

Vysvetlenie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 s cieľom napomáhať harmonizovanému zabezpečeniu dodržiavania predpisov pri cestných kontrolách



Obsah

1. Účel a rozsah pôsobnosti	5
2. Pravidlá týkajúce sa počtu odjazdených hodín.....	7
2.1 Úvod.....	7
2.1.1 Dohoda AETR (Európska dohoda o práci posádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave).....	7
2.1.2 Sankcie	8
2.1.3 Cestné kontroly	8
2.1.4 Jednanie s vodičmi.....	8
2.1.4.1 Komunikácia.....	8
2.1.4.2 Predkladanie dokladov	8
2.1.4.3 Postoj	9
2.1.5 Štruktúra dokumentu	9
2.2 Nariadenie (ES) 561/2006	10
2.2.1 Článok 1	10
2.2.1.1 Text.....	10
2.2.1.2 Priestupky	10
2.2.1.3 Cestná kontrola.....	10
2.2.2 Článok 2.....	11
2.2.2.1 Článok 2 ods. 1	11
2.2.2.2 Článok 2 ods. 2	13
2.2.2.3 Článok 2 ods. 3	14
2.2.3 Článok 3.....	19
2.2.3.1 Text.....	19
2.2.3.2 Priestupky	20
2.2.3.3 Cestná kontrola.....	20
2.2.4 Článok 4.....	24
2.2.4.1 Text.....	24
2.2.4.2 Priestupky	25
2.2.4.3 Cestná kontrola.....	25
2.2.5 Článok 5.....	28
2.2.5.1 Text.....	28
2.2.5.2 Priestupky	28
2.2.5.3 Cestná kontrola.....	29
2.2.6 Článok 6.....	30
2.2.6.1 Text.....	30
2.2.6.2 Priestupky	30
2.2.6.3 Cestná kontrola.....	30
2.2.7 Článok 7	36
2.2.7.1 Text.....	36
2.2.7.2 Priestupky	36
2.2.7.3 Cestná kontrola.....	36
2.2.8 Článok 8.....	39
2.2.8.1 Text.....	39
2.2.8.2 Priestupky	40

2.2.8.3	Cestná kontrola.....	40
2.2.8.4	„12-dňové pravidlo“	48
2.2.8.5	Núdzové prerušenia dôb odpočinku.....	49
2.2.9	Článok 9	50
2.2.9.1	Text.....	50
2.2.9.2	Priestupky	50
2.2.9.3	Cestná kontrola.....	50
2.2.10	Článok 10	53
2.2.10.1	Text.....	53
2.2.10.2	Priestupky	53
2.2.10.3	Cestná kontrola.....	54
2.2.11	Článok 11	55
2.2.11.1	Text.....	55
2.2.11.2	Priestupky	55
2.2.11.3	Cestná kontrola.....	55
2.2.12	Článok 12	56
2.2.12.1	Text.....	56
2.2.12.2	Priestupky	56
2.2.12.3	Cestná kontrola.....	56
2.2.13	Článok 13	57
2.2.13.1	Text.....	57
2.2.13.2	Priestupky	58
2.2.13.3	Cestná kontrola.....	58
2.2.14	Článok 14	60
2.2.14.1	Text.....	60
2.2.14.2	Priestupky	60
2.2.14.3	Cestná kontrola.....	60
2.2.15	Článok 15	61
2.2.15.1	Text.....	61
2.2.15.2	Priestupky	61
2.2.15.3	Cestná kontrola.....	61
2.2.16	Článok 16	61
2.2.16.1	Text.....	61
2.2.17	Články 17 a 18	62
2.2.18	Článok 19	62
2.2.18.1	Text.....	62
2.2.18.2	Priestupky	62
2.2.18.3	Cestná kontrola.....	62
2.2.19	Článok 20	63
2.2.19.1	Text.....	63
2.2.19.2	Priestupky	63
2.2.19.3	Cestná kontrola.....	63
2.2.20	Článok 21	63
2.2.20.1	Text.....	63
2.2.20.2	Priestupky	64
2.2.20.3	Cestná kontrola.....	64
2.2.21	Články 22 až 29	64
3.	Nariadenie (EHS) č. 3821/85 – Pravidlá pre tachografické zariadenia a zaznamenávanie	65

3.1 Nariadenie (EHS) č. 3821/85	65
3.1.1 Článok 3	66
3.1.1.1 Text	66
3.1.1.2 Priestupky	66
3.1.1.3 Cestná kontrola	66
3.1.2 Článok 13	67
3.1.2.1 Text	67
3.1.2.2 Priestupky	67
3.1.2.3 Cestná kontrola	67
3.1.3 Článok 14	68
3.1.3.1 Text	68
3.1.3.2 Priestupky	69
3.1.3.3 Cestná kontrola	69
3.1.4 Článok 15	71
3.1.4.1 Text	71
3.1.4.2 Priestupky	73
3.1.4.3 Cestná kontrola	74
3.1.5 Článok 16	80
3.1.5.1 Text	80
3.1.5.2 Priestupky	80
3.1.5.3 Cestná kontrola	81
Príloha 1	82
Usmernenie 1	82
Usmernenie 2	83
Usmernenie 3	84
Usmernenie 4	85
Usmernenie 5	86
Usmernenie 6	87
Príloha 2	88
Objasnenie Komisie 1	88
Objasnenie Komisie 2	88
Objasnenie Komisie 3	89
Objasnenie Komisie 4	90
Objasnenie Komisie 5	91
Príloha 3	92
Zhrnutie NARIADENIA (ES) č. 561/2006	92
Príloha 4	93
Zhrnutie NARIADENIA (EHS) č. 3821/85	93

1. Účel a rozsah pôsobnosti

Účelom tohto dokumentu je zaznamenať spoločne dohodnuté a zjednodušené vysvetlenie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹ v kontexte cestných kontrol tak, ako je to uvedené v smernici 2006/22/ES².

