

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 15.5.2009
KOM(2009) 225 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE

Analýza sankcí stanovených v právních předpisech členských států v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě

ZPRÁVA KOMISE

Analýza sankcí stanovených v právních předpisech členských států v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě

(text s významem pro EHP)

1. Úvod

Tato zpráva analyzuje sankce stanovené v právních předpisech členských států v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě, jak je požadováno podle článku 10 směrnice 2006/22/ES¹ o minimálních podmínkách pro provedení předpisů v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě.

Porušení se týkají dvou nařízení. Nařízení (ES) č. 561/2006² o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy obsahuje velmi přesná pravidla o maximální době řízení a minimální době odpočinku a přestávkách u řidičů z povolání. Nařízení (EHS) č. 3821/85³ o záznamovém zařízení v silniční dopravě se týká instalace a používání tachografu.

Nařízení (ES) č. 561/2006 vyžaduje, aby členské státy stanovily pravidla pro sankce za porušování obou nařízení. Sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační⁴. V 26. bodě odůvodnění tohoto nařízení je mimoto uvedeno, že ve společné škále opatření, která mají členské státy k dispozici, by měla být zahrnuta i možnost vozidlo odstavit, byla-li zjištěna závažná porušení. V nařízení však není uvedena žádná definice toho, co by se mělo považovat za závažné porušení.

Směrnice 2006/22/ES původně obsahovala přílohu III s nevyčerpávajícím seznamem toho, co lze považovat za porušení. Tato příloha III byla nedávno nahrazena novou přílohou, a to směrnicí Komise 2009/5/ES⁵. Tato nová příloha III obsahuje pokyny týkající se kategorizace porušení obou nařízení.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě, Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

³ Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě, Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

⁴ Čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006.

⁵ Směrnice Komise 2009/5/ES ze dne 30. ledna 2009, kterou se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě, Úř. věst. L 29, 31.1.2009, s. 45.

Členské státy musí Komisi informovat o předpisech, které stanovily pro sankce za porušení obou nařízení⁶. V době vypracovávání této zprávy Komisi o svých předpisech informovalo 26 členských států. Portugalsko své povinnosti dosud nesplnilo, proto bylo proti němu zahájeno řízení pro nesplnění povinností.

2. TYPY SANKCÍ

Ve vnitrostátních právních předpisech jsou zmíněny různé druhy sankcí: finanční postihy, odstavení vozidla, zákaz řízení a odnětí svobody. Tyto sankce se mohou lišit rovněž pro řidiče a pro dopravce.

2.1. Finanční postihy

Všechny členské státy stanoví finanční postihy za porušení. Maximální výše pokut se mezi jednotlivými členskými státy značně liší, od pokuty v pevné výši 58,23 EUR na Maltě po 5 000 EUR a více v Rakousku, na Kypru, v Německu a Irsku. To znamená, že maximální výše pokuty může být v jedné zemi několikrát vyšší než v jiné.

Tento nepoměr lze částečně objasnit sociálně-ekonomickými rozdíly mezi členskými státy, které znamenají, že stejná pokuta je v jedné zemi pro řidiče a dopravce odrazující a přiměřená, nikoli však nutně v jiné zemi. Toto odůvodnění však nelze použít například v případě poměrně vysokých sankcí ve Španělsku nebo Maďarsku.

Finsko má v tomto ohledu jedinečný přístup, jelikož sankce se vypočítává na základě „denních pokut“. Tyto „denní pokuty“ berou v potaz mimo jiné činitele i denní příjem a počet dětí osoby, již je sankce uložena.

2.2. Odstavení vozidla

Jak bylo zmíněno výše, 26. bod odůvodnění nařízení (ES) č. 561/2006 výslovně odkazuje na odstavení vozidla jako jedno z opatření, jež mají být přijata v případě závažných porušení. Toto opatření může například zajistit, že si řidič vybere dostatečnou dobu odpočinku, aby splnil ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006. Může rovněž dopravcům zabránit v tom, aby využívali konkurenční výhody plynoucí z nedodržování nařízení a pouhého hrazení pokut.

