



Rada
Evropské unie

Brusel 26. června 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Interinstitucionální spis:
2026/0058 (NLE)

PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

PŘEDMĚT: Dohoda mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar

SILNIČNÍ PŘEPRAVA ZBOŽÍ

ČÁST A

POŽADAVKY NA PODNIKATELE V SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ:
PŘÍSTUP K POVOLÁNÍ PODNIKATELE V SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ
A VÝKON TOHOTO POVOLÁNÍ

ČLÁNEK 1

Oblast působnosti

Část upravuje přístup k povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě a výkon tohoto povolání a vztahuje se na všechny podnikatele v silniční nákladní dopravě některé ze stran provozující přepravu zboží v oblasti působnosti článků 276 a 277 této dohody.

ČLÁNEK 2

Definice

Pro účely části se rozumí:

- a) „povolením k výkonu povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě“ správní rozhodnutí, které opravňuje fyzickou nebo právnickou osobu, splňující podmínky stanovené v této části k výkonu povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě;
- b) „příslušným orgánem“ orgán strany na celostátní, regionální nebo místní úrovni, který za účelem udělení povolení k výkonu povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě ověřuje, zda fyzická nebo právnická osoba splňuje podmínky stanovené v této části, a který je oprávněn vydat, pozastavit nebo odejmout povolení k výkonu povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě, a
- c) „obvyklým bydlištěm“ místo, kde osoba obvykle pobývá, tj. alespoň 185 dní v každém kalendářním roce, z důvodu osobních vazeb, které vypovídají o těsné vazbě této osoby a místa, kde žije.

ČLÁNEK 3

Požadavky na výkon povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě

Fyzické nebo právnické osoby vykonávající povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě:

- a) jsou řádně a trvale usazeny na území některé ze stran, jak je stanoveno v článku 5 této části;
- b) mají dobrou pověst, jak je stanoveno v článku 6 této části;
- c) jsou finančně způsobilé, jak je stanoveno v článku 7 této části, a
- d) vykazují požadovanou odbornou způsobilost, jak je stanoveno v článku 8 této části.

ČLÁNEK 4

Odpovědný zástupce pro dopravu

1. Podnikatel v silniční nákladní dopravě určí alespoň jednu fyzickou osobu odpovědným zástupcem pro dopravu, který účinně a nepřetržitě řídí jeho dopravní činnosti a splňuje požadavky stanovené v čl. 3 písm. b) a d) a který:
 - a) má skutečnou vazbu na podnikatele v silniční nákladní dopravě jakožto zaměstnanec, ředitel, vlastník nebo akcionář nebo jej spravuje, nebo je touto osobou a

b) má bydliště na území strany, v níž je usazen podnikatel v silniční nákladní dopravě.

2. Nesplňuje-li fyzická nebo právnická osoba požadavek odborné způsobilosti, může této fyzické nebo právnické osobě příslušný orgán vydat povolení k výkonu povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě bez určení odpovědného zástupce pro dopravu podle odstavce 1, pod podmínkou, že:

- a) fyzická nebo právnická osoba určí fyzickou osobu s bydlištěm na území strany usazení podnikatele v silniční nákladní dopravě, která splňuje požadavky stanovené v čl. 3 písm. b) a d) a která je na základě smlouvy oprávněna plnit úkoly odpovědného zástupce pro dopravu jménem podniku;
- b) smlouva mezi fyzickou nebo právnickou osobou a osobou uvedenou v písmenu a) stanoví úkoly, které má tato osoba účinně a nepřetržitě plnit, a uvádí její povinnosti jakožto odpovědného zástupce pro dopravu. Úkoly, které je třeba upřesnit, zahrnují zejména řízení údržby vozidel, kontrolu přepravních smluv a dokladů, základní účetnictví, přidělování nákladů nebo přeprav řidičům a vozidlům a kontrolování postupů v oblasti bezpečnosti;
- c) osoba uvedená v písmenu a) může jako odpovědný zástupce pro dopravu řídit dopravní činnosti až čtyř různých podnikatelů v silniční nákladní dopravě vykonávané celkovým vozovým parkem čítajícím nejvýše 50 vozidel a

d) osoba uvedená v písmenu a) vykonává stanovené úkoly výhradně v zájmu fyzické nebo právnické osoby a její povinnosti jsou vykonávány nezávisle na jakékoli fyzické nebo právnické osobě, pro kterou provádí činnosti v oblasti přepravy.

3. Kterákoli ze stran může rozhodnout o tom, že odpovědný zástupce pro dopravu určený podle odstavce 1 nesmí být zároveň určen podle odstavce 2, nebo může být takto určen pouze ve vztahu k omezenému počtu fyzických nebo právnických osob nebo k vozovému parku o velikosti menší než uvedené v odst. 2 písm. c).

4. Fyzická nebo právnická osoba oznámí příslušnému orgánu určeného odpovědného zástupce pro dopravu nebo určené odpovědné zástupce pro dopravu.

ČLÁNEK 5

Podmínky týkající se požadavku usazení

Za účelem splnění požadavku řádného a trvalého usazení na území některé ze stran musí fyzická nebo právnická osoba:

a) mít prostory, v nichž má přístup k originálům své klíčové podnikové dokumentace, ať už v elektronické, nebo jiné podobě, zejména pokud jde o jeho smlouvy o přepravě, doklady vztahující se k vozidlům, jež má fyzická nebo právnická osoba k dispozici, účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, pracovní smlouvy, doklady o sociálním zabezpečení, doklady obsahující údaje týkající se cest, doby řízení a doby odpočinku a všechny ostatní doklady, k nimž musí mít příslušný orgán přístup k ověření, zda jsou splněny podmínky stanovené v této části;

- b) být registrována v obchodním rejstříku této strany nebo v podobném rejstříku, pokud to vnitrostátní právo vyžaduje;
- c) podléhat dani z příjmu, a pokud to vnitrostátní právo vyžaduje, mít přiděleno identifikační číslo pro účely DPH;
- d) poté, co je oprávnění uděleno, mít k dispozici jedno nebo více vozidel, buď vlastních, nebo například na základě smlouvy o splátkovém prodeji, smlouvy o pronájmu nebo leasingové smlouvy, která jsou registrována nebo jinak uvedena do provozu a jejichž používání je povoleno v souladu s právními předpisy této strany;
- e) účinně a nepřetržitě vykonávat své administrativní a obchodní činnosti s příslušným vybavením a zařízením v prostorách uvedených v písmenu a) umístěných na území této strany a účinně a nepřetržitě řídit své činnosti v oblasti přepravy s využitím vozidel uvedených v písmenu f) s příslušným technickým vybavením nacházejícím se na území této strany a
- f) mít obvykle a pravidelně k dispozici počet vozidel splňujících podmínky stanovené v písmenu d) a řidičů, jejichž obvyklou základnou je provozovna na území této strany, přiměřený objemu přepravy, kterou podnik vykonává.

ČLÁNEK 6

Podmínky týkající se požadavku dobré pověsti

1. S výhradou odstavce 2 určí strany podmínky, které musí fyzické nebo právnické osoby a odpovědní zástupci pro dopravu splnit, aby vyhověli požadavku dobré pověsti.

Při určování, zda fyzická nebo právnická osoba vyhověla tomuto požadavku, zvaží strany chování fyzické nebo právnické osoby, jejích odpovědných zástupců pro dopravu, výkonných ředitelů a jakékoli jiné příslušné osoby, kterou může daná strana určit. Veškeré odkazy v tomto článku na odsouzení, sankce nebo porušení zahrnují odsouzení, sankce či porušení vztahující se na samotnou fyzickou nebo právnickou osobu, její odpovědné zástupce pro dopravu, výkonné ředitele a jakoukoli jinou příslušnou osobu, kterou může daná strana určit.

Podmínky uvedené v tomto odstavci zahrnují alespoň skutečnost, že:

- a) nejsou žádné pádné důvody k pochybám o dobré pověsti odpovědného zástupce pro dopravu nebo podnikatele v silniční nákladní dopravě, jako například odsouzení nebo sankce v důsledku vážného porušení platných vnitrostátních předpisů v oblasti:
 - i) obchodního práva;
 - ii) úpadkového práva;
 - iii) mzdových a pracovních podmínek tohoto povolání;

- iv) silničního provozu;
 - v) odpovědnosti za škodu při výkonu povolání;
 - vi) obchodu s lidmi nebo drogami; a
 - vii) daňového práva, a
- b) odpovědný zástupce pro dopravu nebo podnikatel v silniční nákladní dopravě nebyl na území jedné nebo obou stran odsouzen za závažnou trestnou činnost nebo mu nebyla uložena sankce za závažné porušení pravidel uvedených v člancích 278 až 282 této dohody nebo ve vnitrostátních předpisech týkajících se zejména:
- i) doby řízení a doby odpočinku řidičů, pracovní doby a montáže a používání záznamového zařízení;
 - ii) maximální hmotnosti a rozměrů vozidel používaných k podnikání v mezinárodní dopravě;
 - iii) výchozí kvalifikace a dalšího vzdělávání řidičů;
 - iv) způsobilosti silničních vozidel používaných k podnikání včetně povinné technické kontroly motorových vozidel;
 - v) přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy;
 - vi) bezpečnosti silniční přepravy nebezpečných věcí;

- vii) instalace a používání omezovačů rychlosti u některých kategorií vozidel;
- viii) řidičských průkazů;
- ix) přístupu k povolání;
- x) přepravy zvířat;
- xi) vysílání pracovníků v silniční dopravě;
- xii) práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy a
- xiii) cest, jejichž místa nakládky a vykládky se nacházejí na území druhé strany.

2. Pro účely odst. 1 třetího pododstavce písm. b) tohoto článku, byl-li na území jedné nebo obou stran odpovědný zástupce pro dopravu nebo podnikatel v silniční nákladní dopravě odsouzen za závažnou trestnou činnost nebo mu byla uložena sankce za některé z nejzávažnějších porušení uvedených v dodatku 27-A-1-1, příslušný orgán dané strany usazení vhodným a včasným způsobem provede a ukončí správní řízení, které případně zahrnuje kontrolu na místě v prostorách dotyčné fyzické nebo právnické osoby.

Během správního řízení příslušný orgán posoudí, zda by z důvodu zvláštních okolností představovala v daném případě ztráta dobré pověsti nepřiměřený následek. Při tomto posouzení příslušný orgán přihlédne k počtu závažných porušení pravidel uvedených v odst. 1 třetím pododstavci tohoto článku i k počtu nezávažnějších porušení uvedených v dodatku 27-A-1-1, za která byl odpovědný zástupce pro dopravu nebo podnikatel v silniční nákladní dopravě odsouzen nebo za která mu byly uloženy sankce. Takovýto případný závěr musí být řádně vysvětlen a odůvodněn.

Shledá-li příslušný orgán, že by ztráta dobré pověsti byla nepřiměřená, rozhodne, že dobrá pověst dotyčné fyzické nebo právnické osoby zůstane zachována. Neshledá-li příslušný orgán, že by ztráta dobré pověsti byla nepřiměřená, má odsouzení nebo uložení sankcí za následek ztrátu dobré pověsti.

3. Kromě nejzávažnějších porušení uvedených na seznamu v dodatku 27-A-1-1 mohou ke ztrátě dobré pověsti vést závažná porušení uvedená v dodatku 27-A-1-1a.

4. Požadavek dobré pověsti je považován za nesplněný, dokud nedojde k rehabilitaci nebo jinému opatření s rovnocenným účinkem v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy stran.

ČLÁNEK 7

Podmínky týkající se požadavku finanční způsobilosti

1. Pro účely splnění požadavku finanční způsobilosti musí být fyzická nebo právnická osoba v průběhu ročního účetního období trvale schopna dostát svým finančním závazkům. Fyzická nebo právnická osoba musí na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokázat, že každým rokem disponuje kapitálem a rezervami:
 - a) ve výši nejméně 9 000 EUR / 8 000 GBP, je-li používáno jediné motorové vozidlo, 5 000 EUR / 4 500 GBP na každé další používané motorové vozidlo nebo soupravu vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost přesahuje 3,5 tuny, a 900 EUR / 800 GBP na každé další motorové vozidlo nebo soupravu vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost přesahuje 2,5 tuny, nikoli však 3,5 tuny;
 - b) fyzické nebo právnické osoby, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly nebo soupravami vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost přesahuje 2,5 tuny, nikoli však 3,5 tuny, musí na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokázat, že každým rokem disponují kapitálem a rezervami ve výši nejméně 1 800 EUR / 1 600 GBP, je-li používáno jediné vozidlo, a 900 EUR / 800 GBP na každé další používané vozidlo.

2. Odchylně od odstavce 1 může příslušný orgán souhlasit nebo požadovat, aby podnik prokázal finanční způsobilost potvrzením podle určení příslušného orgánu, jako je bankovní záruka nebo pojištění, včetně pojištění odpovědnosti za škodu při výkonu povolání poskytnutého jednou nebo více bankami nebo jinými finančními institucemi včetně pojišťoven, nebo jiným závazným dokumentem, který představuje společnou a nerozdílnou záruku za podnik, pokud jde o částky stanovené v odst. 1 písm. a).

3. Odchylně od odstavce 1 v případě, že ověřená roční účetní závěrka za rok, kdy došlo k registraci podniku, není k dispozici, příslušný orgán souhlasí s tím, že podnik prokáže svou finanční způsobilost potvrzením, například bankovní zárukou, dokumentem vystaveným finanční institucí, na jehož základě je získán přístup k úvěru na jméno podniku, nebo jiným závazným dokumentem podle určení příslušného orgánu prokazujícím, že podnik disponuje částkami stanovenými v odst. 1 písm. a).

4. Roční účetní závěrky uvedené v odstavci 1 a záruka uvedená v odstavci 2, které je třeba ověřit, se týkají hospodářského subjektu usazeného na území strany, v níž je podána žádost o povolení, a nikoli případných dalších subjektů usazených na území druhé strany.

ČLÁNEK 8

Podmínky týkající se požadavku odborné způsobilosti

1. Pro účely splnění požadavku odborné způsobilosti musí mít dotyčná osoba nebo dotyčné osoby znalosti odpovídající úrovni stanovené v části I dodatku 27-A-1-2 v oborech, které jsou tam vyjmenovány. Tato znalost se prokazuje složením povinné písemné zkoušky, kterou, pokud se tak některá ze stran rozhodne, může doplňovat ústní zkouška. Tyto zkoušky jsou pořádány v souladu s částí II dodatku 27-A-1-2. Za tímto účelem může kterákoli ze stran rozhodnout o zavedení školení před zkouškou.
2. Dotyčné osoby absolvují zkoušku na území té strany, v níž mají své obvyklé bydliště.
3. Písemné a ústní zkoušky uvedené v odstavci 1 tohoto článku mohou pořádat a ověřovat pouze orgány a subjekty, jimž k tomuto účelu daná strana udělí řádné oprávnění podle kritérií, která sama určí. Strany pravidelně ověřují, zda jsou podmínky, za kterých tyto orgány nebo subjekty pořádají zkoušky, v souladu s dodatkem 27-A-1-2.
4. Kterákoli ze stran může držitele některých vysokoškolských nebo technických kvalifikací, jež sama vydala, které pro tento účel zvláště vymezí a které svědčí o znalosti všech oborů vyjmenovaných v seznamu uvedeném v části I dodatku 27-A-1-2, osvobodit od zkoušek v oborech, kterých se tyto kvalifikace týkají. Osvobození se týká pouze těch oddílů části I dodatku 27-A-1-2, u nichž kvalifikace zahrnuje všechny obory uvedené pod záhlavím každého oddílu.

Kterákoli ze stran může od určitých částí zkoušky osvobodit držitele osvědčení o odborné způsobilosti platných pro vnitrostátní dopravu na území dané strany.

ČLÁNEK 9

Osvobození od zkoušky

Kterákoli ze stran může rozhodnout, že pro účely udělení licence podnikateli v silniční nákladní dopravě provozujícímu pouze motorová vozidla nebo soupravy vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, osvobodí od zkoušek uvedených v čl. 8 odst. 1 osoby, které prokáží, že po dobu 10 let před 20. srpnem 2020 nepřetržitě řídily fyzickou nebo právnickou osobu stejného typu.

ČLÁNEK 10

Postup pro pozastavení a odnětí povolení

1. Pokud příslušný orgán zjistí, že hrozí, že fyzická nebo právnická osoba přestane splňovat požadavky stanovené v článku 3, uvědomí o této skutečnosti danou fyzickou nebo právnickou osobu. Zjistí-li příslušný orgán, že jeden nebo více z těchto požadavků již nejsou splněny, může fyzické nebo právnické osobě stanovit některou z následujících lhůt pro zjednání nápravy:
 - a) lhůtu nepřesahující šest měsíců pro přijetí náhradníka za odpovědného zástupce pro dopravu, který již nesplňuje požadavky dobré pověsti nebo odborné způsobilosti, s možností prodloužení o další tři měsíce v případě úmrtí nebo fyzické nezpůsobilosti odpovědného zástupce pro dopravu;
 - b) lhůtu nepřesahující šest měsíců, musí-li fyzická nebo právnická osoba v zájmu nápravy situace prokázat, že má řádné a trvalé sídlo, nebo
 - c) lhůtu nepřesahující šest měsíců, není-li splněn požadavek týkající se finanční způsobilosti, s cílem prokázat, že uvedený požadavek je opět trvale plněn.
2. Příslušný orgán může uložit fyzické nebo právnické osobě, jejíž povolení bylo pozastaveno nebo odňato, aby její odpovědní zástupci pro dopravu složili zkoušky stanovené v čl. 8 odst. 1, než bude přijato jakékoli rehabilitační opatření.

3. Stanoví-li příslušný orgán, že fyzická nebo právnická osoba již nesplňuje jeden nebo více požadavků stanovených v článku 3, pozastaví nebo odejme povolení k výkonu povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě ve lhůtách uvedených v odstavci 1 tohoto článku.

ČLÁNEK 11

Prohlášení odpovědného zástupce pro dopravu nezpůsobilým

1. Pozbude-li odpovědný zástupce pro dopravu dobré pověsti podle článku 6, příslušný orgán prohlásí tohoto odpovědného zástupce pro dopravu za nezpůsobilého k řízení dopravních činností podnikatele v silniční nákladní dopravě.

Příslušný orgán neprovede rehabilitaci odpovědného zástupce pro dopravu dříve než po uplynutí jednoho roku ode dne, kdy ke ztrátě dobré pověsti došlo, a dokud odpovědný zástupce pro dopravu neprokáže, že se po dobu alespoň tří měsíců účastnil odpovídající odborné přípravy nebo že složil zkoušku v oborech uvedených v části I dodatku 27-A-1-2.

2. Pozbude-li odpovědný zástupce pro dopravu dobré pověsti podle článku 6, lze žádost o rehabilitaci podat po uplynutí nejméně jednoho roku ode dne, kdy došlo ke ztrátě dobré pověsti.

ČLÁNEK 12

Posouzení žádostí a jejich registrace

1. Příslušné orgány každé ze stran zaznamenávají do vnitrostátních elektronických rejstříků uvedených v čl. 13 odst. 1 údaje týkající se podniků, jimž udělují povolení.
2. Při posuzování dobré pověsti podniku příslušné orgány ověří, zda v době podání žádosti došlo u jedné ze stran k prohlášení určeného odpovědného zástupce (nebo zástupců) pro dopravu za nezpůsobilého (nezpůsobilé) k řízení dopravních činností podniku podle článku 11.
3. Příslušné orgány pravidelně sledují, zda podniky, jimž udělily povolení k výkonu povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě, nadále splňují požadavky uvedené v článku 3. Členské státy proto provádějí kontroly, případně včetně kontrol na místě v prostorách dotčeného podniku, se zaměřením na podniky, jež byly vyhodnoceny jako podniky představující zvýšené riziko.

ČLÁNEK 13

Vnitrostátní elektronické rejstříky

1. Příslušné orgány vedou vnitrostátní elektronický rejstřík podniků silniční dopravy, jimž udělily povolení k výkonu povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě.

2. Údaje obsažené ve vnitrostátních rejstřících podniků silniční dopravy a podmínky přístupu k těmto údajům jsou stanoveny v dodatku 27-A-1-5.

ČLÁNEK 14

Správní spolupráce mezi příslušnými orgány

1. Příslušné orgány každé ze stran určí vnitrostátní kontaktní místo odpovědné za výměnu informací s příslušnými orgány druhé strany, pokud jde o uplatňování této části.
2. Příslušné orgány každé ze stran úzce spolupracují a pohotově si poskytují vzájemnou pomoc a jakékoli jiné relevantní informace, aby se usnadnilo provádění a prosazování této části.
3. Příslušné orgány každé ze stran provádějí jednotlivé kontroly, aby ověřily, zda podnik splňuje podmínky pro přístup k povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě, kdykoli o to příslušný orgán druhé strany v řádně odůvodněných případech požádá. Pokud se zjistí, že podnik již nesplňuje požadavky stanovené v této části, informují o výsledcích těchto kontrol a o přijatých opatřeních příslušný orgán druhé strany.
4. Příslušné orgány každé ze stran si vyměňují informace o odsouzeních a sankcích za veškerá závažná porušení pravidel uvedená v čl. 6 odst. 2.
5. Podrobná pravidla týkající se způsobů výměny informací uvedených v odstavcích 3 a 4 jsou stanovena v dodatku 27-A-1-5.

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ PORUŠENÍ
PRO ÚČELY ČL. 6 ODS. 2 ČÁSTI A TÉTO PŘÍLOHY

1. Překročení níže uvedených lhůt:
 - a) překročení šestidenního nebo dvoutýdenního omezení maximální doby řízení o 25 % nebo více;
 - b) překročení maximální denní doby řízení během denní pracovní doby o 50 % nebo více.
2. Vozidlo není vybaveno tachografem nebo omezovačem rychlosti nebo je v něm instalován či používán klamný přístroj schopný pozměnit záznamy záznamového zařízení nebo omezovače rychlosti nebo jsou padělány výtisky záznamů nebo údajů stažených z tachografu nebo z karty řidiče.
3. Jízda bez platného osvědčení o technické způsobilosti nebo jízda vozidlem vykazujícím velmi závažný nedostatek týkající se mimo jiné brzdové soustavy, řídicích mechanismů, kol/pneumatik, závěsného zařízení nebo podvozku, který představuje takové bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu, že má za následek rozhodnutí o odstavení vozidla.

4. Převážení nebezpečných věcí, jejichž přeprava je zakázána, nebo přeprava takových věcí v zakázaných nebo neschválených obalech, nebo bez označení vozidla přepravujícího nebezpečné věci, čímž jsou ohroženy životy nebo životní prostředí v takovém rozsahu, který vede k rozhodnutí o odstavení vozidla.
5. Převoz zboží bez platného řidičského průkazu nebo převoz realizovaný podnikem, který není držitelem platné licence provozovatele silniční přepravy uvedené v článku 278 této dohody.
6. Řidič používající kartu řidiče, jež byla zfalšována, jejímž není držitelem nebo již získal na základě nepravdivých prohlášení nebo padělaných dokladů.
7. Převážení nákladu při překročení největší přípustné hmotnosti o 20 % nebo více u vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost přesahuje 12 tun, a o 25 % nebo více u vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 12 tun.

**SEZNAM ZÁVAŽNÝCH PORUŠENÍ
PRO ÚČELY ČL. 6 ODS. 2 ČÁSTI A TÉTO PŘÍLOHY**

Následující tabulky obsahují kategorie a typy závažných porušení této přílohy rozdělené do tří kategorií závažnosti podle jejich schopnosti vyvolat riziko smrtelných nebo vážných zranění a/nebo narušení hospodářské soutěže na trhu silniční dopravy: nejzávažnější porušení (NP), velmi závažné porušení (VZP) a závažné porušení (ZP).

