

UPOZORNĚNÍ: Tento soubor otázek a odpovědí, který připravily útvary Komise, Evropskou komisi nijak nezavazuje. Pro závazný výklad práva Unie je příslušný pouze Soudní dvůr Evropské unie.

I. Návrat řidiče

1. Jak mají být chápány a prokázány pojmy „místo bydliště“, „provozovna“ a „kde má řidič obvyklou základnu“? Jaké důsledky má, pokud je společnost usazena v mnoha členských státech nebo mimo EU?

Ustanovení čl. 8 odst. 8a

V souladu s čl. 26 odst. 2 nařízení (EU) 165/2014 a čl. 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 1071/2009 by se „místem bydliště“ mělo rozumět místo, kde osoba obvykle žije, tj. nejméně 185 dní v každém kalendářním roce z důvodu osobních a profesních vazeb. Nicméně v případě řidiče, jehož profesní vazby jsou jinde než vazby osobní a který vykonává přepravní činnost v různých členských státech, a pobývá tedy střídavě na různých místech v různých členských státech, se za místo bydliště považuje místo jeho osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací, např. z rodinných důvodů.

Pojem „provozovna“ není v právních předpisech EU v oblasti silniční dopravy vymezen. Podle čl. 8 odst. 8a je „provozovnou“, kam se řidič může vrátit, místo, kde má obvyklé stanoviště, tj. místo, kde má obvyklou základnu, kde se jeho práce organizuje, kde obvykle začíná týdenní doba odpočinku a kam se pravidelně vrací, na území členského státu, kde je řádně a trvale usazen jeho zaměstnavatel ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) č. 1071/2009. Podmínky takového řádného a trvalého usazení provozovatelů silniční dopravy jsou stanoveny v článku 5 nařízení (EU) č. 1071/2009. Stanoví mimo jiné, že tento podnik má prostory, v nichž uchovává svou klíčovou podnikovou dokumentaci, zejména své účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, doklady obsahující údaje týkající se doby řízení a doby odpočinku.

Je-li tento podnik usazen v různých členských státech, měl by se v souladu s požadavky stanovenými v článku 5 nařízení (ES) č. 1071/2009 řidič vrátit do provozovny, kde má obvyklou základnu. Je-li podnik usazen mimo EU, může být provozovna ve třetí zemi, kterou může být pro účely nařízení pouze Švýcarsko nebo strana dohody o EHP, která není členem EU, za použití čl. 2 odst. 2 písm. b).

2. Jak dlouho by měl dopravce vést záznamy dokládající, že organizoval práci řidiče tak, aby se řidič mohl vrátit buď do místa bydliště, nebo do provozovny dopravce?

Ustanovení čl. 8 odst. 8a

Podle čl. 33 odst. 2 nařízení (EU) č. 165/2014 musí dopravce záznamy tachografu uchovávat nejméně jeden rok po jejich použití. Záznamy o pracovní době musí být uchovávány po dobu nejméně dvou let, jak stanoví čl. 9 písm. b) směrnice 2002/15/ES. Tyto záznamy by měly zahrnovat dokumentaci o organizaci návratů řidiče, neboť tato povinnost bude nejpozději od 2. února 2022 podrobena kontrolám v provozovnách dopravce podniku v souladu s přílohou I částí B směrnice 2006/22/EU ve znění směrnice 2020/1057.

3. Vztahuje se povinnost návratu řidiče „domů“ na vozidla najatá z jiného členského státu a na řidiče osobní dopravy?

Ustanovení čl. 8 odst. 8a

Nařízení (ES) č. 561/2006, zejména jeho čl. 8 odst. 8a, který upravuje vztahy mezi zaměstnanci a zaměstnavateli, pokud jde o organizaci návratu řidiče „domů“, se vztahuje na silniční přepravu zboží nebo cestujících bez ohledu na to, zda jsou vozidla najata nebo vlastněna zaměstnavatelem nebo zda jsou určena pro přepravu osob či zboží.

4. Co znamená „více než 45 hodin [doby odpočinku] čerpaných náhradou“, kterou musí řidič vybrat poté, co čerpal dvě zkrácené týdenní doby odpočinku ve dvou po sobě následujících týdnech podle čl. 8 odst. 8a druhého pododstavce? Kdy by měla být tato kompenzace doby odpočinku zahájena?

