

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Filozofická fakulta

Katedra romanistiky

**L'efficacité des régimes de travail dans le
transport de marchandises**

**The efficiency of driver's working conditions
in transport of goods**

(Bakalářská diplomová práce)

Auteur: Karolína Tománková

Directeur de mémoire: Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton

Olomouc 2017

À Olomouc, 03. 05. 2017

Je, soussignée, Karolína Tománková, atteste avoir réalisé ce mémoire moi-même et avoir noté toutes les références utilisées dans le présent travail.

Tout d'abord, je voudrais remercier Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton pour ses conseils professionnels en étant mon superviseur de mon mémoire. J'adresse aussi mes remerciements à Monsieur Jiří Novotný, le consultant professionnel.

Je tiens à adresser aussi mes remerciements à ma famille, Monsieur Martin Benák, Mademoiselle Stela Cebotari et Mademoiselle Karolína Slabá, qui ont été un grand soutien pour moi.

À Olomouc, le

Signature:

Table de matières

L'introduction	6
I. Transport	8
I. 1 Transport en tant qu'élément clé de l'économie nationale	8
I. 2 Définition du transport	8
I. 3 Le transport dans le cadre de la logistique	9
I. 4 Niveau de l'infrastructure	9
I. 5 Transport et transfer dans les relations économiques	9
I. 6 Le transport routier de marchandises	10
I. 7 L'importance du transport et son développement	11
I. 8 Les positifs	12
I. 9 Les négatifs	13
I. 10 L'aspect clé	13
I. 11 La politique des transports	14
I. 12 Les accidents de transport	15
I. 12. 1 La fréquence des accidents de transport	15
I. 12. 2 La définition des accidents	15
I. 12. 3 L'impact des accidents	15
II. Les régimes des conducteurs	17
II. 2 La création de la législation régissant des régimes spécifiques des conducteurs	17
II. 2 L'évolution des régimes	18
II. 3 Le règlement principale dans le cadre des régimes	21
II. 3. 1 Règlement (CE) n° 561/2006 introduit les concepts de base	21
II.3.1.1 Les données concernant de conduit	21
II. 3. 1. 2 Les autres données	22
II. 3. 1. 3 Les données concernant de pause	23
II. 3. 1. 3. 1 Les exemples des pauses	24
II. 3. 2 L'application des dispositions du règlement (CE) no 561/2006	26
II. 3. 3 Dérogations selon l'article 3 du règlement (CE) no 561/2006	27
II. 3. 3. 1 Des exemples d'écart injustifié des règles	28
II. 3. 4 Obligations collectifs de conducteurs et de transporteurs	29
II. 3. 5 Obligations du transporteur sur lequel le conducteur doit savoir	29
II. 3. 6 Obligations des chauffeurs	30
II. 3. 7 Contrôles routiers	35
II. 4 Caractéristiques du chauffeur de camion	36
III. Analyse	39
La conclusion	46

Résumé	47
Bibliografie.....	48
Ouvrages.....	48
Références sur le web	48
Annotation.....	50
Mot clés	50
Annotation.....	50
Annotation.....	51
Key words	51
Annotation.....	51

L'introduction

Récemment, l'importance de la logistique et du coup ainsi du trafic augmente et ne peut pas être négligée. Le transport est non seulement partie intégrante des systèmes logistiques, mais aussi une partie importante de la vie de chacun. Pour la plupart des gens le transport personnel est clé pour faciliter les déplacements quotidiens. Pour les pays économiquement développés, cependant, le transport de marchandise occupe une position essentielle, qui devrait être un service fluide et fiable. Dans le rythme d'aujourd'hui, il y a eu une forte augmentation de la demande de transport. La mondialisation a allongé la chaîne logistique, qui impose de lourdes exigences sur le transport. Le transport seul affecte toute la chaîne, et il est nécessaire d'assurer le bon fonctionnement de cette activité tout au long du transport. Avec l'augmentation de la demande de transport, l'offre a augmenté en même temps. Avec l'augmentation de l'offre il augmentait aussi le nombre des entreprises routières et d'expédition, qui pour son entreprise utilisent de plus en plus des véhicules de transport routier. À l'aide de ces véhicules routiers ils transportent un grand nombre des envois à différentes parties du monde.

Les conducteurs de camions forment une partie intégrante du transport routier de marchandises. Ce travail est intéressant, car le conducteur souvent découvre les pays étrangers dans lesquels « il est lancé » et peut également s'améliorer dans les langues étrangères. D'autre part, c'est également très spécifique et exigeant, nécessite une attention constante, un certain nombre de connaissances et des compétences et la capacité d'adaptation continue. Très souvent, le conducteur est sous la pression de l'employeur, client, répartiteur et des contrôles routiers.

Parmi les inconvénients appartiennent notamment les accidents, qui, dans le cas des camions, sont très souvent les accidents mortels. Il était nécessaire d'adopter une législation appropriée régulant les modalités de travail des conducteurs afin d'éviter de surcharger les conducteurs et des accidents. Des documents internationaux, en particulier l'AETR et le règlement (ES) n ° 561/2006 résolvent cette problématique. Les efforts visant à réduire les effets négatifs du transport routier de marchandises sont cependant, dans certains cas, contre-productifs. Les conditions rigoureuses mettent les conducteurs, mais aussi les clients et les autres personnes intéressées dans des situations difficiles. Mais une libéralisation excessive des conditions provoquerait du chaos dans ce domaine exigeant.

Dans le secteur des transports, cela signifie avant tout le respect du temps de travail des conducteurs professionnels, soi-disant les conditions sociales. Par exemple le temps de conduite des véhicules, le temps de repos et des pauses pour les conducteurs. Avec cette loi, l'UE cherche à unifier les conditions dans tous ses États membres, de sorte qu'ils sont tous les mêmes en fonction de la concurrence.

Chaque conducteur doit avoir des conditions égales pour l'accomplissement de leurs activités. Sans ces conditions sociales, les conducteurs pourraient être forcés, pour cause de la concurrence des entreprises, dans une conduite extrêmement longue sans pause et se détendre. Par conséquent ils seraient fatigués, inattentifs, sur les parties de route monotones ils tomberaient dans le microsommeil et leur comportement mettrait en danger à la fois eux-mêmes mais aussi les autres usagers de la route. Dans le meilleur des cas, lorsque les conducteurs ne respectent pas les règles établies et ne provoquent pas d'accident, ils compromettent des transporteurs équitables, qui respectent les règles prescrites. Par cela ils les mettent en face à la concurrence déloyale. Il n'y a pas une exception même dans les cas où les conducteurs sont illégalement payés par le transporteur pour le kilométrage. Mais nous rencontrons toujours ce comportement injuste. Les transporteurs cherchent tous les avantages concurrentiels, même dans ces cas injustes et surtout illégaux.

Pour la mise en œuvre cohérente de l'Arrangement de l'AETR, Règlement (ES) n ° 561/2006, nous sert un appareil de contrôle - le tachygraphe. Tachygraphe est un dispositif de contrôle destiné à être installé dans les véhicules routiers pour indiquer et enregistrer automatiquement les données de ces véhicules, surtout le fonctionnement du véhicule et le temps de travail des conducteurs. Les tachygraphes jouent un rôle crucial dans les inspections de camions de plus de 3,5 tonnes. Ils contribuent également à l'amélioration de la sécurité routière, des conditions de travail des conducteurs et sont aussi un facteur important qui assure une concurrence loyale entre les entreprises de transport.

Aujourd'hui, il y a une augmentation des tentatives de contourner le système de tachygraphe, en particulier les attaques et les menaces croissantes contre le système de tachygraphe digital. De telles tentatives et menaces posent un risque sérieux pour la sécurité routière et ont un impact négatif sur la concurrence. Il est nécessaire de répondre à une augmentation des tentatives de contourner le système de tachygraphe, surtout les attaques et les menaces croissantes contre le système des tachygraphes digitaux. Ces tentatives et menaces posent un risque sérieux pour la sécurité routière et ont un impact négatif sur la concurrence et sur les conditions sociales des conducteurs dans le transport routier. Pour ces raisons, il est nécessaire de se concentrer sur la manipulation du dispositif d'enregistrement et des cartes de contrôle de conducteur.

I. Transport

I. 1 Transport en tant qu'élément clé de l'économie nationale

Le trafic et le transport font partie intégrante de toutes les activités sociales et économiques, et font les éléments clés de l'économie nationale de chaque pays. Le transport joue un rôle important dans la politique et dans l'économie reliant les routes de la ville, des chaînes et des chemins de fer qui rendent possible le commerce et la communication pour le public. Dans une certaine mesure le fonctionnement global du public dépend sur le transport. Sa fonction est d'assurer le transport des marchandises dans les processus de circulation et de production. Cela permet le développement économique de la société et l'augmentation générale du niveau de vie. Le développement économique, l'utilisation appropriée de la position géographique, ainsi que la participation dans le transport et la coopération internationale, spécifie des options supplémentaires du développement de chaque pays. Le transport fournit ses services à la production, au commerce et à la population et il est la composante la plus importante dans les activités liées à la production et la circulation des marchandises (flux de matières) et les gens en mouvement. Il joue donc un rôle important dans le cadre d'un lien entre la production et le consommateur - le client.¹

I. 2 Définition du transport

Il existe beaucoup des définitions du transport. Généralement est le transport défini comme tout déplacement de personnes ou de marchandises, effectué soit par lui-même, soit indirectement, à la circulation des véhicules sur les routes. D'un point de vue économique on peut définir le transport comme une opération spécifique qui effectue le déplacement intentionnel des personnes et des biens. Celui-là se manifeste par leurs effets (immatériels) dans le système socio-économique de la société. En revanche, le terme «transfert» signifie que la partie du trafic, qui fait directement le transfert des matériaux ou des passagers par les moyens de transport ou les autres dispositifs du transport. Le transfert est donc l'effet final de transport et est entièrement déterminé par le point de départ et le point final du processus de relocalisation. Le transporteur est donc alors la personne ou l'organisation qui a effectué le déplacement des

¹Novák R., Pernica P., Svoboda V., Zelený L., Nákladní doprava a zásílatelství, ASPI, a.s.: Praha 2005. 2. vydání. ISBN 80-7357-086-6

personnes. L'opérateur de transport est un exploitant du transport.

I. 3 Le transport dans le cadre de la logistique ²

Avec le transport et les services, le transport est étroitement lié la logistique. La logistique de transport est une partie importante de la logistique. L'objectif fondamental de la logistique est la coordination, la synchronisation et l'optimisation des activités non-productives consécutives, qui sont nécessaires pour atteindre un effet flexible et économique. Son but est la planification et l'exploitation du réseau de trafic La chaîne logistique peut être comprise comme un ensemble d'activités qui se déroulent dans les articles suivants en cours, dont le but est une satisfaction flexible, rentable et en temps opportun des besoins du client comme le dernier maillon de la chaîne. De lui sort l'information sur les exigences en matière de sécurité pour la fourniture de biens et services connexes. Le transport fournit également aux clients une valeur ajoutée, à savoir si les produits arrivent sur le marché à l'heure, en bon état et à la quantité désirée, cela contribue ainsi au niveau du service à la clientèle et bien sûr la satisfaction du client.

I. 4 Niveau de l'infrastructure

Les liaisons de transport efficaces font une condition pour le bon fonctionnement du commerce européen et pour la croissance économique, la création d'emplois et de la prospérité. Les réseaux de transport sont la base de la chaîne d'approvisionnement et d'y l'économie de chaque pays est dépendante. Grâce au transport on peut distribuer des biens et les gens peuvent voyager. Le transport prévient l'isolement des colonies, nous relie et nous permet de mener une vie de qualité. Le processus de l'intégration européenne et l'achèvement du marché intérieur est dépendant sur le transport, il est aussi important pour la création d'emplois et la croissance économique. Le transport devient ainsi la force motrice de la société, il combine les différents États et les nations entre elles.

I. 5 Transport et transfert dans les relations économiques

Au cours des dernières décennies, le transfert a connu et en particulier le transfert routier de marchandises un développement rapide et massive et sans exagérer on peut dire que

² SIXTA, Josef a Václav MAČÁT., Logistika teorie a praxe. 1. Brno: CP Books, 2005, 315 s. ISBN 80-251-0573-3.

c'est une des pierres angulaires de l'économie de chaque pays. Aujourd'hui, seulement quelques personnes pouvaient imaginer une économie qui fonctionne bien sans une infrastructure de transport développé et un système de transport développé. Dans le cadre d'une tendance mondiale en cours d'unification et de la mondialisation il y a aussi une augmentation constante de l'intérêt pour le trafic international, à savoir le transport entre les différents états. L'un des domaines les plus importants de transport est sans doute le transport de marchandises par la route. C'est le transport international routier qui nous montre comme le premier le rapport sur l'état de l'économie de chaque État. Son volume croissant est d'habitude un indicateur fiable d'un bon fonctionnement de l'économie, alors que son affaiblissement signifie le ralentissement du développement économique. Le Ministère des Transports dans le cadre du document « Concept de la recherche et du développement dans le secteur des transports pour la période 2006 - 2010 » montre que même si la demande de transport continue de croître, elle ne peut pas être résolu simplement par la construction de nouvelles infrastructures. Le concept met l'accent sur la nécessité de « ... mieux utiliser, optimiser, organiser des systèmes de transport existants pour répondre aux exigences du développement durable et à la demande croissante pour le transport ». En République tchèque, le domaine du transport routier a commencé à croître le plus dans la période après 1989. A cette époque, grâce aux conditions uniques permettant la transformation et la réalisation des opportunités d'affaires, il y avait les plus importants et les plus rapides changements. La période 1990-2000 se caractérise par une augmentation significative de la demande pour le transport routier de marchandises.