1) Skupiny porušení oddílu 2 části B této přílohy, není-li stanoveno jinak

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI			
			NP	VZP	ZP	
Doba řízení						
1.	Čl. 4 odst. 1 a dodatek 27-A- 1-1	Překročení denní doby řízení v trvání 9 hodin, pokud není povoleno prodloužení této doby na 10 hodin	$10\text{ h} \leq \dots < 11\text{ h}$			X
2.			$11\text{ h} \leq \dots$		X	
3.		Překročení denní doby řízení v trvání 9 hodin o 50 % či více	$13\text{ h } 30 \leq \dots$	X		
4.		Překročení prodloužené denní doby řízení v trvání 10 hodin, pokud je povoleno prodloužení	$11\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
5.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
6.		Překročení denní doby řízení v délce 10 hodin o 50 % či více	$15\text{ h} \leq \dots$	X		

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ		ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
				NP	VZP	ZP
7.	Čl. 4 odst. 2 a dodatek 27-A- 1-1	Překročení týdenní doby řízení	$60\text{ h} \leq \dots < 65\text{ h}$			X
8.			$65\text{ h} \leq \dots < 70\text{ h}$		X	
9.		Překročení týdenní doby řízení o 25 % či více	$70\text{ h} \leq \dots$	X		
10.	Čl. 4 odst. 3 a dodatek 27- A-1-1	Překročení maximální celkové doby řízení za období dvou po sobě následujících týdnů	$100\text{ h} \leq \dots < 105\text{ h}$			X
11.			$105\text{ h} \leq \dots < 112\text{ h } 30$		X	
12.		Překročení maximální celkové doby řízení za období dvou po sobě následujících týdnů o 25 % či více	$112\text{ h } 30 \leq \dots$	X		
Přestávky v řízení						
13.	Článek 5	Překročení nepřerušené doby řízení v trvání 4,5 hodiny před přestávkou	$5\text{ h} \leq \dots < 6\text{ h}$			X
14.			$6\text{ h} \leq \dots$		X	
Doby odpočinku						
15.	Čl. 6 odst. 2	Nedostatečná doba denního odpočinku v délce kratší než 11 hodin, pokud není povolena zkrácená doba denního odpočinku	$8\text{ h } 30 \leq \dots < 10\text{ h}$			X
16.			$\dots < 8\text{ h } 30$		X	
17.		Nedostatečná zkrácená doba denního odpočinku v délce kratší než 9 hodin, pokud je zkrácení povoleno	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
18.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
19.		Nedostatečné rozdělení doby denního odpočinku na části kratší než 3h + 9h	$3\text{ h} + [7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}]$			X
20.			$3\text{ h} + [\dots < 7\text{ h}]$		X	

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ		ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
				NP	VZP	ZP
21.	Čl. 6 odst. 5	Nedostatečná doba denního odpočinku v délce kratší než 9 hodin v případě řízení vozidla více řidiči	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
22.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
23.	Čl. 6 odst. 6	Nedostatečná zkrácená doba týdenního odpočinku v délce kratší než 24 hodin	$20\text{ h} \leq \dots < 22\text{ h}$			X
24.			$\dots < 20\text{ h}$		X	
25.		Nedostatečná doba týdenního odpočinku v délce kratší než 45 hodin, pokud není povolena zkrácená doba týdenního odpočinku	$36\text{ h} \leq \dots < 42\text{ h}$			X
26.			$\dots < 36\text{ h}$		X	
27.		Překročení šesti po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí týdenní době odpočinku	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
28.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
29.	Čl. 6 odst. 7	Žádný náhradní odpočinek za dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku			X	
30.	Čl. 6 odst. 9	Běžná týdenní doba odpočinku nebo jakákoli týdenní doba odpočinku delší než 45 hodin čerpaná ve vozidle			X	
31.		Zaměstnavatel nehradí náklady na ubytování mimo vozidlo				X
Organizace práce						
32.	Čl. 6 odst. 10	Dopravce, který neorganizuje práci řidičů tak, aby se řidiči mohli vrátit do provozovny zaměstnavatele nebo do místa bydliště řidiče			X	
33.	Čl. 7 odst. 1	Souvislost mezi mzdou/výplatou a ujetou vzdáleností, rychlostí dodání a/nebo objemem přepravovaného zboží			X	
34.	Čl. 7 odst. 2	Žádná nebo nesprávná organizace práce řidiče, chybějící poučení řidiče umožňující mu dodržovat právní předpisy nebo nesprávné poučení			X	

2) Skupiny porušení oddílu 4 části B a oddílu 2 části C této přílohy

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Zabudování tachografu					
1.	Články 3 a 5 oddílu 2 části C a dodatek 27-A-1-1	Není zabudován a nepoužívá se žádný typově schválený tachograf	X		
Používání tachografu, karty řidiče nebo záznamového listu					
2.	Čl. 6 odst. 1 oddílu 2 části C	Používání tachografu, jenž nebyl zkontrolován schválenou dílnou		X	
3.	Článek 3 oddílu 4 části B a dodatek 27-A-1-1	Řidič je držitelem více než jedné karty řidiče a/nebo používá více než jednu kartu řidiče		X	
4.		Řidič používá kartu řidiče, jež byla zfalšována (považuje se za řízení bez karty řidiče)	X		
5.		Řidič používá kartu řidiče, jejímž není držitelem (považuje se za řízení bez karty řidiče)	X		
6.		Řidič používá kartu řidiče, která byla získána na základě nepravdivých prohlášení a/nebo padělaných dokladů (považuje se za řízení bez karty řidiče)	X		
7.	Čl. 7 odst. 1 oddílu 4 části B a čl. 15 odst. 1 oddílu 2 části C	Nesprávné fungování tachografu (například: tachograf nebyl řádně zkontrolován, kalibrován a zapečetěn)		X	
8.		Nesprávné používání tachografu (například: záměrné, dobrovolné nebo uložené zneužití, nedostatečné pokyny o správném používání atd.)		X	

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
9.	Čl. 7 odst. 2 oddílu 4 části B a dodatek 27-A-1-1	Ve vozidle se nachází a/nebo se používá klamný přístroj umožňující pozměnit záznamy tachografu	X		
10.		Falšování, zatajování, rušení nebo ničení údajů zaznamenaných na záznamových listech nebo uchovávaných a stažených z tachografu a/nebo karty řidiče	X		
11.	Čl. 15 odst. 2 oddílu 2 části C	Podnik neuchovává záznamové listy, výtisky a stažené údaje		X	
12.		Zaznamenané a uchované údaje nejsou k dispozici po dobu alespoň jednoho roku		X	
13.	Čl. 6 odst. 1 oddílu 4 části B	Nesprávné používání záznamových listů / karet řidiče		X	
14.		Nepovolené vyjmutí záznamových listů nebo karty řidiče, které má vliv na zaznamenávání příslušných údajů		X	
15.		Záznamový list nebo karta řidiče se používají po dobu delší, než pro kterou jsou určeny, a údaje jsou ztraceny		X	
16.	Čl. 6 odst. 2 oddílu 4 části B	Používání špinavých nebo poškozených záznamových listů nebo karet řidiče, přičemž údaje nejsou čitelné		X	
17.	Čl. 6 odst. 3 oddílu 4 části B	V případě potřeby nebyly údaje zadány ručně		X	
18.	Čl. 6 odst. 4 oddílu 4 části B	Nebyl použit správný záznamový list nebo byla karta řidiče vložena do nesprávného otvoru v tachografu (při řízení vozidla více řidiči)			X

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
19.	Čl. 6 odst. 5 oddílu 4 části B	Nesprávné používání přepínacího mechanismu		X	
Předkládání informací					
20.	Čl. 6 odst. 5 písm. b) bod v) oddílu 4 části B	Nesprávné použití nebo nepoužití značky trajekt/vlak			X
21.	Čl. 6 odst. 6 oddílu 4 části B	Požadované informace nejsou zaneseny do záznamového listu		X	
22.	Čl. 6 odst. 7 oddílu 4 části B	Záznamy neuvádějí symboly zemí, jejichž hranice řidič překročil během denní pracovní doby			X
23.	Čl. 6 odst. 7 oddílu 4 části B	Záznamy neuvádějí symboly zemí, ve kterých začala a skončila denní pracovní doba řidiče			X
24.	Článek 10 oddílu 4 části B	Odmítnutí kontroly		X	
25.		Neschopnost předložit ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daném dni a v předchozích 56 dnech		X	
26.		Neschopnost předložit kartu řidiče, pokud je řidič jejím držitelem		X	
Chybná funkce					
27.	Čl. 16 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 oddílu 2 části C	Oprava tachografu nebyla provedena schváleným pracovníkem nebo dílnou		X	
28.	Článek 11 oddílu 4 části B	V době, kdy je tachograf neschopný provozu nebo nefunguje správně, řidič neuvede všechny požadované údaje o časových úsecích, které tachografem nebyly nadále zaznamenávány		X	

3) Skupiny porušení oddílu 3 části B této přílohy

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Maximální týdenní pracovní doba					
1.	Článek 3	Překročení maximální týdenní pracovní doby v délce 48 hodin, pokud jsou již vyčerpány možnosti prodloužení pracovní doby na 60 hodin	56 h ≤ ... 60 h		X
2.			60 h ≤ ...		X
3.		Překročení maximální týdenní pracovní doby v délce 60 hodin, pokud není poskytnuta odchylka podle článku 7	65 ≤ ... < 70 h		X
4.			70 h ≤ ...		X
Přestávky v řízení					
5.	Článek 4	Nedostatečná povinná přestávka, pokud pracovní doba trvá 6 až 9 hodin	10 < ... ≤ 20 min.		X
6.			... ≤ 10 min.		X
7.		Nedostatečná povinná přestávka, pokud je pracovní doba delší než 9 hodin	20 < ... ≤ 30 min.		X
8.			... ≤ 20 min.		X
Noční práce					
9.	Článek 6	Denní pracovní doba za každých 24 hodin při výkonu noční práce, pokud není udělena výjimka podle článku 7	11 h ≤ ... < 13 h		X
10.			13 h ≤ ...		X
Záznamy					
11.	Článek 8	Zaměstnavatelé padělají záznamy o pracovní době nebo odmítnou poskytnout záznamy kontrolorovi		X	
12.		Zaměstnaní / samostatně výdělečně činní řidiči padělají záznamy nebo odmítnou poskytnout záznamy kontrolorovi		X	

4) Skupiny porušení oddílu 1 části C této přílohy

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ		ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
				NP	VZP	ZP
Hmotnost						
1.	Článek 1 a dodatek 27-A-1-1	Překročení maximální povolené hmotnosti pro vozidla kategorie N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$			X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X	
3.			$20 \% \leq \dots$	X		
4.		Překročení maximální povolené hmotnosti pro vozidla kategorie N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$			X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X	
6.			$25 \% \leq \dots$	X		
Délka						
7.	Článek 1	Překročení maximální povolené délky	$2 \% < \dots < 20 \%$			X
8.			$20 \% \leq \dots$		X	
Šířka						
9.	Článek 1	Překročení maximální povolené šířky	$2,65 \leq \dots$ $< 3,10$ metru			X
10.			$3,10$ metru $\leq \dots$		X	

5) Skupiny porušení pravidel týkajících se silniční technické kontroly

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Technické prohlídky					
1.	Příloha 27 část A čl. 6 odst. 1 písm. b) bod iv) a dodatek 27-A-1-1	Řízení bez platného dokladu o úspěšně absolvovaných technických prohlídkách, jak vyžaduje právo Unie a Spojeného království, pokud jde o Gibraltar	X		
2.		Neudržování vozidla ve stavu bezpečném a způsobilém k provozu po pozemních komunikacích, což má za následek velmi závažnou závadu brzdového systému, tyče řízení, kol či pneumatik, odpružení nebo podvozku či jiného zařízení, jež představuje takové bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu, že má za následek rozhodnutí o odstavení vozidla	X		

6) Skupiny porušení pravidel týkajících se omezovačů rychlosti

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Příloha 27 část A čl. 6 odst. 1 písm. b) bod vii)	Nenamontovaný omezovač rychlosti	X		
2.		Omezovač rychlosti nesplňuje platné technické požadavky		X	
3.		Omezovač rychlosti není namontován schválenou dílnou			X
4.		Je přítomen a/nebo používán klamný přístroj schopný pozměnit záznamy omezovače rychlosti nebo je přítomen a/nebo používán klamný omezovač rychlosti	X		

7) Skupiny porušení oddílu 1 části B této přílohy

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Školení a řidičský průkaz					
1.	Článek 3	Přeprava věcí bez povinné výchozí kvalifikace a/nebo povinného pravidelného školení		X	
2.	Článek 9 a dodatek 27-B-1-2	Řidič není schopen předložit platný průkaz kvalifikace řidiče nebo řidičský průkaz s označením, jak to vyžadují vnitrostátní právní předpisy (například: ztracený, zapomenutý, poškozený, nečitelný)			X

8) Skupiny porušení požadavků týkajících se řidičských průkazů

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Příloha 27 část A čl. 6 odst. 1 písm. b) bod viii) a dodatek 27-A-1-1	Převoz zboží bez platného řidičského průkazu	X		
2.		Používání řidičského průkazu, který je poškozený nebo nečitelný nebo není v souladu se společným vzorem			X

9) Skupiny porušení pravidel týkajících se silniční přepravy nebezpečných věcí

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Příloha 27 část A čl. 6 odst. 1 písm. b) bod vi) a dodatek 27-A-1-1	Přeprava nebezpečných věcí, jejichž přeprava je zakázána	X		
2.		Přeprava nebezpečných věcí v zakázaných nebo neschválených obalech, čímž jsou ohroženy životy nebo životní prostředí v takovém rozsahu, který vede k rozhodnutí o odstavení vozidla	X		
3.		Přeprava nebezpečných věcí bez označení vozidla přepravujícího nebezpečné věci, čímž jsou ohroženy životy nebo životní prostředí v takovém rozsahu, který vede k rozhodnutí o odstavení vozidla	X		
4.		Prosakování nebezpečných látek		X	
5.		Přeprava volně loženého zboží v kontejneru, který není konstrukčně provozuschopný		X	
6.		Přeprava ve vozidle bez odpovídajícího osvědčení o schválení		X	
7.		Vozidlo již neodpovídá normám pro schválení a představuje bezprostřední nebezpečí		X	

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
8.		Nebyla dodržena pravidla pro zabezpečení a uložení nákladu		X	
9.		Nebyla dodržena pravidla pro přepravu smíšeného nákladu		X	
10.		Nebyla dodržena ustanovení omezující množství nákladu na přepravní jednotku, včetně povolené míry naplnění nádrže nebo obalu		X	
11.		Chybí informace umožňující určení úrovně závažnosti přestupku pro přepravované látky (jako např. číslo UN, název dodávky, skupina obalů)		X	
12.		Řidič nemá platné osvědčení o předepsaném výcviku		X	
13.		Použití ohně nebo nechráněného světelného zdroje		X	
14.		Nedodržení zákazu kouření		X	
15.		Vozidlo není patřičně hlídáno nebo zaparkováno			X
16.		Přepravní jednotka zahrnuje více než jeden přívěs/návěs			X
17.		Vozidlo již neodpovídá normám pro schválení, ale nepředstavuje bezprostřední nebezpečí			X
18.		Vozidlo není vybaveno funkčním hasicím přístrojem podle požadavků			X

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
19.		Vozidlo není vybaveno podle požadavků ADR nebo podle písemných pokynů			X
20.		Jsou přepravována balení s poškozenými obaly, IBC nebo velkými obaly nebo poškozené nevyčištěné prázdné obaly			X
21.		Přeprava baleného zboží v kontejneru, který není konstrukčně provozuschopný			X
22.		Nádrže/cisterny (včetně prázdných a nevyčištěných) nejsou patřičně uzavřeny			X
23.		Nesprávné označení, štítky nebo tabulky na vozidle a/nebo obalu			X
24.		Neexistují žádné písemné pokyny v souladu s ADR, nebo písemné pokyny neodpovídají druhu přepravovaného zboží			X

10) Skupiny porušení části třetí hlavy III kapitoly 2 této dohody, není-li stanoveno jinak

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Licence					
1.	Čl. 278 odst. 1 a dodatek 27-A-1-1	Převoz zboží bez platné licence (tj. licence neexistuje, je padělaná, odňata, vypršela atd.)	X		
2.	Čl. 278 odst. 3	Podnik silniční nákladní dopravy nebo řidič nejsou schopni kontrolorovi předložit platnou licenci nebo její platný ověřený opis (tj. licence nebo ověřený opis licence jsou ztraceny, zapomenuty, poškozeny atd.)		X	
Osvědčení řidiče					
3.	Příloha 27 část A čl. 6 odst. 1 písm. b) bod v)	Řidiči přepravují zboží bez platného osvědčení řidiče (tj. osvědčení řidiče neexistuje, je paděláno, bylo odňato, jeho platnost vypršela atd.)		X	
4.	Příloha 27 část A čl. 6 odst. 1 písm. b) bod v)	Řidič nebo podnik silniční nákladní dopravy nejsou schopni kontrolorovi předložit platné osvědčení řidiče nebo jeho platný ověřený opis (tj. osvědčení řidiče nebo jeho ověřený opis jsou ztraceny, zapomenuty, poškozeny atd.)			X
Zvláštní dopravní operace povolené na základě této dohody					
5.	Článek 277	Provádění kabotáže nebo jiných dopravních operací, které nejsou v souladu s právními a správními předpisy, včetně omezení počtu cest, platnými v hostitelské straně		X	

11) Skupiny porušení pravidel týkajících se přepravy zvířat

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Příloha 27 část A čl. 6 odst. 1 písm. b) bod x)	Přepážky nejsou dostatečně pevné, aby unesly hmotnost zvířat		X	
2.		Použití nakládkové nebo vykládkové rampy, která má kluzký povrch a která nemá boční hrazení nebo je příliš strmá			X
3.		Používání zdvižné plošiny nebo horního podlaží, které nemají bezpečnostní hrazení, aby zvířata během nakládky a vykládky nemohla vypadnout nebo uniknout			X
4.		Dopravní prostředky nejsou schváleny pro dlouhotrvající cesty nebo nejsou schváleny pro druh přepravovaných zvířat			X
5.		Přeprava bez platné požadované dokumentace, knihy jízd nebo povolení přepravců či osvědčení o způsobilosti			X

12) Skupiny porušení právních předpisů upravujících smluvní závazkové vztahy

	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Příloha 27 část A čl. 6 odst. 1 písm. b) bod xii)	Porušení práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy		X	

Stupně závažnosti závažných porušení

- 1) Stupně závažnosti porušení jsou závažné porušení (ZP), velmi závažné porušení (VZP) a nejzávažnější porušení (NP).
- 2) Závažná a velmi závažná porušení, kterých se tentýž provozovatel dopustil opakovaně, považuje příslušný orgán strany usazení za závažnější. Při výpočtu četnosti opakovaného porušování vezmou příslušné orgány strany v úvahu tyto faktory:
 - závažnost porušení (ZP nebo VZP),
 - čas (nejméně dvanáct po sobě jdoucích měsíců ode dne kontroly),
 - počet vozidel využívaných při dopravních činnostech řízených odpovědným zástupcem pro dopravu (v průměru za rok).
- 3) Při zohlednění schopnosti vyvolat riziko pro bezpečnost silničního provozu se nejvyšší četnost závažných porušení, při jejímž překročení by se porušení měla považovat za závažnější, stanoví takto:
 - tři ZP/vozidlo/rok = jedno VZP,
 - tři VZP/vozidlo/rok = zahájení vnitrostátního řízení o dobré pověsti.

- 4) Počet porušení na vozidlo za rok je průměrná hodnota vypočítaná vydělením celkového počtu všech porušení stejné úrovně závažnosti (ZP nebo VZP) průměrným počtem vozidel využívaných během roku. Vzorec četnosti stanoví maximální prahovou hodnotu pro výskyt závažných porušení, při jejímž překročení se porušení považují za závažnější. Příslušné orgány stran mohou stanovit přísnější prahové hodnoty, pokud jsou předpokládány v jejich vnitrostátním správním řízení pro posuzování dobré pověsti.

ČÁST I

SEZNAM OBORŮ
PODLE ČLÁNKU 8 ČÁSTI A TÉTO PŘÍLOHY

Znalosti, které se berou v úvahu pro uznání odborné způsobilosti stranami, se musí týkat alespoň oborů uvedených v tomto seznamu. Ve vztahu k uvedeným oborům musí mít uchazeči o provozování silniční nákladní dopravy úroveň znalostí a praktické schopnosti nezbytné pro řízení dopravního podniku.

Minimální úroveň znalostí, jak je uvedeno níže, musí odpovídat alespoň úrovni znalostí získaných v rámci povinné školní docházky, která je doplněna buď odborným vzděláváním a další technickou přípravou, nebo středoškolským či jiným technickým vzděláním.

A. Občanské právo

Uchazeč musí zejména:

- a) znát hlavní typy smluv používaných v silniční dopravě a práva a povinnosti, které z nich vyplývají;
- b) být schopen sjednat právně platnou smlouvu o přepravě, zejména s ohledem na podmínky přepravy;

- c) být schopen posoudit reklamaci svého zmocněnce týkající se škod vyplývajících buď ze ztráty nebo poškození zboží během přepravy, nebo způsobených zpožděním a účinky této reklamace na jeho smluvní odpovědnost a
- d) znát pravidla a povinnosti vyplývající z Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) uzavřené v Ženevě dne 19. května 1956.

B. Obchodní právo

Uchazeč musí zejména:

- a) znát podmínky a náležitosti stanovené pro provozování obchodu, obecné povinnosti podnikatelů v dopravě (registrace, vedení záznamů atd.) a důsledky vyhlášení úpadku a
- b) mít přiměřené znalosti různých forem obchodních společností a pravidel upravujících jejich zakládání a fungování.

C. Sociální právo

Uchazeč musí zejména znát předpisy upravující:

- a) úlohu a funkci jednotlivých sociálních institucí působících v odvětví silniční dopravy (odborové organizace, podnikové výbory, zástupci zaměstnanců, inspektoři práce atd.);

- b) povinnosti zaměstnavatelů v oblasti sociálního zabezpečení;
- c) pravidla pro pracovní smlouvy týkající se různých kategorií zaměstnanců podniků silniční dopravy (druhy smluv, povinnosti stran, pracovní podmínky a pracovní doba, placená dovolená, odměňování, porušení smlouvy atd.);
- d) pravidla týkající se doby řízení, doby odpočinku a pracovní doby i praktická opatření pro uplatňování uvedených ustanovení a
- e) pravidla pro výchozí kvalifikaci a další vzdělávání řidičů stanovená v oddílu 1 části B této přílohy.

D. Daňové právo

Uchazeč musí zejména znát předpisy upravující:

- a) daň z přidané hodnoty (DPH) na dopravní služby;
- b) daň z provozu motorových vozidel;
- c) daně z určitých silničních nákladních vozidel používaných pro silniční přepravu zboží, jakož i mýtné a poplatky za užívání určité infrastruktury a
- d) daně z příjmů.

E. Řízení podniků a finanční řízení

Uchazeč musí zejména:

- a) znát právní předpisy a zvyklosti týkající se používání šeků, směnek, vlastních směnek, kreditních karet a dalších prostředků nebo způsobů placení;
- b) znát různé formy úvěrů (bankovní úvěr, dokumentární akreditiv, záruky, hypoteční úvěr, leasing, pronájem, faktoring atd.) a poplatky a závazky z toho plynoucí;
- c) vědět, co je rozvaha, jak je sestavována a jak ji vykládat;
- d) být schopen číst a vyložit výkaz zisků a ztrát;
- e) být schopen posoudit finanční situaci a rentabilitu podniku, zejména na základě finančních ukazatelů;
- f) být schopen vypracovat rozpočet;
- g) znát jednotlivé prvky nákladů podniku (pevné náklady, proměnné náklady, provozní kapitál, odpisy atd.) a být schopen vypočítat náklady na vozidlo, na kilometr, na cestu nebo na tunu;
- h) být schopen sestavit organizační schéma týkající se všech zaměstnanců podniku a vypracovat pracovní plány atd.;

- i) znát zásady marketingu, propagace prodeje dopravních služeb, zpracování záznamů o zákaznících, reklamy, vztahů k veřejnosti atd.;
- j) znát různé druhy pojištění týkající se silniční dopravy (pojištění odpovědnosti, osob, věcí, zavazadel) a záruky a závazky z toho plynoucí;
- k) znát využití telematiky v oblasti silniční dopravy;
- l) být schopen uplatňovat pravidla týkající se fakturace služeb silniční přepravy zboží a rozumět významu a důsledkům Incoterms a
- m) znát různé kategorie pomocných dopravních služeb, jejich úlohu, funkce a případně jejich status.

F. Přístup na trh

Uchazeč musí zejména:

- a) znát profesní předpisy upravující silniční dopravu, pronájem a subdodávky průmyslových vozidel, a zejména pravidla upravující oficiální organizaci povolání, přístup k povolání, povolení k provozování silniční dopravy, kontroly a sankce;
- b) znát předpisy upravující zakládání podniků silniční dopravy;

- c) znát různé dokumenty požadované pro výkon služeb silniční dopravy a být schopen zavést kontrolní postupy zajišťující, aby požadované dokumenty týkající se každé uskutečněné přepravy, zejména dokumenty týkající se vozidla, řidiče, nákladu nebo zavazadel, byly uchovávány jak v prostorách podniku, tak ve vozidlech;
- d) znát předpisy upravující organizaci trhu silniční nákladní dopravy, manipulaci s nákladem a logistiku a
- e) znát formality při přechodu hranic, úlohu a obsah dokladů T a karnetů TIR a závazky a odpovědnost vyplývající z jejich používání.

G. Technické normy a technická hlediska provozu

Uchazeč musí zejména:

- a) znát pravidla týkající se hmotnosti a rozměrů vozidel stran a postupy týkající se výjimečných přeprav odchylovajících se od těchto pravidel;
- b) být schopen si podle potřeb podniku zvolit vozidla a jejich součásti (podvozek, motor, převodový systém, brzdový systém atd.);
- c) znát formality týkající se schvalování typu, evidence a technické kontroly těchto vozidel;

- d) být schopen rozumět tomu, jaká opatření musí být přijata ke snížení hluku a pro boj proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny motorových vozidel;
- e) být schopen sestavit plány pravidelné údržby vozidel a jejich vybavení;
- f) znát různé druhy manipulačních zařízení a nakládacích zařízení (zadní zvedací plošiny, kontejnery, palety atd.) a být schopen zavádět postupy a vydávat pokyny pro nakládku a vykládku nákladu (rozložení nákladu, stohování, ukládání, upevňování, utěsňování atd.);
- g) znát různé techniky kombinované dopravy po železnici a silnici;
- h) být schopen zavést postupy zajišťující dodržování předpisů o přepravě nebezpečných věcí a odpadu;
- i) být schopen zavést postupy zajišťující dodržování předpisů o přepravě rychle se kazících potravin, zejména postupy vyplývající z Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), uzavřené v Ženevě dne 1. září 1970, a
- j) být schopen zavést postupy zajišťující dodržování předpisů o přepravě živých zvířat.

H. Bezpečnost silničního provozu

Uchazeč musí zejména:

- a) vědět, jaká kvalifikace je požadována od řidičů (řidičský průkaz, lékařská osvědčení, potvrzení o způsobilosti atd.);
- b) být schopen učinit nezbytné kroky zajišťující, aby řidiči dodržovali pravidla silničního provozu, zákazy a omezení platná na území stran (omezení rychlosti, přednost v jízdě, zastávky a parkování, používání světel, silniční značky atd.);
- c) být schopen vypracovat pokyny pro řidiče týkající se kontroly dodržování bezpečnostních předpisů upravujících jak stav vozidel, jejich vybavení a náklad, tak i preventivní opatření, jež je třeba přijmout;
- d) být schopen stanovit postupy, které je třeba dodržet v případě nehody, a odpovídající postupy k zabránění opakovaným nehodám nebo vážnému porušování předpisů a
- e) být schopen zavést postupy pro řádné zajištění nákladu a znát příslušné techniky.

ČÁST II

POŘÁDÁNÍ ZKOUŠKY

1. Strany pořádají povinnou písemnou zkoušku, kterou mohou doplnit ústní zkouškou, aby ověřily, zda uchazeči o provozování silniční nákladní dopravy mají požadovanou úroveň znalostí v oborech uvedených v části I a zejména schopnost používat odpovídající nástroje a postupy a plnit stanovené výkonné a koordinační úkoly.
 - a) Povinná písemná zkouška má tyto dvě části:
 - i) písemné otázky obsahující buď otázky s výběrem odpovědí (čtyři možné odpovědi), nebo otázky vyžadující přímou odpověď, nebo kombinaci obou těchto systémů, a
 - ii) písemná praktická cvičení / písemné případové studie.