Ustanovení čl. 8 odst. 8a

Po dvou zkrácených týdenních dobách odpočinku čerpaných ve dvou po sobě následujících týdnech mimo členský stát usazení v souladu s čl. 8 odst. 6 musí mít řidič možnost vrátit se k běžné týdenní době odpočinku v délce nejméně 45 hodin. Podle čl. 8 odst. 6b předchází této běžné týdenní době odpočinku doba odpočinku nahrazující dvě zkrácené týdenní doby odpočinku čerpané v předchozích dvou týdnech. Řidič například může čerpat tyto doby odpočinku:

1. týden: 24 hodin
2. týden: 25 hodin
3. týden: 21 + 20 + 45 hodin, kde 21 hodin představuje náhradu za 1. týden a 20 hodin je náhradou za 2. týden.

Jak stanoví čl. 8 odst. 6, musí běžná týdenní doba odpočinku čerpaná ve třetím týdnu začít nejpozději do konce šesti 24hodinových časových úseků od konce předchozí týdenní doby odpočinku (6x24h). To znamená, že náhrada za předchozí dvě zkrácené týdenní doby odpočinku musí být dokončena před oním obdobím 6x24 hodin, kdy začne běžná týdenní doba odpočinku.

II. Zákaz běžné týdenní doby odpočinku v kabině vozidla

5. Je povoleno, aby samostatně výdělečně činný řidič čerpal svou běžnou týdenní odpočinku ve vozidle?

Ustanovení čl. 8 odst. 8

Obecně platí, že nařízení (ES) č. 561/2006 se vztahuje na všechny řidiče, ať už zaměstnané, nebo samostatně výdělečně činné, kteří se podílejí na přepravě vozidly spadajícími do oblasti působnosti tohoto nařízení. To se vztahuje i na zákaz běžné týdenní doby odpočinku v kabině vozidla. Cílem tohoto opatření je zabránit únavě řidičů (zaměstnaných nebo samostatně výdělečně činných) a odstranit rizika pro bezpečnost silničního provozu.

Je pravda, že některá ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006 se nevztahují na samostatně výdělečně činné řidiče - např. čl. 8 odst. 8a, který upravuje vztahy mezi zaměstnanci a zaměstnavateli, pokud jde o organizaci návratu řidičů „domů“ (viz otázka 4). To však není případ zákazu čerpání běžné týdenní doby odpočinku v kabině vozidla. V takovém případě by veškeré náklady na ubytování mimo vozidlo měl hradit samostatně výdělečně činný řidič.

III. Zkrácené týdenní a denní doby odpočinku

- 6. Řidič čerpá dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku (2x24 hodin) mimo členský stát usazení. Když se řidič vrátí domů, čerpá náhradu (2x21 hodin) a běžný týdenní odpočinek (45 hodin). Musí si řidič po návratu domů vybrat svou denní dobu odpočinku (9 nebo 11 hodin) v souladu s čl. 8 odst. 2 před tím, než může zahájit náhradní odpočinek a běžnou týdenní dobu odpočinku?**

Ustanovení čl. 8 odst. 6

Cílem čl. 8 odst. 6 a 6b je umožnit řidiči, který je zapojen do mezinárodní přepravy na dlouhé vzdálenosti, aby dorazil domů a mohl využít delší doby odpočinku sestávající z běžné týdenní doby odpočinku v délce nejméně 45 hodin a náhrady za dvě zkrácené týdenní doby odpočinku, které mohly být čerpány během dvou předcházejících týdnů.

Těmito ustanoveními však není dotčen čl. 8 odst. 2, podle něhož může být denní doba odpočinku, kterou si řidič musí vybrat během každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku, prodloužena o běžnou týdenní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku v souladu s čl. 8 odst. 3.

Z toho vyplývá, že i když čl. 8 odst. 3 tuto možnost výslovně nezmiňuje, vztahuje se rovněž na situaci, kdy se běžná týdenní doba odpočinku čerpá společně s náhradami za předchozí zkrácené týdenní doby odpočinku.