I. 6 Le transport routier de marchandises

Le transport routier nous nous classons dans le monde entier parmi un type de transport d'une croissance le plus forte et le plus largement utilisé. De nos jours, il est un moyen indispensable pour le transport de marchandises, mais aussi des gens. Il est utilisé dans le transport national mais aussi international et grâce à sa vitesse il rivalise avec le succès les autres types du transport soit-disant traditionnaux. Malgré les prévisions antérieures que le transport routier sera remplacé par le transport aérien et ferroviaire, il reste le moyen le plus simple comment le plus rapidement possible et avec le plus bas coût transférer principalement des produits semi-finis et des marchandises.

Les routes pour les véhicules automobiles constituent le réseau de transport le plus dense et permettent ainsi les voies de transport les plus polyvalents. En dépit de la forte densité du réseau routier avec une croissance des performances de transport ils égalent, et sur les routes se forment les embouteillages aux heures d'affluence, ce que baisse à la suite la fluidité des

routes et la vitesse du transport cause des accidents fréquents.

La définition du transport de marchandises routier par Novák est suivante: « *Le transport routier et en particulier le transport des marchandises dans le monde entier appartient à un segment de transport de plus progressive. Sa vitesse relative, l'opérationnalité et l'accessibilité font l'un des concurrents grandes d'autres modes de transport* »³

Junek [4] définit le transport routier de marchandises de la manière suivante:« *Le transport routier est un ensemble d'activités, qui assurera le déplacement des passagers et de marchandises (le fret) par les véhicules routiers, ainsi que le déplacement des véhicules routiers eux-mêmes sur la route, les zones de circulation et sur un terrain ouvert*».

I. 7 L'importance du transport et son développement

Pourtant, la performance du transport routier de marchandises toujours augmente. Comme Toušek (2009) a rapporté, le transport routier dans le volume total de marchandises créé une part en constante augmentation. Auparavant, le transport routier a été généralement considérée comme le mode complémentaire du transport, mais maintenant est sa fonction irremplaçable. Selon Touška (2009), nous pouvons comprendre cet état comme conséquence de la structure économique, démographique et sociale et de la densité et la configuration du réseau routier.

En 2010 seulement, ses performances de transfert en République tchèque ont atteint 52 milliards de tonnes-kilomètres. Pour comparaison, sur la même période en 2010, la performance de transport du fret ferroviaire en République tchèque a atteint seulement 14 milliards de tonnes-kilomètres. D'après les données de l'Office statistique tchèque nous observons une tendance de l'augmentation graduelle. En 2015, la performance du transport a touché presque 60 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport ferroviaire a enregistré un léger saut en 2015, en 2010-2015, sa performance ne change pas de façon remarquable. L'avantage du transport de marchandises par route par rapport au transport ferroviaire est la flexibilité et la vitesse.

³Novák R. a kol., Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství, C.H. Beck.: Praha 2013, 1^{er} issue, p.22, ISBN 978-80-7400-514-5

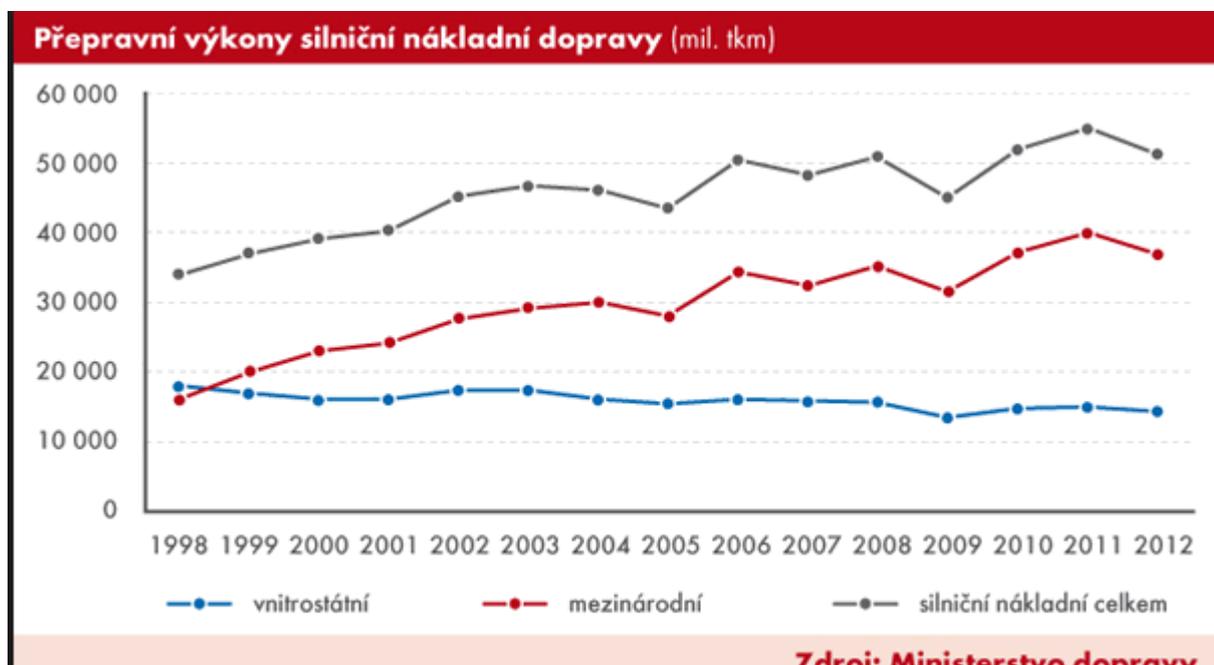
5.2.1.1. Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	451 671	448 685	435 449	447 367	491 625	549 085
Železniční doprava	82 900	87 096	82 968	83 957	91 564	97 280
Silniční doprava	355 911	349 278	339 314	351 517	386 243	438 906
Vnitrozemská vodní doprava	1 642	1 895	1 766	1 618	1 780	1 853
Letecká doprava	14	12	9	9	9	6
Ropovody	11 205	10 404	11 392	10 266	12 029	11 040
Přepavní výkon celkem (mil. tkm)	68 495	71 817	68 087	71 509	71 421	76 613
Železniční doprava	13 770	14 316	14 266	13 965	14 574	15 261
Silniční doprava	51 832	54 830	51 228	54 893	54 092	58 714
Vnitrozemská vodní doprava	679	695	669	693	656	585
Letecká doprava	22	22	17	24	35	31

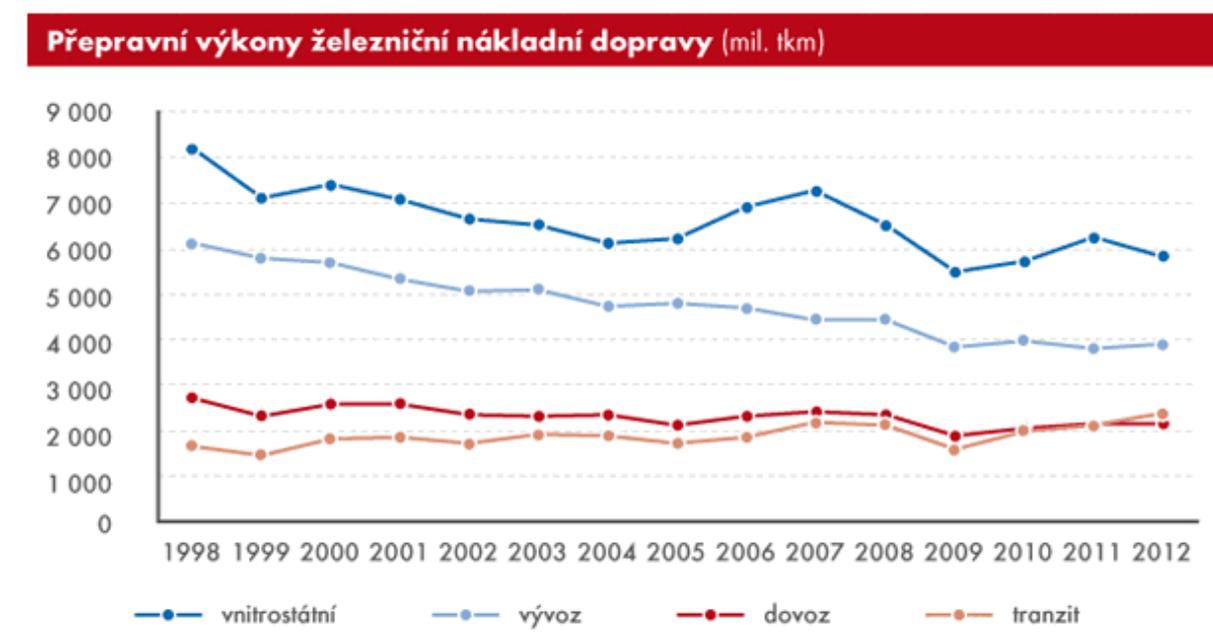
Dessin 1 La comparaison des capacités de transport

I. 8 Les positifs

Le transport routier a des avantages concurrentielles par rapport aux autres types de transport. Ces sont la disponibilité facile en raison d'un réseau routier dense, la flexibilité aux changements de la demande et les conditions du marché et la vitesse relative, et principalement l'épargne du temps et le confort. Il est également capable de transporter une charge « A la maison ». D'autres avantages apport la diversité de réseau routier, où il est possible de s'adapter à sa nature, sa taille et la nature des produits et les conditions requises pour sa protection.



Dessin 2 Les capacités de transport routier (mil. tkm)



Dessin 3 Les capacités de transport ferroviare

I. 9 Les négatifs (Novák)

D'autre part, justement dans le transport routier augmente le nombre des problèmes divers, dont beaucoup d'eux sont d'une importance capitale - non seulement pour le développement de l'économie mondiale, mais même aussi pour l'existence humaine. Des problèmes, citons, est par exemple l'infrastructure routière et autoroutière inconvenante. Les défauts en termes d'infrastructures sont principalement les sections inachevées du réseau RTE-T, donc des sections importantes des autoroutes et voies rapides. Un autre problème est le mauvais état des routes de I.classe et classes inférieures, donné en particulier de l'entretien négligé. Les problèmes de circulation sont causés par le manque de voies de contournement autour des villes et des communes, ce qui affecte négativement l'environnement et la sécurité routière. Le taux croissant d'accidents est l'un des principaux problèmes de transport, sur qui je me concentrerai dans d'autres parties de ce travail.

I. 10 L'aspect clé

En dépit de ces inconvénients, cependant, on ne peut pas ignorer le fait qu'il est de grande partie irremplaçable en raison qui mentionne Novák: La dépendance de la société sur un transport de camion est si important que l'échec de la circulation des camions ne doit jamais se produire. Les expériences montrent que seulement quelques jours de la grève des conducteurs de camions transportant des aliments soulève un effet de chaîne, qui viderait les rayons des

commerces de détail pendant quelque heure, en partie en raison de la fréquence élevée des livraisons de marchandises en provenance des centres de distribution avec des stocks minimaux de marchandises dans les magasins, en partie en raison de la panique chez les consommateurs, dite et diffusée par les médias, et en même temps le conflit d'origine entre les employeurs et les employés est immédiatement transféré au niveau politique.⁴

I. 11 La politique des transports

Une expression concentrée de l'approche macro-économique du gouvernement en ce qui concerne les conditions et les tendances du développement du secteur des transports, ainsi que la gestion et les interventions réglementaires dans le secteur des transports peut être décrit comme la politique des transports, comme l'une des premières politiques communes de l'Union européenne aujourd'hui. L'objectif de la politique de transport d'un point de vue économique est d'assurer le bon fonctionnement et le développement du système de transport économiquement efficace possible avec un minimum de dommages et pertes pour l'entreprise. La politique des transports s'occupe de domaines spécifiques d'intérêt, aux fins de ce mémoire je présente en particulier deux problèmes majeurs du transport - la sécurité routière et les problèmes sociaux des travailleurs des transports.

