



AETR- Vyhláška o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě- výňatek z vyhlášky

108/1976 Sb.

Vyhláška ministra zahraničních věcí ze dne 23. dubna 1976 o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) .

Změna: 82/1984 Sb.

Změna: 80/1994 Sb.

Dne 1. července 1970 byla v Ženevě sjednána Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

Listina o přístupu Československé socialistické republiky k Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) byla uložena u generálního tajemníka Organizace spojených národů dne 5. prosince 1975. Listina obsahuje prohlášení, že Československá socialistická republika v souladu s článkem 21 se necítí být vázána ustanoveními článku 20 odst. 2 a 3 Dohody.

Dohoda vstoupila v platnost podle článku 16 odst. 4 dnem 5. ledna 1976 a pro Československou socialistickou republiku podle jeho odst. 5 dnem 2. června 1976.

Český překlad Dohody se vyhláší současně.

Ministr: Ing. Chňoupek v. r. Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

Smluvní strany, přejíce si podpořit rozvoj a zlepšení mezinárodní osobní a nákladní silniční dopravy, jsou přesvědčeny o nutnosti zvýšit bezpečnost silničního provozu, upravit některé podmínky práce v mezinárodní silniční dopravě v souladu se zásadami Mezinárodní organizace práce a společně učinit některá opatření, jimiž by se zajistilo dodržování takové úpravy, se dohodly takto:

Čl.1

Definice ve smyslu této Dohody

- a) "vozidlo" znamená každé motorové vozidlo nebo přívěs; tento výraz zahrnuje i každou soupravu vozidel;
- b) "motorové vozidlo" znamená každé silniční vozidlo poháněné vlastním motorem a zpravidla používané pro silniční přepravu osob nebo věcí anebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo věcí po silnici; tento výraz nezahrnuje zemědělské traktory;
- c) "přívěs" znamená každé vozidlo, které se připojuje za motorové vozidlo; tento výraz zahrnuje i návěsy;
- d) "návěs" znamená každý přívěs, který se s motorovým vozidlem spojuje tak, že zčásti na něm spočívá, přičemž se na toto motorové vozidlo přenáší podstatná část jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu;
- e) "souprava vozidel" znamená spojená vozidla, která jezdí po silnici jako jednotka;
- f) "přípustná celková hmotnost" znamená celkovou hmotnost naloženého vozidla, která je prohlášena za přípustnou příslušným orgánem státu, ve kterém je vozidlo evidováno;

- g) "silniční doprava" je veškerá doprava prováděná po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními nákladními vozidly nebo autobusy;
- h) "mezinárodní silniční přeprava" znamená každou silniční přepravu, která zahrnuje alespoň jedno překročení hranic;
- i) "pravidelná přeprava cestujících" je přeprava osob v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou nastupovat a vystupovat na předem stanovených zastávkách. Pravidla upravující provoz nebo dokumenty, které je nahrazují, schválené příslušnými orgány smluvních stran a zveřejněné dopravcem před počátkem jejich používání definují podmínky přepravy, zvláště četnost spojů, jízdní řády, tarify a povinnost přijmout cestující k přepravě, pokud tyto podmínky nejsou stanoveny zákonem nebo předpisem. Ať je organizátorem přepravy kdokoliv, za pravidelné jsou rovněž považovány takové spoje, které zajišťují přepravu stanovených skupin osob s vyloučením jiných cestujících tam, kde jsou tyto služby prováděny za podmínek určených v prvním odstavci této definice. Takové spoje, zejména ty, které zajišťují přepravu pracovníků na pracoviště a z něho nebo přepravu žáků do škol a z nich, jsou nazývány v dalším "zvláštní pravidelné spoje";
- j) "řidič" znamená každou osobu, dostávající nebo nedostávající mzdu, která řídí vozidlo třeba jen krátkou dobu nebo je ve vozidle, aby je popřípadě mohla řídit;
- k) "člen osádky" znamená řidiče nebo některou z níže uvedených osob, přičemž nezáleží na tom, zda tento řidič nebo tyto osoby dostávají mzdu:
- i) pomocníka řidiče, tj. každou osobu, která doprovází řidiče, aby mu při některých úkonech mohla pomoci, a obvykle se činně účastní přepravních výkonů, aniž je řidičem ve smyslu ustanovení písm.
- j) tohoto článku;
- ii) průvodčího, tj. každou osobu, která doprovází řidiče vozidla přepravujícího osoby a je zejména pověřena vydávat nebo kontrolovat jízdenky nebo jiné doklady opravňující cestující k jízdě vozidlem;
- l) "týdnem" se rozumí období mezi 0,00 hodin v pondělí a 24,00 hodinami v neděli;
- m) "odpočinkem" se rozumí každá nepřerušovaná doba nejméně jedné hodiny, během níž řidič může volně nakládat se svým časem.