- 7. Může řidič mít více než dvě zkrácené týdenní doby odpočinku během referenčního období čtyř týdnů stanoveného v čl. 8 odst. 6 třetím pododstavci? Musejí být kompenzovány všechny zkrácené týdenní doby odpočinku?**

Ustanovení čl. 8 odst. 6

V čl. 8 odst. 6 je stanoveno:

„Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně: a) buď dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo b) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin“

a dále:

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

Výrazy „nejméně, alespoň“ vyjadřují, že řidič může trávit více týdenních dob odpočinku, než je minimum požadované v referenčním období 2 nebo 4 týdnů.

Ustanovení čl. 8 odst. 6 umožňují za určitých podmínek čerpat dvě zkrácené týdenní doby odpočinku ve dvou po sobě následujících týdnech. Nic však nebrání řidiči v tom, aby si v těchto dvou po sobě následujících týdnech vybral další doby odpočinku v délce 24 hodin nebo delší.

Pokud řidič během čtyřtýdenního referenčního období potřebuje více než 2 zkrácené týdenní doby odpočinku, dodatečné zkrácené týdenní doby odpočinku nemusejí být kompenzovány. Nemají však naproti tomu žádný vliv na povinnost náhrady za dvě zkrácená období týdenního odpočinku, jak stanoví čl. 8 odst. 6b. V případě více než dvou zkrácených týdenních dob odpočinku by měla být za zkrácenou týdenní dobu odpočinku, která by měla být nahrazena, považována zkrácená týdenní doba odpočinku vybraná co nejbližší k požadované lhůtě šesti 24hodinových dob od konce předchozí týdenní doby odpočinku stanovené v čl. 8 odst. 6.

Například v rámci čtyř po sobě následujících týdnů může řidič čerpat minimální požadované týdenní doby odpočinku v kombinaci s dodatečnými dobami odpočinku v tomto pořadí:

1. týden: 45 hodin (např. sobota–pondělí)
2. týden: 24 hodin (nejpozději: neděle–pondělí)
3. týden: 24 hodin (např. středa–čtvrtek) a 27 hodin (nejpozději: neděle–pondělí)
4. týden: 21+18 (pátek–neděle) + 45 hodin (nejpozději: neděle–úterý) (doby odpočinku v délce 21 hodin a 18 hodin jsou náhrady za dvě zkrácené týdenní doby odpočinku čerpané v 2. a 3. týdnu (neděle–pondělí) v souladu s čl. 8 odst. 6b, zatímco dodatečná doba odpočinku vybraná ve 3. týdnu (středa–čtvrtek) nemusí být kompenzována).

8. Může řidič denní a zkrácenou týdenní dobu odpočinku čerpat ve vozidle?

Článek 8

Podle čl. 8 odst. 8 běžné týdenní doby odpočinku a jakoukoli týdenní dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpané náhradou za předchozí týdenní doby odpočinku ve vozidle čerpat nelze. To znamená, že řidič se naopak může rozhodnout strávit ve vozidle svou denní dobu odpočinku a/nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

Ustanovení čl. 4 písm. f) nařízení (ES) č. 561/2006 definuje „dobu odpočinku“ jako jakoukoli nepřerušovanou dobu, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Z této definice jasně vyplývá, že denní nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku lze ve vozidle čerpat pouze tehdy, když je zaparkováno, neboť to je jediná okolnost, která řidiči umožňuje volně nakládat se svým časem.

Kromě toho čl. 8 odst. 8 stanoví, že běžná týdenní doba odpočinku a jakákoli týdenní doba odpočinku delší než 45 hodin musí být čerpána ve vhodném genderově vstřícném ubytování s odpovídajícím vybavením pro spánek a hygienu. Jak je vysvětleno ve 13. bodě odůvodnění nařízení (EU) 2020/1054, je to nezbytné k tomu, aby „řidiči měli“ zajištěny „k odpočinku odpovídající podmínky“. Stejná zásada platí pro denní a zkrácené týdenní doby odpočinku, které lze tedy čerpat ve vozidle pouze tehdy, má-li vhodné vybavení pro spánek. To je v souladu s obecnými cíli spočívajícími v zajištění odpovídajících pracovních podmínek pro řidiče a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

