ POSTUPY A SANKCE

Článek 16

1. Není-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s nařízením (EHS) č. 3821/85, vztahují se odstavce 2 a 3 tohoto článku na

- a) vnitrostátní linkovou přepravu cestujících a
- b) mezinárodní linkovou přepravu cestujících, jejíž konečné zastávky se nacházejí ve vzdálenosti do 50 km vzdušnou čarou od hranic mezi dvěma členskými státy a jejíž délka tratě nepřesahuje 100 km.

2. Dopravce vypracuje jízdní řád linky a pracovní plán, ve kterém je u každého řidiče uvedeno jméno, místo obvyklého odstavení vozidla a předem stanovený časový rozvrh různých dob řízení, jiné práce, přestávek v řízení a pracovní pohotovosti.

Každý řidič linkové dopravy ve smyslu odstavce 1 musí mít u sebe výtah z pracovního plánu a opis jízdního řádu.

3. Pracovní plán musí

▼M3

- a) obsahovat veškeré údaje stanovené v odstavci 2 pro minimální časový úsek zahrnující den kontroly a předchozích 56 dnů; tyto údaje se musí aktualizovat v pravidelných odstupech, jejichž délka nepřesáhne jeden měsíc;

▼B

- b) být podepsán ředitelem dopravce nebo osobou jím k tomu pověřenou;
- c) být dopravcem uchováván po dobu jednoho roku od konce období, na které se vztahuje. Výtah z pracovního plánu vydá dopravce dotyčnému řidiči na jeho žádost;
- d) být předložen nebo vydán na žádost pověřeného kontrolora.

▼M4

4. Pro účely silničních kontrol musí být řidič do doby, než bude k dispozici digitální jízdní list, schopen odůvodnit použití odchylek podle čl. 7 třetího pododstavce a čl. 8 odst. 2a a 6a tím, že:

▼ **M4**

- a) ve vozidle přepravuje vyplněný jízdní list obsahující informace požadované podle nařízení (ES) č. 1073/2009; za vybavení řidiče vyplněnými jízdními listy před každou jízdou odpovídá dopravce, a
- b) ve vozidle přepravuje papírové nebo elektronické kopie uvedených jízdních listů, které se vztahují na předchozích 28 dnů, a od 31. prosince 2024 jízdních listů, které se vztahují na předchozích 56 dnů.

Povinnost uvedená v písmeni b) prvního pododstavce přestává platit nejpozději od okamžiku, kdy vozidlo používá tachograf umožňující záznam druhu osobní dopravy podle odstavce 5.

U vnitrostátní dopravy lze použít jízdní list pro mezinárodní dopravu s uvedením, že se používá pro vnitrostátní dopravu. Komise může za účelem zjednodušení kontrol souladu přijmout prováděcí akt, kterým stanoví formát jízdního listu pro vnitrostátní dopravu. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2a.

Komise nejpozději 31. prosince 2026 posoudí možnosti digitalizace jízdního listu pro řidiče zajišťující příležitostnou osobní dopravu z hlediska proveditelnosti, nákladové efektivnosti a jejího dopadu na vymahatelnost a pracovní podmínky řidičů a případně předloží legislativní návrh týkající se této digitalizace Evropskému parlamentu a Radě.

Uvedené posouzení zahrnuje vytvoření digitálního jízdního listu obsahujícího informace požadované podle nařízení (ES) č. 1073/2009, aby bylo možné tyto informace před zahájením cesty elektronicky zaregistrovat ve vícejazyčném rozhraní, k němuž mají provozovatelé přístup. Za tímto účelem může Komise rovněž prozkoumat možnost vyvinutí jednoho nebo více nových modulů pro systém pro výměnu informací o vnitřním trhu zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ⁽¹⁾.

5. Za účelem zajištění jednotného uplatňování a prosazování čl. 7 třetího pododstavce a čl. 8 odst. 2a a 6a přijme Komise při nejbližším přezkumu prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 ⁽²⁾ nebo jakéhokoli prováděcího aktu, který je nahradí, a nejpozději do 23. listopadu 2025, prováděcí akty, kterými stanoví vhodné technické specifikace umožňující zaznamenávat a uchovávat na tachografu údaje týkající se druhu osobní dopravy, konkrétně linkové nebo příležitostné osobní dopravy. Den použitelnosti těchto prováděcích aktů se stanoví po konzultaci s relevantními zúčastněnými stranami. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2a.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ze dne 25. října 2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu a o zrušení rozhodnutí Komise 2008/49/ES („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 1).

