

## Úvodní slovo autora

V Evropské unii byl přijat tzv. balíček mobility, který představuje rozsáhlou změnu dosavadních předpisů upravujících přístup na trh nákladní dopravy, vysílání zaměstnanců v dopravě a sociální podmínky řidičů. Jedná se o:

- **nařízení (EU) č. 2020/1054**, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů;
- **nařízení (EU) č. 2020/1055**, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy z hlediska pravidel přístupu povolání podnikatele v silniční dopravě a některých pravidel pro mezinárodní nákladní dopravu;
- **nařízení (EU) č. 2020/1056** o elektronických informacích o nákladní dopravě, které podporuje digitalizaci nákladní dopravy a logistiky (není předmětem této publikace);
- **směrnici (EU) 2020/1057**, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy (není předmětem této publikace).

V publikaci **Balíček mobility a jeho dopad na podnikání v autodopravě** je zpracován přehled provedených změn včetně úprav tuzemského zákona o silniční dopravě. Přehled je doplněn komentářem, tabulkovými přehledy a vysvětlujícími obrázky. Pokusili jsme se umožnit rychlou orientaci v provedených změnách a jejich snadnější pochopení. Závěr jsme také doplnili o odpovědi, které nechala vypracovat Evropská komise na otázky, které jí byly v souvislosti s přijatými změnami zaslány.

Závěrem bychom chtěli vyslovit přání, aby průvodce změnami provedenými pomohl přepravcům, dopravcům a jejich zaměstnancům, případně i školitelům rychle se s nimi seznámit a vyvarovat se tak případným sankcím z důvodů jejich neznalosti.

Ing. Jiří Novotný

**Základní pojmy****(15) Velkým vozidlem je**

- a) vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti přesahující 2,5 tuny a nepřesahující 3,5 tuny určené k přepravě zvířat nebo věcí, je-li jimi provozována mezinárodní silniční doprava nebo vnitrostátní silniční doprava na území státu, v němž dopravce nemá sídlo,**
- b) vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny určené k přepravě zvířat nebo věcí, nebo**
- c) vozidlo určené pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče.**

- ▼ Poznámka k novele č. 217/2022 Sb.: V § 2 byla provedena zásadní změna odstavce (15). Odstavec byl rozdělen pro přehlednost na jednotlivé pododstavce a nově je pod pojmem „velké vozidlo“ zahrnuto v pododstavci a) vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti přesahující 2,5 tuny a nepřesahující 3,5 tuny určené k přepravě zvířat nebo věcí, je-li jimi provozována mezinárodní silniční doprava nebo vnitrostátní silniční doprava na území státu, v němž dopravce nemá sídlo. Současně byl vypuštěn odstavec (16), v kterém bylo definováno „malé vozidlo“.

Změna má vliv nejen na zákon o silniční dopravě, jak bude dále uvedeno, ale také na živnostenský zákon. V příloze č. 3 živnostenského zákona (Koncesované živnosti) je nově upraven název předmětu podnikání následovně:

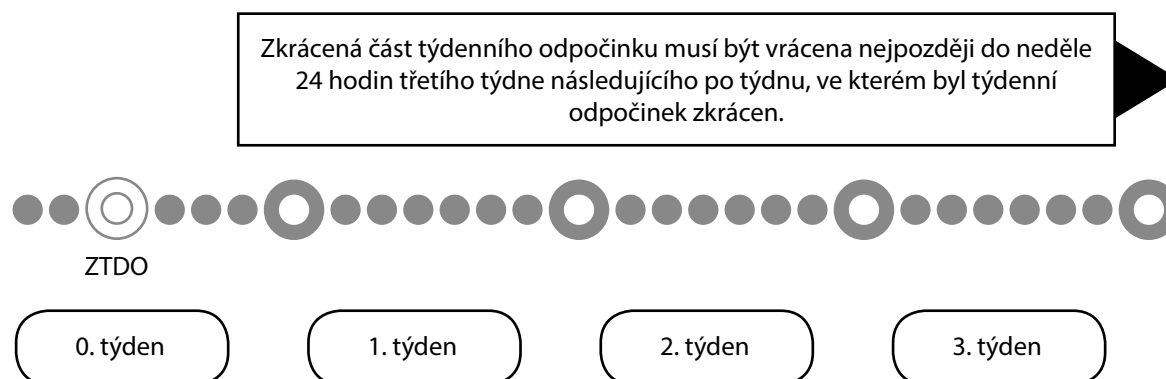
Silniční motorová doprava

- nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí;
- osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče;
- nákladní mezinárodní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 2,5 tuny a nepřesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí;
- nákladní vnitrostátní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí a nákladní mezinárodní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 2,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí;
- osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče.