IV. Výjimečné překročení doby řízení

- 9. Podle čl. 12 druhého a třetího pododstavce se řidič může odchýlit od čl. 6 odst. 1 a 2 a čl. 8 odst. 2 tím, že překročí denní a týdenní dobu řízení. Pokud je celková denní doba řízení řidiče kratší než maximální povolená doba řízení, může uplatnit odchylku od čl. 8 odst. 2, aniž by musel překročit denní nebo týdenní dobu řízení? Pokud řidič v důsledku využití této odchylky zahájí týdenní dobu odpočinku později než na konci šesti 24hodinových časových úseků od konce předchozí týdenní doby odpočinku, jedná se o porušení nařízení?**

Článek 12

Cílem odchylky je umožnit řidiči za výjimečných okolností nadále čerpat týdenní dobu odpočinku „doma“ (tj. v místě bydliště řidiče nebo v provozovně zaměstnavatele), a nikoli v místě, které je vzdáleno 2 hodiny jízdy mimo od jeho „domova“. Umožňuje odchýlit se od omezení doby řízení (čl. 6 odst. 1 a 2) a/nebo od povinnosti strávit denní dobu odpočinku do 24 hodin po skončení předchozí doby odpočinku (čl. 8 odst. 2). Někdy se řidič bude muset odchýlit jak od čl. 6 odst. 1 a 2, tak od čl. 8 odst. 2, nikoli však nutně. V jiných případech, kdy může řidič například řídit o 1 nebo 2 hodiny více, aniž by překročil maximální denní dobu řízení v délce 9 nebo 10 hodin stanovenou v čl. 6 odst. 1 a maximální týdenní dobu řízení v délce 56 hodin stanovenou v čl. 6 odst. 2, se odchylka bude týkat pouze čl. 8 odst. 2.

Článek 12 však řidiči neumožňuje se odchýlit od povinnosti zahájit týdenní dobu odpočinku nejpozději na konci šesti 24hodinových časových úseků od konce předchozí týdenní doby odpočinku, jak je stanoveno v čl. 8 odst. 6 druhém pododstavci. Odchylka proto musí být používána obezřetně.

Pokud například řidič ukončil předchozí týdenní dobu odpočinku v pondělí v 8:00 hodin, musí začít příští týdenní dobu odpočinku v neděli v 8 hodin. Pokud v sobotu (šestou 24hodinovou pracovní dobu) začal řidič řídit v 8:00 a řídil 12 hodin (10 hodin povolených + nejvýše 2 hodiny v rámci odchylky) a dodrží všechny potřebné přestávky (celkem 2 hodiny v tomto příkladu), mohl by se dostat „domů“ v sobotu přibližně ve 22 hodin. Tak by řidič mohl zahájit týdenní dobu odpočinku ve lhůtě stanovené v čl. 8 odst. 6.

- 10. Jak je třeba chápat odchylku od čl. 8 odst. 2 stanovenou v čl. 12 druhém a třetím pododstavci? Je možné snížit denní dobu odpočinku po stanovenou dobu (1 nebo 2 hodiny) a nahradit ji do konce třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu?**

Ustanovení čl. 8 odst. 2 a článku 12

Ustanovení čl. 8 odst. 2 vyžaduje, aby řidič čerpal denní dobu odpočinku (alespoň 9 v případě zkrácené doby odpočinku nebo nejméně 11 hodin v případě běžné doby odpočinku) do 24 hodin od konce předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku.

Odchylka podle článku 12 neumožňuje zkrátit délku denní doby odpočinku. Může však vést k situaci, kdy z důvodu prodloužené doby řízení (o 1–2 hodiny) nezbytně k tomu, aby se řidič dostal „domů“ kvůli

mimořádným okolnostem, nebude řidič schopen dočerpát denní dobu odpočinku během 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku, jak stanoví čl. 8 odst. 2. V takovém případě by doba denního odpočinku byla a má být čerpána bez zkrácení po uplynutí 24 hodin počítaných od konce předchozí denní doby odpočinku, odchýlně od čl. 8 odst. 2. Tuto denní dobu odpočinku lze prodloužit o týdenní dobu odpočinku, jak stanoví čl. 8 odst. 3, pokud tato týdenní doba odpočinku začne nejpozději na konci šesti 24 období, jak vyžaduje čl. 8 odst. 6.