Obsah je výsledkom rokovaní pracovnej skupiny TRACE a zohľadňuje konzultácie s profesijnými organizáciami, akými sú napríklad Medzinárodná únia cestnej dopravy (IRU - International Road Transport Union), UETR (Union Europeenne des Transporteurs Routiers) a agentúra na presadzovanie zákona v oblasti cestnej dopravy (CORTE - Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement) s príležitosťou vstupu pre agentúry na presadzovanie zákona všetkých 27 členských štátov.

Vysvetlenia obsiahnuté v tomto dokumente boli sčasti čerpané z existujúcich nesporných uplatňovaní a sčasti, keď sa pri konzultáciách ukázalo, že medzi kontrolnými orgánmi existujú odchýlky v rámci uplatňovania, na základe odkazu na dostupné usmernenia, akými sú vysvetlenia a rady, objasnenia a súdne rozhodnutia.

Obsah usporiadala malá pracovná skupina, ktorá pozostávala z členov s rozsiahlymi skúsenosťami v oblasti dodržiavania predpisov. Rokovania pracovnej skupiny boli obvykle ďalej rozširované kvôli pripomienkovaniu a spätnej väzbe prostredníctvom vyššie uvedených organizácií. Cieľom bolo optimalizovať celkový súhlas s obsahom v čo najväčšej možnej miere. Pracovná skupina zvažila všetky takéto spätné väzby a, ak to bolo možné, zapracovala ich do tohto dokumentu. Avšak, keďže projekt nemôže prijať „nulové“ odpovede, ktoré by znamenali pozitívnu spätnú väzbu, nie je možné hovoriť o univerzálnom súhlase s obsahom. Zostal malý počet otázok, ktoré skupina identifikovala ako otázky, ktoré bránia optimalizovanému vysvetleniu nariadenia. Tieto boli postúpené Komisii v podobe samostatného dokumentu so žiadosťou o pomoc. Komisia naznačila, že tieto otázky nemusia predstavovať prekážku realizácie projektu.

Preto je projektový tím toho názoru, že bolo uskutočnených dosť konzultácií na to, aby bolo možné naznačiť, že obsah predstavuje dobrý základ, na ktorom je možné vypracovať produkty odbornej prípravy, ktoré sú pre daný účel platné a zodpovedajúce.

Produkt odbornej prípravy odvodený od tohto dokumentu bude obsahovať príručku pre inštruktora s poznámkami, osnovy, pracovnú knihu, skúšobné cvičenia, prezentáciu v programe Power Point a odporúčania pre výcvik v teréne.

Vypracované školiace materiály budú používať noví úradníci poverení kontrolou vo forme úvodnej odbornej prípravy a tiež ich budú používať skúsení úradníci vo forme školenia za účelom obnovenia znalostí.

Členské štáty budú vyzvané, aby prevzali tento produkt ako modul, ktorý má byť zapracovaný do širšej odbornej prípravy úradníkov poverených kontrolou.

Všeobecnejším účelom tohto produktu odbornej prípravy je prispieť k zlepšeniu odborných štandardov úradníkov poverených kontrolou.

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti, hoci sa tento dokument zaoberá zjednodušeným vysvetlením nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, nie je reálne uskutočniteľné, aby sa také niečo dosiahlo bez odkazu na požiadavky obsiahnuté v nariadení (EHS) č. 3821/85³. Do rozsahu pôsobnosti tohto dokumentu však nespadá úplné vysvetlenie nariadenia (EHS) č. 3821/85.

Ak obsah odkazuje na osvedčený postup a usmernenie pre úradníkov poverených kontrolou v oblasti určovania porušení, potom sú tieto konkrétne určené pre kontext cestnej kontroly.

Kontroly spoločností/prevádzkovateľov budú takmer určite ťažiť z lepších zdrojov a menšieho počtu časových obmedzení. Je možné očakávať komplexnejší prístup. Napriek tomu je tento dokument pre tieto druhy kontrol dodržiavania predpisov predsa len relevantný.

Obsah tohto dokumentu je založený na najaktuálnejších dostupných informáciách a jeho budúca hodnota bude závisieť od aktualizácií obsahu, ktoré by mali odzrkadľovať rozhodnutia, právne výklady a zmeny v čase keď nastanú a schopnosti Komisie pomáhať pri objasňovaní už spomenutých otázok, ktoré boli v rámci projektu identifikované.

2. Pravidlá týkajúce sa počtu odjazdených hodín

2.1 Úvod

Pravidlá týkajúce sa počtu odjazdených hodín a tachografov boli zavedené v celom spoločenstve prostredníctvom **nariadenia Rady (EHS) 543/69⁴** 25. marca 1969. Týmto nariadením sa zaviedli:

- minimálne vekové hranice pre vodičov, spolujazdcov vodičov a sprievodcov;
- obmedzenia nepretržitého a denného času jazdy;
- minimálne trvanie a ďalšie podmienky ohľadom prestávok a denných a týždenných dôb odpočinku;
- požiadavka zaznamenávania činnosti a presadzovanie používania automatického zaznamenávania.

Mali by sa tým zlepšiť sociálne podmienky tých, ktorí pracujú v odvetví cestnej dopravy, mala by sa zlepšiť bezpečnosť na cestách a tiež by sa tým mali riešiť otázky spojené s hospodárskou súťažou v oblasti cestnej dopravy, železničnej dopravy a dopravy po vnútrozemských vodných cestách.

Nariadenie (EHS) 3820/85⁵ bolo zavedené 20. decembra 1985 a zrušilo **nariadenie (EHS) 543/69** a samé bolo zrušené **nariadením (ES) č. 561/2006** 11. apríla 2006. Každým následným nariadením sa rozšírili ciele predchádzajúceho nariadenia, napravili záležitosti, ktoré boli spôsobené návrhom nepresností a zohľadnili sa iné súvisiace nariadenia.