Pouze 15 členských států však Komisi informovalo, že ve svých právních předpisech výslovně stanoví možnost odstavení vozidla (Bulharsko, Kypr, Česká republika, Německo, Dánsko, Řecko, Irsko, Itálie, Litva, Lucembursko, Polsko, Rumunsko, Španělsko, Švédsko a Spojené království).

2.3. Ostatní sankce

Sedm členských států v případě závažných porušení stanoví odnětí svobody, ačkoli některé z nich pouze v případě nezaplacení pokuty (Rakousko, Kypr, Dánsko, Francie, Irsko, Lucembursko a Spojené království).

Právní předpisy v některých zemích zahrnují rovněž dočasné odnětí řidičského oprávnění (Bulharsko, Dánsko, Řecko, Itálie a Spojené království) nebo karty řidiče (Slovensko).

⁶ Podle čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006.

Řada členských států uplatňuje taktéž vyšší nebo přísnější sankce v případě opakovaného porušení (Rakousko, Bulharsko, Francie, Itálie, Slovensko a Spojené království). Rakouské právní předpisy například stanoví možnost odnětí svobody, pokud dotyčná osoba již byla za podobné porušení potrestána.

2.4. Sankce pro dopravce

Čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 561/2006 stanoví, že dopravce odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidiči, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země. Ve většině členských států (Belgie, Bulharsko, Německo, Dánsko, Estonsko, Řecko, Finsko, Maďarsko, Irsko, Itálie, Litva, Lotyšsko, Polsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko, Švédsko a Spojené království) právní předpisy obsahují rozdílné sankce pro řidiče a dopravce, přičemž postihy pro dopravce jsou vyšší nebo přísnější než sankce pro řidiče.

Čl. 10 odst. 4 nařízení (ES) č. 561/2006 rovněž stanoví, že zasílatelé, speditéři, organizátoři turistických zájezdů, hlavní dodavatelé, subdodavatelé a agentury zprostředkovávající zaměstnání řidičům zajistí, aby byly smluvně dohodnuté přepravní plány v souladu s ustanoveními o době řízení a době odpočinku. Pouze v několika málo členských státech však právní předpisy týkající se sankcí odkazují na tyto hospodářské subjekty v dopravním řetězci (Dánsko, Estonsko, Finsko, Polsko a Švédsko). Analýza příslušných právních předpisů však bohužel neukazuje, jak jsou tyto sankce uplatňovány v praxi.

2.5. Zásada extraterritoriality

Čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 561/2006 zavedl rovněž zásadu extraterritoriality: je-li v jednom členském státě příslušnými orgány zjištěno porušení, za něž dosud nebyla uložena sankce, jsou příslušné orgány oprávněny uložit sankci i v případě, že k porušení došlo na území jiného členského státu nebo třetí země. Kvůli zásadě týkající se zákazu diskriminace musí být tato sankce stejná, jako kdyby k porušení došlo na území členského státu, který toto porušení zjistil.

Ačkoli tato zásada poskytuje větší prostor pro vymáhání právních předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě, může mít nepříznivý vedlejší účinek, pokud členské státy za stejné porušení ukládají velmi odlišné sankce. Dopravci, kteří se dopustili porušení, mohou upřednostňovat zaplacení pokuty za toto porušení v členském státě, který ukládá velmi nízké pokuty, než riskovat velmi vysoký postih v jiném členském státě. To by jim mohlo poskytnout konkurenční výhodu oproti ostatním dopravcům, kteří nařízení dodržují.

3. VNITROSTÁTNÍ SYSTÉMY SANKCÍ

Podle informací, které Komisi poskytly členské státy, se vnitrostátní systémy sankcí velmi liší. Lze provést základní rozlišení mezi členskými státy, jejichž právní předpisy nestanoví žádné rozdíly mezi jednotlivými porušeními, a členskými státy, jejichž právní předpisy rozlišují mezi zvláštními porušeními a ukládají za tato porušení jiné výše sankcí.

3.1. Systémy bez rozlišování sankcí

Právní předpisy některých členských států jednoduše stanoví maximální a někdy minimální výši sankcí za porušení obecně. Nelze tudíž analyzovat sankce za závažná porušení. Některé členské státy Komisi informovaly pouze o těchto maximálních a někdy minimálních výších

(Rakousko, Česká republika, Irsko, Lucembursko a Spojené království). Malta stanovila pokutu za porušení v pevné výši (58,23 EUR).