Minimální doba trvání každé z těchto částí jsou dvě hodiny.

- b) Je-li pořádána ústní zkouška, mohou strany podmínit účast úspěšným složením písemné zkoušky.

2. Pořádají-li strany rovněž ústní zkoušku, musí pro každou ze tří částí stanovit vážení bodů, které nesmí být nižší než 25 % a vyšší než 40 % z celkového počtu bodů, které mohou být uděleny.

Pořádají-li členské státy pouze písemnou zkoušku, musí pro každou část stanovit vážení bodů, které nesmí být nižší než 40 % a vyšší než 60 % z celkového počtu bodů, které mohou být uděleny.

3. Ve všech částech musí uchazeč získat v průměru nejméně 60 % z celkového počtu bodů, které jsou udělovány, přičemž v žádné části nesmí dosáhnout méně než 50 % z možných bodů. Kterákoli ze stran může výlučně u jedné části snížit tuto procentní hodnotu z 50 % na 40 %.

ČÁST A
VZOR LICENCE PRO UNII
EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

a)

(Barva Pantone light blue 290 nebo co nejbližší této barvě,
celulózový papír formát DIN A4, alespoň 100 g/m²)

(První strana licence)

(Znění vyhotovené v úředním jazyce, úředních jazycích nebo
v jednom z úředních jazyků členského státu vydávajícího licenci)

Rozlišovací značka
členského státu⁽¹⁾ vydávajícího licenci

Příslušný orgán nebo subjekt

LICENCE č. ...

nebo

OPIS č. ...

pro mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu

Tato licence opravňuje⁽²⁾

.....
k výkonu mezinárodní silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu jakoukoli trasou pro jízdy nebo části jízd prováděné na území Společenství podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>) o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy a v souladu s obecnými ustanoveními této licence.

Zvláštní poznámky:

.....	
.....	
Tato licence je platná od	do
Vydána v	dne
..... ⁽³⁾	

- ⁽¹⁾ Rozlišovacími značkami členských států jsou: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Irsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (HR) Chorvatsko, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko.
- ⁽²⁾ Jméno, název nebo obchodní firma a úplná adresa podnikatele v silniční nákladní dopravě.
- ⁽³⁾ Podpis a razítko vydávajícího orgánu či subjektu.

b)

(Druhá strana licence)

(Znění vyhotovené v úředním jazyce, úředních jazycích nebo v jednom z úředních jazyků členského státu vydávajícího licenci)

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Tato licence se vydává na základě nařízení (ES) č. 1072/2009.

Opravňuje držitele k výkonu mezinárodní silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu jakoukoli trasou pro jízdy nebo části jízd prováděné na území Společenství, případně za podmínek, které jsou v ní stanoveny:

- pokud jde o jízdu vozidla, při které leží výchozí a cílové místo ve dvou různých členských státech, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi,
- pokud jde o jízdu vozidla, při které leží výchozí místo v členském státu a cílové místo v třetí zemi nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi,
- pokud jde o jízdu vozidla mezi třetími zeměmi s průjezdem po území jednoho nebo více členských států, jakož i jízdu bez nákladu související s takovými přepravami.

Při přepravě z členského státu do třetí země nebo naopak se tato licence vztahuje na část jízdy provedenou na území Společenství. Je platná na území členského státu nakládky nebo vykládky až po uzavření potřebné dohody mezi Společenstvím a dotýcnou třetí zemí podle nařízení (ES) č. 1072/2009.

Licence je na jméno držitele a je nepřenosná.

Může být odňata příslušným orgánem členského státu, který ji vydal, zejména jestliže držitel:

- nesplňuje všechny podmínky stanovené pro používání této licence,
- předložil nesprávné informace o údajích požadovaných k vydání nebo prodloužení platnosti licence.

Prvopis licence musí být uchováván podnikem silniční nákladní dopravy.

Ověřený opis licence se musí nacházet ve vozidle⁽¹⁾. U soupravy vozidel se musí nacházet v tažném vozidle. Platí pro celou soupravu vozidel, a to i v případě, že přívěs nebo návěs není uveden do provozu nebo registrován jménem držitele licence nebo že je uveden do provozu nebo registrován v jiném státě.

Licence musí být předložena na žádost oprávněného kontrolora.

Držitel je povinen dodržovat na území každého členského státu jeho platné právní a správní předpisy, zejména předpisy upravující dopravu a silniční provoz.

⁽¹⁾ „Vozidlem“ se rozumí samostatné motorové vozidlo registrované v některém členském státě nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno v některém členském státě, určené výlučně pro nákladní přepravu.

ČÁST B

VZOR LICENCE PRO SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ, POKUD JDE O GIBRALTAR

Licence Spojeného království pokud jde o Gibraltar pro Společenství

a)

(Barva Pantone light blue, celulózový papír formát DIN A4, alespoň 100 g/m²)

(První strana licence)

(Text v angličtině)

SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ, POKUD JDE O GIBRALTAR	NÁZEV PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU SPOJENÉHO KRÁLOVSTVÍ, POKUD JDE O GIBRALTAR ⁽¹⁾
--	--

LICENCE č.:

nebo

OPIS č.:

pro mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu

Tato licence
opravňuje⁽²⁾

k výkonu mezinárodní silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu jakoukoli trasou pro jízdy nebo části jízd prováděné na území členského státu podle nařízení (ES) č. 1072/2009⁽³⁾.

Zvláštní poznámky:	
.....	
Tato licence je platná od	do
Vydána v	dne
	

⁽¹⁾ Příslušný orgán příslušného území, pro který se osvědčení vydává.

⁽²⁾ Jméno, název nebo obchodní firma a úplná adresa podnikatele v silniční nákladní dopravě.

⁽³⁾ Nařízení (ES) č. 1072/2009, jak je vyjádřeno v právu Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, v článku 6 zákona Gibraltar o vystoupení z Evropské unie z roku 2019, ve znění předpisů přijatých podle článku 11 uvedeného zákona.

b)

(Druhá strana licence)

(Text v angličtině)

OBECNÁ USTANOVENÍ

Tato licence se vydává na základě nařízení (ES) č. 1072/2009⁽¹⁾.

Opravňuje držitele k výkonu mezinárodní silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu jakoukoli trasou pro jízdy nebo části jízd prováděné na území členského státu, jež jsou povoleny na základě jakékoli mezinárodní dohody mezi Spojeným královstvím pokud jde o Gibraltar a Evropskou unií nebo členským státem.

Licence je na jméno držitele a je neprenosná.

Může být odňata odborem pro řídičská oprávnění a registraci vozidel (gibraltarské ministerstvo dopravy, provozu a technických služeb), pokud držitel například:

- nesplňuje všechny podmínky stanovené pro používání této licence,
- předložil nesprávné informace o údajích požadovaných k vydání nebo prodloužení platnosti licence.

Prvopis licence musí být uchováván podnikem silniční nákladní dopravy.

Ověřený opis licence se musí nacházet ve vozidle⁽²⁾. U soupravy vozidel se musí nacházet v tažném vozidle. Platí pro celou soupravu vozidel, a to i v případě, že přívěs nebo návěs není uveden do provozu nebo registrován jménem držitele licence nebo že je uveden do provozu nebo registrován v jiném státě.

Licence musí být předložena na žádost oprávněného kontrolora.

Držitel je povinen dodržovat na území Gibraltarů nebo každého členského státu jeho platné právní a správní předpisy, zejména předpisy upravující dopravu a silniční provoz.

⁽¹⁾ Nařízení (ES) č. 1072/2009, jak je vyjádřeno v právu Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, v článku 6 zákona Gibraltarů o vystoupení z Evropské unie z roku 2019, ve znění předpisů přijatých podle článku 11 uvedeného zákona.

⁽²⁾ „Vozidlem“ se rozumí samostatné motorové vozidlo registrované v Gibraltarů nebo některém členském státě nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno v Gibraltarů nebo některém členském státě, určené výlučně pro nákladní přepravu.

BEZPEČNOSTNÍ PRVKY LICENCE

Licence musí obsahovat alespoň dva z těchto bezpečnostních prvků:

- hologram,
- speciální vlákna v papíru, jež jsou viditelná pod UV světlem,
- alespoň jednu mikrotiskovou čaru (tisk viditelný pouze pod zvětšovací sklem, jež není možno kopírovat na kopírovacích strojích),
- hmatové znaky, symboly nebo vzory,
- dvojí číslování: pořadové číslo licence, jejího ověřeného opisu a v každém případě číslo vydání,
- pozadí s ochranným vzorem s jemnými gilošovými vzory a duhovým tiskem.

Část 1

Údaje obsažené ve vnitrostátních elektronických rejstřících podniků silniční dopravy
a podmínky přístupu k těmto údajům

1. Vnitrostátní elektronické rejstříky uvedené v čl. 13 odst. 1 části A této přílohy obsahují alespoň tyto údaje:
 - a) název a právní formu podniku silniční dopravy;
 - b) adresu jeho sídla;
 - c) jména odpovědných zástupců pro dopravu určených pro splnění požadavků uvedených v článku 3 části A této přílohy týkajících se dobré pověsti a odborné způsobilosti nebo v příslušných případech jméno právního zástupce;
 - d) typ povolení, počet vozidel, na něž se vztahuje, a ve vhodných případech pořadové číslo licence uvedené v čl. 278 odst. 1 této dohody a ověřených kopií;
 - e) počet, kategorii a typ závažných porušení pravidel ve smyslu čl. 6 odst. 2 části A této přílohy, která vedla k odsouzení nebo k uložení sankce v průběhu posledních dvou let;

- f) jméno jakékoli osoby prohlášené za nezpůsobilou řídit dopravní činnosti podniku, není-li dobrá pověst této osoby obnovena podle čl. 6 odst. 4 části A této přílohy, a příslušná rehabilitační opatření;
 - g) registrační značky vozidel, která mají podniky k dispozici podle čl. 5 písm. f) části A této přílohy, a
 - h) ratingové pásmo rizika podniku podle práva a/nebo postupů platných v každé ze stran.
2. Údaje uvedené v odst. 1 písm. a) až d) musí být veřejně přístupné v souladu s příslušnými ustanoveními právních předpisů o ochraně osobních údajů platných v každé ze stran.

Příslušné orgány každé strany se mohou rozhodnout uchovávat údaje uvedené v odst. 1 písm. e) až h) v oddělených rejstřících. V tom případě se údaje uvedené v odst. 1 písm. e) a f) poskytují na žádost nebo se přímo zpřístupňují všem příslušným orgánům dotyčné strany. Požadované informace se poskytují do pěti pracovních dnů po obdržení žádosti.

Údaje uvedené v odst. 1 písm. g) a h) se poskytují příslušným orgánům během silničních kontrol.

Údaje uvedené v odst. 1 písm. e) až h) se zpřístupňují jiným než příslušným orgánům pouze v případě, že jsou tyto orgány řádně oprávněné provádět kontroly a ukládat sankce v oblasti silniční dopravy a že jsou jejich úřední osoby pod přísahou nebo jsou jiným způsobem vázány formální povinností zachovávat mlčenlivost.

3. Údaje týkající se podniku, jehož povolení bylo pozastaveno nebo mu bylo odňato, zůstávají ve vnitrostátním elektronickém rejstříku po dobu dvou let ode dne uplynutí doby pozastavení nebo odnětí licence a poté se ihned odstraní.

Údaje týkající se jakékoli osoby prohlášené za nezpůsobilou pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě zůstávají ve vnitrostátním elektronickém rejstříku, dokud není dobrá pověst této osoby obnovena podle čl. 6 odst. 4 části A této přílohy. Dojde-li k přijetí takového rehabilitačního opatření nebo jiného opatření se stejným účinkem, údaje se ihned odstraní.

Údaje uvedené v prvním a druhém pododstavci upřesňují důvody, které vedly k pozastavení nebo odnětí povolení nebo k prohlášení nezpůsobilosti, a odpovídající dobu trvání.

4. Strany přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby všechny údaje obsažené ve vnitrostátním elektronickém rejstříku byly aktuální a přesné.

Část 2

Minimální požadavky na údaje zanášené do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy

1. Minimální požadavky na údaje zanášené do vnitrostátních elektronických rejstříků zřízených příslušnými orgány každé strany v souladu s článkem 13 části A této přílohy jsou stanoveny v příloze rozhodnutí Komise 2009/992/EU¹ a v článku 1 prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2024/2164², s úpravami uvedenými v následujících odstavcích.
2. Pro účely tohoto dodatku se použijí tyto úpravy přílohy rozhodnutí 2009/992/EU:
 - a) odkaz na „členský stát“ se nahrazuje odkazem na „zemi“;³
 - b) veškeré odkazy na „licenci Společenství“ se nahrazují odkazem na „licenci uvedenou v čl. 278 odst. 1 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;

¹ Rozhodnutí Komise 2009/992/EU ze dne 17. prosince 2009 o minimálních požadavcích na údaje zanášené do vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy (Úř. věst. EU L 339, 22.12.2009, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/2164 ze dne 11. července 2024 o minimálních požadavcích na údaje o najatých vozidlech zanášené do vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy (Úř. věst. EU L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Zemí se rozumí členský stát Unie a území Gibraltar v případě Spojeného království pokud jde o Gibraltar.

- c) v případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, se nevyžadují tato pole: „Počet zaměstnaných osob“ a „Hodnocení rizika“;
- d) odkaz na „čl. 16 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 1071/2009“ se nahrazuje odkazem na „písmeno c) části 1 dodatku 27-A-1-5 k příloze 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.
3. Pro účely tohoto dodatku se položka údajů „Země registrace vozidla“ uvedená v článku 1 prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/2164 v případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, standardně nastaví na „GI“.

Část 3

Způsoby výměny informací podle čl. 14 odst. 3 a 4 části A této přílohy

1. Spojené království, pokud jde o Gibraltar, a členské státy Unie používají pro výměnu informací uvedených v čl. 14 odst. 3 a 4 části A této přílohy evropské rejstříky podniků silniční dopravy zřízené prováděcím nařízením Komise (EU) 2016/480⁴ (dále jen „systém ERRU“).
2. Spojené království, pokud jde o Gibraltar, propojí svůj vnitrostátní elektronický rejstřík se systémem ERRU v souladu s postupy a technickými požadavky stanovenými v nařízení (EU) 2016/480, jak jsou upraveny v části 4 tohoto dodatku.

⁴ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/480 ze dne 1. dubna 2016 o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy a o zrušení nařízení (EU) č. 1213/2010 (Úř. věst. EU L 87, 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Každá strana zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto dodatkem bylo prováděno výhradně za účelem ověření souladu s částí třetí hlavy III kapitoly 2 této dohody a s touto přílohou.
4. Spojené království, pokud jde o Gibraltar, a každý členský stát Unie určí kontaktní místo systému ERRU odpovědné za výměnu informací druhé strany, pokud jde o uplatňování tohoto dodatku.

Část 4

Úpravy technických specifikací systému ERRU

Pro účely tohoto dodatku se použijí následující úpravy nařízení (EU) 2016/480:

1. veškeré odkazy na „členský stát“ se považují za odkazy na „země“⁵ a veškeré odkazy na „členské státy“ se považují za odkazy na „země“⁶;
2. veškeré odkazy na „toto nařízení“, „přílohy I až VII tohoto nařízení“ a „přílohu VIII tohoto nařízení“ se považují za odkazy na „dodatek 27-A-1-5 k příloze 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;

⁵ Zemí se rozumí členský stát v případě Unie a území Gibraltaru v případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar.

⁶ Zeměmi se rozumí jak členské státy, tak v případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, území Gibraltar.

3. veškeré odkazy na „licenci Společenství“ se považují za odkazy na „licenci uvedenou v čl. 278 odst. 1 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
4. v člancích 1 až 3 se odkazy na „článek 16 nařízení (ES) č. 1071/2009“ a „čl. 16 odst. 5 nařízení (ES) č. 1071/2009“ nahrazují odkazem na „dodatek 27-A-1-5 přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
5. v článku 2 se odkaz na „článek 2 nařízení (ES) č. 1071/2009“ nahrazuje odkazem na „článek 2 části A přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
6. v čl. 2 písm. e) se odkaz na „čl. 8 odst. 8 nařízení (ES) č. 1071/2009“ nahrazuje odkazem na „článek 280 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
7. články 6 a 7 se pro účely tohoto dodatku nepoužijí;
8. v bodě 1.3 přílohy II se:
 - a) slova „rating rizika a ratingové pásmo rizika“ nahrazují slovy „ratingové pásmo rizika“;
 - b) zrušuje položka „počet zaměstnanců“;

9. v dodatku k příloze III:

- a) ve zprávě „Check Transport Undertaking Data Response“ (odpověď na žádost o kontrolu údajů dopravního podniku) nejsou obsažena tato pole: „Number of People Employed“ (počet zaměstnanců), „Risk Rating“ (rating rizika);
- b) odkaz na „přílohu IV nařízení (ES) č. 1071/2009 a přílohu I nařízení Komise (EU) 2016/403“ se nahrazuje odkazem na „dodatek 27-A-1-1 a dodatek 27-A-1-1a přílohy 27 k Dohodě mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;

10. v oddílu 1 přílohy VIII se odkaz na „čl. 11 odst. 4 nařízení (ES) č. 1071/2009“ nahrazuje odkazem na „čl. 12 odst. 2 části A přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;

11. v bodě 2.1 přílohy VIII se odkaz na „směrnici 2006/22/ES nebo nařízení (ES) č. 1071/2009“ nahrazuje odkazem na „dodatek 27-A-1-1 a dodatek 27-A-1-1a k příloze 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.

Část 5

Pozastavení připojení Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, k systému ERRU

Unie může pozastavit přístup Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, k systému ERRU, přestane-li Spojené království, pokud jde o Gibraltar, splňovat podmínky stanovené v tomto dodatku.

ČÁST B

POŽADAVKY NA ŘIDIČE PODÍLEJÍCÍ SE NA PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ V SOULADU S ČLÁNKEM 280 TÉTO DOHODY

ODDÍL 1

OSVĚDČENÍ O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ČLÁNEK 1

Oblast působnosti

Tento oddíl se vztahuje na činnost, již je řízení vykonávané osobou zaměstnanou nebo využívanou podnikatelem v silniční nákladní dopravě některé ze stran, která provádí cesty uvedené v člancích 276 nebo 277 této dohody a používá vozidla, pro která se vyžaduje řidičský průkaz skupiny C1, C1+E, C nebo C+E nebo řidičský průkaz uznávaný za rovnocenný specializovaným výborem pro hospodářství a obchod.

ČLÁNEK 2

Výjimky

Osvědčení o odborné způsobilosti se nevyžaduje u řidičů vozidel:

- a) s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 45 km/h;
- b) používaných nebo kontrolovaných ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory, silami odpovědnými za udržování veřejného pořádku a zdravotnickými záchrannými službami, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jim svěřených úkolů;
- c) podrobovaných silničním jízdním zkouškám pro účely vývoje, opravy nebo údržby nebo řidičů nových nebo přestavěných vozidel, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- d) používaných za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;
- e) přepravujících materiál, vybavení nebo stroje, které mají být použity řidičem při výkonu jeho práce, pokud řízení vozidla není hlavní činností řidiče, nebo
- f) používaných nebo najatých bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky a podniky rybolovu pro přepravu zboží jako součást jejich podnikatelské činnosti, s výjimkou případů, kdy je řízení součástí hlavní činnosti řidiče nebo kdy řízení přesahuje vzdálenost stanovenou vnitrostátními právními předpisy od provozovny podniku, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí.

ČLÁNEK 3

Kvalifikace a výcvik

1. Činnost v podobě řízení ve smyslu článku 1 podléhá povinné výchozí kvalifikaci a povinným pravidelným školením. Za uvedeným účelem strany zajistí:

a) systém výchozí kvalifikace odpovídající jedné z těchto dvou možností:

i) možnost slučující účast na kurzu a zkoušku

V souladu s oddílem 2 bodem 2.1 dodatku 27-B-1-1 zahrnuje tento typ výchozí kvalifikace povinnou účast na kurzu po určitou dobu. Kurz je zakončen zkouškou. Po úspěšném složení zkoušky je kvalifikace potvrzena osvědčením o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 písm. a);

ii) možnost zahrnující pouze zkoušku

V souladu s oddílem 2 bodem 2.2 dodatku 27-B-1-1 tento typ výchozí kvalifikace nezahrnuje povinnou účast na kurzu, ale jen teoretické a praktické zkoušky. Po úspěšném složení zkoušek je kvalifikace potvrzena osvědčením o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 písm. b).

Nicméně kterákoli ze stran může nanejvýše na dobu tří let oprávnit řidiče k řízení vozidla na jejím území předtím, než tento řidič obdrží osvědčení o odborné způsobilosti, pokud řidič prochází vnitrostátním odborným výcvikovým kurzem, který trvá alespoň šest měsíců. V rámci uvedeného odborného výcvikového kurzu lze zkoušky podle bodů i) a ii) tohoto písmene skládat postupně;

b) systém pravidelného školení

V souladu s oddílem 4 dodatku 27-B-1-1 zahrnuje pravidelné školení povinnou účast na kurzu. Ta je potvrzována osvědčením o odborné způsobilosti podle čl. 8 odst. 1.

2. Kterákoli ze stran může rovněž stanovit systém zrychlené výchozí kvalifikace, aby řidič mohl řídit v případech uvedených v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě ii) a písm. b).

V souladu s oddílem 3 dodatku 27-B-1-1 zahrnuje zrychlená výchozí kvalifikace povinnou účast na kurzu. Kurz je zakončen zkouškou. Po úspěšném složení zkoušky je kvalifikace potvrzena osvědčením o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 2.

3. Kterákoli ze stran může řidiče, který získal osvědčení o odborné způsobilosti podle části A, osvobodit od zkoušek uvedených v odst. 1 písm. a) bodech i) a ii) a v odstavci 2 tohoto článku v předmětech zahrnutých do zkoušek stanovených uvedenou částí této přílohy a případně od účasti na těch částech kurzu, které těmto předmětům odpovídají.

ČLÁNEK 4

Získaná práva

Řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu skupiny C1, C1+E, C nebo C+E nebo řidičského průkazu uznaného za rovnocenný specializovaným výborem pro hospodářství a obchod, vydaného nejpozději 10. září 2009, jsou osvobozeni od požadavku získat výchozí kvalifikaci.

ČLÁNEK 5

Výchozí kvalifikace

1. Pro přístup k výchozí kvalifikaci není nutné předem získat odpovídající řidičský průkaz.
2. Řidiči vozidla určeného pro nákladní dopravu mohou řídit:
 - a) od věku 18 let:
 - i) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C a C+E, pokud jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1, a
 - ii) vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C1 a C1+E, pokud jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 2;
 - b) od věku 21 let vozidlo vyžadující řidičský průkaz s oprávněním skupin C a C+E, pokud jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 2.
3. Aniž jsou dotčeny věkové hranice uvedené v odstavci 2, řidiči provozující nákladní dopravu, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 pro některou ze skupin stanovených v odstavci 2 tohoto článku, jsou osvobozeni od povinnosti získat toto osvědčení pro jakoukoli jinou skupinu vozidel podle uvedeného odstavce.

4. Řidiči provozující nákladní dopravu, kteří rozšiřují nebo upravují svou pracovní činnost s cílem provozovat osobní dopravu nebo naopak a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6, nemusí opakovat společné části výchozí kvalifikace, ale jen ty části, které jsou zaměřeny na novou kvalifikaci.

ČLÁNEK 6

Osvědčení o odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci

1. Osvědčení o odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci

a) Osvědčení o odborné způsobilosti udělené na základě účasti na kurzu a zkoušky

V souladu s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem i) vyžadují strany od účastníků řídičského výcviku účast na kurzech ve výcvikovém středisku schváleném příslušnými orgány v souladu s oddílem 5 dodatku 27-B-1-1 (dále jen „schválené výcvikové středisko“). Tyto kurzy zahrnují všechny předměty uvedené v oddílu 1 dodatku 27-B-1-1.

Výcvik je zakončen úspěšným složením zkoušky stanovené v oddílu 2 bodě 2.1 dodatku 27-B-1-1. Tuto zkoušku pořádají příslušné orgány stran nebo subjekty jimi určené a slouží ke kontrole, zda má účastník řídičského výcviku v uvedených předmětech znalosti požadované v oddílu 1 dodatku 27-B-1-1. Uvedené orgány nebo subjekty vykonávají při zkouškách dozor a řídičům, kteří je úspěšně složili, vydávají osvědčení o odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci.

b) Osvědčení o odborné způsobilosti udělené na základě zkoušek

V souladu s čl. 3 odst. 1 písm. a) bodem ii) vyžadují strany od účastníků řídičského výcviku, aby složili teoretické a praktické zkoušky uvedené v oddílu 2 bodě 2.2 dodatku 27-B-1-1.

Tyto zkoušky pořádají příslušné orgány stran nebo subjekty jimi určené a slouží ke kontrole, zda má účastník řídičského výcviku ve všech uvedených předmětech znalosti požadované v oddílu 1 dodatku 27-B-1-1. Uvedené orgány nebo subjekty vykonávají při zkouškách dozor a řídičům, kteří je úspěšně složili, vydávají osvědčení o odborné způsobilosti potvrzující výchozí kvalifikaci.

2. Osvědčení o odborné způsobilosti potvrzující zrychlenou výchozí kvalifikaci

V souladu s čl. 3 odst. 2 vyžadují strany od účastníků řídičského výcviku účast na kurzech ve schváleném výcvikovém středisku. Tyto kurzy zahrnují všechny předměty uvedené v oddílu 1 dodatku 27-B-1-1.

Výcvik je zakončen zkouškou stanovenou v oddílu 3 dodatku 27-B-1-1. Tuto zkoušku pořádají příslušné orgány stran nebo subjekty jimi určené a slouží ke kontrole, zda má účastník řídičského výcviku v uvedených předmětech znalosti požadované v oddílu 1 dodatku 27-B-1-1. Uvedené orgány nebo subjekty vykonávají při zkouškách dozor a řídičům, kteří je úspěšně složili, vydávají osvědčení o odborné způsobilosti potvrzující zrychlenou výchozí kvalifikaci.