Tento dokument sa snaží vysvetliť ustanovenia nariadenia ES 561/2006 a zapracovať ich do kontextu funkcie monitorovania dodržiavania ustanovení. Tým by sa mali zdôrazniť ciele každého následného súboru predpisov, a to:

- zlepšenia bezpečnosti na cestách;
- zlepšenia sociálnych podmienok pracovníkov v odvetví cestnej dopravy;
- podpory spravodlivej hospodárskej súťaže v odvetví cestnej dopravy a vo vzťahu k iným spôsobom dopravy.

Toto nariadenie má tiež za cieľ podporovať lepšie postupy monitorovania a uplatňovania zo strany členských štátov a lepšie postupy v odvetví cestnej dopravy.

2.1.1 Dohoda AETR (Európska dohoda o práci posádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave)

Dohoda AETR⁶ sa môže uplatniť v závislosti od charakteru cesty vozidla/vodiča. Dohoda AETR a nariadenie (ES) 561/2006 boli úzko spojené 26. septembra 2010. Je dôležité správne identifikovať charakter cesty vozidla, rovnako ako ďalšie faktory ešte predtým, ako sa rozhodne o tom, ktorý právny nástroj je potrebné použiť. Pri zistení porušení sú úradníci poverení kontrolou povinní správne identifikovať nariadenie a porušenie (porušenia), aby sa tým splnili právne požiadavky, inak budú námietky proti formálnemu poplatku úspešné.

2.1.2 Sankcie

Zatiaľ čo sankcie uplatňované vo vzťahu k porušeniam týchto nariadení sú záležitosťou každého členského štátu, očakáva sa, že sa uplatní aspoň taká sankcia, ktorou sa dané porušenie napraviť. Napríklad, ak sa zistí, že vodič porušil nariadenia o dennom odpočinku, bude povinný splniť si svoju povinnosť predtým, ako bude pokračovať v ceste, bez ohľadu na akúkoľvek uloženú finančnú pokutu.

2.1.3 Cestné kontroly

Na základe smernice 2006/22/ES je potrebné vykonávať cestné kontroly s cieľom monitorovať dodržiavanie nariadenia (ES) 561/2006, nariadenia (EHS) 3821/85, dohody AETR a iných nariadení. Táto smernica vyžaduje, aby sa „cestné kontroly vykonávali účinne a rýchlo, s cieľom vykonať ich za čo najkratší čas a s čo najmenším zdržaním pre vodiča“. Okrem toho, kontroly vodičov autobusov a autokarov by sa mali vykonávať v čase, keď sa v týchto vozidlách nenachádzajú cestujúci.

Táto smernica sa tiež zaoberá požiadavkami, ktoré by sa mali vo všeobecnosti monitorovať.

Pri určovaní miesta výkonu kontrol dodržiavania predpisov by sa mali zväžiť podmienky vodičov, ktorí majú absolvovať cestnú kontrolu, napr. prístup k zariadeniam v prípade zákazu, či už priamo alebo podľa smeru, a je potrebné, aby boli úradníci poverení kontrolou počas plnenia svojich povinností považovaní za čestných a nestranných. Mali by sa k druhým správať tak, ako to oni očakávajú od druhých.

Všetky tieto kritériá by sa mali zosúladiť s uvedenými cieľmi nariadenia (ES) č. 561/2006 (pozri ods. 2.1).

2.1.4 Jednanie s vodičmi

2.1.4.1 Komunikácia

Úradníci poverení kontrolou sa stretnú s mnohými vodičmi z rôznych krajín a preto nie je možné vyhnúť sa ťažkostiam s komunikáciou.

Možno očakávať, že vodič z ktorejkoľvek krajiny, ktorý podstupuje kontrolu dodržiavania predpisov, si bude vedomý, že pre účely kontroly bude musieť predložiť určité konkrétne doklady. Úradníci poverení kontrolou nebudú potrebovať odborné jazykové znalosti na to, aby zabezpečili predloženie takýchto dokladov.

Avšak, sú povinní vykonať viac než len kontrolu a schválenie týchto dokladov; aby mohli overiť súlad, sú povinní interpretovať informácie uvedené v týchto dokladoch. Bude potrebné viesť určitú formu dialógu a úradníci by mali, napríklad, využiť služby tlmočníka a mali by preložiť vysvetlivky, aby sa s vodičom navzájom porozumeli.

2.1.4.2 Predkladanie dokladov

Úradníci poverení kontrolou sa môžu dopátrať pravdy len tým, že skontrolujú informácie, ktorými vodič disponuje, napr. účtenky za palivo, lístky na trajekt atď. Preto by mal byť vodič požiadany o predloženie takýchto dokladov, ktoré by sa mali porovnať s inými časovými

záznamami; avšak, úradníci by si mali byť vedomí všetkých obmedzení spojených s právom požadovať predloženie dokladov. Nepredloženie takýchto dokladov nemusí znamenať utajenie porušenia predpisov.

Dokladmi, ktoré musia byť na požiadanie predložené, sú:

pas, vodičský preukaz, tachografické záznamy/údaje, karta vodiča, výtlačky, licencia Spoločenstva, technické doklady vozidla, osvedčenie o školení vodiča, doklady o poistení, oprávnenie riadiť vozidlo (ak vodič nepochádza z EÚ), dôkaz o vymazaní predchádzajúceho priestupku, CMR, jazdný lístok osobnej dopravy a všetky doklady o nebezpečnom náklade.

2.1.4.3 Postoj

Aby mohli úradníci poverení kontrolou vykonávať svoju funkciu vo vzťahu k presadzovaniu bezpečnosti na cestách a spravodlivej hospodárskej súťaži prostredníctvom monitorovania dodržiavania nariadení, ktoré sú pre tento účel navrhnuté, mali by akceptovať záznamy vodiča ako pravdivú verziu udalostí, pokiaľ nezistia dôvod na podozrenie a ak takýto dôvod nájdú, sú povinní klásť všetky otázky, ktoré sú potrebné na zistenie skutočností a na uistenie sa o pravosti záznamov a dodržiavanie nariadení.