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí (Úř. věst. L 139, 26.5.2016, s. 1).

▼ B*Článek 17*

1. Členské státy oznámí Komisi potřebné údaje na jednotném formuláři stanoveném v rozhodnutí 93/173/EHS ⁽¹⁾, aby mohla vypracovat každé dva roky zprávu o uplatňování tohoto nařízení a nařízení (EHS) č. 3821/85 a vývoji v dotyčných oblastech.
2. Tyto informace musí být Komisi sděleny nejpozději 30. září po uplynutí dvouletého období, ke kterému se má zpráva vztahovat.
3. Zpráva uveď, jak jsou využívány výjimky stanovené v článku 13.
4. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu do 13 měsíců po uplynutí dotyčného dvouletého období.

▼ M4*Článek 17a*

Do 31. prosince 2028 vypracuje Komise zprávu posuzující dopady ustanovení tohoto nařízení na odvětví příležitostné osobní dopravy, pokud jde o bezpečnost silničního provozu a sociální aspekty, zejména pracovní podmínky řidičů. Komise tuto zprávu zašle Evropskému parlamentu a Radě. Považuje-li to Komise za vhodné, předloží příslušné legislativní návrhy.

▼ B*Článek 18*

Členské státy přijmou opatření nezbytná pro provedení tohoto nařízení.

*Článek 19***▼ M3**

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné a přiměřené závažnosti porušení uvedených v příloze III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ⁽²⁾, jakož i odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 smí být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi spolu s postupem a kritérii pro posuzování jejich přiměřenosti stanovenými na vnitrostátní úrovni. Členské státy neprodleně oznámí jakékoli jejich následné změny. Komise o těchto pravidlech a opatřeních a jejich

⁽¹⁾ Úř. věst. L 72, 25.3.1993, s. 33.

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES, pokud jde o předpisy v sociální oblasti týkající se činnosti v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

▼ M3

změnách uvědomí členské státy. Komise zajistí, aby tyto informace byly zveřejněny ve všech úředních jazycích Unie na vyhrazených veřejných internetových stránkách, jež uvádějí podrobné informace o těchto sankcích použitelných v členských státech.

▼ M4

2. Členský stát oprávněné orgány k ukládání sankcí dopravci nebo řidiči za porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014, které bylo zjištěno na jeho území a za něž dosud nebyla uložena sankce, i pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země.

▼ B

Odchylně, bylo-li zjištěno porušení,

— ke kterému nedošlo na území dotyčného členského státu a

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

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

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

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

Článek 20

1. Řidič musí uchovávat potvrzení vystavená členským státem týkající se uložení sankcí nebo zahájení řízení po dobu, kdy totéž porušení tohoto nařízení může vést k dalšímu řízení nebo uložení sankcí podle tohoto nařízení.

2. Na žádost předloží řidič potvrzení uvedené v odstavci 1.

3. Řidič, který je zaměstnán více dopravci nebo jehož služby využívá více dopravců, poskytne každému dopravci dostatečné informace, aby tento dopravce mohl dodržet kapitolu II.

Článek 21

Domnívá-li se členský stát, že došlo k porušení tohoto nařízení, které může zjevně ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, pověří členský stát příslušný orgán, aby přistoupil k odstavení dotyčného vozidla, dokud není příčina porušení odstraněna. Členské státy mohou řidiči uložit, aby si vybral denní dobu odpočinku. Členské

▼B

státy případně rovněž odeberou, pozastaví nebo omezí oprávnění dopravce k podnikání, je-li tento dopravce usazen v tomto členském státě, nebo odeberou, pozastaví či omezí řidičovo řidičské oprávnění. Komise vypracuje postupem podle čl. 24 odst. 2 pokyny k prosazování harmonizovaného uplatňování tohoto článku.