11. Jakým způsobem se nahrazují dodatečné hodiny doby řízení kvůli mimořádným okolnostem (např. měla by být 1 hodina doby řízení navíc nahrazena o 1 hodinu delší dobou odpočinku)? Je třeba rovněž nahradit přestávku v délce 30 minut, nebo pouze dodatečnou dobu řízení?

Ustanovení čl. 12 druhého, třetího a čtvrtého pododstavce

Jak je uvedeno v čl. 12 pátém pododstavci nařízení, musí jakékoli prodloužení doby řízení podle této odchylky být nahrazeno odpovídající dobou odpočinku, kterou je třeba čerpat vcelku, společně s jakoukoliv dobou odpočinku v rámci období tří týdnů následujících po uplatnění výjimky.

Přestávky není třeba nahrazovat, pouze dodatečnou dobu řízení.

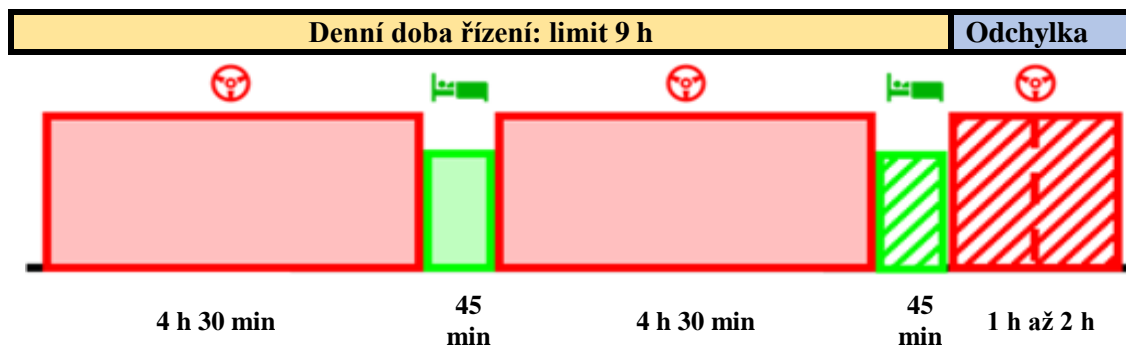
Pokud například řidič odřídil o 1,5 hodiny déle, než je povolená denní doba řízení, měla by mu být tato prodloužená doba řízení nahrazena připočtením doby odpočinku o délce 1,5 hodiny k jedné z jeho týdenních nebo denních dob odpočinku vybíraných do konce třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

12. Pokud řidič využije odchylky podle článku 12, měl by po 4,5 hodinách řízení před dalším řízením vykonat přestávku v délce 30 minut nebo 45 minut?