3.2. Systémy s rozlišováním sankcí

V ostatních členských státech právní předpisy rozlišují přinejmenším mezi určitými druhy porušení a ukládají za ně různé sankce. Je nutno zmínit, že ne všechny členské státy, které uplatňují různé sankce za různá porušení, mají různé výše pokut za stejný typ porušení.

3.2.1. *Porušení ustanovení o době řízení a době odpočinku v nařízení (ES) č. 561/2006*

V některých členských státech s diferencovaným systémem obsahují právní předpisy podrobný systém kategorizace porušení ustanovení o době řízení a době odpočinku v nařízení (ES) č. 561/2006. U stejného typu porušení se rozlišují dvě či více úrovní a pro každou úroveň jsou stanoveny zvláštní pokuty. Předpisy stanoví vyšší postih například v případě, je-li překročena denní doba řízení o dvě hodiny, než v případě, je-li denní doba řízení překročena pouze o hodinu.

Tabulka v příloze I byla vyhotovena na základě informací poskytnutých Komisi. Pro členské státy, které stanoví různé sankce, jsou v ní porovnány pokuty za porušení článků 6 až 8 nařízení (ES) č. 561/2006, jak jsou stanovena v nové příloze III směrnice 2006/22/ES.

Ukazuje rovněž rozdíly v částkách pokut ukládaných jednotlivými členskými státy. V krajních případech může být maximální částka za určitá porušení v jedné zemi více než desetinásobně vyšší než ve druhé. Překročení denní doby řízení o více než dvě hodiny může ve Španělsku vést k pokutě ve výši až 4 600 EUR, zatímco v Řecku maximální pokuta činí 400 EUR.

Liší se rovněž způsob, jakým jsou v jednotlivých členských státech stanoveny úrovně. Meze jsou stanoveny v minutách nebo hodinách či procentuálně. Některé členské státy stanoví pouze dvě různé úrovně, např. Estonsko, Francie a Slovensko. Jiné mají více úrovní, např. Maďarsko, s 5 úrovněmi pro překročení denní doby řízení: o 5 %, o 5–10 %, o 10–15 %, o 15–20 % nebo o více než 20 %.

Španělské právní předpisy například stanoví zvláštní částky za každou hodinu překračující dobu řízení v období dvou týdnů, která je v nařízení (ES) č. 561/2006 stanovena na 90 hodin: doba řízení v délce více než 111 hodin by vedla k pokutě ve výši 1 620 EUR, a to kromě odstavení vozidla.

Pokud jsou stanoveny více než dvě úrovně, zvýšení uložených sankcí může být lineární nebo progresivní. V Nizozemsku například pokuta za překročení týdenní doby řízení činí 110 EUR za hodinu, zatímco v Řecku je pokuta za překročení denní doby řízení o dvě hodiny více než dvojnásobkem pokuty v případě jejího překročení o hodinu.

Belgie má zvláštní systém pro stanovení pokut za překročení denní doby řízení a za nepřerušenu dobu řízení, který bere v úvahu dva parametry. V případě denní doby řízení určuje vyšší pokuty nejdelší doba odpočinku během denní doby řízení. Při překročení denní doby řízení o čtyři hodiny je uložena vyšší pokuta (450 EUR), pokud řidič měl nepřerušenu dobu odpočinku kratší než tři hodiny, než v případě, měl-li řidič nepřerušenu dobu odpočinku v délce šesti hodin (310 EUR).

Pokud členské státy takto rozlišují mezi porušeními, lze odvodit, co považují za závažnější porušení. Lze proto vyvodit závěr, že předpisy týkající se porušení doby řízení a doby odpočinku se mezi jednotlivými členskými státy neliší, pokud jde o to, jaká porušení musí být považována za závažnější než jiná, i když lze zaznamenat určité menší rozdíly. K doložení těchto rozdílů lze uvést, že porušení, které by podle kategorizace obsažené v nové příloze III směrnice 2006/22/ES bylo posuzováno jako menší porušení dodržování přestávek, vede v Belgii k nižší pokutě než menší porušení denní doby odpočinku; v Nizozemsku se na obě porušení vztahuje stejná sankce, zatímco v Polsku existuje vyšší postih.