ČLÁNEK 7

Pravidelné školení

Pravidelné školení spočívá ve vzdělávání, které držitelům osvědčení o odborné způsobilosti umožňuje aktualizovat si znalosti, které mají pro jejich práci zásadní význam, přičemž se klade zvláštní důraz na bezpečnost provozu, zdraví a bezpečnost při práci a na snížení dopadu řízení na životní prostředí.

Toto školení je pořádáno schváleným výcvikovým střediskem v souladu s oddílem 5 dodatku 27-B-1-1. Školení spočívá ve výuce ve třídě, praktickém výcviku a případně odborné přípravě prostřednictvím nástrojů informačních a komunikačních technologií (IKT) nebo na výkonných simulátorech. Pokud řidič přejde do jiného podniku, zohlední se pravidelné školení, kterým již prošel.

Pravidelné školení je určeno k prohloubení a opakování určitých předmětů uvedených v oddílu 1 dodatku 27-B-1-1. Zahrnuje různé předměty, přičemž alespoň jeden předmět se vždy musí věnovat bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Předměty školení zohledňují vývoj příslušných právních předpisů a technologií a pokud možno zvláštní potřeby řidiče v oblasti odborné přípravy.

ČLÁNEK 8

Osvědčení o odborné způsobilosti potvrzující pravidelné školení

1. Po skončení pravidelného školení podle článku 7 vydají příslušné orgány stran nebo schválené výcvikové středisko řidiči osvědčení o odborné způsobilosti potvrzující pravidelné školení.
2. Prvního kurzu pravidelného školení se zúčastní tito řidiči:
 - a) držitelé osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 do pěti let po vydání tohoto osvědčení a
 - b) řidiči uvedení v článku 4 do pěti let od 10. září 2009.

Kterákoli ze stran může zkrátit nebo prodloužit lhůty uvedené v písmenech a) nebo b) nejvýše o dva roky.

3. Řidič, který dokončil první kurz pravidelného školení podle odstavce 2 tohoto článku, podstupuje pravidelné školení každých pět let před uplynutím doby platnosti osvědčení o odborné způsobilosti potvrzujícího pravidelné školení.
4. Držitelé osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 nebo osvědčení o odborné způsobilosti podle odstavce 1 tohoto článku a řidiči uvedení v článku 4, kteří přestali vykonávat své povolání a nesplňují požadavky podle odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku, se musí předtím, než se vrátí k výkonu svého povolání, zúčastnit kurzu pravidelného školení.

5. Řidiči provozující silniční nákladní dopravu, kteří dokončili kurzy pravidelného školení pro jednu ze skupin řidičského oprávnění podle čl. 5 odst. 2, jsou osvobozeni od povinnosti zúčastnit se dalšího pravidelného školení pro jinou ze skupin uvedených v daném odstavci.

ČLÁNEK 9

Prosazování právních předpisů

Příslušné orgány některé ze stran buď umístí přímo na řidičské oprávnění (průkaz) vedle odpovídajících skupin řidičského průkazu rozlišovací značku potvrzující držení osvědčení o odborné způsobilosti a uvádějící datum skončení platnosti, nebo zavedou zvláštní průkaz kvalifikace řidiče, který by měl být vystaven v souladu se vzorem uvedeným v dodatku 27-B-1-2. Přijatelný může být jakýkoli jiný model, pokud jej specializovaný výbor pro hospodářství a obchod uzná za rovnocenný. Průkaz kvalifikace řidiče nebo jakýkoli rovnocenný doklad, jak je uvedeno výše, vydaný příslušnými orgány jedné strany je pro účely tohoto oddílu uznán druhou stranou.

Řidiči musí být schopni předložit na žádost oprávněného kontrolora řidičské oprávnění (průkaz) nebo zvláštní průkaz kvalifikace řidiče nebo rovnocenný doklad opatřený rozlišovací značkou potvrzující držení osvědčení o odborné způsobilosti.

minimální požadavky na kvalifikaci a výcvik

Aby byla zajištěna co největší harmonizace pravidel pro silniční přepravu zboží, na něž se vztahují články 276 a 277 této dohody, jsou v oddílech 1 až 5 tohoto dodatku stanoveny minimální požadavky na kvalifikaci a výcvik řidičů, jakož i na schvalování výcvikových středisek. Přijatelná může být jakákoli jiná obsahová stránka této kvalifikace či výcviku, pokud ji specializovaný výbor pro hospodářství a obchod uzná za rovnocennou.

ODDÍL 1

SEZNAM PŘEDMĚTŮ

Znalosti, které musí strany vzít při stanovení výchozí kvalifikace řidiče a pravidelného školení v úvahu, musí zahrnovat alespoň předměty uvedené v tomto seznamu. Účastníci řidičského výcviku musí dosáhnout úrovně znalostí a praktické způsobilosti nezbytné pro bezpečné řízení všech vozidel v příslušné skupině řidičského oprávnění. Minimální úroveň znalostí nesmí být nižší než úroveň dosažená během povinné školní docházky doplněná odbornou přípravou.

1. Zlepšení výcviku v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů

1.1 Cíl: znát charakteristiky převodového systému pro co nejlepší využívání:

křivky točivého momentu a výkonu, specifické spotřeby motoru, oblasti optimálního využití otáčkoměru, oblasti optimálního využití počtu otáček při řazení.

- 1.2 Cíl: znát technické charakteristiky a obsluhu bezpečnostních ovládacích prvků pro řízení vozidla, umět minimalizovat jeho opotřebení a předcházet poruchám jeho funkcí:

meze použití brzd a zpomalovače, kombinované použití brzd a zpomalovače, lepší využívání vztahu mezi rychlostí a převodovým poměrem, využívání setrvačnosti vozidla, využívání způsobů zpomalení a brzdění na svazích, zásahy v případě poruchy, využívání elektronických a mechanických zařízení, jako jsou elektronický stabilizační program (ESP), vyspělé systémy nouzového brzdění (AEBS), protiblokovací brzdový systém (ABS), systémy kontroly trakce (TCS) a palubní monitorovací systémy (IVMS) a další asistenční nebo automatizační zařízení, která jsou schválena k používání.

- 1.3 Cíl: schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot:

optimalizace spotřeby pohonných hmot uplatňováním poznatků uvedených v bodech 1.1 a 1.2, důležitost předvídání dopravního toku, dodržování přiměřené vzdálenosti od ostatních vozidel a využívání hybnosti vozidla, ustálená rychlost jízdy, plynulý styl jízdy a náležitý tlak v pneumatikách a obeznámenost s inteligentními dopravními systémy, které zlepšují účinnost řízení a pomáhají při plánování trasy.

1.4 Cíl: schopnost předvídat a vyhodnocovat rizika v silničním provozu a přizpůsobit se jim:

uvědomovat si různé stavy vozovky, dopravní a povětrnostní podmínky a přizpůsobovat jim způsob řízení, předvídat blížící se události; porozumět tomu, jak připravovat a plánovat cesty během mimořádných povětrnostních podmínek; být obeznámen s používáním příslušného bezpečnostního vybavení a chápat, kdy cesta musí být v důsledku extrémních povětrnostních podmínek odložena nebo zrušena; přizpůsobovat způsob řízení rizikům provozu, včetně nebezpečného chování v dopravě nebo rozptýlení při jízdě (v důsledku používání elektronických zařízení, jídla, pití apod.); umět rozpoznat nebezpečné situace a být schopen zvládat stres, který z toho vyplývá, zejména ve vztahu k velikosti a hmotnosti vozidel a zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a řidiči dvoukolových motorových vozidel a přizpůsobovat jim způsob řízení;

identifikovat možné nebezpečné situace a správně interpretovat, jak se tyto potenciálně nebezpečné situace mohou proměnit v situace, za kterých již nelze předejít srážce nebo nárazu, a volit a provádět taková opatření, která zvyšují bezpečnost do té míry, aby v případě, že potenciálně nebezpečná situace nastane, bylo možno hrozící srážce nebo nárazu ještě předejít.

1.5 Cíl: schopnost naložit vozidlo s patřičným ohledem na pravidla bezpečnosti a řádné užívání vozidla:

síly působící na vozidlo v pohybu, užití převodového poměru odpovídajícího nákladu vozidla a profilu silnice, používání automatických převodových soustav, výpočet užitečného zatížení vozidla nebo kombinace vozidel, výpočet užitečného objemu, rozložení nákladu, důsledky přetížení nápravy, stabilita vozidla a jeho těžiště, typy obalů a palet;

hlavní skupiny věcí vyžadující zabezpečení, upínací a zajišťovací technika, užití zajišťovacích popruhů, kontrola zajišťovacích zařízení, užití manipulačního vybavení, přikrytí plachtovinou a její odstranění.

2. Uplatnění předpisů

2.1 Cíl: znát sociálně-právní prostředí a odpovídající předpisy pro silniční dopravu:

nejdelší přípustné pracovní doby v odvětví dopravy; zásady, uplatňování a důsledky pravidel týkajících se doby řízení a doby odpočinku a pravidel týkajících se tachografu; sankce v případě, že není užit tachograf nebo není užit správně a jsou v něm prováděny nedovolené změny; znalost sociálního prostředí silniční dopravy: práva a povinnosti řidičů, co se týče výchozí kvalifikace a pravidelného školení.

2.2 Cíl: znát předpisy upravující nákladní dopravu:

oprávnění k provozování dopravy, dokumenty, které se musí nacházet ve vozidle, zákaz používání určitých silnic, poplatky za užívání silnic, povinnosti podle vzorových smluv pro nákladní dopravu, navrhování dokladů tvořících smlouvu o přepravě, povolení mezinárodní dopravy, povinnosti podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), podepsané v Ženevě dne 19. května 1956, navrhování mezinárodních nákladních listů, přejíždění hranice, zástupci zasílatelských společností, zvláštní doklady doprovázející přepravované věci.

3. Zdraví, silnice a bezpečnost životního prostředí, poskytování služeb, logistika

3.1 Cíl: řidiči si musí být vědomi nebezpečí silničního provozu a pracovních úrazů:

druhy pracovních úrazů v odvětví dopravy, statistika nehod v silničním provozu, spoluodpovědnost nákladních automobilů nebo autobusů, materiální a finanční důsledky.

3.2 Cíl: schopnost zabránit kriminalitě a převádění nelegálních přistěhovalců:

obecné informace, důsledky pro řidiče, preventivní opatření, seznamy kontrolních otázek, právní předpisy pro odpovědnost dopravce.

3.3 Cíl: schopnost zabránit ohrožení zdraví:

ergonomické zásady; pohyby a polohy představující nebezpečí, tělesná zdatnost, cvičení pro manipulaci s nákladem, osobní ochrana.

3.4 Cíl: uvědomit si důležitost tělesné a duševní způsobilosti:

zásady zdravé a vyrovnané výživy, účinky alkoholu, drog nebo jakýchkoliv jiných látek, které mohou působit na chování; symptomy, příčiny a účinky únavy a stresu, podstatná úloha základního pracovního a odpočinkového cyklu.

3.5 Cíl: schopnost posoudit nouzové situace:

chování při mimořádných událostech: hodnocení situace, vyhnutí se komplikacím při nehodě, vyznění pomoci, pomoc obětem a poskytnutí první pomoci, reakce na výskyt požáru, evakuace spolucestujících nákladního automobilu nebo cestujících autobusu, zajištění bezpečnosti pro všechny cestující, reakce v případě agrese; základní zásady sestavení zprávy o nehodě.

3.6 Cíl: schopnost osvojit si chování podporující příznivý obraz o podniku:

vztah chování řidiče a obrazu o podniku: jakou má kvalita služby poskytovaná řidičem důležitost pro podnik, různé úlohy řidiče, lidé, se kterými má řidič jednat, údržba vozidla, organizace práce, obchodní a finanční následky právního sporu.

3.7 Cíl: znát hospodářské prostředí silniční nákladní dopravy a organizaci trhu:

vztah silniční dopravy k ostatním druhům dopravy (hospodářská soutěž, přepravci), různé dopravní činnosti (doprava na zakázku a vnitropodniková doprava, pomocné dopravní činnosti), organizace hlavních druhů dopravních podniků a pomocných dopravních činností, různé dopravní specializace (autocisterny, přeprava s kontrolovanou teplotou, nebezpečné věci, přeprava zvířat atd.), změny v odvětví (diverzifikace poskytovaných služeb, kombinovaná doprava s železnicí, subdodávky atd.).

ODDÍL 2

POVINNÁ VÝCHOZÍ KVALIFIKACE STANOVENÁ V ČL. 3 Odst. 1 písm. a) ODDÍLU 1 ČÁSTI B TÉTO PŘÍLOHY

Kterákoli ze stran může započítat další zvláštní výcvik týkající se silniční přepravy zboží požadovaný podle jejích právních předpisů jako součást výcviku podle tohoto oddílu a oddílu 3 tohoto dodatku.

2.1 Možnost kombinující návštěvu kurzu a zkoušku

Výchozí kvalifikace musí zahrnovat výuku všech předmětů uvedených na seznamu v oddílu 1 tohoto dodatku. Výuka u této výchozí kvalifikace musí trvat 280 hodin.

Každý účastník řídicího výcviku musí osobně odřídit alespoň 20 hodin ve vozidle příslušné skupiny, které vyhovuje alespoň požadavkům na zkušební vozidla.

Během osobního řízení vozidla musí být účastník řídicího výcviku doprovázen instruktorem, který je zaměstnán schváleným výcvikovým střediskem. Z 20 hodin osobního řízení smí každý účastník řídicího výcviku nejvýše osm hodin řídit vozidlo na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru, aby mohlo být posouzeno jeho zlepšení v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů, zejména s ohledem na vedení vozidla za různých stavů vozovky a na způsob, jakým se tento stav mění za různých povětrnostních podmínek a v závislosti na denní nebo noční době, a aby mohla být posouzena jeho schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot.

Kterákoli ze stran a, v případě Unie, členský stát může povolit, aby část školení zajišťovaného schváleným výcvikovým střediskem byla poskytována prostřednictvím nástrojů IKT, jako je e-learning, přičemž zajistí udržování řádné kvality školení, a za tímto účelem určí předměty, v nichž lze nástrojů IKT nejúčinněji využít. V tomto případě je požadováno spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly.

Pro řidiče uvedené v čl. 5 odst. 4 oddílu 1 části B musí výuka v rámci výchozí kvalifikace trvat 70 hodin včetně pěti hodin osobního řízení.

Ke konci této výuky příslušné orgány stran nebo subjekt jimi jmenovaný podrobí řidiče písemné nebo ústní zkoušce. Zkouška musí zahrnovat alespoň jednu otázku z každého cíle uvedeného na seznamu předmětů v oddílu 1 tohoto dodatku.

2.2 Možnost volby zkoušky

Příslušné orgány stran nebo subjekty jimi určené pořádají uvedené teoretické a praktické zkoušky s cílem zkontrolovat, zda má účastník řidičského výcviku úroveň znalostí požadovanou v oddílu 1 tohoto dodatku pro předměty a cíle tam uvedené.

- a) Teoretická zkouška se skládá alespoň ze dvou částí:
 - i) z otázek včetně otázek s výběrem odpovědí, otázek vyžadujících přímou odpověď nebo kombinace obou systémů a

- ii) z případových studií.

Tato teoretická zkouška musí trvat alespoň čtyři hodiny.

- b) Praktická zkouška se skládá ze dvou částí:

- i) ze zkoušky řízení zaměřené na posouzení, jak se kandidát zlepšil v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů. Zkouška se musí pokud možno uskutečnit na silnicích mimo zástavbu, na rychlostních silnicích a na dálnicích (nebo podobných komunikacích) a na všech druzích městských komunikací představujících různé potíže, se kterými se řidič může setkat. Je žádoucí, aby se tato zkouška uskutečnila za různé intenzity silničního provozu. Doba řízení na silnici musí být využita optimálně, aby schopnosti kandidáta mohly být posouzeny ve všech oblastech silničního provozu, se kterými se může setkat. Tato zkouška musí trvat alespoň 90 minut;
- ii) z praktické zkoušky zahrnující alespoň body 1.5, 3.2, 3.3 a 3.5 oddílu 1 tohoto dodatku.

Tato zkouška musí trvat alespoň 30 minut.

Vozidlo užívané pro praktickou zkoušku musí vyhovovat alespoň požadavkům na zkušební vozidla.

Praktická zkouška může být nahrazena třetí zkouškou, která se uskuteční na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru, aby mohlo být posouzeno zlepšení kandidáta v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů, zejména s ohledem na vedení vozidla za různého stavu vozovky a na způsob, jakým se tento stav mění za různých povětrnostních podmínek a v denní nebo noční době.

Délka této volitelné zkoušky není určena. Má-li řidič tuto zkoušku podstoupit, může být doba jejího trvání odečtena od 90 minut řidičské zkoušky uvedené v bodě i), ale odečtená doba nesmí překročit 30 minut.

Pro řidiče uvedené v čl. 5 odst. 4 oddílu 1 části B musí být teoretická zkouška omezena na předměty uvedené v oddílu 1 tohoto dodatku, jež se týkají vozidel, na která se vztahuje nová výchozí kvalifikace. Tito řidiči však musí projít celou praktickou zkouškou.

ODDÍL 3

ZRYCHLENÁ VÝCHOZÍ KVALIFIKACE

STANOVENÁ V ČL. 3 ODS. 2

ODDÍLU 1 ČÁSTI B TÉTO PŘÍLOHY

Zrychlená výchozí kvalifikace musí zahrnovat výuku všech předmětů uvedených na seznamu v oddílu 1 tohoto dodatku. Musí trvat 140 hodin.

Každý účastník řidičského výcviku musí osobně odřídit alespoň 10 hodin ve vozidle příslušné skupiny, které vyhovuje alespoň požadavkům na zkušební vozidla.

Během osobního řízení vozidla musí být účastník řídičského výcviku doprovázen instruktorem, který je zaměstnán schváleným výcvikovým střediskem. Z 10 hodin osobního řízení smí každý účastník řídičského výcviku nejvýše čtyři hodiny řídit vozidlo na zvláštním pozemku nebo na výkonném simulátoru, aby mohlo být posouzeno jeho zlepšení v racionálním řízení na základě bezpečnostních předpisů, zejména s ohledem na vedení vozidla za různých stavů vozovky a na způsob, jakým se tento stav vozovky mění za různých povětrnostních podmínek a v závislosti na denní nebo noční době, a schopnost optimalizovat spotřebu pohonných hmot.

Na zrychlenou výchozí kvalifikaci se vztahují rovněž ustanovení čtvrtého pododstavce bodu 2.1 oddílu 2 tohoto dodatku.

Pro řidiče uvedené v čl. 5 odst. 4 oddílu 1 části B musí výuka v rámci zrychlené výchozí kvalifikace trvat 35 hodin včetně dvou a půl hodiny osobního řízení.

Ke konci této výuky příslušné orgány stran nebo subjekt jimi jmenovaný podrobí řidiče písemné nebo ústní zkoušce. Zkouška musí zahrnovat alespoň jednu otázku z každého cíle uvedeného na seznamu předmětů v oddílu 1 tohoto dodatku.

Kterákoli ze stran může započítat další zvláštní výcvik týkající se silniční přepravy zboží požadovaný podle jejích právních předpisů jako součást výcviku podle tohoto oddílu.

ODDÍL 4

POVINNÉ PRAVIDELNÉ ŠKOLENÍ STANOVENÉ V ČL. 3 ODS. 1 PÍSM. B) ODDÍLU 1 ČÁSTI B TÉTO PŘÍLOHY

Povinné kurzy pravidelného školení pořádají schválená výcviková střediska. Musí trvat 35 hodin jednou za pět let a být rozděleny do časových úseků trvajících vždy alespoň sedm hodin, které mohou být rozděleny na dva po sobě následující dny. V případě e-learningu musí schválené výcvikové středisko zajistit zachování řádné kvality školení, včetně výběru předmětů, pro něž je možné nejúčinněji použít nástroje IKT. Členské státy musí zejména požadovat spolehlivé určení totožnosti uživatele a vhodné prostředky kontroly. Maximální délka školení prostřednictvím elektronického učení nesmí přesáhnout 12 hodin. Nejméně jeden úsek školicího kurzu je věnován předmětu souvisejícímu s bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Obsah školení zohledňuje potřeby v oblasti odborné přípravy odpovídající konkrétním přepravním operacím prováděným řidičem a vývoji příslušných právních předpisů a techniky a měl by pokud možno odpovídat zvláštním potřebám řidiče v oblasti odborné přípravy. V průběhu uvedených 35 hodin by měla být probrána řada různých témat, a mělo by být zahrnuto i opakování školení, pokud se ukáže, že řidič potřebuje zvláštní dodatečné školení.

Kterákoli ze stran a, v případě Unie, členský stát může započítat další zvláštní výcvik týkající se silniční přepravy zboží požadovaný podle jejích/jeho právních předpisů jako součást výcviku podle tohoto oddílu.

ODDÍL 5

SCHVÁLENÍ POSKYTOVÁNÍ VÝCHOZÍ KVALIFIKACE A PRAVIDELNÉHO ŠKOLENÍ

- 5.1 Výcviková střediska pro výchozí kvalifikaci a pravidelné školení jsou schvalována příslušnými orgány stran. Schválení může být vydáno pouze na základě písemné žádosti. Žádost musí být doprovázena doklady, které zahrnují:
- 5.1.1 přiměřený kvalifikační a školicí program, který specifikuje učební předměty, jakož i plán jeho provádění a učební metody;
 - 5.1.2 kvalifikaci a oblasti činnosti instruktorů;
 - 5.1.3 informace o místech poskytování kurzů, učebních materiálech, prostředcích dostupných pro praktickou výuku a používaném vozidlovém parku; a
 - 5.1.4 podmínky účasti na kurzech (počet účastníků).
- 5.2 Příslušný orgán udělí schválení písemně s výhradou těchto podmínek:
- 5.2.1 výcvik je uskutečňován v souladu s doklady připojenými k žádosti;

- 5.2.2 příslušný orgán je oprávněn k vyslání pověřených osob, aby napomáhaly při výcvikových kurzech schválených středisek, a je oprávněn k doзору nad těmito středisky s ohledem na užívané učební prostředky a řádné vedení výcvikových kurzů a zkoušek; a
- 5.2.3 schválení může být odňato nebo pozastaveno, jestliže podmínky schválení nejsou nadále plněny.

Schválené středisko musí zaručit, že instruktoři mají dobré znalosti o nejnovějším stavu předpisů a podmínkách výcviku. Instruktoři musí jako součást specifického výběrového řízení doložit znalost jak předmětu výuky, tak výukových metod. Co se týče praktické části výcviku, musí instruktoři doložit praxi jako profesionální řidiči nebo podobnou řidičskou praxi, například jako instruktoři řízení nákladních vozidel.

Program výcviku musí být v souladu se schválením a musí zahrnovat předměty uvedené na seznamu v oddílu 1.

VZOR PRŮKAZU KVALIFIKACE ŘIDIČE
UVEDENÉHO V ČLÁNKU 9 ODDÍLU 1 ČÁSTI B TÉTO PŘÍLOHY

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO

1.

2.

3.

4a.

4b.

4c.

(4d.)

5a.

5b.

7.

(8.)

9.

Side 2

11.

1. Surname

2. First name

3. Date and place of birth

4a. Date of issue

4b. Administrative expiry date

4c. Issued by

5a. Licence No

5b. Serial No

10. Union code¹

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

¹ If applicable

ODDÍL 2

DOBY ŘÍZENÍ, PŘESTÁVKY A DOBY ODPOČINKU

ČLÁNEK 1

Oblast působnosti

1. Tento oddíl stanoví pravidla týkající se doby řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku řidičů uvedených v čl. 280 písm. b) této dohody při jízdách uvedených v člancích 276 a 277 této dohody.
2. Provádí-li řidič jízdu uvedenou v člancích 276 nebo 277 této dohody, vztahují se pravidla tohoto oddílu na veškerou silniční dopravu prováděnou tímto řidičem.
3. Tento oddíl se použije:
 - a) pokud maximální přípustná hmotnost vozidla včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo
 - b) od 1. července 2026, pokud maximální přípustná hmotnost vozidla včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,5 tuny.

4. Tento oddíl se nepoužije na dopravu:

a) vozidly nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tuny, které jsou používány pro:

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

ii) doručování zboží vyrobeného řemeslným způsobem,

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

b) vozidly s nejvyšší povolenou rychlostí nepřevyšující 40 km/h;

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

d) vozidly používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;

e) specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;

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

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

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

ČLÁNEK 2

Definice

Pro účely tohoto oddílu se rozumí:

- a) „silniční dopravou“ doprava prováděná zcela nebo částečně po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží;
- b) „přestávkou v řízení“ doba, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je určena výhradně k jeho zotavení;
- c) „jinou prací“ veškeré činnosti, které jsou vymezeny jako pracovní doba v čl. 2 odst. 1 písm. a) oddílu 3 části B, kromě „řízení“, a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde;

- d) „dobou odpočinku“ nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem;
- e) „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“, přičemž:
- i) „běžnou denní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 11 hodin, kterou lze případně rozdělit do dvou časových úseků, z nichž první musí být nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně třech hodin a druhý nepřerušená doba v celkovém trvání nejméně devět hodin, a
 - ii) „zkrácenou denní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně devět hodin, ale kratší než 11 hodin;
- f) „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“, přičemž:
- i) „běžnou týdenní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin, a
 - ii) „zkrácenou týdenní dobou odpočinku“ se rozumí doba odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být za podmínek stanovených v čl. 6 odst. 6 a 7 zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin;
- g) „týdnem“ období mezi 00.00 hodin v pondělí a 24.00 hodin v neděli;

- h) „dobou řízení“ doba trvání činnosti řízení zaznamenaná:
- i) automaticky nebo poloautomaticky tachografem vymezeným v čl. 2 odst. 2 písm. e), f), g) a h) oddílu 4 části B této přílohy nebo
 - ii) ručně v souladu s požadavky čl. 9 odst. 2 a článku 11 oddílu 4 části B této přílohy;
- i) „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;
- j) „týdenní dobou řízení“ celková doba řízení během jednoho týdne;
- k) „maximální přípustnou hmotností“ celková povolená provozní hmotnost plně naloženého vozidla;
- l) „provozem s více řidiči“ stav, kdy jsou během každé 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 vozidlo řídili; během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ovšem ve zbývajících dobách povinná je;
- m) „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.