Ces dernières années, une attention accrue est accordée à la sécurité routière. Chaque année sur nos routes est tué environ cinq cents à sept cents acteurs des accidents de la circulation, un autre environ trois mille participants ont des blessures graves et environ sept fois plus d'entre eux sont légèrement blessés⁵. Ceux-ci sont déjà les nombres importants. Notre société est considérée comme techniquement avancé et il est politiquement inacceptable pour défendre un décès plus grande que zéro des accidents de la circulation comme socialement acceptable. Voilà pourquoi notre législation, ainsi que la législation de l'Union européenne est engagée à long terme pour réduire le nombre et les conséquences des accidents. La législation sociale dans le transport routier est donc une partie importante de la politique commune des transports visant à atteindre les objectifs du traité en tant que tel. « améliorer la sécurité routière (art. 91,1. C traité sur le fonctionnement de l'Union européenne) ou le progrès social (article 3.3 de l'UE) ». Le règlement des tachygraphes est l'outil principale de contrôle et de l'application de l'accord avec la législation sociale dans le transport routier.

⁴Novák R. a kol., Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství, C.H. Beck.: Praha 2013, 1^{er} issue, p.15, ISBN 978-80-7400-514-5

⁵Podle údajů policejního prezidia v roce 2016 bylo při nehodách usmrceno 545 osob, v roce 2015 to bylo zhruba o 100 více

I. 12 Les accidents de transport

I. 12. 1 La fréquence des accidents de transport

La fréquence des accidents de transport est l'un des principaux effets secondaires de transport routier. L'affirmation, que l'augmentation constante des véhicules routiers doit inévitablement apporter en général des graves problèmes de sécurité routière, manquait au début un contenu spécifique et n'a ni été perçue comme un point négatif. Dans le passé, la question des accidents de la circulation n'était pas particulièrement pris en compte. Depuis les années nonantes quand le nombre de véhicules a commencé à monter en flèche, il est nécessaire de percevoir une densité de l'augmentation du trafic comme un phénomène qui doit être examiné soigneusement et objectivement. Grâce à l'essor du trafic au cours des 20 dernières années et une augmentation significative des usagers du trafic routier, les experts en transport essaient traiter ce fait et entre autres réduire les accidents au minimum.

I. 12. 2 La définition des accidents

Le terme l'accident de transport peut être considéré comme un accident de parcours soudain involontaire et indésirable dans le trafic, ce qui entraîne des dommages pertinents. La loi sur la circulation routière (.. La loi n ° 361/2000 Coll) se préoccupe d'un accident de transport à l'article 47, qui est définie au paragraphe 1:

Accident de la circulation est un événement sur la route, par exemple un accident ou une collision, qui est devenu ou a commencé sur la route et où il y a une mort ou des blessures corporelles ou des dommages matériels directement liés à l'exploitation d'un véhicule en mouvement.

I. 12. 3 L'impact des accidents

Les accidents de transport ont un impact négatif sur la santé et la vie des victimes d'accidents de la circulation, les dommages matériels élèvent non seulement des coûts de la part des ménages, mais aussi des entreprises et ils réduisent le produit intérieur brut. Les dommages sont souvent couverts par une assurance, ce qui augmente les coûts de transport en échange d'un plus faible risque de pertes découlant des conséquences des accidents. Le transport routier de marchandises se caractérise par des faits spécifiques en matière d'accidents du transport. Ces sont tout d'abord plus grands et plus lourds véhicules qui ont une énergie cinétique plus élevée et un centre de gravité élevé. Et met ainsi les exigences sur la capacité des conducteurs de camions, mais aussi d'autres usagers de la route. Notre législation ainsi que la législation de l'Union

européenne est engagée à long terme pour réduire le nombre et les conséquences des accidents.

L'impact sur le nombre d'accidents n'a pas seulement la densité de la circulation, mais aussi le conducteur lui-même, ses pensées, ses sentiments, son état mental et l'équilibre général. Si le conducteur est influencé négativement à long terme (le stress, la pression de la société, etc.), il peut avoir un impact direct sur sa capacité à réagir et il peut devenir facilement un acteur dans un accident de la circulation. En matière de prévenir et de minimiser le risque de fatigue est nécessaire de maintenir un régime défini pour le pilote (ie. La gestion du temps, les pauses de sécurité, les périodes de repos). Le régime de travail est régi par diverses lois, qui sont reliés entre eux par divers critères et conditions. Il est nécessaire de se bien orienter dans cette problématique pour que les transporteurs et les conducteurs évaluent correctement les règlements qui sont à suivre. Ils sont liés par les règlements de la loi qui doivent être respectées dans l'exercice de leur profession. Ils sont définis par un accord déterminé, qui affirme le temps de conduite du véhicule et des pauses de sécurité obligatoires. Les règlements individuels et leur contenu seront expliqués ci-dessous.

II. Les régimes des conducteurs

II. 2 La création de la législation régissant des régimes spécifiques des conducteurs ⁶

Eu égard à la hausse de volume du trafic, la sécurité routière est l'une des priorités de la stratégie européenne. L'amélioration de la sécurité routière conduit à la nécessité d'adopter une législation sociale qui régit le temps de conduite et de repos des conducteurs. À cet égard la Commission européenne a également adopté des mesures législatives essentielles. L'objectif global de la législation sociale aux transports routiers (la conduite et les périodes de repos prescrites) est d'augmenter la sécurité routière, améliorer les conditions de travail des conducteurs et d'assurer une concurrence loyale entre les entreprises de transport. La législation sociale dans le transport routier est donc une partie importante de la politique commune des transports visant à atteindre les objectifs du traité tels que l'amélioration de la sécurité routière (art. Point de 91.1. lettre C du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne), le progrès social (article 3.3 du traité UE) et l'introduction de marché intérieur (article 3.3 du traité UE). Le règlement des tachygraphes est l'outil principal de contrôle et de l'application de l'accord avec la législation sociale dans le transport routier.

Les régimes des conducteurs sont très élaborés en détail. Ces conditions de travail unifiés et définis de façon précise et leur respect ou non-respect possèdent une influence significative sur le travail des conducteurs et affectent ainsi directement la sécurité et fluidité de transport. Respect des principes découlant de ces règles est suivie avec rigueur dans toute l'Union européenne. L'objectif est l'effort de prévenir non-respect des règles et les infractions éventuelles sont fortement sanctionnées. C'est pourquoi la connaissance des règles est considérablement importante pour les transporteurs, aussi bien pour leurs conducteurs. Les délits contre les règles sont évalués comme les délits contre la sécurité de circulation routière. L'absence de respect des règles pourrait avoir les conséquences négatifs.

Les pénalités n'ont pas toujours un tel effet qui est prévu. La détermination des certaines règles pour les conducteurs professionnels est souhaitable du point de la vue social, mais tous les éléments de ce régime ne sont pas réalisables par les conducteurs. Je pense ici que la grande partie de la responsabilité repose sur les employeurs. Ce sont eux qui parfois forcent de façon indirecte les conducteurs à déroger aux règles internationales. Les conducteurs ensuite,

⁶Diplomová práce:Legislativa EU upravující pracovní režimy řidičů činných v mezinárodní dopravě, Eva Marečková, Praha 2008

pour cause de conserver leur emploi, sont prêts participer au non-respect des règles. Ils croient qu'ils ne seront pas repérés, et leur rémunération augmenterait. Les États membres en déjà prennent acte et au cours des contrôles de police ils en visent. Les amendes imposées sont après infliger aux employeurs, pas aux conducteurs.

Dans le cadre des contrôles, l'intention et le degré de culpabilité de toutes les responsables, qui participent aux transferts concrets est mesuré en premier lieu. Les pénalités sont considérables dans le cas où les intentions de déroger aux régimes des conducteurs sont détectés. Par conséquent cela peut provoquer au transporteur - suspension de la concession, ou entrée interdite sur les territoires correspondants, jusqu'à la peine privative de liberté dans certains pays. (par exemple la France)

II. 2 L'évolution des régimes

Avant de rejoindre l'UE, la législation tchèque était régie par l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (ci-après dénommé «l'accord AETR »). L'accord AETR est un accord international, multilatéral et contraignant, portant un rôle important dans le transport des personnes et des biens. Il a été fondée en 1970 afin d'assurer la sécurité dans le transport routier des marchandises et des personnes. L'accord prévoit les régimes de travail des conducteurs dans le transport routier international et national. Plus précisément, il spécifie le temps pendant lequel un conducteur peut conduire sans interruption, la durée des pauses particulières, et entre autres, il prévoit l'âge minimum et les exigences pour les conducteurs. Les exigences techniques pour les appareils de contrôle qui enregistrent des activités de tous les conducteurs et le mouvement du véhicule figurent à l'annexe de l'accord AETR. Les États contractants à l'AETR en 2012 sont tous les pays européens, ainsi que le Kazakhstan, la Turquie, le Turkménistan et l'Ouzbékistan.

Depuis le 1er mai 2004, la République tchèque en tant que l'État membre de l'UE doit être régie par la législation de l'Union européenne. L'Union européenne a aujourd'hui une influence très importante sur la législation dans les États membres dans tous les domaines de la vie. Il n'est donc pas frappant que même dans le transport routier la réglementation européenne aura une part très importante. Tous les aspects du transport routier sont régies par des réglementations de l'Union européenne, que ce soit le transport de marchandises ou le transport de passagers. L'Union européenne réglemente le transport routier de deux points de vue. Le premier aspect est la législation qui réglemente les conditions de fonctionnement des véhicules dans le transport de marchandises, ou bien réglemente quels véhicules et la façon dont ils doivent être équipés des appareils de contrôle, puis le deuxième aspect est la mise en place de règles de

temps de conduite et de repos.

Création de la loi régulant les conditions pour l'exploitation et l'équipement obligatoire de tachygraphes numériques a commencé dans les années 70 du 20ème siècle en adoptant le règlement (CEE) n° 1463/70. Ce premier règlement prévoit une obligation pour les transporteurs des Etats membres à équiper les véhicules avec les appareils de contrôle.

Pour la République tchèque, ainsi que pour l'ensemble de l'Union européenne la seconde moitié des années 80 était la plus importante, ou il était le 20 Décembre 1985 approuvé à Bruxelles le Règlement (CE) n° 3821/8515 par le Conseil des Communautés européennes. Ce règlement établit dans le transport l'utilisation obligatoire des appareils de contrôle, qui sont équipés d'un registre avec des critères bien définis selon l'annexe I du présent règlement. Règlement régit, dans lesquels véhicules les appareils de contrôle doivent être installer, quelles sont les exigences pour la construction, qui peut installer et vérifier les appareils, ainsi régit la façon dont l'équipement doit être utilisé, et notamment à l'art. 15 du règlement prévoit également quels dossiers et des feuilles d'enregistrement le conducteur est obligé de présenter selon un défi dans le contrôle. Règlement a été l'objet de nombreuses modifications substantielles pendant son existence.

Règlement (CEE) n° 3821/85 appliquent jusqu'à ce qu'un nouveau règlement, qui a été adopté par le Parlement européen et le Conseil à Strasbourg le 4 février 2014. Le présent règlement du Parlement européen et du Conseil n° 165/2014 fixe les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation et aux essais de l'appareil de contrôle utilisé. Et il a été adopté principalement parce que le règlement (CEE) n ° 3821/85 a été substantiellement modifiées à plusieurs reprises. Il était donc nécessaire de parvenir à une plus grande clarté et de simplification de la nouvelle disposition. Bien que le règlement est entré en vigueur immédiatement à la date de sa publication, dans l'art. 48 depuis le début de celui-ci a été calculé qu'il prendra effet partiel seulement du 2 Mars 2015 et le plein effet jusqu'au 2 Mars 2016. Dans le règlement n° 165/2014 est dit « règlement (CEE) n ° 3821/85 est annulée. Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement». le règlement (CEE) n ° 3821/85 est toujours en vigueur, quoiqu'il y ait une abrogation formel.

Règlement (CEE) n ° 3821/85 et le règlement n° 165/2014 sont des règlements qui s'appliquent à la conception et l'utilisation de l'appareil de contrôle. L'Union européenne, cependant, ne traite pas seulement le champ des deux règlements. Les appareils de contrôle ont été introduits en vue de mettre en œuvre le contrôle des heures de travail pertinentes. Ceci concerne des chauffeurs routiers et conducteurs qui transportent plus de huit personnes. Pour cette raison, elle fixe des règles sur le temps de conduite journalière possible, les périodes de repos journalier des conducteurs et l'obligation d'exécuter les véhicules mentionnés ci-dessus

après un certain temps dite <<Pause de sécurité>>. Ces fonctions ont été introduites en 1969. Plus précisément, le 25 Mars à Bruxelles, le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil le 25 mars 1969, qui s'est occupé du le premier à la détermination de la conduite et de repos. En 1985, il a été abordé non seulement la question de la construction de l'appareil de contrôle, mais le règlement n° 543/69 ⁷ a été novélisé, donc il a été introduite une nouvelle forme - le règlement (CEE) n ° 3820/85. Ce règlement a été un outil important pour contrôler le temps de conduite jusqu'au 11 Avril 2007, la date de l'entrée en vigueur du règlement (CE) n ° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions sociales dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CEE) n ° 3821 / 85 et abrogeant le règlement (CE) n ° 3820/85, du 15 Mars 2006. Le nouveau règlement a été adopté principalement afin d'éliminer les ambiguïtés dans l'interprétation du règlement (CEE) n ° 3820/85. Ensuite il est nécessaire d'éviter la planification quotidienne et la gestion du temps pauses dans la procédure de telle sorte que le conducteur pourrait conduire trop longtemps sans interruption et sans retirer les pauses obligatoires. Entre autres, devrait contribuer à améliorer la sécurité sur les routes. Et l'une des raisons incontestable était l'effort pour améliorer le statut social des salariés auxquels le règlement est applicable.