Úradníci by sa mali zdržať prezumpcie nevinny na strane vodičov alebo podnikov, pokiaľ nenájdú dôkazy, ktoré by svedčili o opaku, hoci majú právo zohľadniť výsledky predchádzajúcich kontrol dodržiavania predpisov, ktoré boli vykonané na vozidlách podniku so zameraním sa na ich činnosti.

Mali by sa vyhnúť správaniu, ktoré by vodiči považovali za nadradené a povýšenecké, a ktoré len vytvára prekážky, ktoré sa stavajú medzi úradníka a vodiča.

Pri uplatňovaní odborného úsudku by mali úradníci poverení kontrolou počas vyhodnocovania porušenia predpisov zohľadniť poľahčujúce okolnosti a tiež by ich mali zohľadniť vtedy, keď majú na dodržiavanie nariadení nepriaznivý vplyv udalosti vyššej moci vyplývajúce z tlaku, ktorý na komerčné dopravné operácie vyvíja mnoho strán.

Sú povinní klásť otázky profesionálnym spôsobom na základe objektívnosti a nestrannosti.

2.1.5 Štruktúra dokumentu

Tento dokument sa bude zaoberať všetkými článkami nariadenia (ES) č. 561/2006 a konkrétne zohľadní ich dopad a vplyv na cestné kontroly, ktoré na cestách vykonávajú úradníci poverení kontrolou. Z dôvodu zvolenia tohto prístupu neboli niektoré dôležité články v tomto dokumente podrobne zvážené, nakoľko v rámci uvedeného kontextu nie sú dôležité.

Do tohto dokumentu boli tiež začlenené niektoré články nariadenia (EHS) č. 3821/85, ktoré sú predpokladom pre účinné vynucovanie práva v cestnej premávke.

Pri zistení typických priestupkov sa uvedie odkaz na klasifikáciu závažnosti, ktorá je uvedená v prílohe III smernice 2006/22/ES⁷ (v znení zmien a doplnení).

2.2 Nariadenie (ES) 561/2006

2.2.1 Článok 1

2.2.1.1 Text

Toto nariadenie stanovuje pravidlá o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov, pôsobiacich v cestnej nákladnej i osobnej doprave, s cieľom harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, a to najmä vzhľadom na odvetvie cestnej dopravy, zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť na cestách. Cieľom tohto nariadenia je tiež podporovať lepšie monitorovanie a postup zabezpečenia dodržiavania predpisov členskými štátmi a vylepšené pracovné postupy v odvetví cestnej dopravy.

2.2.1.2 Priestupky

Žiadne

2.2.1.3 Cestná kontrola

Úradníci poverení kontrolou nemusia zvažovať žiaden priamy dopad, ale ide o užitočné pripomenutie účelu tohto nariadenia.

2.2.2 Článok 2

2.2.2.1 Článok 2 ods. 1

2.2.2.1.1 Text

Toto nariadenie sa vzťahuje na cestnú dopravu:

- a) tovaru, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 3,5 tony, alebo*
b) osôb vozidlami skonštruovanými alebo trvalo prispôsobenými na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča, ktoré sú určené na tieto účely.

2.2.2.1.2 Priestupky

Žiadne

2.2.2.1.3 Cestná kontrola

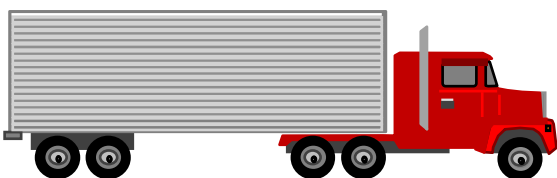
Text tohto článku definuje rozsah pôsobnosti tohto nariadenia. Z pohľadu veľkosti a kapacity špecifikuje tie vozidlá, ktorých vodiči sú povinní dodržiavať požiadavky tohto nariadenia. Tento odsek sa zaoberá fyzickou veľkosťou a kapacitou predmetných vozidiel.

Úradníci poverení kontrolou budú musieť určiť, či vozidlo, ktoré má byť predmetom monitorovania dodržiavania predpisov, spadá do tohto rozsahu pôsobnosti a zároveň je potrebné uviesť odkaz na výnimky uvedené v článku 3 a na vnútroštátne odchýlky uvedené v článku 13.

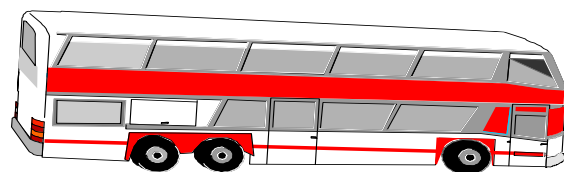
V článku 3 sú uvedené konkrétne typy vozidiel, ktoré sú vyňaté z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

Každý členský štát môže udeliť výnimku z článkov 5 - 9 vozidlám, ktoré spadajú do odchýlok uvedených v článku 13 a ktoré sú prevádzkované v danom členskom štáte (podrobnejšie informácie sú uvedené v článku 13).

- **Určiť, či kontrolované vozidlo spadá do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.**



Viac než 3,5 tony



Viac než 8 sedadiel pre cestujúcich

Nákladné vozidlá - pri väčšine veľkých nákladných vozidiel bude stačiť vizuálna kontrola, aby bolo možné určiť, či spadajú do rozsahu pôsobnosti, ale pri menších vozidlách bude potrebné skontrolovať technickú dokumentáciu, ktorú má vodič pri sebe, a/alebo údaje výrobcu, ktoré sú k vozidlu priložené, aby bolo možné zistiť maximálnu dovolenú hmotnosť.