Obecně se však rozumí samo sebou, že čím více je překročena maximální doba řízení nebo čím méně je dodržena minimální doba odpočinku, tím je porušení vážnější.

Rozdíly existují zejména ve dvou aspektech: rozdílné úrovně jednotlivých sankcí a částek pokut stanovených za porušení. Jak bylo uvedeno výše, určení úrovní se zřetelně liší a je založeno na hodinách/minutách nebo procentuálních podílech a existují různé počty úrovní. Co se týká částek pokut, rozdíly jsou velmi jasné, jak dokládá příloha I.

3.2.2. Porušení nařízení (EHS) č.3821/85 (nařízení o tachografech)

Zatímco předpisy týkající se porušení nařízení (ES) č. 561/2006 jsou v jednotlivých členských státech dosti podobné, pokud jde o to, co se považuje za závažnější, v případě porušení nařízení (EHS) č. 3821/85 je situace jiná.

Pokud právní předpisy členských států obsahují různé kategorie porušení, tyto se obvykle mezi jednotlivými členskými státy značně liší a neshodují se rovněž s kategorizací uvedenou v nové příloze III směrnice 2006/22/ES. Z dodatečných informací poskytnutých členskými státy se zdá, že existují významné rozdíly nejen ve výši pokut, které lze uložit, nýbrž rovněž ve způsobu, jakým jsou porušení zařazena do kategorií.

Tyto rozdíly v kategorizaci udává tabulka v příloze II. U určitých porušení, která směrnice 2006/22/ES považuje za „velmi závažná“, některé členské státy nahlásily nejnižší úroveň sankcí za porušení nařízení (EHS) č. 3821/85. Tak je tomu například v případě, je-li řidič držitelem více než jedné platné karty řidiče (porušení G7 v příloze III směrnice 2006/22/ES). V tomto případě Estonsko, Bulharsko a Litva uplatňují nejnižší úroveň sankcí. K dalším příkladům patří případy, kdy je nesprávně používán přepínací mechanismus tachografu nebo není-li řidič schopen předložit záznamy karty řidiče, pokud je jejím držitelem (porušení G22 nebo I4).

U velké většiny porušení, která jsou ve směrnici 2006/22/ES považována za menší porušení, na druhou stranu většina členských států neuplatňuje nejnižší úroveň sankcí. Pokud například řidič při sobě nemá dost papíru na výtisky, což je porušení, které je ve směrnici 2006/22/ES hodnoceno jako menší porušení (porušení G5), Maďarsko uplatňuje nejvyšší výši pokuty.

Pouze u porušení, která zahrnují podvodné jednání s ohledem na tachograf (porušení J1 až J3), a v případech, kdy podniky neuchovávají záznamové listy (porušení G6 a G10), je kategorizace ve většině členských států podobná, přičemž za tato velmi závažná porušení je ukládána nejvyšší úroveň sankcí.

Podobně jako u nařízení (ES) č. 561/2006 se v případě porušení nařízení (ES) č. 3821/85 částky pokut velmi liší, včetně maximálních ukládaných pokut. Manipulace s tachografem je například v Litvě postihována pokutou až do výše 586 EUR, avšak v Polsku pokutou ve výši

2 460 EUR, přičemž v obou případech je uložena maximální pokuta. V jiných zemích může být pokuta ještě vyšší: ve Španělsku činí pokuta za takovéto porušení 4 601 EUR, v Itálii až 6 232 EUR a ve Francii až 30 000 EUR (s dodatečnou možností odnětí svobody až na 1 rok).

Lze proto vyvodit závěr, že v případě porušení nařízení (EHS) č. 3821/85 se mezi jednotlivými členskými státy nejenže velmi liší částky pokut ukládaných za závažná porušení, nýbrž stejně tak se liší i kategorizace, tj. vymezení toho, co se považuje za závažné porušení.

4. ZÁVĚRY

Předpisy o sankcích za závažná porušení právních předpisů v sociální oblasti se mezi jednotlivými členskými státy znatelně liší, co se týká typů sankcí, výše pokut a kategorizace porušení.

Ačkoli všechny členské státy používají jako sankci pokuty, ne všechny z nich umožňují například odstavení vozidla nebo odnětí svobody. V některých členských státech je možné odnětí řidičského oprávnění nebo karty řidiče.