Règlement (CE) n ° 561/2006 ⁸est en vigueur jusqu'à aujourd'hui. Les dispositions des articles 2 et 3 du règlement portent l'importance essentiel. Ces dispositions introductive définissent auxquels véhicules et les types de trafic le règlement est applicable et sur lesquels il ne s'applique pas. Malheureusement, aujourd'hui encore, en dépit de la vigueur relativement longue du présent règlement, l'application des dispositions du règlement fait toujours l'objet d'un long débat, puisque l'article 13 contient une gamme de transferts assez large, qui peuvent bénéficier d'une exemption de l'application du présent règlement. S'il y a des exceptions à la réglementation, seule l'Etat lui-même dans lequel le transport a lieu, possède des compétences d'établir des règles pour le transport enlevé. Si le transport est effectué uniquement sur le territoire d'un État membre, celui-ci a la possibilité de définir ses propres règles. Ou plutôt les États membres peuvent atteindre le renforcement des obligations de temps de conduite journalière, les pauses de sécurité, tous les jours et les périodes de repos hebdomadaire. Mais cela ne signifie pas que ce renforcement ne sera effectif que sur les routes nationales et dans le transport international il ne peut pas être exigé.

Chaque État membre peut accorder une exemption aux articles 5 à 9 pour les

⁷https://www.vegatour.com/wp-content/uploads/2014/07/kvalifikace-ridicu_2-pdf.pdf, page consulté le 3 mai,2017

⁸Evropská unie. NARÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 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. In: Brusel, 2006. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:HTML>, page consultee le 8.4.2017

véhicules relevant des dérogations de l'article 13 utilisés sur son territoire (voir l'article 13 pour des informations détaillées).

L'objectif de ces règlements est d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, augmenter la sécurité sur la route, ce qui permettrait la création de conditions de concurrence équitables pour toutes les transporteurs routiers, et ce qui également faciliterait les contrôles du respect de ces règles.

II. 3 Le règlement principale dans le cadre des régimes

II. 3. 1 Règlement (CE) n° 561/2006 introduit les concepts de base⁹

II.3.1.1 Les données concernant de conduit

"Durée de conduite" - durée de l'activité de conduite, elle est enregistrée soit automatiquement ou semi-automatiquement par l'appareil de contrôle défini à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85; ou manuellement comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85; La période de conduite commence au moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. La durée de conduite peut être continue ou fragmentée.

"Durée de conduite journalière": la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire. La durée de conduite journalière sera composée de plusieurs périodes de conduite qui peuvent en elles-mêmes être continues ou fragmentées. Durée de conduite journalière est le total (cumulé) durée de conduite entre deux périodes consécutives de repos journalier, ou entre le repos journalière et le suivante repos hebdomadaire, ou entre le repos hebdomadaire et le suivante repos journalière. Le temps de conduite journalière concerne un jour flottant, pas un jour de calendrier (de 0,00 à 24,00 h). Toutes les activités du conducteur: la conduite, d'autres travaux, la pause, le repos peut commencer dans un jour civil et continuer dans le prochain jour civil.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.

Dans le cadre du jour calendrier le conducteur peut avoir (en conformité avec les

⁹Evropská unie. NARÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 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. In: Brusel, 2006.
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:HTML>, page consultee le 24.2.2017

règles et les pauses) une somme totale des durées de conduite plus de 9 (ou 10) heures. Ceci est possible, par exemple, lorsqu'un conducteur a utilisé un repos journalier avant 24 heures depuis la fin de la période précédente de repos, et puis il continue de conduire.

"Durée de conduite hebdomadaire" désigne la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine. Elle comprendra également tout temps de conduite résultant de l'interruption d'un temps de repos journalier normal liée à la circulation des ferries ou des trains. Elle est donc suivie la durée de conduite au cours d'une semaine et pendant deux semaines consécutives.

La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.

Règlement (CE) n °561/2006 établit le temps de conduite maximum par semaine à 56 heures. Si par exemple le conducteur dans une semaine a effectuée quatre fois la durée journalier de 9 heures et deux fois la durée journalier de 10 h, il a donc utilisé un total de $4 \times 9 + 2 \times 10 = 56$ heures de la conduite. Le chauffeur ne peut plus conduire dans ce semaine calendrier.

II. 3. 1. 2 Les autres données

Une semaine s'entend d'une "semaine fixe", c'est-à-dire du lundi 00 heures au dimanche 24 heures (heure locale)

"Conduite en équipage": la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir;

"Autres tâches" - est la période où le conducteur ne peut pas disposer librement de son temps et doit être présent à leur lieu de travail afin de pouvoir commencer immédiatement avec son travail habituel, c'est-à-dire la conduite d'un véhicule (surtout le chargement et le déchargement, l'entretien technique des véhicules, des travaux administratifs associés à la conduite d'un véhicule, le traitement des questions administratives, par exemple avec la police ou avec les douanes et toutes autres travaux pour le même ou un autre employeur dans le secteur des transports ou ailleurs). Le conducteur ne sait pas la durée estimée de cette période. Il enregistre comme autre dossiers aussi la conduite de l'autre véhicule auxquels le règlement ne s'applique pas et qui est utilisé à des fins commerciales. Cet enregistrement manuel doit être effectué sur la feuille d'enregistrement, une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou il entrera les données

manuellement sur le tachygraphe.

Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

"Temps de disponibilité" - la «disponibilité»,

- les périodes autres que les temps de pause et les temps de repos durant lesquelles le conducteur n'est pas tenu de rester dans le véhicule, mais se tient disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou d'effectuer d'autres tâches. Parmi quelques exemples classiques, on peut citer:

- l'accompagnement d'un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train
- l'attente pendant le chargement/déchargement du véhicule
- les retards aux frontières
- les interdictions de circulation

Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

II. 3. 1. 3 Les données concernant de pause

"Une pause de conduite" toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

Seulement après l'épuisement de la pause d'au moins 45 minutes, le conducteur peut conduire à nouveau, et pas plus de 4,5 heures. Le temps de conduite supérieure à 4,5 heures est appelée la période de contrôle.

Le conducteur peut passer la pause seulement dans le véhicule fixe ou à l'extérieur du véhicule (également sur le ferry ou en train), ou dans un véhicule en mouvement, qui conduit l'autre conducteur. Pendant ces pauses, le conducteur ne peut effectuer d'autres tâches (autres activités). Le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en mouvement, sur un ferry ou en train est pas considéré comme un autre emploi. Les pauses ne doivent pas être considérées comme des périodes de repos journalier.

II. 3. 1. 3. 1 Les exemples des pauses

Příklady platných přestávek v řízení:

doba řízení 4 ½ h	přestávka 45 min.
-------------------	-------------------

Řidič může znovu řídit nejdéle 4 1/2 hodiny.

doba řízení 3 h	přestávka 45 min.
-----------------	-------------------

Řidič může znovu řídit nejdéle 4 1/2 hodiny.

doba řízení 3 h	přestávka 15 min	doba řízení 1 ½ h	přestávka 30 min
-----------------	------------------	-------------------	------------------

Řidič může znovu řídit nejdéle 4 1/2 hodiny.

doba řízení 1 h	přestávka 15 min	doba řízení 1 ½ h	přestávka 30 min
-----------------	------------------	-------------------	------------------

Řidič může znovu řídit nejdéle 4 1/2 hodiny.

doba řízení 2 h	přestávka 15 min	doba řízení 1 ½ h	jiná práce 15 min	doba řízení 1 h	přestávka 30 min
-----------------	------------------	-------------------	-------------------	-----------------	------------------

Řidič může znovu řídit nejdéle 4 1/2 hodiny.

doba řízení 2 h	jiná práce 15 min	doba řízení 1 ½ h	jiná práce 15 min	doba řízení 1 h	přestávka 45 min
-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------	------------------

Řidič může znovu řídit nejdéle 4 1/2 hodiny.

doba řízení 1 h	přestávka 30 min	doba řízení 3 ½ h	přestávka 30 min
-----------------	------------------	-------------------	------------------

Řidič může znovu řídit nejdéle 4 1/2 hodiny.

Dessin 4 Les exemples de pauses des chauffeurs

Il peut rouler au maximum 4 heures et 30 minutes sans interruption. Après, il doit prévoir une interruption d'au moins 45 minutes ou entamer une période de repos d'au moins une

Příklady přerušení řízení, která nejsou přestávkami

doba řízení 2 h	přestávka 15 min.	doba řízení 1 ½ h	přerušení řízení 15 min	doba řízení 1 h	přerušení řízení 15 min.
-----------------	-------------------	-------------------	-------------------------	-----------------	--------------------------

Druhé a třetí přerušení řízení (15 minut) nejsou uznána jako části přestávky. Řidič musí nejdříve vyčerpat přestávku nejméně 30 minut a pak může znovu řídit 4 1/2 hodiny.

doba řízení 3 h	přestávka 30 min.	doba řízení 1 ½ h	přerušení řízení 15 min.
-----------------	-------------------	-------------------	--------------------------

Přerušení řízení 15 minut není uznáno jako přestávka. Na místě 15minutového přerušení řízení musí řidič vyčerpat přestávku nejméně 30 minut a pak může znovu řídit 4 1/2 hodiny.

Dessin 5 Les exemples de l'interruption de conduite heure.

La règle : 4.30 h + (45')

Egalement autorisé:

2h + (15') + 2.30 h + (30')

$$2h + (15') + 1h + (30') + 1.30h$$

Pas autorisé :

$$2h + (10') + 1h + (15') + 1.30h + (20')$$

$$2h + (30') + 2.30h + (15')$$

$$2h + (15') + 1h + (15') + 1.30h + (15')$$

Les chiffres entre parenthèses indiquent des interruptions, les autres sont des temps de conduite.

"Une pause de conduite" et "période de repos" sont de même nature - ce sont les repos des conducteurs. Ces deux activités sont marqués par le même symbole . Au cours d'une pause ou de repos un conducteur ne peut pas conduire, il ne peut pas effectuer d'autres travaux ou il ne peut pas avoir temps de garde. Au cours de repos il est nécessaire de disposer un lit.

"Repos": toute période ininterrompue au minimum une heure pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps; Le conducteur doit respecte temps de repos journalier et temps de repos hebdomadaire.

"Temps de repos hebdomadaire": une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un "temps de repos hebdomadaire normal" ou un "temps de repos hebdomadaire réduit"

"Temps de repos hebdomadaire normal": toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;

"Temps de repos hebdomadaire réduit": toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives;

La libre disposition de son temps signifie que le conducteur ne peut pas travailler bénévolement du fait que, même en tant que travailleur non rémunéré, il est placé sous le contrôle d'un employeur. Le bénévolat, lorsqu'il n'implique aucune obligation contractuelle, peut être considéré comme une libre disposition de son temps.

"Temps de repos journalier normal" est soit de onze heures consécutives minimum, soit, lorsqu'il est pris en deux fois, de trois heures minimum pour le premier et de neuf heures minimum pour le deuxième. "temps de repos journalier réduit" est de neuf heures minimum mais de moins de onze heures.

Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.

Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires. Au cours de deux semaines consécutives, un

conducteur prend au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question. Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingtquatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

Un temps de repos hebdomadaire est un temps de repos consécutif d'une durée suffisante pour être au minimum soit un temps de repos hebdomadaire normal, soit un temps de repos hebdomadaire réduit. Le temps de repos hebdomadaire normal est d'au moins quarante-cinq heures consécutives. Le temps de repos hebdomadaire réduit est de vingt-quatre heures minimum mais de moins de quarante-cinq heures consécutives. Ainsi, un repos hebdomadaire de quarante-neuf heures est un repos hebdomadaire normal et un repos de trente et une heures est un repos hebdomadaire réduit. Un temps de repos hebdomadaire peut consister en un repos hebdomadaire normal ou réduit, assorti d'une période visant à compenser un repos hebdomadaire réduit précédent.