Osobné vozidlá - spočítať počet sedadiel pre cestujúcich a skontrolovať technickú dokumentáciu vozidla.

Pokiaľ ide o osobné vozidlá, je povolené odstrániť sedadlá s cieľom zredukovať počet sedadiel na menej než 10 sedadiel vrátane sedadla vodiča, pokiaľ takúto zmenu potvrdzujú informácie v technickej dokumentácii. Príslušníci poverení kontrolou by si mali byť vedomí, že proces regulácie zníženia počtu sedadiel je v jednotlivých členských štátoch odlišný.

Poznámka: Vozidlo musí byť navrhnuté tak, aby mohlo prevážať tovar alebo cestujúcich, a aby tak bolo aj bežne používané; preto sú mobilný žeriav alebo miešačka na betón (ktorá nepreváža žiaden betón) okamžite z rozsahu pôsobnosti vylúčené



Záver –

V rozsahu pôsobnosti - pokiaľ ide o konštrukciu vozidla - kontrola na účely zistenia dodržiavania požiadaviek nariadenia 561/2006 môže pokračovať.

Mimo rozsahu pôsobnosti - kontrolu prerušiť alebo pokračovať v kontrole, ktorá nespadá do rozsahu pôsobnosti nariadenia č. 561/2006.

Keď sa vozidlo, na ktoré sa vzťahuje vymedzenie pojmov podľa tohto článku, používa v nákladnej alebo osobnej cestnej doprave, potom cesta vždy spadá do rozsahu pôsobnosti, pokiaľ sa neuplatňuje výnimka alebo odchýlka podľa článkov 3 a 13 (podľa článku 13 sú vodiči oslobodení len od ustanovení článkov 5 až 9).

Používanie vozidiel - Federácia Leaseurope

Na základe listu Európskej komisie federácii Leaseurope bolo vydané odporúčanie, že vedenie nákladných a osobných vozidiel nespadá do rozsahu pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 vtedy, keď sa vodič nikdy nezúčastňuje nákladnej alebo osobnej dopravy ako vodič z povolania.

Toto odporúčanie má dosah na dve hlavné skupiny:

- vodičov, ktorých zamestnávajú spoločnosti prenajímajúce vozidlá s cieľom vyzdvihnúť a po ceste prevážať prázdne vozidlá alebo motorové vozidlá medzi miestnymi pobočkami;
- mechanikov a technikov, ktorí môžu prázdne vozidlá vyzdvihnúť a prevážať za účelom opravy alebo vyzdvihnúť prázdne vozidlá za účelom výročnej kontroly.

Preto, keď príslušník poverený kontrolou zvažuje, či dané vozidlo spadá do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, je potrebné, aby zvažil postavenie a aktivity vodiča.

Obsah tohto listu sa nestretol so všeobecným súhlasom členských štátov. Je na každom jednotlivom členskom štáte, aby sa rozhodol, či bude týmto listom viazaný.

2.2.2.2 Článok 2 ods. 2

2.2.2.2.1 Text

Toto nariadenie sa bez ohľadu na krajinu evidencie vozidla vzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú:

- a) výhradne v rámci Spoločenstva alebo*
- b) medzi Spoločenstvom, Švajčiarskom a krajinami, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore.*

2.2.2.2.2 Priestupky

Žiadne

2.2.2.2.3 Cestná kontrola

Tento článok konkretizuje typy ciest, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti nariadenia a potom tie, ktoré spadajú pod AETR. Vyžaduje sa, aby bol pochopený presný charakter cesty, ktorú vozidlo realizuje, a to ešte predtým, ako sa rozhodne o tom, ktoré nariadenie možno uplatniť vo vzťahu k tejto ceste alebo k jej častiam.

(Upozorňujeme, že tieto cesty sa realizujú **výhradne** v rámci uvedených oblastí.)

- Zistiť domovskú základňu vozidla a informácie o ceste prostredníctvom dokumentácie, ktorá sa nachádza na palube vozidla, alebo prostredníctvom konzultácie s vodičom.
- Pre informáciu, kedy sa uplatňuje nariadenie AETR, pozri ods. 2.3. Nariadenie (ES) č. 561/2006 má prednosť pred nariadením AETR, pokiaľ ide o týždenné alebo dvojtýždenné jazdné limity v rámci rôznych typov ciest. Nariadenie 561/2006 sa uplatní vtedy, keď vozidlo spadajúce do rozsahu pôsobnosti evidované v členskom štáte alebo v krajinách Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) nepodniká „cestu typu AETR“.
- Do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) 561/2006 spadá akékoľvek vozidlo, bez ohľadu na krajinu registrácie, ktoré podniká cestu, ktorá celá vedie cez vyššie uvedené oblasti.