Čl.2

Rozsah platnosti

1. Tato Dohoda platí na území každé smluvní strany pro veškerou mezinárodní silniční dopravu konanou jakýmkoli vozidlem evidovaným na území zmíněné smluvní strany nebo na území kterékoli jiné smluvní strany.

2. Nicméně

a) jestliže během některé mezinárodní silniční přepravy jeden nebo několik členů osádky neopustí státní území, na němž normálně vykonávají své povolání, nemusí smluvní strana, které toto území patří, vztahovat na tohoto člena nebo na tyto členy osádky ustanovení této Dohody;

b) pokud se smluvní strany, o jejichž území se jedná, nedohodnou jinak, tato dohoda se nevztahuje na mezinárodní silniční dopravu prováděnou

1. vozidly určenými pro přepravu nákladu, jejichž přípustná maximální celková hmotnost včetně celkové hmotnosti přívěsu nebo návěsu nepřekračuje 3,5 tuny;

2. vozidly pro přepravu cestujících, která podle druhu své konstrukce a svého vybavení jsou určena pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče;

3. vozidly používanými pro přepravu cestujících na pravidelných linkách, kde délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;

4. vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 30 km/h;

5. vozidly používanými nebo řízenými ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory a policií;

6. vozidly používanými pro zvláštní účely, tj. údržbu a opravy kanalizací, vody, plynu a elektřiny, údržbu a kontrolu silnic, odvoz a likvidaci odpadků, telegrafní a telefonní služby, přepravu poštovních balíků, rozhlasové a televizní vysílání a detekce rozhlasových a televizních vysílačů a přijímačů;

7. vozidla používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;
8. specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;
9. vozidla přepravujícími cirkus a lunapark;
10. speciálními havarijními vozidly;
11. vozidla používanými při silničních jízdách zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby a novými nebo přestavenými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;
12. vozidla používanými pro nekomerční přepravu nákladu pro osobní užití;
13. vozidla používanými pro svoz mléka z farem a zpětnou přepravu kontejneru na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení dobytka na farmy.

Čl.3

Používání některých ustanovení Dohody v silniční dopravě prováděné vozidly registrovanými ve státech, které nejsou smluvními stranami

1. Každá smluvní strana musí použít na svém území u mezinárodních silničních přeprav, prováděných jakýmkoli vozidlem registrovaným na území státu, který není smluvní stranou této dohody, ustanovení nejméně tak náročná, jako jsou ta, která jsou určena články 5, 6, 7, 8, 9 a 10 této dohody.
2. Každá smluvní strana smí povolit v případě vozidla registrovaného ve státě, který není smluvní stranou této dohody, používat namísto kontrolního přístroje podle specifikace v příloze této dohody pouze denní záznamové listy vyhotovené stejnou formou a se stejným obsahem, jaké jsou uvedeny v příloze k této dohodě.

Čl.4

Všeobecné zásady

Každá smluvní strana smí používat vyšší minimální hodnoty nebo nižší maximální hodnoty oproti těm, které jsou uváděny v člancích 5 až 8 včetně. Ustanovení této dohody zůstávají však platná v mezinárodní silniční dopravě pro řidiče vozidel registrovaných v jiném státě, který je nebo není smluvní stranou.

Čl.5

Osádky

1. Minimální věk řidičů mezinárodní silniční nákladní dopravy musí být:
 - a) 18 let pro vozidla, jejichž přípustná maximální celková hmotnost včetně přívěsu a návěsu nepřesahuje 7,5 t;
 - b) u ostatních vozidel 21 let nebo 18 let za podmínky, že řidič je držitelem osvědčení o odborných schopnostech uznaných jednou ze smluvních stran, které potvrzuje ukončení výcviku pro řidiče vozidel silniční nákladní dopravy. Smluvní strany se musí trvale informovat o minimální, státem předepsané úrovni výcviku požadované v jejich zemích a o ostatních příslušných podmínkách týkajících se řidičů mezinárodní nákladní dopravy podle ustanovení této dohody.
2. Řidiči autobusu musí mít věk nejméně 21 roku. Řidiči autobusu na tratích přesahujících délku 50 km od místa obvyklého odstavení vozidel musí odpovídat rovněž jedné z následujících podmínek, že:
 - a) vykonávali po dobu nejméně jednoho roku činnost řidiče nákladní dopravy na vozidlech, jejichž přípustná maximální celková hmotnost je vyšší než 3,5 tuny;
 - b) vykonávali po dobu nejméně jednoho roku činnost řidiče autobusu na tratích nepřesahujících délku 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla nebo pro jiné druhy přepravy cestujících, které nejsou předmětem této dohody, pokud příslušný orgán shledá, že tímto způsobem získali potřebné zkušenosti;
 - c) jsou držiteli osvědčení o odborných schopnostech, potvrzujícím úspěšné absolvování odborného kurzu pro řidiče autobusu, které je uznáváno jednou ze smluvních stran.