II. 3. 2 L'application des dispositions du règlement (CE) no 561/2006

L'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) no 561/2006

Règlement (CE) no 561/2006 s'applique au transport routier, à savoir

- le transport de marchandises ou le transport de passagers sur la voie publique (autoroutes)
- de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque¹⁰ ou à semiremorque¹¹, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes; ou de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage. Les véhicules qui effectuent le transport mentionné ci-dessus (a) et (b), qui fait l'objet du règlement (CE) n ° 561/2006 et doivent être équipés d'un appareil de contrôle - tachygraphe. L'appareil de contrôle est définie par le règlement (CEE) n ° 3821/85.

Transport routier sur lequel le présent règlement (CE) no 561/2006 ne s'applique pas:

¹⁰«remorque»: tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule automobile ou à un véhicule tracteur;

¹¹«semi-remorque»: une remorque sans essieu avant accouplée de telle manière qu'une partie importante de son poids et du poids de son chargement est supportée par le véhicule tracteur ou le véhicule automobile;

Les États membres peuvent attribuer des dérogations sur son territoire ou en accord avec un autre État membre même sur son territoire. Ces dérogations concernent seulement des cas bien déterminés.

II. 3. 3 Dérogations selon l'article 3 du règlement (CE) no 561/2006

Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des:

a) véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;

b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;

c) véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle;

d) véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage;

e) véhicules spécialisés affectés à des missions médicales;

f) véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;

g) véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service ; Par exemple, les transport des véhicules de plus de 3,5 tonnes pour réparer ou de retour de l'atelier de réparation sont soumis au règlement (CE) n° 561/2006. Cela signifie qu'il est nécessaire d'utiliser l'appareil de contrôle - un tachygraphe.

h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;

i) véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales

Les véhicules définis à l'article 3 comme étant exemptés ne sont pas inspectés sur la base du règlement (CE) n° 561/2006, ce qui ne les dispense pas d'autres formes d'inspection. Les demandes de dispenses devraient être examinées par les agents de contrôle et être suivies d'une inspection complète sur la base du règlement (CE) n° 561/2006 lorsqu'elles s'avèrent infondées. Il est recommandé de mentionner le temps de conduite exempté du véhicule comme étant «hors champ d'application» de manière à signaler que ce temps de conduite est assimilé à une «autre tâche» lorsqu'il est associé à des activités relevant du champ d'application.

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, ils sont définies les cas, quand le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9.

II. 3. 3. 1 Des exemples d'écart injustifié des règles

- Le conducteur pénètre dans la section de la route qui est en cours de la construction. La vitesse de conduite est réduite, le trafic est ralenti, l'absence des stationnements d'attentes est évident. Mais les médias ont déjà informés suffisamment à propos de ce travail sur la route.

- Les colonnes de véhicules sur la route dans la période de temps avant le week-end dans une section de l'autoroute qui est connu de la congestion du trafic avant le week-end.

Le conducteur doit indiquer la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement une sortie imprimée de l'appareil contrôle (disque de tachygraphe analogique) au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié. (Par exemple un accident de la route avec l'arrêt de circulation conséquent, et puis la blocage dans la colonne) Il est en outre prévu, que cela doit être une situation qui a été causée par de « force majeure », laquelle ne pouvait être prévue ou prédit

Quand il est atteint cas d'urgence en cours de transport, selon ce présent règlement, il est toujours valable qu'un conducteur ne doit pas compromettre la sécurité routière. Le conducteur peut dévier des règles relatives concernant temps de conduite, les pauses et les périodes de repos dans les cas suivants.:

- si elle est nécessaire pour la sécurité des personnes
- la fourniture d'une assistance (par exemple. les premiers secours au cours de l'accident)
- en cas des dommages imminents des charges sensibles, pendant une panne de chauffage ou panne de refroidissement des véhicules à isolation thermique
- en cas des événements inattendus (par exemple. congestion du trafic soudain causé par un accident, le temps d'attente causés par une grève sans préavis, etc.)
- en cas de la catastrophe naturelle, comme par exemple glissement de terrain ou inondations
- en raison d'un mauvais fonctionnement du véhicule.

Une mauvaise application de la dérogation par un conducteur devrait donner lieu à une inspection complète sur la base des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85. Il est nécessaire de valider une dérogation invoquée, le site internet de l'UE¹² donne accès à une liste définitive de dérogations nationales en vigueur dans chaque État membre. Les agents de contrôle

¹²https://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time_en, page consultée le 3. 4. 2017

devraient donc en être informés au moment de procéder aux contrôles routiers.

II. 3. 4 Obligations collectifs de conducteurs et de transporteurs

Ce règlement en résulte les obligations non seulement pour les conducteurs, mais aussi pour les transporteurs. Selon l'article 10, chapitre 3, du règlement 561/2006: «Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.» Ensuite, il est mentionné que:« Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) no 3821/85 et au chapitre II du présent règlement. Les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement (CEE) no 3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés.»

Des obligations communes des chauffeurs et des transporteurs par rapport au l'appareil de contrôle du règlement 3821/85, dans l'article 13 prévoit l'obligation du transporteur et du chauffeur comme suit: « L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation, d'une part, de l'appareil de contrôle et, d'autre part, de la carte de conducteur au cas où le conducteur est appelé à conduire un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B»». Décret 108/1976 Coll. Ministre des Affaires étrangères du 23 Avril 1976 relative à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) à l'annexe 3, dans l'article 10 traite de cette question comme suit: «L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation de l'appareil»».

Il est interdit de falsifier, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement, les données stockées dans l'appareil de contrôle ou la carte de conducteur, ainsi que les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'annexe I B. Il est également interdit de manipuler l'appareil de contrôle, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur de manière à falsifier les enregistrements et/ou les documents d'impression, à les rendre inaccessibles ou à les détruire. Le véhicule ne peut être équipé d'aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus.

II. 3. 5 Obligations du transporteur sur lequel le conducteur doit savoir

La première étape consiste à définir le terme «entreprise de transport» - Ce terme est

défini dans la loi sur le transport routier.¹³ La loi définit toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre.

L'employeur délivre aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou celles saisies par un agent chargé du contrôle. L'employeur ne remet aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

L'entreprise conserve, en bon ordre, les feuilles d'enregistrement pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs intéressés qui en font la demande. Les feuilles sont présentées ou remises à la demande des agents chargés du contrôle.

L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentés ou remis sur demande de tout agent de contrôle habilité.

Un transporteur doit vérifier périodiquement le temps de conduite et d'autres travaux, ainsi que les pauses et les périodes de repos des conducteurs avec l'utilisation de tous les documents en sa possession. S'il y a une violation trouvée, il doit cesser immédiatement de les faire et de veiller de ne les pas répéter, par exemple en modifiant les horaires de travail et les voies de transport.

II. 3. 6 Obligations des chauffeurs

Sur chaque conducteur en République tchèque sont adressées certaines obligations. Chaque conducteur doit avant tout être titulaire de permis de conduire de certain groupe ou sous-groupe correspondant. Cette obligation est prévue par la loi sur la circulation routière, ainsi que d'autres règles générales de <<Code de la route>>.

Les conducteurs dans le transport routier, cependant, sont la catégorie de conducteurs spécifique. Il s'agit principalement des propriétaires des permis de conduire donnant droit à conduire des véhicules de plus de 3,5 tonnes ou les véhicules utilisés pour le transport de passagers avec plus de neuf sièges. Étant donné que ces conducteurs sont plus dangereux pour

¹³Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>, page consultée le 1.4.2017

les autres usagers de trafic sur la route, les règles spécifiques ont été définies et lesquels les conducteurs doivent respecter. Comme ils sont utilisés pour travailler, les règles ont été définies pour assurer l'acquisition de la qualification professionnelle. Pour en obtenir une qualification professionnelle, le conducteur doit suivre une formation initiale dans une gamme de 140 heures, qui se termine par un examen. Après l'achèvement de la formation initiale est faite chaque année une formation régulière de l'ordre de 7 heures. Sur la base de la formation, la compétence professionnelle est alors délivrée permis de conduire de la compétence professionnelle requise pour être en contrôle avec lui.

Les obligations des conducteurs sont décrites dans le règlement (CE) n ° 3821/85, de l'article 15.:

La carte de conducteur

Le conducteur est donc le propriétaire de la carte professionnelle (ci-après dénommée <<la carte>>). Le conducteur ne peut être titulaire que d'une seule carte en cours de validité. Il n'est autorisé à utiliser que sa propre carte personnalisée. Le conducteur ne doit pas utiliser de carte défectueuse ou dont la validité a expiré. La durée de validité administrative de la carte de conducteur ne peut dépasser cinq ans.

Les personnes intéressées par la carte de conducteur font une demande à l'autorité qui délivre les licences de résidence permanente. En République tchèque, il est à l'administration municipale compétente dans le cadre de ses compétences étendues.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent en demander, dans les sept jours de calendrier, le remplacement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils ont leur résidence normale. L'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet. En cas de demande de renouvellement d'une carte dont la date de validité arrive à expiration, l'autorité fournit une nouvelle carte avant la date d'échéance pour autant que cette demande lui ait été adressée dans les délais prévus à l'article 15, paragraphe 1, deuxième alinéa.

Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85.

Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée au conducteur en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro de série de carte de conducteur, mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à la durée de validité.

La carte de conducteur est personnelle. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension pour quelque motif que ce soit, sauf si

l'autorité compétente d'un État membre constate que la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés. Si les mesures de suspension ou de retrait susmentionnées sont prises par un État membre autre que celui qui a délivré la carte, cet État membre renvoie la carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution.

Les cartes de conducteur délivrées par les États membres sont mutuellement reconnues. Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par un État membre a fixé sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente; il appartient à l'État membre qui effectue l'échange de vérifier, au besoin, si la carte présentée est effectivement encore en cours de validité.

Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils ont leur résidence normale, au plus tard quinze jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

Le conducteur est responsable du bon fonctionnement et de l'utilisation des cartes de conducteur et la carte doivent être manipulés de manière à éviter la falsification ou la destruction des données enregistrées

Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

- les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles qu'il a utilisées au cours des quinze jours précédents;
- la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et
- toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les vingt-huit jours précédents, tels que prévus par le présent règlement et par le règlement (CE) n° 561/2006.
- les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'annexe I.

L'une des principales responsabilités des conducteurs dans le transport routier est de garder un enregistrement de temps de conduite et de repos. Le conducteur doit avoir les feuilles d'enregistrement dans les véhicules pour la période fixée par un traité international. Un traité international c'est soit l'accord AETR ou soit la réglementation européenne n° 165/2014. Ces deux contrats définissent les obligations pour les conducteurs de présenter au cours d'une contrôle des feuilles d'enregistrement, pour la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

Cette obligation est imposée pour cause du possibilité de contrôleur de contrôler les activités du conducteur.

Le conducteur a la possibilité de remplir cette obligation de trois façons. La première façon d'enregistrer toutes leurs activités à l'aide de l'appareil de contrôle. En second lieu, peut faire des enregistrements manuelles sur les feuilles d'enregistrement ou sur la carte de conducteur numérique. En troisième lieu, il peut soumettre un document qui déclare quelle action était effectuée par le conducteur durant une période qui ne figure pas sur la feuille d'enregistrement ou sur la carte de conducteur numérique. L'obligation de présenter une preuve d'activités était condamné à une amende dans de nombreux États membres, même si le conducteur avait toutes les données enregistrées sur la carte numérique ou feuille d'enregistrement, c'est donc cause pourquoi le règlement UE n° 165/2014 a adopté une ordonnance, dans laquelle est déterminé directement « les États membres ne doivent pas imposer une obligation aux conducteurs de soumettre les formulaires qui documentent leurs activités durant une période de leur départ du véhicule ». Les conducteurs de certains États membres après l'adhésion de la réglementation européenne n° 165/2014 en vigueur ont cessé de soumettre ces formulaires. Lui-même l'absence de présentation de ces formulaires n'a pas été un problème, mais cette disposition ne dispense pas le conducteur de l'obligation de soumettre au contrôleur la fiche de données de la journée en cours et les 28 jours précédents, et s'il n'a aucune confirmation de toutes les actions, il doit avoir tous les documents affichés sur une carte de conducteur numérique ou sur des feuilles d'enregistrement.