**1.2 Povinnosti tuzemského dopravce****Povinnosti tuzemského dopravce****(1) Tuzemský dopravce je povinen**

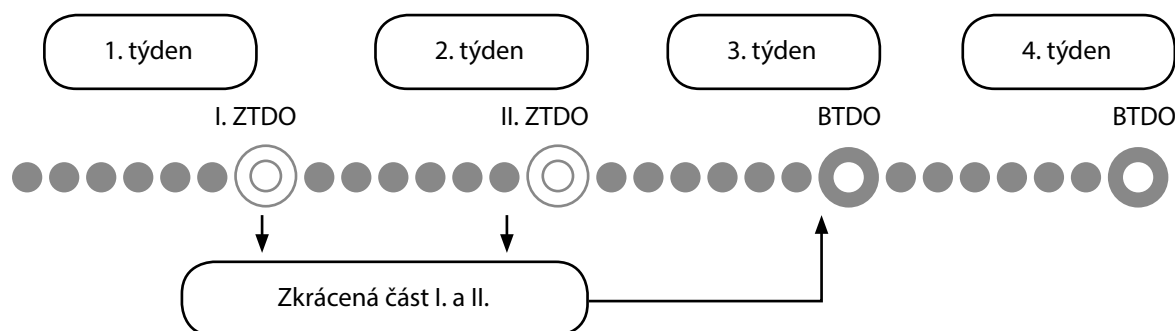
- a) provozovat silniční dopravu vozidlem, které je**

- ▼ Doplněný odstavec 6b řeší problematiku nahrazení zkrácení týdenního odpočinku. Jakékoli zkrácení týdenní doby odpočinku musí být nahrazeno odpovídající dobou odpočinku čerpanou vcelku nejpozději před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu:



**Pozor!** Stále platí ustanovení odstavce 7, tzn. že zkrácená část týdenního odpočinku musí bezprostředně navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin, tzn. že může ve výše uvedeném intervalu navazovat na denní nebo týdenní odpočinek.

Pokud byly čerpány dvě po sobě následující zkrácené týdenní doby odpočinku (jedná se tedy o mezinárodní přepravu zboží), předchází následující týdenní době odpočinku (BTDO) doba odpočinku čerpaná náhradou za tyto dvě zkrácené týdenní doby odpočinku:



- ▲ Pozor! Náhrada za dvě zkrácené doby odpočinku musí **předcházet** běžné týdenní době odpočinku, který následuje po dvou po sobě zkrácených týdenních dobách odpočinku.

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

- ▼ Pozor! Toto ustanovení obsahovalo nařízení i před provedenou změnou. Umožňuje vrátit zkrácenou část týdenního odpočinku ke kterémukoli dennímu nebo týdennímu odpočinku, který splňuje podmínku minimálně 9 hodin. Zkrácení navazuje (ve smyslu pokračuje) na dobu odpočinku ke kterému je připojeno.

Řidič je zaměstnaný u dopravce, který má sídlo v ČR. V ČR naložil náklad, který mu zabírá polovinu úložného prostoru a přepravuje ho do Portugalska. Při zastávce v Německu naložil zboží, které na cestě do Portugalska, vyložil ve Francii. Pokračoval pak na cestě do Portugalska, kde vyložil zboží, které naložil v ČR. V Portugalsku na stejném místě naložil zboží a při zpáteční cestě část zboží vyloží v Německu. Přepravu ukončí v ČR, kde vyloží zbývající část zboží.

Řidič provedl dvě dvoustranné přepravy, při kterých provedl jednu nakládku a vykládku ve státech, kterými projíždí při cestě do Portugalska (mezi Německem a Francií) a při zpáteční cestě do ČR (mezi Portugalskem a Německem).

Na řidiče se nevztahují pravidla o vyslání.



**Obr. 6.4 Dvoustranná přeprava zboží s doplňkovou činností (možnost při dvoustranné přepravě provést dvě nakládky anebo vykládky zboží)**

Řidič je zaměstnaný u dopravce, který má sídlo v ČR. Naložil zboží v ČR a přepravil ho do Španělska (jedna dvoustranná přeprava). Ve Španělsku naložil zboží. Při zastavení ve Francii část zboží vyložil a pokračoval do Německa, kde vyložil opět část zboží (dvě přepravy mezi státy, v nichž nemá dopravce sídlo/ Španělsko – Francie a Španělsko – Německo) a dokončil přepravu v ČR, kde vyložil zbývající část nákladu.

Na řidiče se nevztahují pravidla o vyslání.