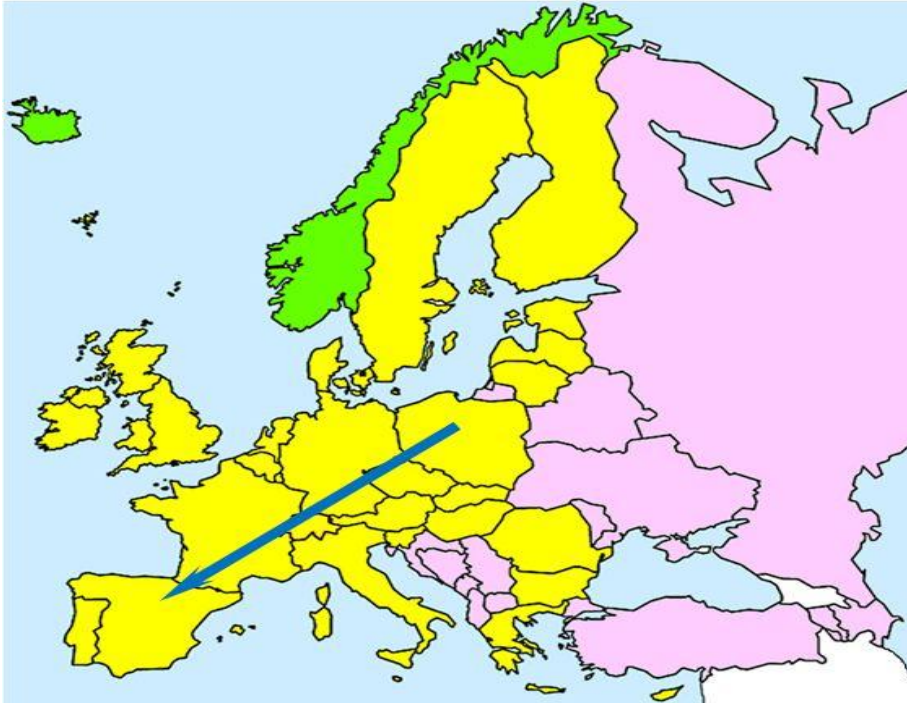
Záver -

- **V rozsahu pôsobnosti** - kontrola zameraná na dodržiavanie požiadaviek nariadenia (ES) 561/2006 môže pokračovať.
- **Mimo rozsahu pôsobnosti alebo výnimka** - kontrolu prerušiť alebo pokračovať v kontrole, ktorá nespadá pod nariadenie (ES) 561/2006.

Poznámka:

- K takmer úplnému súladu nariadenia AETR s nariadením 561/2006 došlo 26. septembra 2010.
- Vozidlá evidované v „tretej“ krajine a v krajine „AETR“ musia byť v súlade s nariadením 561/2006 v prípade, keď sa zúčastňujú dopravy plne vykonávanej vo vyššie uvedených regiónoch.

Príklad: Cesta vozidla evidovaného v Poľsku, ktorá vedie z Poľska do Španielska, spadá do rozsahu pôsobnosti nariadenia 561/2006 (pokiaľ neplatí iná výnimka).



2.2.2.3 Článok 2 ods. 3

2.2.2.3.1 Text

AETR sa namiesto tohto nariadenia vzťahuje na medzinárodnú cestnú dopravu vykonávanú čiastočne mimo oblastí uvedených v odseku 2 pre:

a) vozidlá evidované v Spoločenstve alebo v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, na celý úsek cesty;

b) vozidlá evidované v tretej krajine, ktorá nie je zmluvnou stranou AETR, len na časť cesty prebiehajúcu na území Spoločenstva alebo krajín, ktoré sú zmluvnými stranami AETR.

Ustanovenia AETR by sa mali zosúladiť s ustanoveniami tohto nariadenia tak, aby sa hlavné ustanovenia tohto nariadenia uplatňovali prostredníctvom AETR na takéto vozidlá na každú časť cesty, ktorá prebieha v rámci Spoločenstva.

2.2.2.3.2 Priestupky

Žiadne

2.2.2.3.3 Cestná kontrola

Tento článok vymedzuje tie cesty, ktoré spadajú pod AETR, teda je potrebné zistiť presný charakter cesty, ktorá sa realizuje.

- Zistiť východiskový bod a údaje o ceste vrátane tranzitných miest prostredníctvom kontroly dokladov na palube vozidla a konzultácie s vodičom. Je potrebné zohľadniť celú cestu a nie jej časti spôsobené vnútroštátnymi hranicami alebo dobami odpočinku.
- Vozidlá evidované v krajinách, ktoré nie sú členmi EÚ a ktoré sú signatármi AETR, prevádzkované v rámci Spoločenstva sa považujú za vozidlá, ktoré podnikajú cesty podľa AETR.
- Vozidlá, ktoré nepochádzajú z EÚ, AETR, EHP alebo zo Švajčiarska, sa považujú za vozidlá, ktoré podnikajú cesty podľa AETR v čase, keď sú prevádzkované v rámci EÚ alebo v krajinách AETR.
- Vozidlá evidované v EÚ, EHP alebo vo Švajčiarsku sa považujú za vozidlá, ktoré podnikajú cesty podľa AETR vtedy, keď ich cesty smerujú do krajiny AETR, prechádzajú cez ňu alebo v nej začínajú.

Záver

Uplatňuje sa dohoda AETR - kontrola zameraná na dodržiavanie požiadaviek dohody AETR môže pokračovať.

Mimo rozsahu pôsobnosti predpisov dohody AETR - zisťuje sa, či cesta spadá do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006; ak áno, potom je potrebné pokračovať v kontrole dodržiavania predpisov podľa nariadenia (ES) č. 561/2006.

Mimo rozsahu pôsobnosti ES a AETR – kontrolu prerušiť alebo pokračovať v kontrole, ktorá nespadá pod nariadenie (ES) č. 561/ predpisy AETR.

Poznámka:

Slovom „čiastočne“ sa v tomto článku naznačuje, že určitá časť cesty musela prechádzať mimo regiónu pozostávajúceho zo Spoločenstva, EHP a Švajčiarska. Dohoda AETR sa zaoberá **medzinárodnými dopravnými operáciami**, ale v tejto súvislosti považuje dopravnú operáciu, ktorá sa plne realizuje len v regióne, ktorý pozostáva zo Spoločenstva, EHP a Švajčiarska, za **vnútroštátnu dopravnú operáciu**, a to bez ohľadu na to, či dôjde k prekročeniu štátnych hraníc, a teda mimo rozsahu pôsobnosti dohody AETR.