Při zkoumání, jak členské státy odstupňovávají různé typy nebo úrovně porušení, je situace ještě složitější. Částky pokut se mezi jednotlivými členskými státy významně liší, v krajních případech až v poměru 1:10. Tyto rozdíly lze pouze částečně vysvětlit sociálně-ekonomickými rozdíly, které znamenají, že stejná pokuta je v jedné zemi přiměřená a odrazující, nikoli však nutně v jiné zemi.

Zatímco u porušení dob řízení a dob odpočinku je poměrně jasné, jaká porušení je nutno považovat za závažnější než jiná, v případě porušení nařízení (EHS) č. 3821/85 se kategorizace porušení mezi jednotlivými členskými státy značně liší. Některá porušení jsou považována za závažná v jedné zemi, zatímco v jiné nikoli.

Sankce ukládané za porušení pravidel nařízení (EHS) č. 3821/85 neodpovídají v mnoha členských státech pokynům Komise týkajícím se kategorizace porušení, která jsou obsažena ve směrnici Komise 2009/5/ES, kterou se mění příloha III směrnice 2006/22/ES.

Pro řidiče a dopravce v mezinárodní přepravě je proto velmi obtížné získat jasnou představu ohledně závažnosti možných porušení, pokud nedodrží některá ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EHS) č. 3821/85, jelikož sankce, které jim hrozí v jednotlivých členských státech, poskytují rozdílnou zpětnou vazbu.

Komise považuje tuto situaci vyplývající z rozhodnutí zákonodárců za neuspokojivou, pokud jde o rovné podmínky pro řidiče a dopravce. Nová příloha směrnice 2006/22/ES, která byla zavedena směrnicí Komise 2009/5/ES, představuje základ pro společné pochopení toho, co by se mělo považovat za závažné porušení, a co nikoli. Členské státy se vybízejí, aby podnikly nezbytné kroky k zajištění harmonizovanějšího uplatňování sociálních předpisů v silniční dopravě, tudíž k jejich většímu dodržování.

Komise bude na této záležitosti dále pracovat, zejména podporou dialogu mezi členskými státy ohledně výkladu a uplatňování sociálních předpisů v silniční dopravě v jednotlivých členských státech, a to prostřednictvím výboru stanoveného v nařízení (ES) č. 561/2006 a s přihlédnutím k omezené působnosti, kterou se členské státy a zákonodárci rozhodli Komisi poskytnout.

PŘÍLOHA I

Přehled pokut ukládaných za porušení článků 6 až 9 nařízení (ES) č. 561/2006 v členských státech, které ve svých právních předpisech stanoví různé pokuty za různé úrovně porušení

Č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B	Doby řízení																
B1	Čl. 6 odst. 1	Překročení denní doby řízení v trvání 9 hodin, pokud není povoleno prodloužení této doby na 10 hodin	9 h<...<10 h			X	40-120*	<383	80	301-350	135 [‡]	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10 h<...<11 h		X		80-180*	<383	200	400	135 [‡]	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
B3			11 h<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Překročení prodloužené denní doby řízení v trvání 10 hodin, pokud je povoleno prodloužení	10h <...<11 h			X	40-120*	<383	80	301-325	135 [‡]	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11 h<...<12 h		X		80-180*	<383	200	350-400	135 [‡]	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
B6			12 h <	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	Čl. 6 odst. 2	Překročení týdenní doby řízení	56 h<...<60 h			X	100/h	<383	/	301-330	135 [‡]	209-419	110/h	/	/	150	<991
B8			60 h<...<70 h		X		100/h	<383	/	330-1580	135 [‡] -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
B9			70 h<	X			100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h, <1100	/	/	150	<1652

⁷ Podle směrnice Komise 2009/5/ES, kterou se mění příloha III směrnice 2006/22/ES: VZP = velmi závažné porušení, ZP = závažné porušení, MP = menší porušení.

⁸ Maďarsko: jelikož je kategorizace založena na procentuálních podílech, jednotlivé kategorie neodpovídají přesně harmonizované kategorizaci.

⁹ Slovinsko: pokuty stanovené pro řidiče.