ČLÁNEK 3

Požadavky na pomocníky řidiče

Minimální věk pomocníků řidiče je 18 let. Každá ze stran, a v případě Unie, členský stát však může snížit minimální věk pomocníků řidiče na 16 let za předpokladu, že snížení je za účelem odborné přípravy a že jsou dodržena omezení uložená Spojeným královstvím, pokud jde o Gibraltar, a v případě Unie, vnitrostátními předpisy daného členského státu v oblasti zaměstnanosti.

ČLÁNEK 4

Doby řízení

1. Denní doba řízení nesmí přesáhnout devět hodin.

Nejvýše dvakrát za týden však může být prodloužena na maximálně deset hodin.

2. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba ve výši 60 hodin.
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 stran.
5. Řidič zaznamenaná jako jinou práci dobu strávenou podle čl. 2 písm. c) tohoto oddílu a rovněž dobu strávenou řízením vozidla používaného k obchodním účelům, není-li povinen zaznamenávat dobu řízení, a dále zaznamenaná dobu pracovní pohotovosti, jak je definována v čl. 2 bodě 2 oddílu 3 části B, v souladu s čl. 6 odst. 5 písm. b) bodem iii) oddílu 4 části B. Tento zápis provede ručně na záznamový list nebo výtisk, anebo zadá ručně na záznamovém zařízení.

ČLÁNEK 5

Přestávky v řízení

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

Tato přestávka v řízení může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut, které jsou časově rozloženy tak, aby byly v souladu s prvním pododstavcem.

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.

ČLÁNEK 6

Odpocinek

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 devět hodin, ale kratší než 11 hodin, považuje se dotyčná denní doba odpočinku za zkrácenou.

3. Denní dobu odpočinku lze prodloužit na běžnou nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku.
4. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku smí mít řidič nanejvýš tři zkrácené denní doby odpočinku.
5. Odchylně od článku 2, jsou-li ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně devět hodin za každé období 30 hodin od skončení denní nebo týdenní doby odpočinku.
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.

7. Odchylně od odstavce 6 může řidič vykonávající mezinárodní přepravu zboží mimo území strany podnikatele v silniční nákladní dopravě nebo, v případě řidičů podnikatelů v silniční nákladní dopravě z Unie, mimo území členského státu podnikatele v silniční nákladní dopravě 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 území strany podnikatele v silniční nákladní dopravě a mimo své bydliště nebo, v případě Unie, mimo území členského státu podnikatele v silniční nákladní dopravě a zemi svého bydliště.

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 třetím pododstavcem, předchází následující týdenní době odpočinku doba odpočinku čerpaná náhradou za tyto dvě zkrácené týdenní doby odpočinku.

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

9. Běžné týdenní doby odpočinku a jakékoli týdenní doby 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.

10. Dopravci organizují 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 Gibraltaru a, v případě Unie, 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.

Pokud však řidič čerpal dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s odstavcem 7, organizuje dopravce práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl vrátit před zahájením běžné týdenní doby odpočinku trvající déle než 45 hodin čerpané náhradou.

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

11. 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.

12. Odchylně 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 osm nebo více hodin a
- b) řidič má přístup ke spací kabině na trajektu nebo ve vlaku.

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

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

ČLÁNEK 7

Odpovědnost podnikatelů v silniční nákladní dopravě

1. Podnikatel v silniční nákladní dopravě strany 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 oddílu.
2. Podnikatel v silniční nákladní dopravě strany organizuje silniční dopravu a poskytuje členům osádky řádné pokyny, aby byli schopni dodržovat ustanovení tohoto oddílu.
3. Podnikatel v silniční nákladní dopravě strany odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidiči, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území druhé strany.

Aniž je dotčeno právo stran považovat podnikatele v silniční nákladní dopravě za plně odpovědné, mohou strany podmínit tuto odpovědnost porušením odstavců 1 a 2 daným podnikatelem. Strany mohou zvážit jakýkoli důkaz, že podnikatele v silniční nákladní dopravě nelze důvodně považovat za odpovědného za porušení, ke kterému došlo.

4. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě, zasílatelé, speditéři, hlavní dodavatelé, subdodavatelé a agentury zprostředkovávající zaměstnání řidičům zajistí, aby byly smluvně dohodnuté přepravní plány v souladu s tímto oddílem.

5. Podnikatel v silniční nákladní dopravě, který používá vozidla vybavená záznamovým zařízením podle čl. 2 písm. f), g) nebo h) oddílu 4 části B, jež spadají do působnosti tohoto oddílu, zajistí, aby:

- i) veškeré údaje se pravidelně stahovaly z celku ve vozidle a karty řidiče, jak to stanoví strana, a aby se odpovídající údaje stahovaly častěji, aby se zajistilo, že jsou staženy údaje o všech činnostech, které podnikatel v silniční nákladní dopravě provedl nebo které pro něj byly provedeny, a
- ii) veškeré údaje stažené z celku ve vozidle a z karty řidiče byly uchovávány po dobu nejméně 12 měsíců po jejich zaznamenání a na žádost kontrolora byly tyto údaje dostupné – přímo nebo dálkově – z provozovny podnikatele v silniční nákladní dopravě.

Pro účely tohoto odstavce je pojem „stahování“ vykládán v souladu s definicí stanovenou v čl. 2 odst. 2 písm. g) oddílu 2 části C.

Maximální časový úsek pro stahování příslušných údajů podle bodu i) tohoto odstavce činí 90 dnů v případě údajů z celku ve vozidle a 28 dnů v případě údajů z karty řidiče.

ČLÁNEK 8

Výjimky

1. Řidič se může odchýlit od článků 4, 5 a 6 pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla, které řídí, nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Řidič uvede důvod odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.
2. Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič za výjimečných okolností odchýlit rovněž od čl. 4 odst. 1 a 2 a od čl. 6 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.

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 jakoukoli dobou odpočinku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

3. Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může kterákoli ze stran a, v případě Unie, členský stát udělit výjimky z článků 3 až 6 a stanovit pro ně individuální podmínky na svém území nebo, po dohodě s druhou stranou, na území druhé strany, pokud jde o dopravu:

- 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 podnikateli v silniční nákladní dopravě;
- b) vozidly používanými nebo najatými bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky či podniky rybolovu pro přepravu zboží v rámci jejich podnikatelské činnosti na tratích v okruhu do 100 km od provozovny podniku;
- c) zemědělskými a lesnickými traktory používanými pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích v okruhu do 100 km od provozovny podniku, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí;
- d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny, jež používají poskytovatelé všeobecných služeb za účelem doručování zásilek v rámci všeobecných služeb. Tato vozidla se smějí používat pouze na tratích v okruhu do 100 km od provozovny podniku 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, který by mohl být používán motorovými vozidly;

- f) vozidly používanými pro přepravu zboží na tratích v okruhu do 100 km od provozovny podniku, 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 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;
- h) specializovanými vozidly přepravujícími cirkusy a lunaparky;
- i) speciálně vybavenými vozidly pro mobilní projekty, jejichž hlavním účelem po zaparkování je využití ke vzdělávacím účelům;
- j) vozidly používanými pro svoz mléka z hospodářství či zpětnou přepravu nádob na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení zvířat do hospodářství;
- k) specializovanými vozidly přepravujícími peníze nebo cennosti;
- l) vozidly používanými pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl určených k lidské spotřebě;
- m) vozidly používanými výhradně na komunikacích uvnitř distribučních center, jako jsou přístavy, překladiště nebo železniční terminály;

- n) vozidly používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak nebo z trhů na místní jatka v okruhu do 100 km;
- o) 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, a
- p) vozidly používanými pro dodávky betonu připraveného k lití.

4. Pokud tím nejsou ohroženy pracovní podmínky řidičů a bezpečnost silničního provozu a jsou dodržena omezení stanovená v článku 3 oddílu 3 části B, může každá ze stran a, v případě Unie, členský stát udělit dočasné výjimky z použití článků 4, 5 a 6 tohoto oddílu v případě přepravy provozované za výjimečných okolností, v souladu s postupem použitelným u dané strany.

Dočasné výjimky musí být řádně zdůvodněny a neprodleně oznámeny druhé straně. Způsoby uvedeného oznámení upřesní specializovaný výbor pro hospodářství a obchod. Každá ze stran tyto informace neprodleně zveřejní na veřejných internetových stránkách a zajistí, aby její činnosti v oblasti prosazování povinností zohledňovaly výjimku udělenou druhou stranou.

ODDÍL 3

PRACOVNÍ DOBA MOBILNÍCH PRACOVNÍKŮ

ČLÁNEK 1

Oblast působnosti

1. Tento oddíl se vztahuje na mobilní pracovníky zaměstnané podnikateli v silniční nákladní dopravě stran, kteří provádějí cesty uvedené v člancích 276 a 277 této dohody.

Tento oddíl se vztahuje rovněž na samostatně výdělečně činné řidiče.

2. Tento oddíl doplňuje ustanovení oddílu 2 části B, která mají přednost před ustanoveními tohoto oddílu.

3. Kterákoli ze stran může upustit od uplatňování tohoto oddílu v případě mobilních pracovníků a samostatně výdělečně činných řidičů.

4. Pokud některá ze stran upustí od uplatňování tohoto oddílu podle odstavce 3, oznámí to druhé straně.

ČLÁNEK 2

Definice

Pro účely tohoto oddílu se rozumí:

1) „pracovní dobou“:

- a) v případě mobilních pracovníků: doba od začátku do konce pracovní činnosti, během níž se mobilní pracovník nachází na svém pracovišti, je k dispozici svému zaměstnavateli a vykonává své funkce nebo činnosti, to znamená:
 - doba věnovaná všem činnostem v silniční dopravě, kdy jde zejména o tyto činnosti:
 - i) řízení;
 - ii) nakládka a vykládka;
 - iii) pomoc cestujícím při nastupování a vystupování z vozidla;
 - iv) čištění a technická údržba a
 - v) všechny ostatní práce prováděné s cílem zajistit bezpečnost vozidla a jeho nákladu nebo plnit zákonné a správní povinnosti přímo související s probíhající dopravní operací, včetně sledování nakládky a vykládky, vyřizování správních náležitostí nezbytných ve styku s orgány policie, celními a přistěhovaleckými orgány atd.; a

- doba, během níž nemůže řidič volně nakládat se svým časem a vyžaduje se od něj, aby byl přítomen na svém pracovišti kdykoliv připraven započít obvyklou práci v rámci konkrétních úkolů, které souvisejí s jeho pracovní činností, zejména v době čekání na nakládku nebo vykládku, jejíž doba trvání není předem známa, to znamená buď před odjezdem, nebo bezprostředně před skutečným začátkem této doby, nebo na základě obecných podmínek sjednaných mezi sociálními partnery nebo podmínek stanovených právními předpisy stran;
- b) v případě samostatně výdělečně činných řidičů se stejná definice použije na celou dobu od zahájení do ukončení pracovní činnosti, během níž je samostatně výdělečně činný řidič přítomen na svém pracovišti k dispozici svému zákazníkovi a vykonává funkce nebo činnosti jiné než obecné administrativní práce nesouvisející přímo s probíhající konkrétní dopravní činností.

Do pracovní doby se nezahrnují doby přestávek uvedené v článku 4, doby odpočinku uvedené v článku 5, a aniž jsou dotčeny právní předpisy stran nebo dohody mezi sociálními partnery, které stanoví, že tyto doby by měly být nahrazeny nebo omezeny, doby pracovní pohotovosti uvedené v bodě 2 tohoto článku;

2) „dobami pracovní pohotovosti“:

- jiné doby, než doby přestávek v práci a doby odpočinku, během nichž se od mobilního pracovníka nevyžaduje, aby pobýval na svém pracovišti, ale během nichž musí být k dispozici, aby byl na pokyn připraven zahájit jízdu či pokračovat v řízení nebo provádět jinou práci. Tyto doby pracovní pohotovosti zejména zahrnují doby, během nichž mobilní pracovník doprovází vozidlo přepravované trajektem nebo vlakem, čekací doby na hranicích a čekací doby z důvodu zákazu jízdy.

Tyto doby a jejich předpokládané trvání musí být známy mobilnímu pracovníkovi předem, to znamená buď před odjezdem, nebo bezprostředně před skutečným začátkem takové doby, nebo na základě obecných podmínek sjednaných mezi sociálními partnery nebo podmínek stanovených právními předpisy stran

- u mobilních pracovníků, kteří jsou členy osádky vozidla, doby strávené za jízdy na sedadle vedle řidiče nebo na lehátku;

3) „pracovištěm“:

- hlavní provozovna podnikatele v silniční nákladní dopravě, pro kterého osoba vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě plní úkoly, jakož i různé vedlejší provozovny bez ohledu na to, zda jsou vázány na sídlo podniku nebo hlavní provozovnu,
- vozidlo, které osoba vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě používá při plnění úkolů, a
- každé jiné místo, v němž jsou prováděny činnosti související s dopravou;

4) „mobilním pracovníkem“ pro účely tohoto oddílu každý pracovník, který je členem osádky, včetně stážistů a učňů, a který je ve službách podniku provozujícího přepravu osob nebo zboží po silnici na území druhé strany;

- 5) „samostatně výdělečně činným řidičem“ každá osoba, jejímž hlavním povoláním je přeprava zboží po silnici na cizí účet nebo za úplatu, která je oprávněna pracovat na vlastní účet a není vázána na žádného zaměstnavatele prostřednictvím pracovní smlouvy nebo jakéhokoli jiného pracovního vztahu, která má nezbytnou volnost při organizaci uvedené pracovní činnosti, jejíž příjem závisí přímo na zisku a která může mít obchodní vztahy s více zákazníky sama nebo prostřednictvím spolupráce s dalšími samostatně výdělečně činnými řidiči.

Pro účely tohoto oddílu mají řidiči nesplňující tato kritéria stejné povinnosti a stejná práva, jako jsou ty, které stanoví tento oddíl pro mobilní pracovníky;

- 6) „osobou vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě“ každý mobilní pracovník nebo samostatně výdělečně činný řidič, který tyto činnosti vykonává;
- 7) „týdnem“ doba od 00.00 hodin v pondělí do 24.00 hodin v neděli;
- 8) „noční dobou“ doba nejméně čtyř hodin, vymezená vnitrostátními právními předpisy, mezi 00.00 hodinou a 07.00 hodinou a
- 9) „noční prací“ každá práce prováděná v průběhu noční doby.

ČLÁNEK 3

Maximální týdenní pracovní doba

1. Každá ze stran přijme nezbytná opatření, aby průměrná týdenní pracovní doba nepřekračovala 48 hodin. Maximální týdenní pracovní dobu je možné prodloužit na 60 hodin, pouze pokud za čtyři měsíce průměr za týden nepřekročí 48 hodin.
2. Každá ze stran přijme nezbytná opatření, aby pracovní doba odpracovaná pro různé zaměstnavatele byla součtem pracovních hodin. Zaměstnavatel písemně požádá mobilního pracovníka o soupis hodin odpracovaných pro jiného zaměstnavatele. Mobilní pracovník poskytne tyto informace písemně.

ČLÁNEK 4

Přestávky v řízení

Aniž jsou dotčena ustanovení oddílu 2 části B této přílohy, přijme každá ze stran nezbytná opatření, aby osoby vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě v žádném případě nepracovaly bez přestávky déle než šest po sobě následujících hodin. Pracovní doba se přeruší přestávkou trvající alespoň 30 minut, pokud celková pracovní doba trvá šest až devět hodin, a alespoň 45 minut, pokud je celková pracovní doba delší než devět hodin.

Přestávky je možné rozdělit na části, z nichž každá trvá alespoň 15 minut.

ČLÁNEK 5

Doby odpočinku

Pro účely tohoto oddílu se na stážisty a učně, kteří jsou ve službách podniku provozujícího přepravu zboží po silnici na území druhé strany, vztahují stejná ustanovení o době odpočinku jako na jiné mobilní pracovníky podle oddílu 2 části B této přílohy.

ČLÁNEK 6

Noční práce

Každá ze stran přijme nezbytná opatření, aby:

- a) je-li práce vykonávána v noci, nepřekročila denní pracovní doba 10 hodin za každých 24 hodin, a
- b) noční práce byla odměňována v souladu s vnitrostátními právními předpisy, kolektivními smlouvami, dohodami mezi sociálními partnery nebo v souladu s vnitrostátními zvyklostmi, a to pod podmínkou, že odměna není takové povahy, aby ohrozila bezpečnost silniční dopravy.

ČLÁNEK 7

Odchyly

1. Z objektivních nebo technických důvodů nebo důvodů týkajících se organizace práce je možné přijmout odchylky od článků 3 a 6 prostřednictvím kolektivních smluv, dohod mezi sociálními partnery, nebo není-li toto možné, prostřednictvím právních a správních předpisů za předpokladu, že byli konzultováni zástupci dotyčných sociálních partnerů a bylo vyvinuto úsilí k podpoře všech příslušných forem sociálního dialogu.
2. Pro výpočet průměrné maximální týdenní pracovní doby čtyřiceti osmi hodin nesmí možnost odchýlit se od článku 3 vést k zavedení referenčního období, které je delší než šest měsíců.
3. O odchylkách uplatňovaných některou ze stran podle odstavce 1 je informován specializovaný výbor pro hospodářství a obchod.

ČLÁNEK 8

Informace a záznamy

Každá ze stran zajistí, aby:

- a) mobilní pracovníci byli informováni o příslušných vnitrostátních požadavcích, vnitřních předpisech podnikatele v silniční nákladní dopravě a dohodách mezi sociálními partnery, zejména o kolektivních smlouvách a jakýchkoli podnikových dohodách, které byly uzavřeny na základě tohoto oddílu, a
- b) byly vedeny záznamy o pracovní době osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě. Záznamy se uchovávají po dobu alespoň dvou roků po skončení období, kterého se týkají. Za vedení záznamů o pracovní době mobilních pracovníků odpovídají zaměstnavatelé. Zaměstnavatel musí poskytnout mobilním pracovníkům na jejich žádost opisy záznamů o jejich odpracovaných hodinách.

ČLÁNEK 9

Příznivější ustanovení

Tento oddíl se nedotýká práva každé ze stran uplatňovat nebo zavést právní a správní předpisy, které jsou příznivější pro ochranu zdraví a bezpečnosti osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě, nebo napomáhat nebo umožnit uplatňování kolektivních smluv nebo jiných dohod uzavřených mezi sociálními partnery, které jsou příznivější pro ochranu zdraví a bezpečnosti mobilních pracovníků. Uvedená pravidla jsou uplatňována nediskriminačním způsobem.

ODDÍL 4

POUŽÍVÁNÍ TACHOGRAFŮ ŘIDIČI

ČLÁNEK 1

Předmět a zásady

Tento oddíl stanoví požadavky na řidiče spadající do oblasti působnosti oddílu 2 části B, pokud jde o používání tachografů uvedených v čl. 280 písm. b) této dohody.

ČLÁNEK 2

Definice

1. Pro účely tohoto oddílu se použijí definice uvedené v článku 2 oddílu 2 části B.
2. Vedle definic uvedených v odstavci 1 se pro účely tohoto oddílu použijí tyto definice:
 - a) „tachografem“ nebo „záznamovým zařízením“ se rozumí zařízení určené k montáži do silničních vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování, záznamu, tisku, ukládání a výstupu podrobných informací o pohybu, včetně rychlosti, těchto vozidel a podrobných informací o některých dobách činnosti jejich řidičů;

- b) „záznamovým listem“ se rozumí list určený k přijímání a uchování zaznamenaných údajů, který se vkládá do analogového tachografu a na němž zapisovací zařízení analogového tachografu průběžně zapisuje informace, které mají být zaznamenány;
- c) „kartou tachografu“ se rozumí čipová karta určená k použití s tachografem, která umožňuje identifikaci role držitele karty a přenos a ukládání údajů tachografem;
- d) „kartou řidiče“ se rozumí karta tachografu vystavená příslušnými orgány některé ze stran konkrétnímu řidiči, která identifikuje řidiče a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech;
- e) „analogovým tachografem“ se rozumí tachograf splňující specifikace uvedené v příloze I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014⁷, ve znění úpravy z dodatku 27-B-4-1;
- f) „digitálním tachografem“ se rozumí tachograf splňující jeden z těchto souborů specifikací ve znění úpravy z dodatku 27-B-4-2:
- přílohu IB nařízení (EHS) č. 3821/85 s použitelností do 30. září 2011,
 - přílohu IB nařízení (EHS) č. 3821/85 s použitelností od 1. října 2011 nebo
 - přílohu IB nařízení (EHS) č. 3821/85 s použitelností od 1. října 2012;

⁷ 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. EU L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) „inteligentním tachografem 1“ se rozumí tachograf splňující požadavky přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799⁸ s použitelností od 15. června 2019 a do 20. srpna 2023, ve znění úpravy z dodatku 27-B-4-3;
- h) „inteligentním tachografem 2“ se rozumí tachograf splňující požadavky přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799, ve znění úpravy z dodatku 27-B-4-4;
- i) „událostí“ se rozumí mimořádná činnost zjištěná digitálním tachografem, která může být způsobena pokusem o podvod; a
- j) „neplatnou kartou“ se rozumí karta, která byla zjištěna jako vadná nebo u které se úvodní prokázání pravosti nezdařilo, jejíž doba platnosti dosud nezačala nebo jejíž doba platnosti uplynula.

ČLÁNEK 3

Používání karet řidiče

1. Karta řidiče je osobní.
2. Řidič smí být držitelem pouze jedné platné karty řidiče a je oprávněn používat pouze vlastní osobní kartu řidiče. Řidič nesmí používat kartu řidiče, která je vadná nebo jejíž platnost skončila.

⁸ 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. EU L 139, 26.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ČLÁNEK 4

Vydávání karet řidiče

1. Kartu řidiče vydá příslušný orgán strany, v níž má řidič obvyklé bydliště.
2. Pro účely tohoto článku se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde osoba obvykle, tj. nejméně 185 dní v každém kalendářním roce, žije z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osoby bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb, z nichž vyplývá úzké spojení této osoby s místem, kde žije.

Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než vazby osobní, a která tedy střídavě pobývá na různých místech na území dvou stran, se však považuje místo jejích osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka nemusí být splněna, pokud osoba pobývá v některé ze stran, aby zde vykonávala časově omezený úkol.

3. Řidiči prokazují obvyklé bydliště jakýmkoli vhodným dokladem, například průkazem totožnosti nebo jakýmkoli jiným platným dokladem.

ČLÁNEK 5

Obnova karet řidiče

Jestliže si řidič přeje obnovit svou kartu řidiče, podá žádost příslušným orgánům strany, v níž má obvyklé bydliště, nejpozději 15 pracovních dní před skončením platnosti karty.

ČLÁNEK 6

Používání karet řidiče a záznamových listů

1. Řidiči používají záznamové listy nebo kartu řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmějí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno nebo není nezbytné pro zapsání symbolu země po překročení hranice. Žádný záznamový list nebo karta řidiče se nesmějí používat po dobu delší, než pro kterou jsou určeny.
2. Řidiči vhodným způsobem chrání záznamové listy nebo karty řidiče a nesmí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy nebo karty řidiče. S ohledem na dobu trvání přepravy řidič zajistí, aby v případě kontroly mohly být na žádost kontrolora správně vytištěny údaje z tachografu.

3. Jestliže se řidič vzdálí od vozidla, a v důsledku toho nemůže tachograf zabudovaný do vozidla používat, musí být časové úseky uvedené v odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv):

- a) zaznamenány na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky, čitelně a bez znečištění záznamového listu, je-li vozidlo vybaveno analogovým tachografem, nebo
- b) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadávání údajů v tachografu, je-li vozidlo vybaveno digitálním tachografem, inteligentním tachografem 1 či inteligentním tachografem 2.

Žádná ze stran neuloží řidičům povinnost předkládat formuláře dokládající jejich činnost za dobu, kdy se od vozidla vzdálili.

4. Nachází-li se ve vozidle vybaveném digitálním tachografem, inteligentním tachografem 1 či inteligentním tachografem 2 více než jeden řidič, každý řidič zajistí, aby jeho karta řidiče byla vložena do správného otvoru v tachografu.

Nachází-li se ve vozidle vybaveném analogovým tachografem více než jeden řidič, mění řidiči záznamové listy tak, aby příslušné informace byly zaznamenány na záznamovém listu řidiče, který v danou dobu skutečně řídil.

5. Řidiči:

- a) zajistí, aby doba zaznamenaná na záznamovém listu souhlasila s úředním časem v zemi registrace vozidla;

b) zachází s přepínacím mechanismem tak, aby byly časové úseky zaznamenány odděleně, zřetelně a takto:

i) pod značkou  : doba řízení;

ii) pod značkou  : „jiná práce“, kterou se rozumí jakákoli činnost kromě řízení ve smyslu čl. 2 písm. a) oddílu 3 části B a také jakákoli práce pro stejného či jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či v jiném odvětví;

iii) pod značkou  : „pracovní pohotovost“, jak je definována v čl. 2 písm. b) oddílu 3 části B;

iv) pod značkou  : přestávka v řízení, doba odpočinku, řádná dovolená nebo volno z důvodu nemoci a

v) pod značkou „trajekt/vlak“: vedle značky  : doba odpočinku strávená na trajektu nebo ve vlaku, jak požaduje část B oddíl 2 čl. 6 odst. 12.

6. Každý řidič vozidla vybaveného analogovým tachografem zapíše na svůj záznamový list tyto informace:

a) na počátku používání záznamového listu své příjmení a jméno;

b) datum a místo začátku a konce použití záznamového listu;

- c) registrační značku každého vozidla, ke kterému je řidič přidělen, jak na začátku první jízdy zaznamenané na záznamovém listu, tak i v okamžiku, kdy dojde ke změně vozidla v průběhu používání záznamového listu;
- d) stav počítadla ujetých kilometrů:
- i) na začátku první jízdy zaznamenané na záznamovém listu;
 - ii) na konci poslední jízdy zaznamenané na záznamovém listu;
 - iii) při změně vozidla během pracovního dne stav počítadel v prvním a v dalším vozidle, ke kterému byl řidič přidělen;
- e) čas každé změny vozidla a
- f) symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba. Řidič zapíše rovněž symbol země, do níž vstoupí, nebo území, na něž vstoupí, po překročení hranice členského státu a Gibraltaru, a to na začátku první zastávky řidiče v tomto členském státě nebo v Gibraltaru. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším možném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.