Dans les enregistrements sur le temps conduit, le conducteur est obligé d'enregistrer son activité de travail. Ce n'est pas seulement un enregistrement des temps de conduite, mais c'est exactement des activités spécifiques, comme les loisirs, d'autres travaux et la disponibilité. Le conducteur enregistre les obligations suivantes sur les feuilles d'enregistrement, ou, si le véhicule est équipé d'un tachygraphe numérique, il les enregistre sur la carte de conducteur numérique. Bien que les activités soient clairement définies dans le règlement et dans l'accord AETR, les conducteurs souvent enregistrent sur la feuille d'enregistrement uniquement le temps de conduite et de pauses sécurité et de repos. Les enregistrements d'autres activités ne sont pas particulièrement utilisés entre les conducteurs dans la mesure où ils doivent être utilisés. Pour le conducteur est plus avantageux lorsqu'un chargement, enregistrer arrête de véhicule comme une pause de sécurité, qui est en tout cas indispensable. Pause de sécurité et de repos sont définis comme le moment où le conducteur peut disposer librement de son temps, de sorte que lors de la réparation du véhicule, pendant le chargement et le déchargement des marchandises, le conducteur ne devrait pas changé enregistrement sur son appareil de contrôle au moment quand il n'exerce pas pause de sécurité ou repos. Encore une fois très bien défini dans la loi, mais afin

que le conducteur puisse être pratiquement puni, il faudrait faire une introduction compliquée de l'obligation de porter une pleine charge de feuilles et de contacts à des personnes ou bien des lieux où le conducteur a déchargé un camion. Dans le cas contraire, non-utilisation de mécanisme avec commutation de l'appareil de contrôle n'est pas pratiquement punissable parce que les conducteurs argumentent en général que quelqu'un d'autre a fait leur chargement et ils ont utilisé de repos pendant le chargement, ou bien une pause de sécurité.

Le conducteur doit également sur la feuille d'enregistrement inclure son nom, prénom, date de création de la feuille d'enregistrement, le lieu de constitution et l'extraction, kilométrage indiqué par l'odomètre au début et à la fin de la journée. La création de cette feuille d'enregistrement n'est pas souvent un problème, et si oui, il s'agit principalement de cas, où le nom n'est pas rempli. Le conducteur est seulement averti en général. Une carte de conducteur numérique élimine cette exigence, étant donné que ces données sont enregistrées directement par un émetteur de carte de conducteur numérique. Une carte de conducteur numérique n'enregistre pas lieu du début de travail et la fin des travaux dans un jour donné. Cette obligation s'applique aux conducteurs et elle est effectuée à l'aide d'une saisie manuelle dans le tachygraphe numérique. Assez souvent les superviseurs n'exigent pas l'enregistrement des pays de départ et d'arrivée, parce que, selon beaucoup de contrôleurs c'est seulement une violation négligeable de la réglementation.

A l'inverse, cependant, cette banale enregistrement des pays de départ et d'arrivée est utilisé pour détecter la manipulation avec des cartes d'autrui, les feuilles d'enregistrements, suppression des données, etc. Il est très étrange, si le conducteur présente sa carte de conducteur numérique au cours de contrôle, qui déclare que le conducteur a fini par exemple dans l'Allemagne et le lendemain matin il a commencé en République tchèque. Entre cette fin du relais de travail et le début d'un nouveau relais, le conducteur a sorti une carte numérique de l'enregistrement de tachygraphe et ajoutés l'enregistrement manuellement. Comme il est possible de compléter la saisie manuelle, il n'est pas évident sur la carte numérique qu'il s'agit de la violation ou de la manipulation. Un contrôleur devrait être attentif et il devrait demander au conducteur la raison pour laquelle il a pris fin dans un État et a commencé sur le territoire d'un autre État. Il devrait donc comparer les dates des cartes numériques et les dates du tachygraphe numérique. Dans le cas où le conducteur n'a pas entré le symbole du pays, ce serait une petite infraction. Saisie du symbole peut révéler une infraction très grave pour laquelle les sanctions seront complètement différentes.

Obligations ci-dessus sont les plus importantes pour l'inspecteur du transport routier.

II. 3. 7 Contrôles routiers

Les contrôles routiers menés pour contrôler le respect des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85, de l'AETR et d'autres règlements, découlent de la directive 2006/22/CE. La directive exige que « les contrôles sur route soient réalisés avec efficacité et célérité, l'objectif étant qu'ils soient effectués le plus rapidement possible et en faisant perdre le moins de temps possible aux conducteurs». La directive examine également les exigences qui, d'une manière générale, sont à contrôler. Pour déterminer les lieux de contrôle, il convient de tenir compte, dans une certaine mesure, du bien-être des conducteurs qui y sont soumis, au regard notamment de l'accès à des installations en cas d'interdiction de conduire – soit directement, soit sur instruction. Il s'ensuit que l'honnêteté et l'impartialité des agents de contrôle dans l'exercice de leurs fonctions doivent être assurées. Ils devraient s'attacher à traiter les autres comme eux-mêmes s'attendraient à être traités. Tous ces éléments d'appréciation doivent être mis en regard des objectifs déclarés du règlement (CE) n° 561/2006

Les agents de contrôle devraient être capables d'analyser des ensembles de données en liaison avec les enregistrements des tachygraphes analogiques. Ensuite ils devraient être équipés de logiciel qui permet d'analyser les fichiers de données dans une courte période de temps en raison de la quantité de données qui doivent être surveillés afin de détecter la fraude. La directive définit également les exigences, sur lesquelles il faut diriger généralement au cours de contrôle.¹⁴

Les offices de transport exécutent le contrôle officiel public de transport routier dans son district administratif, soit sous la forme de la contrôle dans l'entreprise, par la suite, au bureau, ou bien sous forme de contrôles routiers des véhicules. Pendant l'exécution de contrôle officiel public des superviseurs vérifient si les transporteurs et les conducteurs respectent les obligations prévues par la loi sur le transport routier et les règlements connexes.

La mise en œuvre des activités de contrôle dans le domaine des transports routiers est réglementée par le décret du ministère des Transports no. 522/2006 Coll., le contrôle officiel public et sur les contrôle de transport routier, qui ordonne aux offices de transport d'organiser un système d'inspections régulières de façon pour inclure au moins 3% des jours travaillés par les conducteurs de véhicules, auxquels se concerne le règlement (CE) n °. 3821/85 sur l'appareil de contrôle dans le transport routier, tel que modifié, et le règlement du Parlement européen et du Conseil du règlement (CE) n °. 561/2006 sur l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale relative aux transports routiers modifiant le règlement (CE) n °. 3821/85 et (cE) n °2135/98 et abrogeant le règlement (cE) n ° 3820/85., et que ces contrôles seront effectués

¹⁴http://www.euro-controle-route.eu/site/files/tekstfotos/TRACE_CZ.pdf , page consultée le 19.4.2017

au moins 30% des jours de travail sur route et moins de 50% dans les locaux.¹⁵

Le ministère des Transports évalue ensuite les statistiques sur le nombre d'enregistrements vérifiés sur la conduite, les pauses de sécurité et les périodes de repos qui sont envoyés par les autorités de transport individuel.

Exécution de contrôle officiel public dans le transport routier est réparti entre plusieurs entités. Les inspections sont effectuées dans les entreprises par des offices de transport et presque toujours ils s'agissent des contrôles d'entrepreneurs dans le transport routier qu'ils exécutent en vertu de licence de commerce. Au cours de ces inspections est contrôlée période de l'année et vise à vérifier le respect des obligations prévues par la loi sur les transports routiers et des lois connexes, aux transporteurs, respectivement, aux entrepreneurs dans le transport routier. Les contrôles routiers sont effectués par le personnel des autorités de transport, mais aussi les autorités policières et douanières. Au cours de ces inspections est surveillé l'activité mensuelle des conducteurs et les contrôles sont axés sur le respect des obligations.

II. 4 Caractéristiques du chauffeur de camion

Dans la dernière décennie, nous avons vu une tendance croissante du nombre des sociétés de transport qui utilisent pour son entreprise des poids lourds plus en plus. Les conducteurs sont la partie intégrante d'exploitation de transport routier de marchandises. Nous pouvons rencontrer les conducteurs de camions sur les routes tchèques et européennes chaque jour.

Travail de chauffeur de camion peut sembler romantique et peinarde au personne non-initiés. Il voit habituellement l'occasion d'arriver dans les destinations attrayantes, où le commun personne n'arrive pas normalement, et comme l'autre avantage il voit les récompense concernant ce travail. Malheureusement, la réalité ne répond pas au vision. Pour la plupart des conducteurs, le camion est « leur petite résidence secondaire>>. Non seulement qu'il doit le conduire, mais il dort dedans, il se repose, mange, attente, etc., bref, il passe plusieurs heures, jours ou semaines sans famille et amis.

La profession de chauffeur de camion du transport routier international est très pénible et très spécifique, pas l'un des plus légers et le plus sûr, surtout parce qu'ils passent la majeure partie de leur temps derrière le volant. La conduite des camions met aux conducteurs les demandes psychologiques élevées. La conduite est l'une des activités unilatérales qui nécessitent une attention constante, la capacité d'adaptation constante et quantité de connaissances et des

¹⁵<http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK10/215.html>, page consultée le 16.3.2017

compétences spécifiques. Les exigences liées à la conduite de camion sont considérablement exigeantes en comparaison avec la conduite d'une voiture. Le conducteur est souvent sous la pression de l'employeur, client, répartiteur et les contrôles routiers et également sous la pression du temps qui oblige les conducteurs à dépasser une vitesse permis et optimale ou autrement violer les règles de circulation. De nombreux facteurs de stress dont les conducteurs doivent faire face au cours de leur journée de travail, conduisant à une tension mentale et, par conséquent vers la fatigue, ce qui est la réaction de l'organisme naturel, mais dans certaines circonstances dangereuse. Les facteurs de stress, le stress de la responsabilité pour les biens matériels et, peut également affaiblir l'exploit de conduire, éventuellement ils peuvent même provoquer défaillance de conducteur sous forme d'un collision. Certains conducteurs ne sont pas capables de détecter à temps les signes de fatigue ou ils surestiment leurs capacités. Le fait que l'une des causes principales des accidents de la route est l'erreur humaine, est largement connue et acceptée par les experts.¹⁶ La personnalité du conducteur, le facteur humain est le facteur le plus important affectant la sécurité routière.

La base de contenu de travail du chauffeur de camion de transport routier international se compose de la conduite. La conduite elle-même est une activité exigeante du point de vue d'attention, le jugement et la prise de décision et en termes de socio-affectif. Le stress mental est un facteur, qui est élevé par d'autres activités connexes qui doivent être exécutées, ou les domaines pour lesquels le chauffeur a la responsabilité. Chauffeur de camion doit être présent au chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que de superviser et d'assurer une installation correcte de la charge. Parmi d'autres activités que le chauffeur effectue chaque jour, sont par exemple nettoyage, contrôle et l'entretien technique du véhicule ainsi que l'administration associée à la conduite du camion, comme par exemple la responsabilité des documents, relations avec les autorités de contrôle des différents pays les contrôles routiers, manutention tachygraphe, relations avec les clients et d'autres.¹⁷

Le conducteur professionnel est une personne qui conduit un véhicule dans une relation de travail et dans lequel la conduite est le genre de travail convenu dans le contrat de travail. C'est l'homme qui conduit le véhicule sur la base de permis de conduire qualifiée. Le conducteur est également titulaire de la carte professionnelle (pour tous les conducteurs professionnels) qui doivent conduire les véhicules à moteur d'une group C, C + E, D, D + E et des sous-ensembles (C1, C1 + E, D1, D1 + E) et à partir de 3,5 t. De la loi n. 247/2000 Coll telle que modifiée. Ces conducteurs sont obligés d'améliorer en permanence la compétence

¹⁶Diplomová práce, LIDSKÝ FAKTOR A SPECIFICKÉ PODMÍNKY ŘÍZENÍ VYBRANÝCH VOZIDEL MHD, BARBORA RAKUŠANOVÁ, Praha, 2015

¹⁷<http://www.actir.cz/clanky/prace-ridicu-silnicni-kamionove-dopravy-a-definice-narizeni-c-561-2006.html>, page consultée le 3.3.2017

professionnelle pour conduire des véhicules à moteur. Ceci est un groupe spécifique des conducteurs qui doivent obtenir la permission de conduire classique et ils ont dû subir quelques autres cours de formation, des examens médicaux et psychologiques.

Les exigences pour les conducteurs dans le transport routier dans les Etats membres de l'UE s'unifient. La raison en est, d'une part, l'effort dans la mesure du possible d'égaliser les conditions d'accès à la profession et ses performances du conducteur. D'autre part, le but est d'améliorer la qualification des conducteurs, en particulier dans l'intérêt de la conformité à la législation sociale, une plus grande sécurité routière, l'économie de circulation, etc.

III.1 Analyse

Dans cette partie, je vais me diriger vers l'évaluation de l'efficacité de la législation adoptée, concernant la sécurité de circulation et les conditions sociales égales parmi des conducteurs. Les conducteurs de camions sont obligés de respecter les règles, mais dans les années récentes, il était possible d'observer que les conducteurs font des efforts de les contourner pour obtenir l'avantage concurrentiel. Les infractions au Code de la route sont considérées comme les infractions contre la sécurité de transport. Ils sont connus des cas de manipulation avec le tachygraphe, la gestion de l'enregistrement mauvaise etc. Dans beaucoup des cas, les infractions sont assez sophistiquées, et les agents de contrôle doivent être vigilants au cours de contrôle.