Č.	PŘÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B10	Čl. 6 odst. 3	Překročení celkové doby řízení za období dvou po sobě následujících týdnů	90 h<...<100 h			X	/	<383	/	301-350	135 [‡]	209-419	110/h	30 pro <92, pak +30/h	294-441	150	<991
B11			100 h<...<112h30			X	/	<383	/	350-1700	135 [‡] -1500	838-1258	110/h, <1100		294-441	150	<991
B12			112h30<	X			/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
C Přestávky																	
C1	Článek 7	Překročení nepřerušené doby řízení	4h30<...<5 h			X	20-80 [§]	<383	200	/	135 [‡]	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5 h<...<6 h			X	60-400 [§]	<383	200	301-1501	135 [‡] -1500	838-1258	110-220	46 +61/30min	441-588	120-250	<991
C3			6 h<	X			120-2000 [§]	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980		588-1470	250-600	<1652
D Doby odpočinku																	
D1	Čl. 8 odst. 2	Nedostatečná doba denního odpočinku v délce kratší než 11 hodin, pokud není povolena zkrácená doba denního odpočinku	10 h<...<11 h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8h30<...<10 h			X	50/30min	<383	/	400	135 [‡]	838-1258	110	30 +61/h	441-735	150	<991
D3			<8h30	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6 h: 1500	1677	<8 h: 220-1980		588-1470	150	<1652
D4		Nedostatečná zkrácená doba denního odpočinku v délce kratší než 9 hodin, pokud je zkrácení povoleno	8 h<...<9 h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7 h<...<8 h			X	50/30min	<383	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
D6			...<7 h	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6 h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652

Č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
D7		Nedostatečné rozdělení doby denního odpočinku na části kratší než 3 h + 9 h	3 h+8 h<..<<9 h			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			3 h+7 h<..<<8 h			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
D9			3 h+[...<7 h]	X			50/30min	<766	/	/	135 [‡] ; <6 h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D10	Čl. 8 odst. 5	Nedostatečná doba denního odpočinku v délce kratší než 9 hodin v případě řízení vozidla více řidiči	8 h<...<9 h			X	/	/	/	301	135 [‡]	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7 h<...<8 h			X	/	/	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
D12			...<7 h	X			/	/	/	1501-4600	135 [‡] ; <6 h: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	Čl. 8 odst. 6	Nedostatečná zkrácená doba týdenního odpočinku v délce kratší než 24 hodin	22 h<...<24 h			X	100/1h	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110/h	15 pro > 23 h, pak +30/h	294-441	150	<991
D14			20 h<...<22 h			X	100/1h	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D15			...<20 h	X			100/1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
D16		Nedostatečná doba týdenního odpočinku v délce kratší než 45 hodin, pokud není povolena zkrácená doba týdenního odpočinku	42 h<...<45 h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	209-838	110/h	15 pro > 44 h, pak + 30/h	294-441	150	<991
D17			36 h<...<42 h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D18			...<36 h	X			100/1h	<383	/	1501-4600	<20 h: <1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652

*: Podle doby odpočinku

§: Podle vybrané přestávky

‡: V případě soudního řízení činí maximální částka 750 EUR.

PŘÍLOHA II

Přehled kategorizace porušení nařízení (EHS) č. 3821/85 v případě členských států, které poskytly dodatečné informace o sankcích ukládaných za tato porušení