7. Řidič do digitálního tachografu zapíše symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba.

Řidič zapíše rovněž symbol země, do níž vstoupí, nebo území, na něž vstoupí, po překročení hranice strany nebo, v případě Unie, členského státu, a to na začátku první zastávky řidiče na území této strany nebo, v případě Unie, členského státu. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším možném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.

Strana nebo, v případě Unie, členský stát může požadovat od řidičů vozidel, která na jejím/jeho území provozují dopravu, aby k symbolu země připojili podrobnější zeměpisné údaje, jestliže tyto podrobné zeměpisné údaje oznámí každá ze stran předem druhé straně.

Řidič nemusí informace uvedené v první větě prvního pododstavce zaznamenávat, pokud tachograf tyto údaje o poloze automaticky zaznamenává.

ČLÁNEK 7

Správné používání tachografů

1. Dopravci a řidiči zajistí správné fungování a náležité používání digitálních tachografů a karet řidiče. Dopravci a řidiči používající analogové tachografy zajistí jejich správné fungování a náležité používání záznamových listů.

2. Je zakázáno falšovat, skrývat, potlačovat nebo ničit údaje zaznamenané na záznamovém listu nebo uchovávané v tachografu nebo na kartě řidiče nebo na výstupních sestavách vytištěných tachografem. Rovněž je zakázána jakákoli manipulace s tachografem, záznamovým listem nebo kartou řidiče, která může mít za následek falšování údajů nebo vytištěných informací, jejich potlačení nebo zničení. Ve vozidle se nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět takové manipulace.

ČLÁNEK 8

Odcizené, ztracené nebo vadné karty řidiče

1. Vydávající orgány stran vedou záznamy o vydaných, odcizených, ztracených nebo vadných kartách řidiče po dobu, která se rovná nejméně době jejich platnosti.
2. Jestliže je karta řidiče poškozena nebo nefunguje správně, vrátí ji řidič příslušnému orgánu země, ve které má obvyklé bydliště. Krádež karty řidiče musí být formálně oznámena příslušným orgánům státu, ve kterém ke krádeži došlo.
3. Každá ztráta karty řidiče musí být oznámena formálním prohlášením příslušným orgánům strany, která kartu vydala, a příslušným orgánům strany, v níž se nachází obvyklé bydliště řidiče, pokud se tyto strany liší.
4. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně nebo je ztracena či odcizena, požádá řidič během sedmi dnů o její náhradu příslušné orgány strany, v níž má své obvyklé bydliště.

5. Nastanou-li okolnosti uvedené v odstavci 4, smí řidič pokračovat v řízení bez karty řidiče nejdéle po dobu 15 dnů nebo déle, je-li to nezbytné vzhledem k návratu vozidla na místo jeho obvyklého odstavení, pokud může řidič během této doby prokázat nemožnost kartu předložit nebo používat.

ČLÁNEK 9

Poškozené karty řidiče a záznamové listy

1. V případě poškození záznamového listu obsahujícího záznamy nebo karty řidiče připojí řidič poškozený záznamový list nebo kartu řidiče k jakémukoli rezervnímu záznamovému listu použitému jako jeho náhrada.
2. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo odcizena, řidič:
 - a) na začátku jízdy vytiskne údaje o vozidle, které řídí, a na výtisk zaznamená:
 - i) údaje, které umožní identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu, a
 - ii) časové úseky uvedené v čl. 6 odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv); a
 - b) na konci jízdy vytiskne informace o časových úsecích zaznamenaných tachografem, zaznamená dobu jiné práce, dobu pracovní pohotovosti a odpočinku od vyhotovení výtisku při zahájení jízdy, nejsou-li zaznamenány tachografem, a uvede na tomto dokumentu údaje k identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu.

ČLÁNEK 10

Záznamy, které musí mít řidič u sebe

1. Řídí-li řidič vozidlo vybavené analogovým tachografem, musí být schopen kdykoliv na žádost pověřeného kontrolora předložit:

- i) záznamové listy pro daný den a pro předcházejících 28 dní;
- ii) kartu řidiče, pokud je jejím držitelem, a
- iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 28 dnech.

2. Řídí-li řidič vozidlo vybavené digitálním tachografem, inteligentním tachografem 1 či inteligentním tachografem 2, musí být schopen kdykoliv na žádost pověřeného kontrolora předložit:

- i) svou kartu řidiče;
- ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 28 dnech a
- iii) záznamové listy, které odpovídají stejnému období jako v bodě ii), během kterého řídil vozidlo vybavené analogovým tachografem.

Od 31. prosince 2024 se lhůta 28 dnů uvedená v odst. 1 bodech i) a iii) a v odst. 2 bodě ii) nahrazuje lhůtou 56 dnů.

3. Pověřený kontrolor může ověřit dodržování oddílu 2 části B analýzou záznamových listů a zobrazených, vytištěných nebo stažených údajů, které zaznamenal tachograf nebo karta řidiče, nebo není-li to možné, jakéhokoli jiného podkladového dokumentu, který zdůvodňuje nedodržení některého z ustanovení uvedeného oddílu.

ČLÁNEK 11

Postupy v případě selhání zařízení

V době, kdy je tachograf mimo provoz nebo nefunguje správně, uvede řidič údaje umožňující jeho identifikaci (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění) včetně podpisu, jakož i informace o různých časových úsecích, které už tachografem nebyly zaznamenávány nebo tištěny správně:

- a) na záznamovém listu nebo listech nebo
- b) na prozatímním listu, který je třeba připojit k záznamovému listu nebo uchovávat společně s kartou řidiče.

ČLÁNEK 12

Donucovací opatření

1. Každá ze stran přijme veškerá vhodná opatření k zajištění dodržování ustanovení oddílů 2, 3 a 4 části B, zejména každoročním zajišťováním odpovídající úrovně silničních kontrol a kontrol prováděných v prostorách podniků, jež zahrnují významnou a reprezentativní část mobilních pracovníků, řidičů, podniků a vozidel všech kategorií dopravy spadajících do oblasti působnosti těchto oddílů.

Príslušné orgány každé ze stran organizují kontroly tak, aby:

- i) v každém kalendářním roce byly zkontrolovány minimálně 3 % dnů odpracovaných řidiči vozidel spadajících do oblasti působnosti oddílu 2 části B a
- ii) nejméně 30 % z celkového počtu zkontrolovaných pracovních dnů bylo zkontrolováno na silnici a nejméně 50 % v prostorách podniků.

Prvky silničních kontrol zahrnují:

- i) denní a týdenní doby řízení, přerušení řízení a denní a týdenní doby odpočinku;
- ii) záznamové listy z předchozích dnů, které se nacházejí ve vozidle, a/nebo údaje uložené za stejnou dobu na kartě řidiče a/nebo v paměti tachografu a/nebo na výtiscích, je-li to vyžadováno, a

iii) řádné fungování tachografu.

Tyto kontroly se provádějí bez diskriminace mezi vozidly, podniky a řidiči bez ohledu na jejich bydliště a bez ohledu na původ nebo cíl cesty nebo typ tachografu.

Kromě prvků, které jsou předmětem silničních kontrol, zahrnují prvky kontrol v prostorách podniků:

- i) týdenní doby odpočinku a doby řízení mezi uvedenými dobami odpočinku;
- ii) čtrnáctidenní doby řízení;
- iii) náhradu za zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s čl. 6 odst. 6 a 7 oddílu 2 části B a
- iv) používání záznamových listů a/nebo údajů z celku ve vozidle a karty řidiče a jejich výtisků a/nebo úpravu pracovní doby řidičů.

2. Jestliže zjištění silniční kontroly řidiče vozidla registrovaného na území druhé strany vedou k podezření, že došlo k porušení pravidel, které nelze při silniční kontrole odhalit, protože chybějí nezbytné údaje, poskytnou si příslušné orgány každé ze stran při objasňování situace vzájemnou pomoc. V případech, kdy příslušné orgány některé ze stran za tímto účelem provedou kontrolu v prostorách podniku, sdělí výsledky této kontroly příslušným orgánům druhé strany.

3. Příslušné orgány stran spolupracují při organizování koordinovaných silničních kontrol.
4. Každá ze stran zavede systém hodnocení rizika podniků na základě relativního počtu a závažnosti porušení stanovených v dodatku 27-A-1-1 a porušení uvedených na seznamu v dodatku 27-A-1-1a.
5. Podniky s vysokým stupněm rizika se kontrolují důkladněji a častěji.
6. Každá ze stran a, v případě Unie, každý členský stát umožní svým příslušným orgánům uložit podnikateli v silniční nákladní dopravě a/nebo řidiči sankci za porušení platných předpisů o době řízení, přestávkách v řízení a dobách odpočinku zjištěné na jejím/jeho území, za něž dosud sankce nebyla uložena, a to i v případě, že k tomuto porušení došlo na území druhé strany nebo, v případě Unie, na území členského státu nebo třetí země.

ÚPRAVY TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍ
ANALOGOVÉHO TACHOGRAFU

Příloha I nařízení (EU) č. 165/2014 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

- a) v oddílu III (Konstrukční požadavky na záznamové zařízení) pododdílu c) (Zapisovací zařízení) bodě 4.1 se slova „čl. 34 odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv) tohoto nařízení“ nahrazují slovy „čl. 6 odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv) oddílu 4 části B přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
- b) v oddílu III (Konstrukční požadavky na záznamové zařízení) pododdílu c) (Zapisovací zařízení) bodě 4.2 se slova „článku 34 tohoto nařízení“ nahrazují slovy „čl. 6 odst. 5 oddílu 4 části B přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
- c) v oddílu IV (Záznamové listy) pododdílu a) (Všeobecně) bodě 1 třetím pododstavci se slova „článku 34 tohoto nařízení“ nahrazují slovy „čl. 6 odst. 6 oddílu 4 části B přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;

- d) v oddílu V (Montáž záznamového zařízení) bodě 5 prvním pododstavci se slova „tohoto nařízení“ nahrazují slovy „oddílu 4 části B a oddílu 2 části C přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
- e) v oddílu V (Montáž záznamového zařízení) bodě 5 třetím pododstavci se slova „části A přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES“ nahrazují slovy „Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3)“ a slova „tímto nařízením“ se nahrazují slovy „oddílem 2 části C přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
- f) v oddílu VI (Ověřování a kontroly) se do textu před bodem 1 za slova „Členské státy“ vkládají slova „a Spojené království, pokud jde o Gibraltar“;
- g) v oddílu VI (Ověřování a kontroly) bodě 1 (Udělování osvědčení novým nebo opraveným zařízením) druhém pododstavci se za slova „Členské státy“ vkládají slova „a Spojené království pokud jde o Gibraltar“ a slova „tohoto nařízení“ se nahrazují slovy „oddílu 4 části B a oddílu 2 části C přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
- h) v oddílu VI (Ověřování a kontroly) bodě 3 (Periodické kontroly) písm. b) se za slova „členský stát“ vkládají slova „a Spojené království, pokud jde o Gibraltar“.

ÚPRAVY TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍ
DIGITÁLNÍHO TACHOGRAFU

Příloha IB nařízení (EHS) č. 3821/85 včetně jejích dodatků, zavedená nařízením Rady (ES) č. 2135/98⁹, se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

1. V případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, se odkazy na „členský stát“ nahrazují odkazy na „stranu“, kromě odkazů v bodě 174 pododdílu IV (Konstrukční a funkční požadavky na karty tachografu) a v bodě 268a pododdílu VII (Vydávání karet).
2. Slova „nařízení Rady (EHS) č. 3820/85“ a „nařízení (ES) č. 561/2006“ se nahrazují slovy „oddíl 2 části B přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“ v příslušném mluvnickém tvaru.

⁹ 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 (Úř. věst. L 274, 9.10.1998, s.1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

Oddíl I (Definice) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

3. Písmeno u) se nahrazuje tímto:

„u) „účinným obvodem kol“ rozumí průměrná vzdálenost ujetá každým z kol pohánějících vozidlo (poháněná kola) v průběhu jedné ukončené otáčky. Tyto vzdálenosti jsou měřeny za normálních zkušebních podmínek, jak stanoví požadavek 414, a vyjadřují se ve tvaru: „l = ... mm“. Výrobci vozidla mohou měření těchto vzdáleností nahradit teoretickým výpočtem, který bere v úvahu rozložení hmotností na nápravy pro nenaložené vozidlo v provozním stavu, a to zejména s chladicí kapalinou, mazivy, palivem, nářadím, rezervním kolem a řidičem. Postupy pro tyto teoretické výpočty podléhají schválení příslušného orgánu některé ze stran a mohou být provedeny výhradně před aktivací tachografu;“.

4. V písmenu bb) se slova „směrnicí Rady 92/6/EHS“ nahrazují slovy „použitelnými právními předpisy každé ze stran“.

5. Písmeno ii) se nahrazuje tímto:

„ii) „certifikací bezpečnosti“ rozumí: postup, kterým osvědčuje orgán pro certifikaci všeobecných kritérií, že zkoumané záznamové zařízení (nebo jeho součást) nebo karta tachografu splňuje bezpečnostní požadavky stanovené v dodatku 10 (Všeobecné požadavky na bezpečnost);“.

6. V písmenu mm) se slova „směrnice 92/23/EHS“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 54“.

7. V písmenu nn) se poznámka pod čarou 17 nahrazuje tímto:

„Identifikačním číslem vozidla“ se rozumí pevná kombinace znaků přiřazených každému vozidlu výrobcem, která se skládá ze dvou částí: první část tvoří nejvýše šest znaků (písmen nebo číslic), které označují obecné vlastnosti vozidla, zejména typ a model; druhou část tvoří osm znaků, z nichž první čtyři mohou být písmena nebo číslice a ostatní čtyři pouze číslice, které v kombinaci s první částí umožňují jednoznačnou identifikaci konkrétního vozidla.“

8. V písmenu rr) se první odrážka nahrazuje tímto:

„– zabudována a užívána pouze ve vozidlech typu M1 a N1 podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3),“.

Oddíl II (Obecné vlastnosti a funkce záznamového zařízení) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

9. V bodě 004 se zrušuje poslední pododstavec.

Oddíl III (Konstrukční a funkční požadavky na záznamové zařízení) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

10. V bodě 065 se slova „směrnice 2007/46/ES“ nahrazují slovy „Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3)“.

11. V bodě 162 se slova „směrnici 95/54/ES ze dne 31. října 1995, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 72/245/EHS“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 10“.

Oddíl IV (Konstrukční a funkční požadavky na karty tachografu) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

12. V bodě 174 se slova „UK: Spojené království“ nahrazují slovy „V případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, je rozlišovací značkou UK.“
13. V bodě 185 se slova „území Společenství“ nahrazují slovy „území Unie a Gibraltaru“.
14. V bodě 188 se slova „směrnice Společenství 95/54/ES ze dne 31. října 1995“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 10“.
15. V bodě 189 se zrušuje poslední pododstavec.

Oddíl V (Instalace záznamového zařízení) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

16. V bodě 250a se slova „nařízením (ES) č. 68/2009“ nahrazují slovy „dodatkem 12 k této příloze“.

Oddíl VI (Kontroly, inspekce a opravy) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

17. Úvodní věta se nahrazuje tímto:

„Požadavky týkající se okolností, za kterých mohou být odstraněny pečete uvedené v čl. 5 odst. 5 oddílu 2 části C přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar, jsou definovány v kapitole V(3) této přílohy.“

18. V pododdílu 1 (Schvalování montérů nebo servisních dílen) se odkaz na „čl. 12 odst. 1 tohoto nařízení“ nahrazuje odkazem na „čl. 5 odst. 1 a článek 8 oddílu 2 části C přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.

Oddíl VII (Vydávání karet) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

19. V bodě 268a se za všechny formy slov „členské státy“ vkládají v příslušné formě slova „a Spojené království, pokud jde o Gibraltar“.

Oddíl VIII (Schválení typu záznamového zařízení a karet tachografu) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

20. V bodě 271 se neuvádějí slova „v souladu s článkem 5 tohoto nařízení“.

Dodatek 1 (Slovník dat) k příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

21. V bodě 2.111 se slova „směrnice 92/23/EHS ze dne 31. 3. 1992 (Úř. věst. L 129, s. 95)“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 54“.

Dodatek 9 (Schválení typu – minimální rozsah požadovaných zkoušek) k příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

22. V podbodě 5.1 oddílu 2 (Funkční zkoušky celku ve vozidle) se slova „směrnice 95/54/ES“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 10“.

23. V podbodě 5.1 oddílu 3 (Funkční zkoušky snímačů pohybu) se slova „směrnice 95/54/ES“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 10“.

Dodatek 12 (Adaptér pro vozidla kategorie M1 a N1) přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

24. V oddílu 4 (Konstrukční a funkční požadavky na adaptér) v bodě 4.5 (Funkční charakteristiky) v ADA_023 se slova „směrnici Komise 2006/28/ES, kterou se za účelem přizpůsobení technickému pokroku mění směrnice Rady 72/245/EHS“ nahrazují slovy „předpisem EHK OSN č. 10“.
25. V bodě 5.1 tabulky v pododdílu 7.2 (Osvědčení o funkčnosti) se slova „se směrnici 2006/28/ES“ nahrazují slovy „s předpisem EHK OSN č. 10“.

ÚPRAVY TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍ
INTELIGENTNÍHO TACHOGRAFU 1

Prováděcí nařízení (EU) 2016/799, včetně jeho příloh a dodatků, ve znění platném do dne 20. srpna 2023, se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

1. V případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, se odkazy na „členský stát“ nahrazují odkazy na „stranu“ v příslušném mluvnickém tvaru, kromě odkazů v bodě 229 pododdílu 4.1 a v bodě 424 oddílu 7.
2. Slova „nařízení (EHS) č. 3820/85“ a „nařízení (ES) č. 561/2006“ se nahrazují slovy „oddíl 2 části B přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé pokud jde o Gibraltar“ v příslušném mluvnickém tvaru.
3. Slova „nařízení (EU) č. 165/2014“ se nahrazují slovy „oddíl 4 části B a oddíl 2 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé“, pokud jde o Gibraltar, s výjimkou odkazů v bodě 402 pododdílu 5.3 a v bodě 424 oddílu 7 v příslušném mluvnickém tvaru.
4. Slova „směrnice (EU) 2015/719“ a „směrnice Rady 96/53/ES“ se nahrazují slovy „oddíl 1 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“ v příslušném mluvnickém tvaru.

Oddíl 1 (Definice) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

5. Písmeno u) se nahrazuje tímto:

„u) „účinným obvodem kol“:

průměrná vzdálenost ujetá každým z kol pohánějících vozidlo (poháněná kola) v průběhu jedné ukončené otáčky. Tyto vzdálenosti jsou měřeny za normálních zkušebních podmínek, jak stanoví požadavek 414, a vyjadřují se ve tvaru: „ $l = \dots$ mm“. Výrobci vozidla mohou měření těchto vzdáleností nahradit teoretickým výpočtem, který bere v úvahu rozložení hmotností na nápravy pro nenaložené vozidlo v provozním stavu, a to zejména s chladicí kapalinou, mazivy, palivem, nářadím, rezervním kolem a řidičem. Postupy pro tyto teoretické výpočty podléhají schválení příslušného orgánu některé ze stran a mohou být provedeny výhradně před aktivací tachografu;“.

6. V písmenu hh) se slova „směrnicí Rady 92/6/EHS“ nahrazují slovy „použitelnými právními předpisy každé ze stran“.

7. V písmenu uu) se slova „směrnice 92/23/EHS“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 54“.

8. V písmenu vv) se poznámka pod čarou 9 nahrazuje tímto:

„Identifikačním číslem vozidla“ se rozumí pevná kombinace znaků přiřazených každému vozidlu výrobcem, která se skládá ze dvou částí: první část tvoří nejvýše šest znaků (písmen nebo číslic), které označují obecné vlastnosti vozidla, zejména typ a model; druhou část tvoří osm znaků, z nichž první čtyři mohou být písmena nebo číslice a ostatní čtyři pouze číslice, které v kombinaci s první částí umožňují jednoznačnou identifikaci konkrétního vozidla.“

9. V písmenu yy) se první odrážka nahrazuje tímto:

„– zabudováno a užíváno pouze ve vozidlech typu M1 a N1 podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3),“.

10. Písmeno aaa) se zrušuje.

11. V písmenu ccc) se první pododstavec nahrazuje slovy „15. červen 2019“.

Oddíl 2 (Obecné vlastnosti a funkce záznamového zařízení) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

12. V bodě 7 pododdílu 2.1 se zrušuje poslední pododstavec.

Oddíl 3 (Konstrukční a funkční požadavky na záznamové zařízení) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

13. V bodě 200 pododdílu 3.20 se zrušuje druhá věta třetího pododstavce.

14. V pododdílu 3.20 se bod 201 nahrazuje tímto:

„Celek ve vozidle může být také schopen s pomocí vhodného vyhrazeného sériového spojení nezávislého na volitelném připojení sběrnice CAN (ISO 11898 Silniční vozidla – Výměna digitálních informací – Síť řídicích jednotek (CAN) pro vysokorychlostní komunikaci) poskytovat níže uvedená výstupní data, a tak umožnit jejich zpracování dalšími elektronickými celky instalovanými ve vozidle:

- aktuální datum a čas UTC,
- rychlost vozidla,
- celková vzdálenost ujetá vozidlem (počítadlo ujetých kilometrů),
- aktuálně nastavená činnost řidiče a druhého řidiče,
- informace o tom, zda je jakákoli karta tachografu aktuálně vložena do otvoru pro kartu řidiče a do otvoru pro kartu druhého řidiče, a (případně) informace o příslušných identifikačních údajích karet (číslo karty a vydávající země).

Další data mohou být k dispozici jako doplněk tohoto minimálního výčtu.

Při zapnutém zapalování vozidla (ON) musí být uvedená data neustále vysílána. Při vypnutém zapalování vozidla (OFF) musí výstup odpovídajících dat generovat přinejmenším jakákoli změna činnosti řidiče nebo druhého řidiče a/nebo jakékoli vyjmutí nebo vložení karty tachografu. V případě, že při vypnutí zapalování vozidla přestal být výstup dat poskytován, musí být uvedené údaje k dispozici, jakmile je zapalování vozidla opět zapnuto.

V případě přenášení osobních údajů je nezbytný souhlas řidiče.“

Oddíl 4 (Konstrukční a funkční požadavky na karty tachografu) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

15. V bodě 229 pododdílu 4.1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„V případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, je rozlišovací značkou GBZ.“

16. V bodě 237 se slova „článku 26.4 nařízení (EU) č. 165/2014“ nahrazují slovy „čl. 9 odst. 2 oddílu 2 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.

17. V bodě 241 pododdílu 4.4 kapitoly 4 této přílohy se slova „území Společenství“ nahrazují slovy „území Unie a Gibraltar“.

18. V pododdílu 4.5 se zrušuje bod 246.

Oddíl 5 (Montáž záznamového zařízení) přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

19. V pododdílu 5.2 se první pododstavec bodu 397 nahrazuje tímto:

„397) Pouze u vozidel kategorií M1 a N1, která jsou vybavena adaptérem v souladu s dodatkem 16 k této příloze a u kterých není možné zahrnout všechny potřebné informace podle požadavku 396, může být použit druhý doplňkový štítek. V takových případech musí tento doplňkový štítek obsahovat alespoň informace uvedené v posledních čtyřech odrážkách požadavku 396.“

20. V bodě 402 pododdílu 5.3 se slova „čl. 22 odst. 3 nařízení (EU) č. 165/2014“ nahrazují slovy „čl. 5 odst. 3 oddílu 2 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.

Oddíl 6 (Kontroly, inspekce a opravy) přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

21. Úvodní věta se nahrazuje tímto:

„Požadavky týkající se okolností, za kterých mohou být odstraněny plomby, jsou definovány v kapitole 5.3 této přílohy.“

Oddíl 7 (Vydávání karet) přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

22. V bodě 424 se za slova „Členské státy“ vkládají slova „a Spojené království pokud jde o Gibraltar“ a slova „článkem 31 nařízení (EU) č. 165/2014“ se nahrazují slovy „článkem 13 oddílu 2 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.

Dodatek 1 (Datový slovník) k příloze IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

23. V bodě 2.163 se slova „směrnice 92/23/EHS“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 54“.

Dodatek 11 (Společné bezpečnostní mechanismy) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

24. V bodě 9.1.4 (Úroveň zařízení: celky ve vozidle) se v první poznámce pod CSM_78 slova „nařízení (EU) č. 581/2010“ nahrazují slovy „čl. 7 odst. 5 oddílu 2 části B přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.
25. V bodě 9.1.5 (Úroveň zařízení: karty tachografu) se v poznámce pod CSM_89 slova „nařízení (EU) č. 581/2010“ nahrazují slovy „čl. 7 odst. 5 oddílu 2 části B přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.

Dodatek 12 (Určování polohy na základě globálního družicového navigačního systému (GNSS)) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

26. V oddílu 1 (Úvod) se zrušuje druhý pododstavec.
27. V oddílu 2 (Specifikace přijímače GNSS) se odkaz na „slučitelnost se službami poskytovanými v rámci programů Galileo a EGNOS podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1285/2013“ nahrazuje odkazem na „slučitelnost se systémy s družicovým rozšířením (SBAS)“.

Dodatek 16 (Adaptér pro vozidla kategorie M1 a N1) k příloze IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

28. V bodě 5.1 tabulky v oddílu 7 (Schválení typu záznamového zařízení při použití adaptéru) se slova „se směrnicí 2006/28/ES“ nahrazují slovy „s předpisem EHK OSN č. 10“.