Čl.6

Doba řízení

1. Celková doba řízení mezi dvěma odpočinky denními nebo jedním odpočinkem denním a jedním odpočinkem týdenním, v dalším nazývaná "denní doba řízení", nesmí přesáhnout 9 hodin. Dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.

Po nejvýše šesti denních dobách řízení musí mít řidič týdenní odpočinek, jak je stanoven v článku 8 odst. 3.

Týdenní doba odpočinku smí být přesunuta na konec šestého dne, jestliže celková doba řízení po dobu šesti dnů nepřesahuje maximum odpovídající šesti denním dobám řízení.

V případě mezinárodní osobní dopravy neprobíhající na pravidelných linkách slova "šesti" a "šestého" uváděná v předchozím druhém a třetím odstavci musí být nahrazena slovy "dvanácti" a "dvanáctého".

2. Celková doba řízení nesmí překročit devadesát hodin v období dvou po sobe následujících týdnů.

Čl.6-byl zrušen

Čl.7

Přerušení

1. Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič přestávku nejméně čtyřicetpět minut, pokud nezapočte dobu odpočinku.

2. Tato přestávka smí být nahrazena nejméně patnáctiminutovými přestávkami, zařazenými do doby řízení nebo okamžitě po této době tak, aby se vyhovělo ustanovení odstavce 1.

3. Během těchto přestávek nesmí řidič vykonávat žádnou jinou činnost. Pro účely tohoto článku doba čekání a doba nevěnovaná řízení strávená ve vozidle při jízdě na trajektu nebo ve vlaku se nepovažuje za "jinou činnost".

4. Přestávky podle tohoto článku nesmí být považovány za denní odpočinek.

Čl.8

Doba odpočinku

1. V průběhu každých dvacetičtyř hodin musí mít řidič odpočinek nejméně jedenáct za sebou následujících hodin, který smí být zkrácen na nejméně devět za sebou následujících hodin nejvýše třikrát týdně za podmínky, že bude náhradou poskytnuta odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne.

Ve dnech, ve kterých odpočinek není zkrácen podle prvního odstavce, smí být čerpán ve dvou nebo třech oddělených částech během dvacetičtyř hodin, přičemž jedna z těchto částí musí trvat nejméně osm za sebou následujících hodin. V takovém případě se minimální trvání doby odpočinku musí prodloužit na dvanáct hodin.

2. Jsou-li ve vozidle nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně osm za sebou následujících hodin v průběhu každých třiceti hodin.

3. V každém týdnu musí být čerpána jedna z dob odpočinku uváděných v odstavcích 1 a 2 jako týdenní odpočinek v celkovém trvání čtyřicetpět hodin po sobe následujících. Tato doba odpočinku smí být zkrácena na minimum třicetišesti hodin po sobe následujících, je-li vybírána v obvyklém místě odstavení vozidla nebo v místě pobytu řidiče, nebo na minimum dvacetičtyř po sobe následujících hodin, je-li vybírána mimo tato místa. Každé zkrácení musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

4. Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, smí být připojena k jednomu nebo ke druhému z těchto týdnů.

5. V případě osobní dopravy, na kterou se vztahuje čtvrtý pododstavec odstavce 1 článku 6, se smí čerpat doba týdenního odpočinku v týdnu následujícím po tom, v němž má být odpočinek čerpán, a připojit k týdennímu odpočinku tohoto druhého týdne.

6. Jakákoli doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení dob odpočinku denních a nebo týdenních musí být připojena k jinému odpočinku trvajícím nejméně osm hodin a musí být zajištěna na

žádost řidiče na parkovišti nebo v místě pobytu řidiče.

7. Řidič smí trávit denní odpočinek v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem.

8. Nehledě na ustanovení odstavce 1, pokud řidič nákladní nebo osobní dopravy doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, smí být denní odpočinek pouze jedenkrát přerušen, jsou-li splněny následující podmínky:

- pro část denního odpočinku na zemi musí být možnost strávit ji před nebo po části denního odpočinku stráveného na palubě trajektu nebo ve vlaku,
- doba mezi dvěma částmi denního odpočinku musí být co nejkratší a nemůže v žádném případě přesahovat jednu hodinu před naloděním nebo po vylodění, přičemž celní formality se započítávají do doby nalodění a vylodění,
- během obou částí denního odpočinku musí mít řidič k dispozici lužko nebo lehátko.

Takto přerušovaný odpočinek se prodlužuje o dvě hodiny.