Č.	Článek	TYP PORUŠENÍ	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		<i>Počet stanovených kategorií:</i>	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		Montáž záznamového zařízení														
F1	Čl. 3 odst. 1	Není zabudováno a nepoužívá se žádné typově schválené záznamové zařízení	VZP													
G		Používání záznamového zařízení, karty řidiče nebo záznamového listu														
G1	Článek 13	Nesprávné fungování záznamového zařízení (například: záznamové zařízení nebylo řádně zkontrolováno, kalibrováno a zapečetěno)	VZP													
G2		Nesprávné používání záznamového zařízení (nepoužívá se platná karta řidiče, úmyslné zneužití, ...)	VZP													
G3	Čl. 14 odst. 1	Řidiči při sobě nemají dostatečný počet záznamových listů	ZP													
G4		Vzor záznamového listu nebyl schválen	ZP													
G5		Řidiči při sobě nemají dost papíru na výtisky	MP													
G6	Čl. 14 odst. 2	Podnik neuchovává záznamové listy, výtisky a stažené údaje	VZP													
G7	Čl. 14 odst. 4	Řidič je držitelem více než jedné platné karty řidiče	VZP													
G8	Čl. 14 odst. 4	Řidič používá kartu řidiče, která není jeho vlastní platnou kartou řidiče	VZP													
G9	Čl. 14 odst. 4	Používání karty řidiče, která je vadná nebo jejíž platnost uplynula	VZP													
G10	Čl. 14 odst. 5	Zaznamenané a uchované údaje nejsou k dispozici po dobu alespoň 365 dní	VZP													
G11	Čl. 15 odst. 1	Používání špinavých nebo poškozených listů nebo karet řidiče, přičemž údaje jsou čitelné	MP													
G12		Používání špinavých nebo poškozených listů nebo karet řidiče, přičemž údaje nejsou čitelné	VZP													
G13		Řidič nepožádá o náhradu poškozené, nefunkční, ztracení nebo odcizené karty řidiče do sedmi kalendářních dní	ZP													
G14	Čl. 15 odst. 2	Nesprávné používání záznamových listů / karet řidiče	VZP													
G15		Nepovolené vyjmutí listů nebo karty řidiče, které má vliv na zaznamenávání příslušných údajů	VZP													
G16		Nepovolené vyjmutí listů nebo karty řidiče, které nemá vliv na zaznamenané údaje	MP													
G17		Záznamový list nebo karta řidiče se používají po delší dobu, než na kterou byly určeny, přičemž nedošlo ke ztrátě údajů	MP													
G18		Záznamový list nebo karta řidiče se používají po delší období, než na které byly určeny, přičemž došlo ke ztrátě údajů	VZP													
G19		V případě potřeby nebyly údaje zadány ručně	VZP													
G20		Nebyl použit správný list nebo byla karta řidiče vložena do nesprávného otvoru v tachografu (při řízení vozidla více řidiči)	VZP													
G21		Čl. 15 odst. 3	Čas zaznamenaný na listě nesouhlasí s úředním časem v zemi registrace vozidla	ZP												
G22	Nesprávné používání přepínacího mechanismu		VZP													

¹⁰

Podle směrnice Komise 2009/5/ES, kterou se mění příloha III směrnice 2006/22/ES: VZP = velmi závažné porušení, ZP = závažné porušení, MP = menší porušení.

Č.	Článek	TYP PORUŠENÍ	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
H		Vyplňování údajů														
H1	Čl. 15 odst. 5	Na záznamovém listě chybí příjmení	VZP													
H2		Na záznamovém listě chybí křestní jméno	VZP													
H3		Na záznamovém listě chybí datum, kdy používání listu začíná nebo končí	ZP													
H4		Na záznamovém listě chybí místo, kde používání listu začíná nebo končí	MP													
H5		Na záznamovém listě chybí registrační značka	MP													
H6		Na záznamovém listě chybí údaje počítadla ujetých kilometrů (na začátku cesty)	ZP													
H7		Na záznamovém listě chybí údaje počítadla ujetých kilometrů (na konci cesty)	MP													
H8		Na záznamovém listě chybí čas změny vozidla	MP													
H9	Čl. 15 odst. 5a	Do záznamového zařízení není zapsán symbol země	MP													
I		Předkládání informací														
I1	Čl. 15 odst. 7	Odmítnutí kontroly	VZP													
I2	Čl. 15 odst. 7	Neschopnost předložit záznamy za běžný den	VZP													
I3		Neschopnost předložit záznamy za předchozích 28 dní	VZP													
I4		Neschopnost předložit záznamy v kartě řidiče, pokud je řidič jejím držitelem	VZP													
I5		Neschopnost předložit ruční záznamy a výtisky pořízené během běžného týdne a předchozích 28 dní	VZP													
I6		Neschopnost předložit kartu řidiče	VZP													
I7		Neschopnost předložit výtisky pořízené během běžného týdne a předchozích 28 dní	VZP													
J		Podvodné jednání														
J1	Čl. 15 odst. 8	Padělání, potlačování nebo ničení údajů zaznamenaných na záznamovém listu, uchovávaných v záznamovém zařízení nebo na kartě řidiče nebo na výstupních sestavách vytisknutých záznamovým zařízením	VZP													
J2		Manipulace se záznamovým zařízením, záznamovým listem nebo kartou řidiče, která může mít za následek padělání údajů a/nebo vytisknutých informací	VZP													
J3		Ve vozidle se nachází přístroj umožňující padělat údaje a/nebo vytisknuté informace (přepínač/kabel ...)	VZP													
K		Porucha														
K1	Čl. 16 odst. 1	Oprava nebyla provedena schváleným pracovníkem nebo dílnou	VZP													
K2		Oprava nebyla provedena během cesty	ZP													
L		Ruční zadávání údajů do výtisků														
L1	Čl. 16 odst. 2	V době, kdy je záznamové zařízení neschopné provozu nebo nefunguje správně, řidič neuvede všechny údaje o časových úsecích, které záznamovým zařízením nebyly nadále zaznamenávány	VZP													
L2		Na prozatímním listu chybí číslo karty řidiče a/nebo jméno řidiče a/nebo číslo řidičského průkazu	VZP													
L3		Na prozatímním listu chybí podpis	ZP													
L4	Čl. 16 odst. 3	Ztráta nebo krádež karty řidiče nebyla formálně oznámena příslušným orgánům členského státu, v němž ke krádeži došlo	VZP													