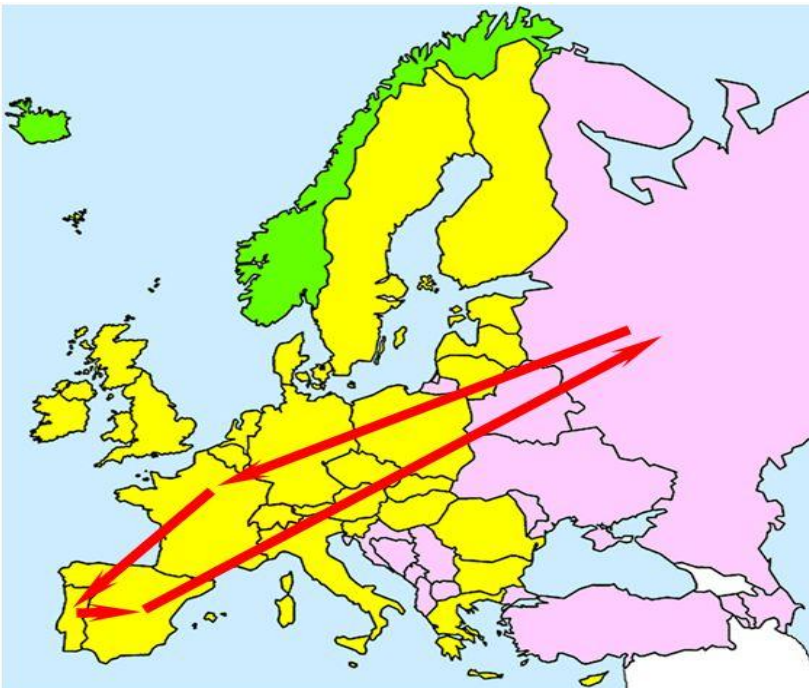
Medzi EÚ a OSN však prebieha právna diskusia, pokiaľ ide o legitímnosť uplatňovania nariadenia (ES) č. 561/2006 namiesto dohody AETR voči vodičom vozidiel, ktoré nie sú evidované v EÚ, a to aj keď realizujú cesty výlučne v rámci EÚ a bez ohľadu na článok 2 ods. 2 nariadenia EÚ.

Hoci sú časy jazdy a odpočinku uvedené v dohode AETR a v nariadení 561/2006 teraz úzko zosúladené, bude potrebné správne určiť, ktoré nariadenie je porušené, a z tohto dôvodu je potrebné vedieť, ktoré nariadenie je uplatniteľné, aby bola sankcia založená na pevnom právnom základe.

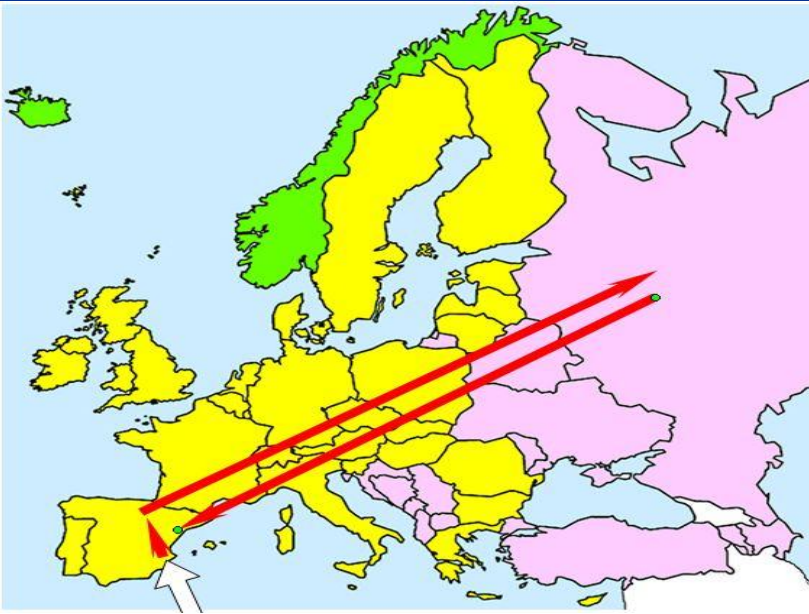
Vozidlá z „tretích“ krajín musia spĺňať predpisy dohody AETR v čase, keď sa nachádzajú na území Spoločenstva alebo na území signatára dohody AETR a keď vykonávajú dopravné operácie podľa odseku 3 tohto článku.

Keď sa v jednom týždni na vodiča vzťahuje dohoda AETR aj nariadenie č. 561/2006, týždenný odpočinok a povolený čas jazdy by mali byť v súlade s nariadením (ES) č. 561/2006.

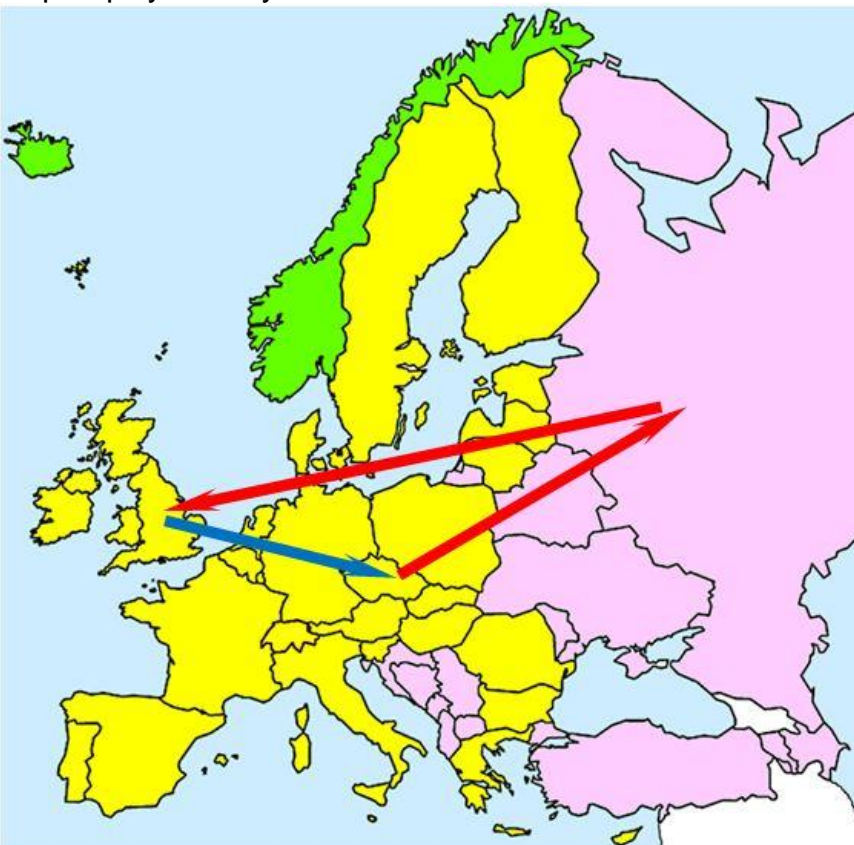
Príklad: Vozidlo evidované v Rusku (jeden vodič) musí v prípade cesty do EÚ s viacerými zastávkami spĺňať predpisy dohody AETR. Uvedená cesta predstavuje cestu vozidla, ktoré dopravuje zásielky do Francúzska, Portugalska a Španielska a následne bude na toto vozidlo znovu naložený náklad, ktorý má byť dopravený zo Španielska do Ruska.