Čl.9

Odchylky

Řidič se smí odchýlit od ustanovení této dohody v nezbytné míře nutné pro dojetí do vhodného místa zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost silničního provozu. Řidič musí uvést druh a důvod odchylky na záznamovém listu kontrolního přístroje nebo ve svém denním záznamu.

Čl.10

Kontrolní zařízení

1. Smluvní strany musí předepsat zabudování a používání kontrolního zařízení ve vozidlech registrovaných na jejich území podle následujících požadavků:

- a) Kontrolní přístroj musí odpovídat z hlediska konstrukce, instalace, použití a zkoušek požadavkům této dohody včetně její přílohy, která tvoří nedílnou součást této dohody. Kontrolní přístroj, který konstrukcí, instalací, užitím a zkouškami vyhovuje opatření Rady EHS č. 33821.85 z 20. 12. 1985, se považuje za vyhovující i z hlediska podmínek tohoto článku.
- b) Pokud není možno použít normálním a vhodným způsobem kontrolní zařízení instalované na vozidle, každý ze členů osádky musí zaznamenávat ručně pomocí vhodných grafických symbolů údaje týkající se času jeho činností a odpočinku na svém záznamovém listu.
- c) Pokud pro vzdálení se od vozidla členové osádky nemohli použít kontrolní zařízení, musí ručně zaznamenat pomocí vhodných grafických symbolů na své záznamové listy časové úseky svých činností během doby, kdy byli od vozidla vzdáleni.
- d) Členové osádky musí mít vždy k dispozici a k předložení ke kontrole záznamové listy běžného týdne a posledního dne týdne předcházejícího, během něhož řídili.
- e) Členové osádky musí zajistit, aby kontrolní zařízení bylo zapojeno a používáno správně a aby v případě závady bylo co nejdříve opraveno.

2. Zaměstnavatel musí vydat řidičům dostatečný počet záznamových listů s ohledem na individuální charakter těchto listů, na dobu trvání přepravy a na nutnost nahradit listy poškozené nebo odebrané pracovníkem pověřeným kontrolou. Zaměstnavatel smí vydat řidičům jen listy schváleného vzoru, vhodné pro použití v zařízení zabudovaném ve vozidle.

3. Podniky musí uchovávat záznamové listy vyplněné podle ustanovení písmen b), c) a d) odstavce 1 tohoto článku po dobu nejméně dvanácti měsíců od data posledního zápisu a předložit je na vyžádání kontrolním orgánům.

Čl.11

Kontrola prováděná podnikem

1. Podnik je povinen organizovat službu v silniční dopravě tak, aby členové osádek mohli dodržovat ustanovení této Dohody.

2. Podnik je povinen pravidelně kontrolovat doby řízení a jiných prací, jakož i hodiny odpočinku, s

použitím veškerých dokladů, jež má k dispozici, například osobních kontrolních knížek. Zjistí-li porušení této Dohody, je povinen neprodleně učinit tomu přítrž a zajistit, aby se to nemohlo opakovat, například změnou pracovní doby a dopravních cest.

3. Je zakázáno odměňovat i prémiovým zvýhodněním nebo zlepšením platu řidiče za ujetou vzdálenost a nebo za objem přepraveného nákladu, pokud by tyto odměny mohly vyvolat principy ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

Čl.12

Opatření zajišťující provádění Dohody

1. Každá smluvní strana učiní všechna vhodná opatření, aby bylo zajištěno dodržování ustanovení této dohody, zejména kontrolami v silničním provozu a v podnicích. Příslušné orgány smluvních stran se budou vzájemně informovat o všeobecných opatřeních přijatých k tomuto účelu.

2. Smluvní strany si musí poskytnout vzájemnou pomoc při uplatňování této dohody a kontrole jejího dodržování.

3. V rámci této vzájemné pomoci příslušné orgány smluvních stran si budou pravidelně vzájemně zasílat všechny informace týkající se:

- porušování této dohody řidiči vozidel registrovaných v jiných státech a všech pokut za taková porušení,
- pokut uložených smluvní stranou řidičům vozidel registrovaných ve své zemi za taková porušení spáchaná na území druhých smluvních stran.

V případě vážných porušení taková informace musí obsahovat i uložené postihy.

4. Pokud výsledky silniční kontroly řidiče vozidla registrovaného na území druhé smluvní strany jsou důvodem se domnívat, že byla porušena ustanovení Dohody, která není možno při kontrole odhalit vzhledem k nedostatku chybějících potřebných údajů, příslušné orgány smluvních stran si poskytnou vzájemnou pomoc pro vyjasnění tohoto případu. Pokud za tímto účelem příslušná smluvní strana provede kontrolu podniku, musí výsledky této kontroly sdělit druhé dotčené smluvní straně.