	Velmi závažné porušení
	Závažné porušení
	Menší porušení

PŘÍLOHA III

Přehled právních aktů v členských státech

ČLENSKÝ STÁT	LEGISLATIVNÍ AKTY
Rakousko	57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)
Belgie	Arrêté royal du 27 Avril 2007, Moniteur Belge du 7 Mai 2007
Bulharsko	Kapitola 8 zákona o silniční dopravě
Kypr	Zákon o sledování doby řízení a doby odpočinku řidičů některých vozidel z roku 2007 (zákon č. 86(I)/2007)
Česká republika	§ 35 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích ve znění pozdějších podpisů
Německo	Fahrpersonalgesetz (pozměněný dne 6.7.2007)
Dánsko	Nařízení obsahující ustanovení o době řízení a době odpočinku v silniční dopravě BEK č. 328 ze dne 28.3.2007, konsolidovaný zákon č. 1100 ze dne 8.11.2006
Estonsko	Změny zákona o dopravě přijaté estonským parlamentem dne 20. září 2007
Řecko	Zákon č. 3446/2006 o zřízení a fungování orgánů pro kontrolu silničního provozu – reformy týkající se osobní dopravy a jiné předpisy (vládní věstník 49/A)
Španělsko	Usnesení ze dne 19. dubna 2007 (BOE 10.5.2007) a Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres
Finsko	Zákon o silniční dopravě a zákon o vozidlech
Francie	Contraventions: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié Délits: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié
Maďarsko	§ 20 odst. 1 zákona č. 1/1988 v platném znění a § 1 nařízení vlády č. 557/2007 (III.31)
Irsko	Nařízení Evropských společenství (silniční doprava) (pracovní podmínky a bezpečnost silničního provozu) z roku 2008 (S.I. č. 62 z roku 2008)

Itálie	Pravidla silničního provozu a zákon č. 286/2006 ze dne 29.11.2006
Litva	§§ 142 a 1424 litevského zákona o přestupcích
Lucembursko	Règlement grand-ducal du 23 mars 2007
Lotyšsko	Zákon o přestupcích
Malta	Předpisy o motorových vozidlech (silniční přeprava zboží) (65.19)
Nizozemsko	Pravidla pro ukládání pokut podle zákona o pracovní době a vyhláška o pracovní době (pracovníci v dopravě) (silniční doprava)
Polsko	Zákon o silniční dopravě ze dne 6. září 2001 Zákon č. 29. července 2005 o systému digitálních tachografů
Portugalsko	Dosud nepřijato
Rumunsko	Ordonanta de guvern Nr 37/2007
Slovinsko	Zákon o pracovní době a povinných dobách odpočinku osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě a o záznamovém zařízení v silniční dopravě
Slovensko	Zákon o pracovní době v dopravě
Švédsko	Nařízení (2004:865) o dobách řízení, dobách odpočinku a tachografech atd.
Spojené království	Část VI zákona o dopravě z roku 1968 (ve znění pozdějších předpisů)