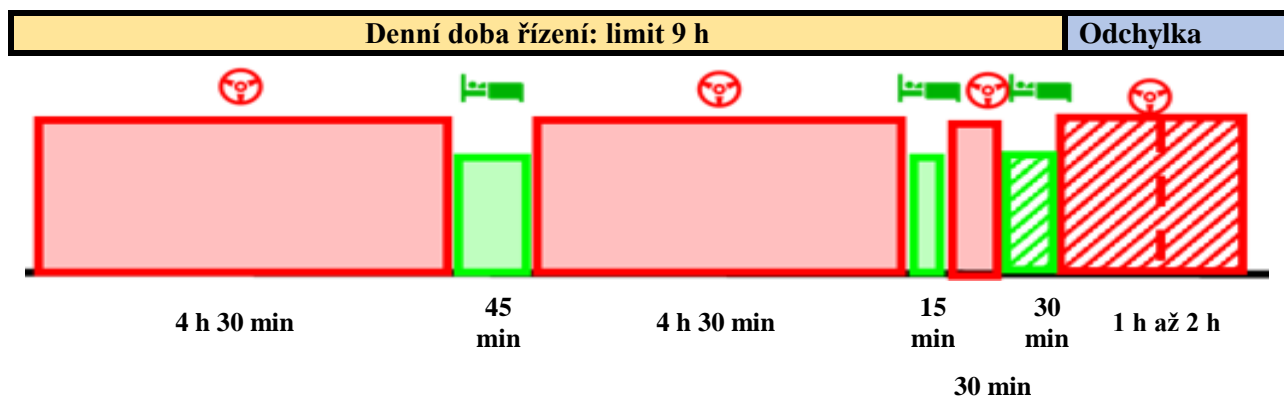
Článek 12

Ustanovení čl. 7 prvního pododstavce stanoví, že řidič má po době řízení 4,5 hodiny absolvovat přestávku nejméně 45 minut. Ustanovení čl. 12 druhého až pátého pododstavce neumožňuje se od tohoto požadavku odchýlit. Po čtyřech a půl hodinách řízení a před dalším dobou řízení tedy řidič musí mít nepřerušenu přestávku 45 minut. V případě, že řidič dodržel přestávku v délce 45 minut (nebo 30 minut a předtím měl přestávku 15 minut) a poté musí pokračovat v řízení po dobu dalších 1 až 2 hodin, není řidič povinen vykonat další přestávku v délce 30 minut před tím, než začne řídit dále. V případech, kdy je oprávněn řídit 10 hodin během dne, a pokud již tento denní limit odřídil a potřebuje pokračovat v řízení po dobu 1 až 2 hodin, aby se dostal „domů“ a zahájil tam týdenní dobu odpočinku, musí si před tímto dodatečným řízením vybrat další 30minutovou přestávku. Na druhé straně se nevyžaduje žádná další 30minutová přestávka, pokud řidič překročí denní dobu řízení o méně než jednu hodinu.

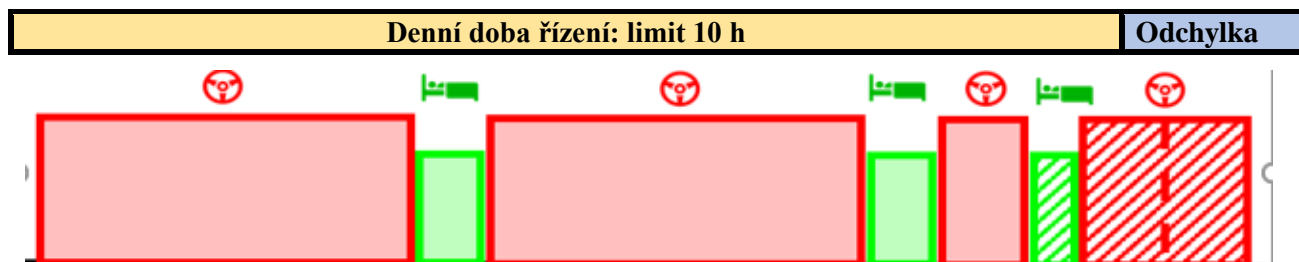
Příklad 1: Řidič řídil 4,5 hodiny a poté si udělal přestávku 45 minut; poté řídil další 4,5 hodiny a měl další 45minutovou přestávku. Dosáhl denního limitu 9 hodin řízení, ale aby se dostal „domů“ musí pokračovat v řízení po dobu 1 až 2 hodin. V takovém případě může pokračovat v řízení po 45minutové přestávce po druhé 4,5hodinové době řízení.



Příklad 2: Řidič řídil 4,5 hodiny a poté si udělal přestávku 45 minut; poté řídil další 4 hodiny a absolvoval přestávku v délce 15 minut, poté pokračoval v řízení po dobu dalších 30 minut a poté zastavil a měl přestávku 30minutovou. To je v souladu s článkem 7, který umožňuje rozdělit přestávku v délce nejméně 45 minut na dvě části, tj. přestávku v délce nejméně 15 minut a další přestávku v délce nejméně 30 minut). Pokud po uplynutí této třicetiminutové přestávky řidič potřebuje pokračovat v řízení po dobu 1 až 2 hodin navíc, aby se dostal „domů“, nemusí absolvovat další 30minutovou přestávku.