ÚPRAVY TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍ
INTELIGENTNÍHO TACHOGRAFU 2

Prováděcí nařízení (EU) 2016/799, včetně jeho příloh a dodatků, se pro účely tohoto oddílu upravuje takto:

V celé příloze IC včetně dodatků 1 až 17 se použijí tyto úpravy:

- a) všude, kde se v souvislosti se Spojeným královstvím pokud jde o Gibraltar vyskytují slova „členský stát“ nebo „členské státy“, nahradí se slovem „strana“ v příslušném mluvnickém tvaru, s výjimkou odkazů v bodě 229 pododdílu 4.1 a v bodě 424 oddílu 7;
- b) slova „nařízení (ES) č. 561/2006“ nebo „nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006“ se nahrazují slovy „oddíl 2 části B přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“ v příslušném mluvnickém tvaru;
- c) slova „nařízení (EU) č. 165/2014“ se nahrazují slovy „oddíl 4 části B a oddíl 2 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“ v příslušném mluvnickém tvaru, s výjimkou odkazů v bodech 226d, 237, 402, 424, ITS_01, MIG_025 a v dodatku 14 oddílu 1 prvním pododstavci, oddílu 2 druhém pododstavci, oddílu 3 a bodě DSC_26;

d) slova „směrnice (EU) 2015/719“ a „směrnice Rady 96/53/ES“ se nahrazují slovy „oddíl 1 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“ v příslušném mluvnickém tvaru;

e) slova „příloha IB nařízení (EHS) č. 3821/85“ se nahrazují slovy „příloha IB nařízení (EHS) č. 3821/85, ve znění úpravy z dodatku 27-B-4-2 k příloze 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“ v příslušném mluvnickém tvaru.

1. Oddíl 1 (Definice) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:

f) písmeno u) se nahrazuje tímto:

„u) „účinným obvodem kol“: průměrná vzdálenost ujetá každým z kol pohánějících vozidlo (poháněná kola) v průběhu jedné ukončené otáčky. Tyto vzdálenosti jsou měřeny za normálních zkušebních podmínek, jak stanoví požadavek 414, a vyjadřují se ve tvaru: „ $l = \dots$ mm“. Výrobci vozidla mohou měření těchto vzdáleností nahradit teoretickým výpočtem, který bere v úvahu rozložení hmotností na nápravy pro nenaložené vozidlo v provozním stavu, a to zejména s chladicí kapalinou, mazivy, palivem, nářadím, rezervním kolem a řidičem. Postupy pro tyto teoretické výpočty podléhají schválení příslušného orgánu některé ze stran a mohou být provedeny výhradně před aktivací tachografu;“

- g) v písmenu hh) se slova „směrnicí Rady 92/6/EHS v platném znění“ nahrazují slovy „použitelnými právními předpisy každé ze stran“;
- h) v písmenu uu) se slova „směrnice 92/23/EHS v platném znění“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 54“;

- i) v písmenu vv) se poznámka pod čarou nahrazuje tímto:

„Identifikačním číslem vozidla“ se rozumí pevná kombinace znaků přiřazených každému vozidlu výrobcem, která se skládá ze dvou částí: první část tvoří nejvýše šest znaků (písmen nebo číslic), které označují obecné vlastnosti vozidla, zejména typ a model; druhou část tvoří osm znaků, z nichž první čtyři mohou být písmena nebo číslice a ostatní čtyři pouze číslice, které v kombinaci s první částí umožňují jednoznačnou identifikaci konkrétního vozidla.“;

- j) v písmenu yy) se první odrážka nahrazuje tímto:

„– zabudováno a užíváno pouze ve vozidlech typu M1 a N1 podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3),“;

- k) písmeno aaa) se zrušuje;

- l) v písmenu ccc) se definice výrazu „datum zavedení“ nahrazuje slovy „21. února 2024“.

2. Oddíl 2 (Obecné vlastnosti a funkce záznamového zařízení) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:

m) v bodě 7 pododdílu 2.1 se poslední pododstavec nahrazuje tímto:

„To se děje v souladu s článkem 4 oddílu 2 části C přílohy 27 dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar.“

3. Oddíl 3 (Konstrukční a funkční požadavky na záznamové zařízení) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:

n) v pododdílu 3.20 se bod 201 nahrazuje tímto:

„Celek ve vozidle může být také schopen s pomocí vhodného vyhrazeného sériového spojení nezávislého na volitelném připojení sběrnice CAN (ISO 11898 Silniční vozidla – Výměna digitálních informací – Sít' řídicích jednotek (CAN) pro vysokorychlostní komunikaci) poskytovat níže uvedená výstupní data, a tak umožnit jejich zpracování dalšími elektronickými celky instalovanými ve vozidle:

- aktuální datum a čas UTC,
- rychlost vozidla,
- celková vzdálenost ujetá vozidlem (počítadlo ujetých kilometrů),

- aktuálně nastavená činnost řidiče a druhého řidiče,
- informace o tom, zda je jakákoli karta tachografu aktuálně vložena do otvoru pro kartu řidiče a do otvoru pro kartu druhého řidiče, a (případně) informace o příslušných identifikačních údajích karet (číslo karty a vydávající země).

Další data mohou být k dispozici jako doplněk tohoto minimálního výčtu.

Při zapnutém zapalování vozidla (ON) musí být uvedená data neustále vysílána. Při vypnutém zapalování vozidla (OFF) musí výstup odpovídajících dat generovat přinejmenším jakákoli změna činnosti řidiče nebo druhého řidiče a/nebo jakékoli vyjmutí nebo vložení karty tachografu. V případě, že při vypnutí zapalování vozidla přestal být výstup dat poskytován, musí být uvedené údaje k dispozici, jakmile je zapalování vozidla opět zapnuto.

V případě přenášení osobních údajů je nezbytný souhlas řidiče.“;

- o) v bodě 226d pododdílu 3.28 se zrušují slova „v souladu s čl. 12 odst. 5 nařízení (EU) č. 165/2014“.
4. Oddíl 4 (Konstrukční a funkční požadavky na karty tachografu) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:
- p) v bodě 229 pododdílu 4.1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„V případě Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, je rozlišovací značkou GBZ.“;

- q) v bodě 237 se slova „článku 26.4 nařízení (EU) č. 165/2014“ nahrazují slovy „čl. 9 odst. 2 oddílu 2 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
- r) v bodě 241 pododdílu 4.4 se slova „území Společenství“ nahrazují slovy „území Unie a Gibraltaru“.
5. Oddíl 5 (Montáž záznamového zařízení) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:
- s) v bodě 397 pododdílu 5.2 se první pododstavec nahrazuje tímto:
- „397) Pouze u vozidel kategorií M1 a N1, která jsou vybavena adaptérem v souladu s dodatkem 16 k této příloze a u kterých není možné zahrnout všechny potřebné informace podle požadavku 396, může být použit druhý doplňkový štítek.
- V takových případech musí tento doplňkový štítek obsahovat alespoň informace uvedené v posledních čtyřech odrážkách požadavku 396.“;
- t) v bodě 402 pododdílu 5.3 se slova „čl. 22 odst. 3 nařízení (EU) č. 165/2014“ nahrazují slovy „čl. 5 odst. 3 oddílu 2 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.

6. Oddíl 6 (Kontroly, inspekce a opravy) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:
- u) úvodní věta se nahrazuje tímto: „Požadavky týkající se okolností, za kterých mohou být odstraněny plomby, jsou definovány v kapitole 5.3 této přílohy.“
7. Oddíl 7 (Vydávání karet) přílohy IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:
- v) v bodě 424 se za slova „Členské státy“ vkládají slova „a Spojené království, pokud jde o Gibraltar,“ a slova „článkem 31 nařízení (EU) č. 165/2014“ se nahrazují slovy „článkem 13 oddílu 2 části C přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irsku na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.
8. Dodatek 1 (Datový slovník) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:
- w) v bodě 2.163 se slova „směrnice 92/23/EHS (Úř. věst. L 129, 31.3.1992, s. 95)“ nahrazují slovy „předpisu EHK OSN č. 54“.
9. Dodatek 11 (Společné bezpečnostní mechanismy) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:

- x) v bodě 9.1.4 (Úroveň zařízení: celky ve vozidle) se v první poznámce pod CSM_78 slova „nařízení (EU) č. 581/2010“ nahrazují slovy „čl. 7 odst. 5 oddílu 2 části B přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
- y) v bodě 9.1.5 (Úroveň zařízení: karty tachografu) se v poznámce pod CSM_89 slova „nařízení (EU) č. 581/2010“ nahrazují slovy „čl. 7 odst. 5 oddílu 2 části B přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.
10. Dodatek 12 (Určování polohy na základě globálního družicového navigačního systému (GNSS)) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:
- z) v oddíle 2 (Základní charakteristiky přijímače GNSS) se slova „slučitelnost se službami poskytovanými v rámci programů Galileo a EGNOS podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1285/2013“ nahrazují slovy „slučitelnost se systémy s družicovým rozšířením (SBAS)“.
11. Dodatek 13 (Rozhraní ITS) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:
- aa) v požadavku ITS_01 se zrušují slova „, jak se požaduje v člancích 10 a 11 nařízení (EU) č. 165/2014“.

12. Dodatek 14 (Funkce dálkové komunikace) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:

- v úvodním pododstavci oddílu 1 se vypouští slova „podle článku 9 nařízení (EU) č. 165/2014“,
- ve druhém pododstavci oddílu 2 se vypouští slova „, jak je uvedeno v článku 9 nařízení (EU) č. 165/2014“,
- v bodě DSC_26 se vypouští slova „v souladu s článkem 9 nařízení (EU) č. 165/2014“.

13. Dodatek 15 (Migrace: řízení koexistence generací a verzí zařízení) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:

- bb) v pododdílu 2.2 se slova „přílohou IC tohoto nařízení“ nahrazují slovy „přílohou IC tohoto nařízení, ve znění úpravy z dodatku X-27-4-4 k příloze 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“;
- cc) v pododdílu 5 požadavku MIG_025 se slova „čl. 34 odst. 7 nařízení (EU) č. 165/2014“ nahrazují slovy „čl. 6 odst. 7 oddílu 4 části B přílohy 27 Dohody mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé, pokud jde o Gibraltar“.

14. Dodatek 16 (Adaptér pro vozidla kategorie M1 a N1) k příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se dále upravuje takto:

- dd) v bodě 5.1 tabulky v oddílu 7 (Schválení typu záznamového zařízení při použití adaptéru) se slova „se směrnicí 2006/28/ES“ nahrazují slovy „s předpisem EHK OSN č. 10“.

ČÁST C

POŽADAVKY NA VOZIDLA POUŽÍVANÁ PRO PŘEPRAVU ZBOŽÍ V SOULADU S ČLÁNKEM 281 TÉTO DOHODY

ODDÍL 1

HMOTNOSTI A ROZMĚRY

ČLÁNEK 1

Předmět a zásady

Maximální hmotnosti a rozměry vozidel, která mohou být použita při cestách uvedených v čl. 276 odst. 1 a článku 277 této dohody, jsou stanoveny v dodatku 27-C-1-1.

ČLÁNEK 2

Definice

Pro účely tohoto oddílu se:

- a) „vozidlem“ rozumí každé vozidlo poháněné silou, které jezdí po silnici vlastní silou;
- b) „přívěsem“ rozumí každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené k připojení k motorovému vozidlu, kromě návěsu;
- c) „návěsem“ rozumí každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené ke spřažení s motorovým vozidlem tak, že jeho část spočívá na motorovém vozidle, přičemž je podstatná část jeho hmotnosti a nákladu nesena motorovým vozidlem;
- d) „soupravou vozidel“ rozumí buď
 - přívěsová souprava skládající se z motorového vozidla spřaženého s přívěsem, nebo
 - návěsová souprava skládající se z motorového vozidla spřaženého s návěsem;
- e) „klimatizovaným vozidlem“ rozumí každé vozidlo, jehož pevné nebo pohyblivé nástavby jsou speciálně vybaveny pro přepravu zboží při řízených teplotách a jehož boční stěny včetně izolace jsou nejméně 45 mm silné;

- f) „maximálními přípustnými rozměry“ rozumí maximální rozměry pro použití vozidla;
- g) „maximálními přípustnou hmotností“ rozumí maximální hmotnost využitelná naloženým vozidlem;
- h) „maximálním přípustným zatížením nápravy“ rozumí maximální zatížení nápravy nebo skupiny náprav;
- i) „tunou“ rozumí váha vyvinutá hmotností jedné tuny, která odpovídá hodnotě 9,8 kilonewtonu (kN);
- j) „nedělitelným nákladem“ rozumí náklad, který pro účely přepravy po silnici nelze rozdělit na dva nebo více nákladů bez nepřiměřených nákladů nebo nebezpečí poškození a který vzhledem ke svým rozměrům nebo hmotnosti nemůže být přepravován motorovým vozidlem, přívěsem, přívěsovou soupravou ani kloubovým vozidlem vyhovujícím tomuto oddílu ve všech ohledech;
- k) „alternativními palivy“ rozumí paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Patří mezi ně:
- i) elektřina spotřebovávaná ve všech typech elektrických vozidel;
 - ii) vodík;
 - iii) zemní plyn, včetně biometanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn – CNG) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn – LNG);

- iv) zkapalněný ropný plyn (LPG); nebo
- v) mechanická energie ze zásobníku/zdroje ve vozidle, včetně tepelné energie z odpadu;
- l) „vozidlem na alternativní paliva“ rozumí motorové vozidlo, které je úplně nebo zčásti poháněné alternativním palivem;
- m) „vozidlem s nulovými emisemi“ rozumí těžké nákladní vozidlo bez spalovacího motoru, nebo se spalovacím motorem, který vypouští méně než 1 g CO₂/kWh, a
- n) „operací intermodální přepravy“ rozumí přeprava jednoho nebo více kontejnerů nebo výměnných nástaveb o délce nepřesahující 45 stop, při níž nákladní automobil, přívěs, návěs (s tahačem nebo bez něj), výměnná nástavba nebo kontejner využívá silnici v počátečním a/nebo konečném úseku cesty a na druhém úseku železniční nebo vnitrozemskou vodní nebo námořní dopravu.

ČLÁNEK 3

Zvláštní povolení

Vozidla nebo soupravy vozidel přesahující maximální hmotnosti nebo rozměry stanovené v dodatku 27-C-1-1 mohou být vpuštěny do provozu pouze na základě zvláštních nediskriminujících povolení vydaných příslušnými orgány nebo na základě podobných nediskriminujících opatření schválených jednotlivě těmito orgány pro vozidla nebo soupravy vozidel přepravující nedělitelný náklad nebo určené k jeho přepravě.

ČLÁNEK 4

Místní omezení

Tento oddíl nevylučuje nediskriminační uplatňování platných předpisů o silničním provozu v kterékoli ze stran, které dovolují omezit hmotnost nebo rozměry vozidel na určitých silnicích nebo inženýrských stavbách.

V tom je zahrnuta možnost stanovit místní omezení pro maximální přípustné rozměry nebo hmotnosti vozidel, která mohou být použita v určitých oblastech nebo na určitých silnicích, kde je infrastruktura nezpůsobilá pro dlouhá a těžká vozidla, například v centrech měst, v malých městech nebo v místech se zvláštním zájmem o ochranu přírody.

ČLÁNEK 5

Aerodynamická zařízení připevněná k zadní části vozidel nebo souprav vozidel

1. Vozidla nebo soupravy vozidel vybavené aerodynamickými zařízeními mohou překročit maximální délky stanovené v bodě 1.1 dodatku 27-C-1-1, aby bylo možné přidat tato zařízení k zadní části vozidel nebo souprav vozidel. Vozidla nebo soupravy vozidel vybavené těmito zařízeními musí být v souladu s bodem 1.5 dodatku 27-C-1-1 a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nákladové délky těchto vozidel nebo souprav vozidel.

2. Aerodynamická zařízení uvedená v odstavci 1 splňují tyto provozní požadavky:
- a) za okolností, kdy je ohrožena bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu nebo řidiče, řidič tato zařízení složí, stáhne nebo odstraní;
 - b) pokud délka aerodynamických zařízení a vybavení v pracovní poloze překračuje 500 mm, musí je být možné stáhnout nebo složit;
 - c) při jejich používání v rámci městské a meziměstské silniční infrastruktury se zohlední zvláštní charakteristika oblastí, v nichž je nejvyšší povolená rychlost 50 km/h nebo nižší a v nichž je vyšší pravděpodobnost přítomnosti zranitelných účastníků silničního provozu, a
 - d) ve složeném/staženém stavu nepřekračují maximální povolenou délku o více než 20 cm.

ČLÁNEK 6

Aerodynamické kabiny

Vozidla nebo soupravy vozidel mohou překročit maximální délky stanovené v bodě 1.1 dodatku 27-C-1-1 za předpokladu, že jejich kabiny vykazují zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost a bezpečnost. Vozidla nebo soupravy vozidel vybavené takovými kabinami musí být v souladu s bodem 1.5 dodatku 27-C-1-1 a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nosnosti těchto vozidel.

ČLÁNEK 7

Operace intermodální přepravy

1. Maximální délky stanovené v bodě 1.1 dodatku 27-C-1-1, případně s výhradou článku 6, a maximální vzdálenost stanovená v bodě 1.6 dodatku 27-C-1-1 mohou být překročeny o 15 cm u vozidel nebo souprav vozidel používaných k přepravě kontejnerů o délce 45 stop nebo výměnných nástaveb o délce 45 stop, prázdných nebo naložených, pokud je silniční přeprava dotyčného kontejneru nebo výměnné nástavby součástí operace intermodální přepravy prováděné v souladu s podmínkami stanovenými každou ze stran.
2. U operací intermodální přepravy může být maximální přípustná hmotnost pro návěsové soupravy s pěti nebo šesti nápravami překročena o dvě tuny u kombinace stanovené v bodě 2.2.2 písm. a) dodatku 27-C-1-1 a o čtyři tuny u kombinace stanovené v bodě 2.2.2 písm. b) dodatku 27-C-1-1. Maximální přípustná hmotnost těchto vozidel nesmí překročit 44 tun.

ČLÁNEK 8

Důkaz shody

1. Jako důkaz shody s tímto oddílem musí být vozidla, na která se vztahuje, opatřena jedním z těchto důkazů:

a) kombinací těchto dvou štítků:

- povinného štítku výrobce, což je štítek nebo tabulka připevněná na vozidlo výrobcem, na které jsou uvedeny základní technické údaje nezbytné k identifikaci vozidla a která uvádí pro informaci příslušných orgánů nezbytné informace týkající se maximálních přípustných hmotností, a
- štítku týkajícího se rozměrů, který je pokud možno připevněn vedle povinného štítku výrobce a obsahuje tyto informace:
 - i) název výrobce;
 - ii) identifikační číslo vozidla;
 - iii) délku motorového vozidla, přívěsu nebo návěsu (L);
 - iv) šířku motorového vozidla, přívěsu nebo návěsu (W) a

v) údaje o měření délky soupravy vozidel:

- vzdálenost (a) mezi předním čelem motorového vozidla a středem spojovacího zařízení (háček spřáhla nebo sedlo tahače návěsů); v případě sedlové spojky s několika spojovacími místy musí být udány nejmenší a největší hodnoty ($a_{\min}$ a $a_{\max}$),
- vzdálenost (b) mezi středem spojovacího zařízení přívěsu (čep sedla tahače) nebo návěsu (čep sedla návěsu) a zadním čelem přívěsu nebo návěsu; v případě zařízení s několika spojovacími místy musí být udány nejmenší a největší hodnoty ($b_{\min}$ a $b_{\max}$),

Délka soupravy vozidel je délka motorového vozidla a přívěsu nebo návěsu umístěných v rovné linii za sebou;

- b) jedním štítkem obsahujícím informace z obou štítků uvedených v písmenu a) nebo
- c) jedním dokladem vydaným příslušnými orgány některé ze stran nebo, v případě Unie, členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu, obsahujícím stejné informace jako štítky uvedené v písmenu a). Je uchováván na místě snadno dostupném kontrole a přiměřeně chráněn.

2. Pokud již vlastnosti vozidla neodpovídají vlastnostem uvedeným v důkazu shody, přijme strana nebo, v případě Unie, členský stát, v níž nebo v němž je vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu, nezbytná opatření ke změně důkazu shody.

3. Štítky a doklady uvedené v odstavci 1 jsou uznávány stranami jako důkaz shody vozidla stanovený tímto oddílem.

ČLÁNEK 9

Prosazování právních předpisů

1. Každá ze stran přijme zvláštní opatření pro identifikaci vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které pravděpodobně překročily maximální přípustnou hmotnost, a u nichž by proto měly příslušné orgány stran provést kontrolu s cílem zajistit soulad s požadavky tohoto oddílu. Lze to provést pomocí automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře, nebo pomocí palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti instalovaného ve vozidlech. Toto palubní zařízení pro zjišťování hmotnosti musí být přesné a spolehlivé, plně interoperabilní a kompatibilní se všemi typy vozidel.
2. Jedna strana nevyžaduje instalaci palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti ve vozidlech nebo soupravách vozidel registrovaných v druhé straně.
3. Pokud se ke zjištění porušení tohoto oddílu a k uložení sankcí používají automatické systémy, musí být tyto automatické systémy certifikovány. Používají-li se automatické systémy pouze pro účely identifikace, certifikace u nich není nutná.
4. Strany v souladu s článkem 14 části A zajistí, aby si jejich příslušné orgány vyměňovaly informace o porušeních a sankcích v souvislosti s tímto článkem.

MAXIMÁLNÍ HMOTNOSTI A ROZMĚRY
A SOUVISEJÍCÍ CHARAKTERISTIKY VOZIDEL

1. Maximální přípustné rozměry vozidel (v metrech; „m“)

1.1 Maximální délka:

– motorové vozidlo	12,00 m
– přívěs	12,00 m
– návěšová souprava	16,50 m
– přívěšová souprava	18,75 m

1.2 Maximální šířka:

a) všechna vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenu b)	2,55 m
b) nástavby klimatizovaných vozidel nebo klimatizované kontejnery nebo výměnné nástavby přepravované vozidly	2,60 m

1.3 Maximální výška (všechna vozidla) 4,00 m

- 1.4 Výměnné nástavby a standardní nákladní položky jako kontejnery jsou zahrnuty v rozměrech upřesněných v bodech 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.
- 1.5 Každé pohybující se motorové vozidlo nebo pohybující se souprava vozidel musí být schopné otočit se v kruhu, ve kterém nejsou překážky, o vnějším poloměru 12,50 m a vnitřním poloměru 5,30 m.
- 1.6 Největší vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače
a zadním čelem návěsu 12,00 m
- 1.7 Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejpřednějšího
vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu
soupravy vozidel, minus vzdálenost mezi zadním čelem táhnoucího vozidla a předním čelem
přívěsu 15,65 m
- 1.8 Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejpřednějšího
vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu
soupravy vozidel 16,40 m
2. Maximální přípustná hmotnost vozidla (v tunách)
- 2.1 Vozidla tvořící část soupravy vozidel
- 2.1.1 Dvounápravový přívěs 18 tun
- 2.1.2 Třínápravový přívěs 24 tun

2.2 Soupravy vozidel

V případě souprav vozidel včetně vozidel na alternativní paliva nebo vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v tomto oddílu zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie alternativních paliv nebo nulových emisí, a to nejvýše o 1 tunu v případě technologie alternativních paliv a o 2 tuny v případě nulových emisí.

2.2.1 Přívěsové soupravy s pěti nebo šesti nápravami

- a) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým přívěsem 40 tun
- b) třínápravové motorové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým přívěsem 40 tun

2.2.2 Návěsové soupravy s pěti nebo šesti nápravami

- a) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem 40 tun
- b) třínápravové motorové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým návěsem 40 tun

2.2.3 Přívěsové soupravy se čtyřmi nápravami skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového přívěsu 36 tun

2.2.4 Návěsové soupravy se čtyřmi nápravami skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového návěsu, je-li vzdálenost mezi nápravami návěsu:

- 1,3 m nebo větší, ale ne více než 1,8 m 36 tun
- větší než 1,8 m 36 tun

(+ 2 tuny navíc, je-li dodržena maximální přípustná hmotnost motorového vozidla (18 tun) a maximální přípustná hmotnost tandemové nápravy návěsu (20 tun) a hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením nebo rovnocenným zavěšením)

2.3 Motorová vozidla

V případě vozidel na alternativní paliva nebo vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílech 2.3.1 a 2.3.2 zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie alternativních paliv nebo nulových emisí, a to nejvýše o 1 tunu v případě technologie alternativních paliv a o 2 tuny v případě nulových emisí.

2.3.1 Dvounápravová motorová vozidla 18 tun

2.3.2 Třínápravová motorová vozidla 25 tun (26 tun, je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením nebo rovnocenným zavěšením, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny)

2.3.3 Čtyřnápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami 32 tun, je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením nebo rovnocenným zavěšením, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny

3. Maximální přípustné zatížení nápravy vozidel (v tunách)

3.1 Jednotlivé nápravy

Jedna náprava, která není hnací 10 tun

3.2 Tandemové nápravy přívěsů a návěsů

Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:

–	menší než 1 m ($d < 1,0$)	11 tun
–	od 1,0 m do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tun
–	od 1,3 m do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tun
–	1,8 m nebo více ($1,8 \leq d$)	20 tun

3.3 Třínápravové přívěsy a návěsy

Součet zatížení trojnápravy nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:

1,3 m nebo méně ($d \leq 1,3$)

21 tun

nad 1,3 m do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 tun

3.4 Hnací náprava

Hnací náprava vozidel podle bodů 2.2 a 2.3

11,5 tuny

3.5 Tandemové nápravy motorových vozidel

Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:

- | | | |
|---|---|--|
| – | menší než 1 m ($d < 1,0$) | 11,5 tuny |
| – | 1,0 m nebo větší, ale méně než 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 tun |
| – | 1,3 m nebo větší, ale méně než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) | 18 tun (19 tun, je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením nebo rovnocenným zavěšením, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny) |

4. Ostatní charakteristiky vozidel

4.1 Všechna vozidla

Zatížení hnací nápravy nebo hnacích náprav vozidla nebo soupravy vozidel nesmí být nižší než 25 % maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo soupravy vozidel.

4.2 Přívěsové soupravy

Vzdálenost mezi zadní nápravou motorového vozidla a přední nápravou přívěsu nesmí být menší než 3,00 m.

4.3 Maximální přípustná hmotnost v závislosti na rozvoru kol

Maximální přípustná hmotnost čtyřnápravového motorového vozidla v tunách nesmí překročit pětinasobnou vzdálenost v metrech mezi nejzadnější přední a nejzadnější zadní nápravou vozidla.