Nous allons analyser l'efficacité de la législation adoptée concernant des régimes des conducteurs selon les données suivantes. ¹⁸

2. Interrogation

Le sujet de l'enquête : la législation adoptée

Les règles principales :

- L'accord AETR
- Règlement (CE) n° 561/2006
- Règlement (CEE) n° 3821/85

Les raisons pour lesquels est nécessaire de respecter les règles :

La politique européenne se dirige vers l'amélioration de la sécurité dans le transport, qui est l'aspect clé du système de transport. Dans les États membres de la Communauté européenne est 1,6 million de personnes blessé et environ 45 milles de personne perdent sa vie au cours des accidents. Ces nombres sont alarmants et signalent la nécessité des dispositions ciblées à l'amélioration de la sécurité.

Recommandation : respecter des règles, et faire des contrôles suffisants

2. Interrogation

Quel est le taux d'accidents des années précédentes? Il est nécessaire d'adopter la législation et les dispositions de sécurité?

¹⁸Statistika nehodovosti - Policie České republiky [online]. c2016 [cit. 2017-0205], WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>>, page consultee le 30.1.

Le nombre des accidents : 98 864 (2016); 93 067 (2015)

Le nombre des morts : 545 (2016); 660 (2015)

Le nombre des blessés graves : 2 580 (2016); 2 540 (2015)

Le nombre des blessés faiblement : 24 501 (2016); 24 426 (2015)

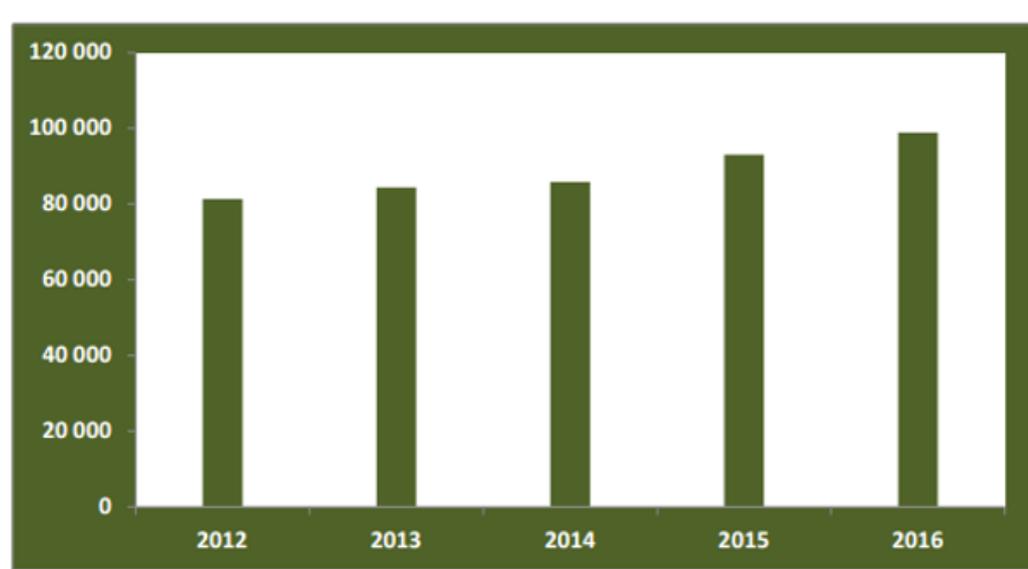
Comparaison des indicateurs de base avec 2015

Diminution dans la catégorie : · les personnes morts - 115 personnes, a savoir c'est différence de 17,4 %

Augmentation dans la catégorie

- le nombre des accidents - 5 797 accidents, a savoir c'est différence de 6,2 %
- Le nombre des blessés graves de 40 personnes a savoir c'est différence de 1,6 %
- Le nombre des blessés faiblement de 75 personnes a savoir c'est différence de 0,3 %

Le nombre total des accidents euidé sur territoire de la République tcheque dans la période janvier – décembre 2012-2016.



Dessin 6
Le
nombre
total des
accidents

Graphe :
le
nombre
total des

accidents en R.T. 2012-2016

Résumé : les données ci-dessus montrent une tendance à la hausse des accidents. Le taux croissant d'accidents est un problème social qui affecte nos vies qui nous menace tous.

Aucun autre que zéro taux d'accidents est inacceptable et il est donc important d'adopter une législation appropriée et mettre l'accent sur le respect. En outre, les données montrent une baisse du nombre de décès, ce qui démontre que les mesures appropriées sont en place.

2. Interrogation

Quel est le taux d'accidents des conducteurs de camion? Sont-ils dangereux dans la circulation de transport?

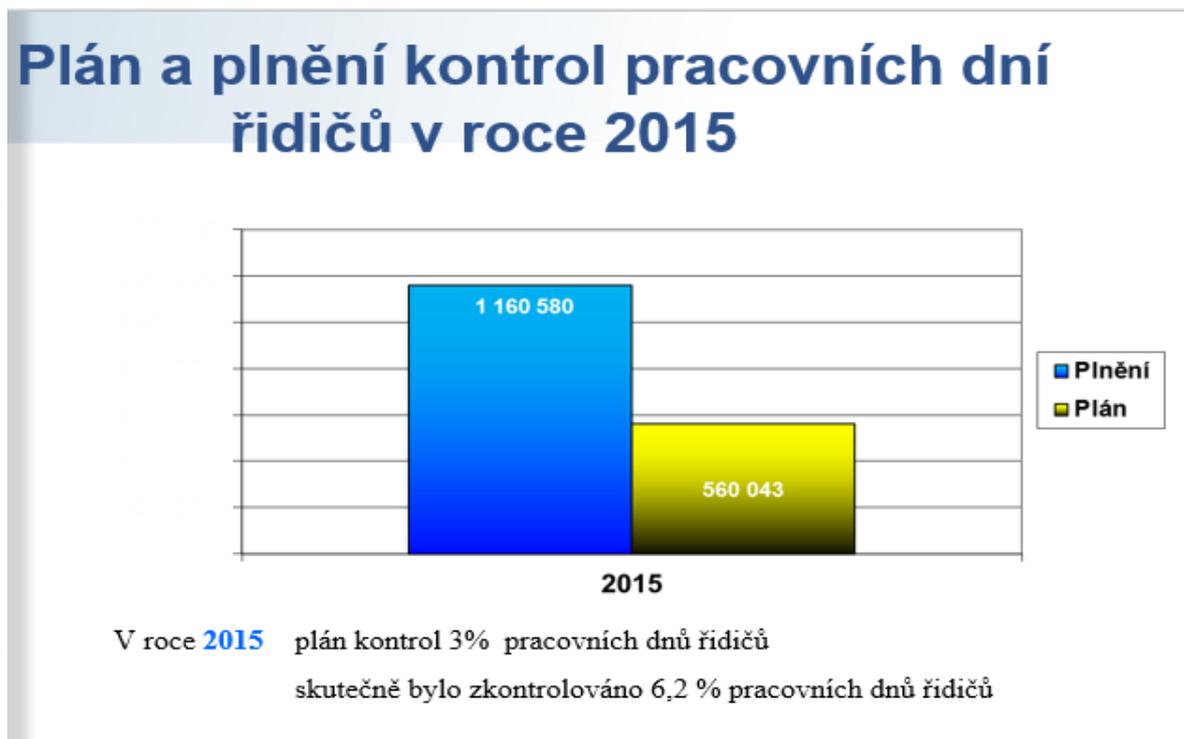
Les accidents selon le type de véhicule	Le nombre des accidents 2016
Les camions	11 177
Tous les véhicules	93 067

Les accidents selon le type de véhicule	Le nombre des accidents 2015
Les camions	10 668
Tous les véhicules	98 864

Resumé : en 2015, 10 668 ont été causé en total par des conducteurs de camion. C'est en comparaison avec le nombre total des accidents – 93 067 - une grande partie. En 2016, le nombre des accidents été encore supérieur - 11 177, ce qui est partie encore plus grande de nombre total. Nous pouvons voir la tendance croissante de nombre d'accidents causé par des conducteurs. Cela peut avoir un rapport avec l'exigence de la profession, avec des conditions stressantes. Les conducteurs sont pressés, donc ils représentent le risque plus élevé, qu'ils produirait l'accident. La législation adoptée est donc sur place, est il est nécessaire de la respecter, cela veut dire de tenir les pauses de sécurité pour diminuer le taux d'accidents.

Proposition : contrôler avec l'efficacité des régimes de travail des conducteurs; prescrire les sanctions, quelles découragent de ne pas respecter les règles.

3. Interrogation



Sont-ils les controles pointées aux régimes de travail suffisantes ou les conducteurs peuvent facilement rompre des règles?

Les autorités de la circulation exécutent le contrôle public de l'État dans son district administratif, soit en forme de la contrôle juste dans l'entreprise, par la suite, au bureau, ou sous forme de contrôles routiers des véhicules. Dans l'exercice des autorités de l'Etat vérifient si les transporteurs et les conducteurs respectent les obligations prévues par la Loi sur les transports routiers et des règlements connexes.

La mise en œuvre des activités de contrôle dans le domaine des transports routiers est réglementée par le décret du ministère des Transports no. 522/2006 Coll., Sur l'Etat de surveillance et de contrôle des transports routiers, qui enregistre les autorités de transport organisent un système d'inspections régulières pour inclure au moins 3% des jours travaillés par les conducteurs de véhicules sous réserve du règlement (CE) n °. 3821/85 sur le matériel d'enregistrement dans le transport routier, tel que modifié, et le règlement du Parlement européen et du Conseil du règlement (CE) n °. 561/2006 sur l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale relative aux transports routiers modifiant le règlement (cE) n °. 3821/85 et (cE) n °. 2135/98 et abrogeant le règlement (CE) n ° 3820/85., et que ces contrôles ont été effectués au moins 30% des jours de travail sur route et moins de 50% dans les locaux.

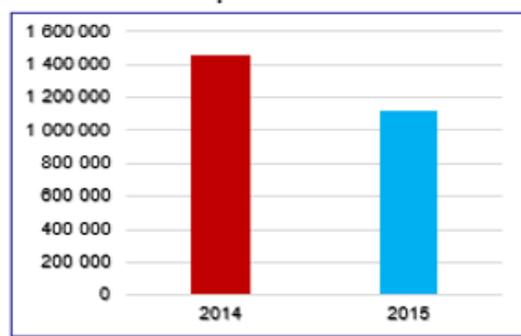
Dessin 7 Le plan et les controles de journées de travail en 2015

En 2015 le plan de contrôle – 3 % des jours travaillés par les conducteurs. Le nombre réel de contrôle – 6,2 % des jours travaillés par les conducteurs

RÉSULTATS DE CONTRÔLES pour 2015 - Les contrôles routiers

En 2015, le plan d'inspection 3% des jours travaillés par les conducteurs (560043), 6,2% des jours travaillés des conducteurs a été contrôlé (1 160 580). Par rapport à 2014, nous avons enregistré une baisse. En 2014, il a été vérifié au cours de la contrôle de la route 1498463 jours travaillés par les conducteurs.

Le transport de marchandises – comparaison de deux années



Dessin 8 Comparaison de l'année 2014 et 2015 dans le transport de marchandises

Résumé : Nous avons constaté une diminution de la mise en œuvre du contrôle du trafic. La différence revient à 337 883. Dans les deux années, le plan a été atteint des inspections, en 2015 même plus que doublé. Néanmoins, compte tenu de la tendance croissante du transport routier de marchandises, il faut un contrôle accru. Nombre insuffisant d'inspections entraînera un contournement des règles.