*Článek 22***▼M3**

1. Členské státy spolu úzce spolupracují a poskytují si vzájemnou pomoc bez zbytečného prodlení s cílem usnadnit důsledné uplatňování tohoto nařízení a jeho účinné prosazování, v souladu s požadavky stanovenými v článku 8 směrnice 2006/22/ES.

▼B

2. Příslušné orgány členských států si pravidelně vyměňují všechny dostupné informace o

- a) porušování pravidel stanovených v kapitole II nerezidenty a sankcích jim za ně uložených;
- b) sankcích uložené členskými státy jejich rezidentům za taková porušení spáchaná v ostatních členských státech;

▼M3

c) jiných specifických záležitostech, včetně hodnocení rizika podniku, které mohou mít důsledky pro dodržování tohoto nařízení.

▼B

3. Členské státy zasílají pravidelně významné informace o výkladu a uplatňování tohoto nařízení Komisi, která je zpřístupní v elektronické podobě ostatním členským státům.

▼M3

3a. Pro účely výměny informací na základě tohoto nařízení využijí členské státy orgány pro styk v rámci Společenství určené v souladu s článkem 7 směrnice 2006/22/ES.

3b. Vzájemná správní spolupráce a pomoc se poskytují bezplatně.

▼B

4. Komise podporuje dialog mezi členskými státy o výkladu a uplatňování tohoto nařízení v jednotlivých členských státech prostřednictvím výboru uvedeného v čl. 24 odst. 1.

Článek 23

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

▼M3*Článek 23a*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 8a je svěřena Komisi na dobu pěti let od 20. srpna 2020.

▼M3

Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 8a kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽¹⁾.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 8a vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

▼B*Článek 24*

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 18 odst. 1 nařízení (EHS) č. 3821/85.

▼M3

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽²⁾.

2a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

▼B

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 25

1. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise

a) prozkoumá případy, kdy došlo k rozdíům při uplatňování a prosazování některého ustanovení tohoto nařízení, zejména co se týče doby řízení, přestávek v řízení a doby odpočinku;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanovují pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼B

- b) vyjasní ustanovení tohoto nařízení za účelem prosazování společného přístupu.

▼M3

2. V případech uvedených v odst. 1 písm. b) přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2a.

▼B

KAPITOLA VI ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 26

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

1. Článek 2 se nahrazuje tímto:

„Článek 2

Pro účely tohoto nařízení platí definice stanovené v článku 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 (*).

(*) Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1“

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

„1. Záznamové zařízení musí být zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, s výjimkou vozidel uvedených v článku 3 nařízení (ES) č. 561/2006. Vozidla uvedená v čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006, a vozidla vyňatá z oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3820/85, která již nejsou vyňata podle nařízení (ES) č. 561/2006, musí tomuto požadavku vyhovět do 31. prosince 2007.

2. Členské státy mohou z oblasti působnosti tohoto nařízení vyjmout vozidla uvedená v čl. 13 odst. 1 a 3 nařízení (ES) č. 561/2006.

3. Členské státy mohou po zmocnění Komisí vyjmout z oblasti působnosti tohoto nařízení vozidla užívaná pro přepravu uvedenou v článku 14 nařízení (ES) č. 561/2006.“

3. V článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

▼B

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

4. Článek 15 se mění takto:

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

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

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

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

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

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

— v odstavci 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

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

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

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

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

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

▼B

„b) „jinou práci“ se rozumí jakákoli činnost, vyjma řízení ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (*), a také jakákoli práce pro stejného nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde, a musí být zaznamenána pod značkou ;

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

(*) Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35.“

— odstavec 4 se zrušuje,

— odstavec 7 se nahrazuje tímto:

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

- i) záznamové listy z běžného týdne a listy použité řidičem v předcházejících 15 dnech,
- ii) kartu řidiče, má-li ji, a
- iii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.

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

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

- i) kartu řidiče, jejímž je držitelem,
- ii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006, a
- iii) záznamové listy, které odpovídají některému z období uvedených v předchozím bodě, během nichž řídil vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou I.

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

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

▼B*Článek 27*

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

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

„1. a) Od dvacátého dne po vyhlášení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 (*) musí být vozidla poprvé uvedená do provozu vybavena záznamovým zařízením, které je v souladu s požadavky přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85.

(*) Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1“

2. V článku 2 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

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

Článek 28

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

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

Článek 29

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

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