Příklad 3: Řidič řídil 4,5 hodiny a poté si udělal přestávku 45 minut; poté řídil další 4,5 hodiny a měl další 45minutovou přestávku. Je-li jeho denní doba řízení 10 hodin, může i nadále řídit další 1 hodinu. Pokud po této hodině řízení potřebuje k tomu, aby se dostal „domů“, další 1 až 2 hodiny, musí před dalším řízením vykonat novou 30minutovou přestávku.



4 h 30 min 45 min 4 h 30 min 45 min 1 h 30 min 1 h až 2 h

Ve všech výše uvedených příkladech může řidič absolvovat svou povinnou přestávku ve dvou částech, tj. nejméně 15 minut, po nichž následuje nejméně 30 minut přestávky rozložené v rámci 4,5 hodiny řízení, jak je povoleno v čl. 7 druhém pododstavci. Uvedené skutečnosti nemají vliv na povinnost (nebo nevyužití) dalších 30minutových přestávek před prodlouženou dobou řízení v délce 1–2 hodiny.

V. Provoz s více řidiči

13. Jak by měla být v jedoucím vozidle zaznamenána přestávka v délce 45 minut pro druhého řidiče zapojeného do provozu s více řidiči, když digitální tachograf automaticky zaznamenává v případě tohoto řidiče pracovní pohotovost? V jakém intervalu může řidič čerpat přestávku 45 minut – na začátku, na konci doby pohotovosti nebo v jakémkoli intervalu pohotovosti?

Článek 7

Ustanovení čl. 7 prvního pododstavce stanoví, že řidič má absolvovat přestávku nejpozději po době řízení 4,5 hodiny. Tato přestávka tedy bezprostředně následuje po době řízení.

Řidič, který je členem týmu řidičů (provoz s více řidiči), může mít přestávku v jedoucím vozidle v délce 45 minut pod podmínkou, že se nepodílí na pomoci řidiči, který vozidlo v té době skutečně řídí.

Vzhledem k tomu, že současné verze tachografů neumožňují zaznamenávat přestávky v jedoucím vozidle, je běžnou praxí donucovacích orgánů považovat po sobě jdoucí 45minutová období pohotovosti řidiče v provozu s více řidiči za přestávku.

14. Je možné v provozu s více řidiči přestávky dělit?

Článek 7

Možnost čerpat přestávku v délce nejméně 45 minut ve dvou částech, nejméně 15minutové a poté nejméně 30minutové, se neomezuje pouze na provoz s jedním řidičem. Proto si mohou řidiči jedoucí v týmu (provoz s více řidiči) v zásadě také rozdělit přestávky.

Rozdělit přestávku v rámci provozu s více řidiči by však nebylo příliš praktické, neboť by to znamenalo, že buď druhý řidič řídí pouze 15 minut, a první řidič má přestávku, a poté předá řízení prvnímu řidiči, anebo že první řidič má 15minutovou přestávku v rámci celých 4,5 hodiny, kdy řídí druhý řidič.

VI. Tachografy

15. Jak mohou donucovací orgány vymáhat registraci nakládky a vykládky, pokud řidiči nemají zákonnou povinnost je zaznamenávat?

Ustanovení čl. 8 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014

Druhá verze inteligentních tachografů musí obsahovat novou funkci automatického zaznamenávání polohy vozidla při jeho nakládce a vykládce. Zaznamenávání polohy musí zapnout řidič, který bude muset do záznamu polohy uvést, že probíhá nakládka, vykládka nebo souběžná nakládka a vykládka. Tato operace se zadá ručně v nabídce tachografu.

Nariadení (EU) č. 165/2014 skutečně výslovně nezavazuje řidiče, aby nakládku a vykládku zaznamenávali. Zaznamenávací činnost je však důležitou součástí práce řidiče a úplnost záznamů má navíc velký význam pro to, aby kontroly byly nákladově efektivní a nepředstavovaly nadměrnou zátěž. Aby se tedy zajistila úplnost záznamů a zabránilo se zdlouhavým kontrolám, zejména na silnicích, je zásadní, aby řidiči byli náležitě poučeni o tom, jak se používají všechny funkce inteligentních tachografů.