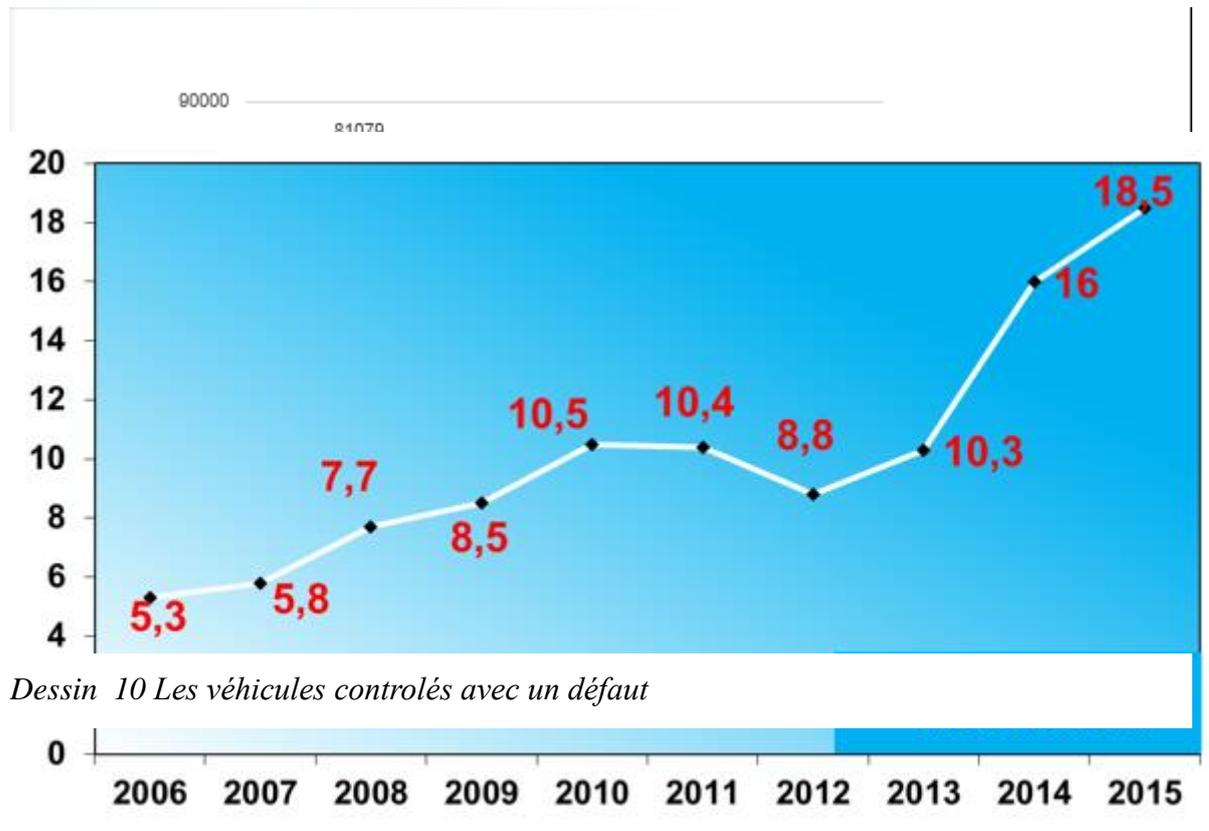
Proposition : procéder à des contrôles plus et d'améliorer la coopération entre tous les acteurs responsables de l'application, en mettant l'accent sur la sécurité, dans un court temps, parfaitement et avec un coût minimal de détecter le transporteur / conducteur qui ne tient pas la transcription ou la tricherie. En utilisant les sanctions de ce nouveau décourager les violations ou pour des infractions graves et répétées et la tricherie de ces transporteurs de ne pas permettre à une autre occasion d'affaires.

III. Interrogation

Ils ont été trouvés lors des contrôles des défauts? Ils sont classés comme des violations?

En 2015, il était contrôlé 62,850 véhicules, dont un défaut a été trouvé dans 11 657, soit. le taux d'échec de 18,5%. En revanche, en 2014 une faute a été trouvée avec un grand

nombre de véhicules, par exemple. 12 995, mais le nombre total de véhicules contrôlés était 81079, un taux d'échec de 16% était plus faible en 2014.



Dessin 10 Les véhicules contrôlés avec un défaut

Dessin 9 Caractère avarié trouvé pendant les contrôles routiers

Le tableau suivant nous montre le degré croissant de caractère avarié trouvé lors des contrôles routiers entre 2006 - 2015. En 2015, le plus haut degré de caractère avarié trouvé, soit 18,5%, et il est nécessaire de se concentrer sur les causes de ce phénomène.

Les exemples :

Une infraction très grave du règlement (CE) n ° 561/2006, comme :

- dépassement de la durée de conduite journalière (9 ou 10 heures) de plus de 2 heures
- dépassement du temps de conduite hebdomadaire (56 heures) de plus de 14 heures,
- dépassant la période de conduite ininterrompue (4,5 heures) de plus de 1 heure et 30 minutes,
- raccourcissement de repos journalier raccourci (9 heures) de plus de 2 heures,
- une distribution incorrecte de la période de repos (3 + 9 heures) à moins de 3 + 7 heures.

Une infraction très grave du règlement (CEE) n ° 3821/85

- un pilote détient plus d'une carte de conducteur valide
- rejet de contrôle
- l'incapacité de produire des enregistrements de jour en cours et les 28 jours précédents, sous quelque forme (sur la carte, des fiches techniques, des impressions ou des documents écrits à la main)
- la manipulation de la feuille d'enregistrement ou une carte qui peut entraîner la falsification de données,
- dans un véhicule est un dispositif permettant de falsifier des données ou des informations imprimées

Afin d'effectuer des vérifications de conformité doivent être contrôlés des documents présentés par le tachygraphe (ou des données numériques) et sur la base des périodes de repos spécifiées. Les superviseurs doivent examiner toutes les feuilles d'enregistrement de tachygraphe présentées (ou des données numériques) pour déterminer la durée de conduite journalière et résumé correctement pour déterminer la conduite totale hebdomadaire. L'enregistrement doit être effectué soit manuellement sur une feuille d'enregistrement / copie ou entré manuellement sur le dispositif d'enregistrement. Pilote d'enregistrement Incohérent doit justifier. Quand émerge d'une conversation avec le conducteur ou d'autres preuves à l'inspecteur qu'il y avait une activité entrant dans le champ d'application du règlement, qui n'a pas été enregistré, il révèle un défaut de tenir des registres et de la violation de cet article. Dans ce cas, il est une violation très grave.

Résumé: Nous avons constaté que le taux d'échec a augmenté. Les défauts ou violations catégorisons par gravité (selon la directive 2009/5 / CE) pour les violations modérées, les infractions graves et des violations très graves par les conducteurs sont nombreux et règlements pertinents contiennent des pièces jointes avec une liste de violations .Il est nécessaire de se concentrer sur les infractions les plus graves, parce qu'ils sont ceux qui mettent en danger la plus la sécurité routière. Suggestion - Modalités de suivi des activités du pilote rendent accessible non seulement aux autorités de contrôle, ainsi que les administrations. Il faut se concentrer sur les infractions les plus graves

La conclusion

La sécurité de circulation et l'effort d'assurer le taux d'accidents le plus bas sont des priorités de la stratégie européenne, mais en même temps, elles doivent être dans l'intérêt de chaque l'état. La législation, qui a été adoptée pour réglementer cette problématique est élaborée en détail et développée sans cesse. Le taux d'accidents des camions est seulement une partie de nombre total des accidents. Malgré cela, les accidents du camion sont plus graves, et les conséquences sont souvent fatales, en considération de leur poids. Il est donc souhaitable de point de la vue social de ne pas sous-estimer cette problématique. L'objectif de diminuer le taux d'accidents est très exigeant, en considération de l'augmentation des rendements de transport, néanmoins, il est indispensable, parce que dans les pays développés, il n'est pas acceptable que le taux nul. La politique européenne se dirige vers l'amélioration de la sécurité dans le transport, qui est l'aspect clé du système de transport. Il est nécessaire de respecter des règles, et faire des contrôles suffisants afin d'assurer la sécurité de transport. En 2016, les autorités ont exécuté 5 797 accidents, à savoir c'est différence de 6,2 % en comparaison avec l'année précédente. Donc nous pouvons voir une tendance à la hausse des accidents. Le taux croissant d'accidents est un problème social qui affecte nos vies qui nous menacent tous. Concernant des conducteurs de camions, en 2016 ils ont causé 11 177 des accidents. Cela signifie que c'est une grande part de nombre total, et en plus, nous pouvons voir une tendance croissante, donc la législation est sur place. Il est donc nécessaire de faire du contrôle suffisant, nombreux, et aussi bien déterminer les sanctions. Ensuite, nous avons constaté une diminution de la mise en œuvre du contrôle du trafic. Cela peut être problème, parce que le nombre insuffisant d'inspections entraînera un contournement des règles. Les autorités doivent procéder à des contrôles plus et il est convenable d'améliorer la coopération entre tous les acteurs responsables de l'application. En conclusion, les règlements des régimes sont bien structurés, et développés, ils ont le sens, mais la mesure de leur exécution est dans le cadre de chaque pays, et elle peut être différente. En République tchèque, nous pouvons voir les efforts de faire des contrôles, mais le nombre est assez toujours insuffisant. En plus les sanctions ne sont pas toujours de tel niveau, dans quelle les conducteurs seront persuadés de respecter les règles dans tous les cas.

Résumé

Tato práce pojednává o tématu silniční nákladní dopravy z pohledu přijaté sociální legislativy, zaměřující se na bezpečnost silničního provozu. Právě bezpečnost silničního provozu a snaha snižovat úroveň nehodovosti na co nejmenší úroveň jsou jedny z klíčových aspektů evropské strategie, v rámci její dopravní politiky. Obsah práce nás seznamuje s konkrétními předpisy, které musí řidiči dodržovat, snaží se podchytit vývoj jednotlivých nařízení a blíže specifikovat jejich obsah a jednotlivé pojmy.

Práce je rozdělená na tři hlavní kapitoly, které jsou dále rozvedeny. Po úvodu následují 2 teoretické kapitoly, s cílem představit nám oblast dopravy jako klíčový prvek ekonomiky každého státu a dále konkrétní nařízení a jejich obsah. Další kapitola se věnuje řidiči, jako jednoho z nejdůležitějších prvků celé dopravy a charakteristice jeho povolání z pohledu náročnosti, a podmínek nutných k výkonu této profese.

Následuje praktická část, která si dává za cíl zkoumat efektivitu a smysl těchto nařízení. Je evidentní, že v zájmu zvyšování bezpečnosti na silnicích jsou tyto nařízení na místě, zároveň je nutno dodat, že Česká republika nepatří k těm státům, ve kterých jsou kontroly dostatečné a sankce, které by byly odrazující od podvodného jednání. To se bohužel neděje

Závěr nám shrnuje poznatky a snaží se zhodnotit do jaké míry jsou nařízení efektivní, případně se snaží navrhnout určitá řešení a náměty ke zlepšení.

—
[1] Statistika nehodovosti - Policie České republiky [online]. c2010 [cit. 2010-1209], WWW: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti900835.aspx>, page consultée le 28.3.2017

Bibliografie

Ouvrages

1. MAREČKOVÁ, Eva. Diplomová práce: Legislativa EU upravující pracovní režimy řidičů činných v mezinárodní dopravě, Praha 2008.
2. NOVÁK R. a kol., Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství, C.H. Beck.: Praha 2013, 1^{er} issue, ISBN 978-80-7400-514-5.
3. RAKUŠANOVÁ Barbora. Diplomová práce, Lidský faktor a specifické podmínky řízení vybraných vozidel, Praha, 2015.
4. SAVY, Michel. Le transport des marchandises. Eyrolles, 2006. ISBN, 2-7081-3701-8.
5. SIXTA, Josef a Václav MAČÁT., Logistika teorie a praxe. 1. Brno: CP Books, 2005, 315 s. ISBN 80-251-0573-3.

Références sur le web

1. Statistika nehodovosti - Policie České republiky [online]. c2010 [cit. 2010-1209], <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti900835.aspx>.
2. <http://www.actir.cz/clanky/prace-ridicu-silnicni-kamionove-dopravy-a-definice-narizeni-c-561-2006.html>.
3. http://www.euro-controle-route.eu/site/files/tekstfotos/TRACE_CZ.pdf.
4. <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK10/215.html>.
5. <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.
6. https://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time_en.
7. https://www.vegatour.com/wp-content/uploads/2014/07/kvalifikace-ridicu_2-pdf.pdf.
8. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:HTML>.
9. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:CS:HTML>.

La liste des Lois

1. Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
2. Evropská unie. NARÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 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. In: Brusel, 2006.
3. Evropská unie. NARÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 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. In: Brusel, 2006.

Annotation

Prénom, nom :	Tománková Karolína
Département :	Département des Études Romanes,
Faculté :	Faculté des Lettres, Université Palacký
Titre :	L'efficacité des régimes de travail dans le transport de marchandises
Superviseur :	Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton
Nombre de caractères :	94 940
Nombre d'annexes :	0
Nombre de titres littéraires :	5

Mot clés

La législation, le transport, les chauffeurs, le camion, le transport de marchandises, condition de travail

Annotation

Ce mémoire agit les régimes de travail des conducteurs. Le contenu de ce mémoire nous montre la nécessité d'accepter la législation menante à diminuer le taux d'accident et d'assurer la sécurité de circulation de transport. Ce mémoire décrit et analyse la législation et les définitions concrètes des régimes de travail. Le cible est évaluer leur efficacité.

Annotation

Surname, name:	Tománková Karolína
Department:	Department of Romance studies,
Faculty:	Faculty of Arts, University Palacký
Title:	The efficiency of driver's working conditions in transport of goods
Supervisor:	Mgr. Geoffroy Yrieix Bletton
Number of symbols:	94 940
Number of annexes:	0
Number of literary titles:	5

Key words

Working conditions, the transport, truck transport, drivers, logistics

Annotation

This bachelor's thesis occupies legislation of the driver's working condition. The content of this thesis show us the necessity of accepting this legislation leading to decrease accident rate and to assure safety of road transport. There is described and analyzed laws particulars and definitions concretes concerning these conditions. The target of this thesis is based on evaluation the efficiency of the driver's working conditions.