4.4 Návěsy

Vzdálenost měřená horizontálně mezi osou čepu sedla tahače a kterýmkoli bodem čela návěsu nesmí překročit 2,04 m.

ODDÍL 2

POŽADAVKY NA TACHOGRAFY, KARTY ŘIDIČE A KARTY DÍLNÝ

ČLÁNEK 1

Předmět a zásady

Tento oddíl stanoví požadavky na vozidla spadající do oblasti působnosti oddílu 2 části B této přílohy, pokud jde o montáž, testování a kontrolu tachografů uvedených v čl. 281 odst. 2 této dohody.

ČLÁNEK 2

Definice

1. Pro účely tohoto oddílu se použijí definice uvedené v článku 2 oddílu 2 a v článku 2 oddílu 4 části B této přílohy.

2. Vedle definic uvedených v odstavci 1 se pro účely tohoto oddílu použijí tyto definice:
- a) „celkem ve vozidle“ se rozumí tachograf s výjimkou snímače pohybu a kabelů připojujících snímač pohybu. Celkem ve vozidle může být buď jediný celek, nebo několik celků rozmístěných ve vozidle za předpokladu, že splňuje bezpečnostní požadavky tohoto oddílu; celek ve vozidle zahrnuje mimo jiné řídicí jednotku, datovou paměť, funkci měření času, dvě čtecí zařízení čipových karet pro řidiče a druhého řidiče, tiskárnu, zobrazení, konektory a zařízení pro ukládání uživatelských údajů;
 - b) „snímačem pohybu“ se rozumí část tachografu vysílající signál odpovídající rychlosti vozidla a/nebo vzdálenosti ujeté vozidlem;
 - c) „kontrolní kartou“ se rozumí karta tachografu vydaná orgány některé ze stran příslušnému vnitrostátnímu kontrolnímu orgánu, která identifikuje kontrolní subjekt a případně kontrolora a která umožňuje přístup k údajům uloženým v datové paměti nebo na kartě řidiče a případně na kartách dílny pro čtení, tisk a/nebo stahování;
 - d) „kartou dílny“ se rozumí karta tachografu vydaná orgány některé ze stran pověřenému personálu výrobce tachografů, montéra, výrobce vozidel nebo dílny schválených touto stranou, která identifikuje držitele karty a umožňuje zkoušení, kalibraci a aktivaci tachografů a/nebo stahování údajů z nich;
 - e) „aktivací“ se rozumí fáze, v níž se tachograf stává plně funkčním a v níž provádí veškeré funkce, včetně bezpečnostních, za použití karty dílny;

- f) „kalibrací“ se rozumí ve vztahu k digitálnímu tachografu aktualizace nebo potvrzení parametrů vozidla, včetně identifikace a vlastností vozidla, které je třeba chovat v datové paměti za použití karty dílny;
- g) „stahováním“ z digitálního nebo inteligentního tachografu se rozumí kopírování, společně s digitálním podpisem, části souborů údajů nebo úplné sady souborů údajů uložených v paměti údajů celku ve vozidle nebo v paměti karty tachografu za předpokladu, že se tímto postupem žádné uložené údaje nezmění ani nevymažou;
- h) „závadou“ se rozumí mimořádná činnost zjištěná digitálním tachografem, která může být způsobena chybnou funkcí nebo poruchou zařízení;
- i) „montáží“ se rozumí zabudování tachografu do vozidla;
- j) „pravidelnou kontrolou“ se rozumí řada operací s cílem zkontrolovat, že tachograf funguje správně, že jeho seřízení odpovídá parametrům vozidla a že k němu nejsou připojeny žádné manipulační přístroje;
- k) „opravou“ se rozumí oprava snímače pohybu nebo celku ve vozidle, která vyžaduje jeho odpojení od napájení nebo od jiných součástí tachografu nebo otevření snímače pohybu či celku ve vozidle;
- l) „interoperabilitou“ se rozumí kapacita systémů a základních funkčních procesů pro výměnu údajů a sdílení informací;
- m) „rozhraním“ se rozumí zařízení mezi systémy, jehož prostřednictvím dochází k jejich propojení a interakci;

- n) „měřením času“ se rozumí trvalý digitální záznam koordinovaného světového data a času (UTC) a
- o) „systémem předávání zpráv TACHOnet“ se rozumí systém předávání zpráv, který splňuje technické specifikace stanovené v přílohách I až VII prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/68¹⁰.

ČLÁNEK 3

Montáž

1. Tachografy uvedené v odstavci 2 musí být instalovány ve vozidlech:
 - a) pokud maximální přípustná hmotnost vozidla včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo
 - b) od 1. července 2026, pokud maximální přípustná hmotnost vozidla včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,5 tuny.
2. Těmito tachografy je:
 - a) u vozidel poprvé uvedených do provozu před 1. květnem 2006 analogový tachograf;

¹⁰ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/68 ze dne 21. ledna 2016 o společných postupech a specifikacích nezbytných pro propojení elektronických rejstříků karet řidiče (Úř. věst. L 15, 22.1.2016, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) u vozidel poprvé uvedených do provozu mezi 1. květnem 2006 a 30. zářím 2011 první verze digitálního tachografu;
- c) u vozidel poprvé uvedených do provozu mezi 1. říjnem 2011 a 30. zářím 2012 druhá verze digitálního tachografu;
- d) u vozidel poprvé uvedených do provozu mezi 1. říjnem 2012 a 14. červnem 2019 třetí verze digitálního tachografu;
- e) u vozidel poprvé registrovaných od 15. června 2019 a do dvou let od vstupu v platnost podrobných specifikací uvedených v čl. 2 odst. 2 písm. g) oddílu 4 části B inteligentní tachograf 1 a
- f) u vozidel poprvé registrovaných déle než dva roky od vstupu v platnost podrobných specifikací uvedených v čl. 2 odst. 2 písm. h) oddílu 4 části B inteligentní tachograf 2.

3. Každá ze stran může vyjmout z uplatňování tohoto oddílu vozidla uvedená v čl. 8 odst. 3 oddílu 2 části B této přílohy.

4. Každá ze stran může vyjmout z uplatňování tohoto oddílu vozidla používaná pro dopravu, pro kterou byla udělena výjimka podle čl. 8 odst. 4 oddílu 2 části B této přílohy. O případném použití tohoto odstavce se obě strany navzájem okamžitě vyrozumí.

5. Nejpozději tři roky od konce roku, kdy vstoupily v platnost podrobné technické specifikace inteligentního tachografu 2, musí být vozidla uvedená v odst. 1 písm. a), která jsou vybavena analogovým nebo digitálním tachografem, vybavena inteligentním tachografem 2, jsou-li provozována na území jiné strany než strany, v níž jsou registrována.
6. Nejpozději čtyři roky po vstupu v platnost podrobných technických specifikací inteligentního tachografu 2 musí být vozidla uvedená v odst. 1 písm. a), která jsou vybavena inteligentním tachografem 1, vybavena inteligentním tachografem 2, jsou-li provozována na území jiné strany než strany, v níž jsou registrována.
7. Od 1. července 2026 musí být vozidla uvedená v odst. 1 písm. b) vybavena inteligentním tachografem 2, jsou-li provozována na území jiné strany než strany, v níž jsou registrována.
8. Žádným ustanovením tohoto oddílu není na území Unie dotčeno uplatňování pravidel Unie o záznamovém zařízení v silniční dopravě pro podnikatele v silniční nákladní dopravě v Unii.

ČLÁNEK 4

Ochrana údajů

1. Každá ze stran zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto oddílem bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s tímto oddílem.

2. Každá ze stran zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které souvisí výhradně s použitím uvedeným v odstavci 1, v souvislosti s:

- a) používáním globálního družicového navigačního systému (GNSS) pro záznam údajů o poloze podle technické specifikace pro inteligentní tachograf 1 a inteligentní tachograf 2;
- b) elektronickou výměnou informací o kartách řidiče podle článku 13, a zejména s přeshraniční výměnou takových údajů se třetími stranami, a
- c) uchováváním záznamů podnikateli v silniční nákladní dopravě podle článku 15.

3. Digitální tachografy musí být zkonstruovány tak, aby zajišťovaly soukromí. Zpracovávány smějí být pouze údaje nezbytné pro účely uvedené v odstavci 1.

4. Vlastníci vozidel, podnikatelé v silniční nákladní dopravě a jakékoli další dotčené subjekty musí dodržovat příslušná ustanovení o ochraně osobních údajů.

ČLÁNEK 5

Montáž a oprava

1. Montovat a opravovat tachografy jsou oprávněni pouze montéři, dílny nebo výrobci vozidel schválení pro tento účel v souladu s článkem 7 příslušnými orgány některé ze stran.

2. Schválení montéři, dílny nebo výrobci vozidel tachograf zaplombují poté, co ověří jeho správné fungování, a zejména takovým způsobem, aby žádný manipulační přístroj nemohl do zaznamenaných údajů neoprávněně zasahovat nebo je měnit.
3. Schválený montér, dílna nebo výrobce vozidel opatří připevněné plomby zvláštní značkou a navíc v případě digitálních tachografů, inteligentních tachografů 1 a 2 zapíše elektronické bezpečnostní údaje pro ověřování pravosti. Každá ze stran vede a zveřejňuje seznam používaných značek a elektronických bezpečnostních údajů a nezbytné informace o používaných elektronických bezpečnostních údajích.
4. Skutečnost, že montáž tachografu byla provedena v souladu s požadavky tohoto oddílu, se potvrzuje připevněním montážního štítku tak, aby byl jasně viditelný a snadno přístupný.
5. Části tachografu se zaplombují. Zaplombována musí být všechna spojení tachografu, u nichž by mohlo docházet k nedovolenému zasahování, včetně spojení mezi snímačem pohybu a převodovou skříní, a případně montážní štítek.

Plomba smí být odstraněna či porušena pouze:

- montéry nebo dílnami schválenými příslušnými orgány podle článku 7 pro účely opravy, údržby či opětovné kalibrace tachografu nebo řádně vyškolenými a tam, kde je to vyžadováno, oprávněnými kontrolory pro účely kontroly, nebo
- pro účely opravy vozidla či změny, která má dopad na plombu. V takových případech musí být ve vozidle uloženo písemné prohlášení s uvedením dne a času, kdy byla plomba porušena, a s uvedením důvodů pro odstranění plomby.

Schválený montér nebo dílna odstraněné nebo porušené plomby nahradí bez zbytečného prodlení a nejpozději sedm dnů po jejich odstranění nebo porušení. Pokud byly plomby odstraněny nebo porušeny pro kontrolní účely, může je bez zbytečného prodlení nahradit kontrolor vybavený plombovacím zařízením a jedinečnou zvláštní značkou.

Pokud kontrolor plombu odstraní, musí být v tachografu po dobu od odstranění plomby až do dokončení kontroly, a to i v případě umístování nové plomby, vložena kontrolní karta. Kontrolor vydá písemné prohlášení obsahující alespoň tyto informace:

- identifikační číslo vozidla,
- jméno kontrolora,
- kontrolní orgán a země,
- číslo kontrolní karty,
- číslo odstraněné plomby,
- datum a čas odstranění plomby a
- číslo nové plomby, pokud ji kontrolor umístil.

Před nahrazením plomb provede schválená dílna ověření a kalibraci tachografu, s výjimkou případů, kdy byla plomba odstraněna nebo porušena pro kontrolní účely a byla nahrazena kontrolorem.

ČLÁNEK 6

Kontroly tachografů

1. Tachografy musí být pravidelně kontrolovány schválenými dílnami. Pravidelné kontroly se provádějí alespoň jednou za dva roky.
2. Při kontrolách uvedených v odstavci 1 se ověřuje alespoň to, zda:
 - je tachograf správně namontován a odpovídá danému vozidlu,
 - tachograf správně funguje,
 - je tachograf opatřen značkou schválení typu,
 - je připevněn montážní štítek,
 - jsou všechny plomby neporušené a účinné,
 - nejsou k tachografu připojeny žádné manipulační přístroje, a zda nejsou ani nalezeny žádné stopy po použití takových přístrojů, a
 - odpovídá velikost pneumatik a skutečný obvod pneumatik.
3. V případech, kdy muselo být opraveno nesprávné fungování tachografu, ať již na základě výsledku pravidelné kontroly, nebo kontroly provedené na konkrétní žádost příslušného vnitrostátního orgánu, vypracují dílny kontrolní zprávu. Vedou seznam všech vypracovaných kontrolních zpráv.

4. Kontrolní zprávy musí být uchovávány nejméně dva roky od svého vypracování. Každá ze stran rozhodne, zda mají být kontrolní zprávy během tohoto období uchovávány nebo zaslány příslušnému orgánu. Uchovává-li kontrolní zprávy dílna, zpřístupní zprávy o kontrolách a kalibracích provedených v uvedeném období na žádost příslušnému orgánu.

ČLÁNEK 7

Schválení montérů, dílen a výrobců vozidel

1. Každá ze stran nebo, v případě Unie, každý členský stát schvaluje, pravidelně kontroluje a certifikuje montéry, dílny a výrobce vozidel, kteří mohou provádět montáž, ověřování, kontroly a opravy tachografů.

2. Každá ze stran nebo, v případě Unie, každý členský stát zajistí odbornou způsobilost a spolehlivost montérů, dílen a výrobců vozidel. Za tím účelem stanoví a zveřejní jasné vnitrostátní postupy a zajistí splnění těchto minimálních kritérií:

- a) personál je řádně vyškolen;
- b) zařízení potřebné k provádění příslušných zkoušek a úkonů je dostupné a
- c) montéři, dílny a výrobci vozidel mají dobrou pověst.

3. Audity schválených montérů nebo dílen se provádějí takto:

- a) schválení montéři nebo dílny podléhají alespoň každé dva roky auditu postupů používaných při zacházení s tachografy. Audit se zaměří především na přijatá bezpečnostní opatření a zacházení s kartami dílny. Strany nebo, v případě Unie, členské státy mohou tyto audity provádět bez inspekce na místě; a
- b) rovněž se provádějí neohlášené technické audity schválených montérů nebo dílen s cílem zkontrolovat provedené kalibrace, kontroly a montáže. Tyto audity musí zahrnovat alespoň 10 % schválených montérů a dílen ročně.

4. Každá ze stran a jejich příslušné orgány přijmou příslušná opatření k zabránění střetu zájmů mezi montéry či dílnami a podnikateli v silniční nákladní dopravě. Zejména v případě závažného rizika střetu zájmů musí být přijata dodatečná zvláštní opatření s cílem zajistit, aby byla ustanovení tohoto oddílu daným montérem nebo dílnou dodržována.

5. Příslušné orgány každé ze stran dočasně nebo trvale odejmou schválení montérům, dílnám a výrobcům vozidel, kteří neplní své povinnosti podle tohoto oddílu.

ČLÁNEK 8

Karty dílny

1. Doba platnosti karet dílny nesmí překročit jeden rok. Při obnově karty dílny příslušný orgán zajistí, aby montér, dílna nebo výrobce vozidel splňovali kritéria uvedená v čl. 7 odst. 2.
2. Příslušný orgán obnoví kartu dílny do patnácti pracovních dnů od obdržení platné žádosti o obnovu a všech nezbytných dokumentů. Jestliže je karta poškozena, nefunguje správně nebo je ztracena či odcizena, vydá příslušný orgán náhradní kartu do pěti pracovních dnů ode dne obdržení podrobné žádosti za tímto účelem. Příslušné orgány vedou rejstřík ztracených, odcizených nebo vadných karet.
3. Jestliže některá ze stran nebo, v případě Unie, členský stát odejme montérovi, dílně nebo výrobcí vozidel schválení uvedené v článku 7, odejme mu/jí rovněž karty dílny, které mu/jí byly vydány.
4. Každá ze stran přijme veškerá nezbytná opatření proti padělání karet dílny vydávaných schváleným montérům, dílnám a výrobcům vozidel.

ČLÁNEK 9

Vydávání karet řidiče

1. Kartu řidiče vydá na požádání řidiče příslušný orgán strany, v níž má řidič obvyklé bydliště. Příslušné orgány strany vydávající kartu řidiče mohou požadovat po řidiči jakékoli dodatečné informace nebo důkazy, pokud mají pochybnosti o správnosti uvedeného obvyklého bydliště, nebo pro účely určitých specifických kontrol.

Pro účely tohoto článku se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde osoba obvykle, tj. nejméně 185 dní v každém kalendářním roce, žije z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osoby bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb, z nichž vyplývá úzké spojení této osoby s místem, kde žije.

Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než vazby osobní, a která tedy střídavě pobývá na různých místech na území dvou stran, se však považuje místo jejích osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka nemusí být splněna, pokud osoba pobývá na území jedné ze stran, aby zde vykonávala časově omezený úkol.

2. V řádně odůvodněných a výjimečných případech může každá ze stran nebo, v případě Unie, členský stát vydat řidiči, který nemá na území strany obvyklé bydliště, dočasnou a neobnovitelnou kartu řidiče, která platí po dobu nejvýše 185 dní, je-li tento řidič v pracovněprávním poměru s podnikem usazeným na území vydávající strany, a pokud na požádání předloží osvědčení řidiče.

3. Příslušné orgány vydávající strany přijmou vhodná opatření k ověření toho, že žadatel dosud není držitelem platné karty řidiče, zapíše na kartu řidiče osobní údaje a zajistí, aby byly údaje viditelné a zabezpečené.
4. Doba platnosti karty řidiče nepřekročí dobu pěti let.
5. Platná karta řidiče smí být odňata nebo její platnost smí být pozastavena pouze tehdy, pokud příslušné orgány některé ze stran zjistí, že karta byla padělána, že řidič používá cizí kartu nebo že karta byla získána na základě nepravdivých prohlášení nebo padělaných dokladů. Jestliže platnost karty pozastaví nebo kartu odejme jiná strana nebo, v případě Unie, jiný členský stát, než je vydávající strana nebo, v případě Unie, vydávající členský stát, vrátí tato strana nebo tento členský stát kartu co nejdříve orgánům vydávající strany nebo, v případě Unie, orgánům vydávajícího členského státu a toto odebrání či pozastavení platnosti odůvodní. Lze-li očekávat, že vrácení karty potrvá déle než dva týdny, strana nebo, v případě Unie, členský stát, která/který pozastavil/a platnost karty nebo ji odňal/a, uvědomí během těchto dvou týdnů vydávající stranu nebo, v případě Unie, vydávající členský stát o důvodech tohoto pozastavení platnosti či odebrání.
6. Příslušný orgán vydávající strany může po řidiči požadovat výměnu karty řidiče za novou kartu, je-li to nezbytné ke splnění příslušných technických specifikací.
7. Každá ze stran učiní všechna nezbytná opatření, aby zabránila padělání karet řidiče.

8. Tento článek nebrání žádné ze stran nebo, v případě Unie, členskému státu vydat kartu řidiče řidiči, který má obvyklé bydliště v části území dané strany, na něž se nevztahuje tato příloha, jsou-li v takových případech uplatňována příslušná ustanovení tohoto oddílu.

ČLÁNEK 10

Obnova karet řidiče

1. Jestliže se v případě obnovy strana, na jejímž území má řidič obvyklé bydliště, liší od strany, která vydala jeho stávající kartu, a orgány strany bydliště jsou žádány o obnovu karty řidiče, tyto orgány informují orgány, které vydaly stávající kartu, o důvodech pro její obnovu.
2. V případě žádosti o obnovu karty, jejíž den uplynutí platnosti se bezprostředně blíží, vydá příslušný orgán novou kartu před uplynutím platnosti, jestliže je žádost podána ve lhůtách stanovených v článku 5 oddílu 4 části B.

ČLÁNEK 11

Odcizené, ztracené nebo vadné karty řidiče

1. Vydávající orgány vedou záznamy o vydaných, odcizených, ztracených nebo vadných kartách řidiče po dobu, která se rovná nejméně době jejich platnosti.

2. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo ukradena, vydají příslušné orgány strany jeho obvyklého bydliště náhradní kartu do osmi pracovních dnů od obdržení podrobné žádosti za tímto účelem.

ČLÁNEK 12

Vzájemné uznávání karet řidiče

1. Každá ze stran přijme karty řidiče vydané druhou stranou.
2. Pokud si držitel platné karty řidiče vydané jednou ze stran zřídil obvyklé bydliště na území druhé strany a požádal o výměnu své karty za rovnocennou kartu řidiče, odpovídá strana nebo, v případě Unie, členský stát, která/který výměnu provádí, za ověření platnosti předložené karty.
3. Strany nebo, v případě Unie, členské státy provádějící výměnu vrátí starou kartu orgánům vydávající strany nebo, v případě Unie, orgánům vydávajícího členského státu a výměnu zdůvodní.
4. Pokud některá ze stran nebo, v případě Unie, členský stát nahradí nebo vymění kartu řidiče, musí být tato náhrada nebo výměna a každá následná náhrada nebo výměna zaevidována na území této strany nebo, v případě Unie, v tomto členském státě.

ČLÁNEK 13

Elektronická výměna informací o kartách řidiče

1. Aby se zajistilo, že žadatel dosud není držitelem platné karty řidiče, vedou strany nebo, v případě Unie, členské státy vnitrostátní elektronické rejstříky obsahující po dobu, která se rovná alespoň době platnosti uvedených karet, tyto informace o kartách řidiče:

- příjmení a jméno řidiče,
- datum a případně i místo narození řidiče,
- číslo platného řidičského průkazu a (případně) stát, který řidičský průkaz vydal,
- stav karty řidiče a
- číslo karty řidiče.

2. Elektronické rejstříky stran nebo, v případě Unie, členských států musí být propojené a dostupné na celém území stran prostřednictvím systému předávání zpráv TACHOnet nebo kompatibilního systému. V případě použití kompatibilního systému musí být možná výměna elektronických údajů s druhou stranou prostřednictvím systému předávání zpráv TACHOnet.

3. Při vydávání, náhradě nebo případné obnově karty řidiče strany nebo, v případě Unie, členské státy prostřednictvím elektronické výměny údajů ověří, zda řidič již není držitelem jiné platné karty řidiče. Sdílené údaje se omezují na údaje nezbytně nutné pro účely tohoto ověření.
4. Kontrolori mohou mít přístup do elektronického rejstříku za účelem kontroly stavu karty řidiče.

ČLÁNEK 14

Seřízení tachografů

1. Digitální tachografy nesmějí být nastaveny tak, aby byly po vypnutí motoru vozidla nebo zapalování automaticky přepnuty na určitou kategorii činnosti, pokud řidiči nezůstane možnost příslušnou kategorii činnosti zvolit ručně.
2. Vozidla nesmějí být vybavena více než jedním tachografem s výjimkou vozidel používaných k provozním zkouškám.
3. Každá ze stran zakáže výrobu, šíření, propagaci nebo prodej zařízení sestavených za účelem nezákonné manipulace s tachografy nebo pro tento účel zamýšlených.

ČLÁNEK 15

Odpovědnost podnikatelů v silniční nákladní dopravě

1. Podnikatel v silniční nákladní dopravě odpovídá za zajištění toho, aby jeho řidiči měli řádné školení a instruktáž ohledně správného fungování digitálních, inteligentních i analogových tachografů, provádí pravidelné kontroly s cílem zajistit, aby jeho řidiči tachografy správně používali, a nesmí svým řidičům poskytnout žádné přímé ani nepřímé pobídky, které by je mohly motivovat k tomu, aby tachografy zneužívali.

Podnikatel v silniční nákladní dopravě vydá řidičům vozidel vybavených analogovým tachografem dostatečný počet záznamových listů s ohledem na osobní povahu těchto záznamových listů, na dobu trvání přepravy a na možnou potřebu nahradit záznamové listy, jež jsou poškozené nebo byly odebrány pověřeným kontrolorem. Podnikatel v silniční nákladní dopravě řidičům vydá pouze záznamové listy schváleného vzoru vhodné pro použití v zařízení namontovaném ve vozidle.

S ohledem na dobu trvání přepravy podnikatel v silniční nákladní dopravě zajistí, aby v případě kontroly mohly být na žádost kontrolora správně vytištěny údaje z tachografu.

2. Podnikatel v silniční nákladní dopravě uchovává záznamové listy a výtisky, vyhotovují-li se podle článku 9 oddílu 4 části B této přílohy, v chronologickém pořadí a čitelné podobě nejméně jeden rok po jejich použití a na žádost dotčených řidičů jim vydá jejich kopie. Podnikatel v silniční nákladní dopravě vydá dotčeným řidičům na požádání rovněž kopie stažených údajů z karet řidiče a výtisky těchto kopií v papírové podobě. Záznamové listy, výtisky a stažené údaje musí být předloženy nebo vydány na žádost pověřeného kontrolora.

3. Podnikatel v silniční nákladní dopravě odpovídá za porušení tohoto oddílu a oddílu 4 části B této přílohy, jichž se dopustili jeho řidiči nebo řidiči, které má k dispozici. Každá strana však může tuto odpovědnost podmínit porušením odst. 1 prvního pododstavce tohoto článku a čl. 7 odst. 1 a 2 oddílu 2 části B této přílohy podnikatelem v silniční nákladní dopravě.

ČLÁNEK 16

Postupy pro podnikatele v silniční nákladní dopravě v případě selhání zařízení

1. Jestliže dojde k poruše nebo vadné činnosti tachografu, nechá ho podnikatel v silniční nákladní dopravě opravit schváleným montérem nebo dílnou, jakmile to okolnosti dovolí.
2. Není-li vozidlo schopno se vrátit zpět do provozovny podnikatele v silniční nákladní dopravě do jednoho týdne ode dne poruchy nebo zjištění vadné činnosti, musí být oprava provedena během cesty.
3. Každá ze stran nebo, v případě Unie, členské státy udělí příslušným orgánům pravomoc zakázat užívání vozidla, pokud porucha nebo vadná činnost nebyly opraveny v souladu s odstavci 1 a 2, je-li to v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčené strany.

ČLÁNEK 17

Postup vydávání karet tachografu

Evropská komise poskytne příslušným orgánům Spojeného království, pokud jde o Gibraltar, kryptografický materiál pro vydávání karet tachografu řidičům, dílnám a kontrolním orgánům v souladu s certifikační politikou Evropské kořenové certifikační autority (ERCA) a certifikační politikou Spojeného království, pokud jde o Gibraltar.