Príklad: Vozidlo evidované v Maroku („tretia“ krajina) musí spĺňať predpisy dohody AETR v čase, keď vykonáva cestu do EÚ alebo keď cez EÚ prechádza.



Príklad: Nákladné vozidlo (jeden vodič) evidované v Spojenom kráľovstve dodáva zásielky do Českej republiky – uplatňuje sa nariadenie (ES) č. 561/2006. Následne je vyslané do Ruska, aby vyzdvihlo náklad, ktorý má byť doručený do Spojeného kráľovstva – uplatňujú sa predpisy dohody AETR.



Stručne povedané, príslušníci poverení kontrolou musia rozhodnúť o tom, či vozidlo, ktoré má byť predmetom cestnej kontroly, spadá do technického rozsahu pôsobnosti kontroly podľa nariadenia (ES) č. 561/2006, berúc do úvahy uvedené výnimky a vnútroštátne odchýlky, ktoré je možné uplatniť.

Zároveň sa na základe charakteru cesty, ktorú predmetné vozidlo realizuje, určí uplatniteľný súbor predpisov, t. j. nariadenie (ES) č. 561/2006, AETR alebo domáce nariadenie.

Právny servis Komisie uviedol, že hoci znenie článku 2 ods. 3 môže naznačovať, že cesta, ktorú **vozidlo** realizuje, je rozhodujúcim faktorom pri zvažovaní uplatniteľnosti nariadenia, v článku 1 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa uvádza, že sa zohľadňuje činnosť vodiča, takže cesta sa začína vtedy, keď **konkrétny vodič** nastúpi do vozidla a končí vtedy, keď vodič ukončí cestu v tomto vozidle. Preto ak sa v tejto súvislosti spomína cesta, malo by sa to považovať za cestu vozidla/vodiča.

Napríklad vozidlo sa použije na dopravu nákladu z Moskvy cez Minsk do Paríža. Jediný vodič vozidla, ktorý celú túto cestu vykonáva, musí spĺňať predpisy dohody AETR. Vodič, ktorý vedie vozidlo z Moskvy na poľské hranice, musí spĺňať predpisy dohody AETR. Druhý vodič, ktorý pristúpi do vozidla na poľských hraniciach a dokončí túto cestu, musí spĺňať nariadenie (ES) č. 561/2006.

Poznámka: Následky tohto vysvetlenia ešte neboli v plnej miere preskúmané, preto môže v niektorých členských štátoch prevládať vymedzenie cesty založené na vozidle.

Na určenie európskych štátov a štátov nachádzajúcich sa v blízkosti Európy použite tento zoznam.

Členské štáty EÚ:

Belgicko (B), Bulharsko (BLG), Cyprus (CY), Česká republika (CZ), Dánsko (DK), Estónsko (EST), Fínsko (SF), Francúzsko (F), Grécko (GR), Holandsko (NL), Írsko (IRL), Litva (LT), Lotyšsko (LV), Luxembursko (L), Maďarsko (H), Malta (M), Nemecko (D), Poľsko (PL), Portugalsko (P), Rakúsko (A), Rumunsko (RO) Slovensko (SK), Slovinsko (SL), Spojené kráľovstvo (GB), Španielsko (E), Švédsko (S), Taliansko (I)

Signatári EHP

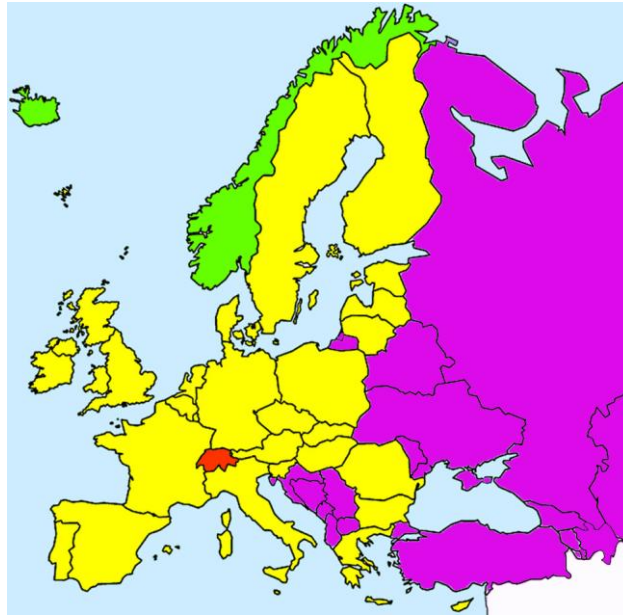
Členské štáty + Island (IS), Lichtenštajnsko (FL) a Nórsko (N)

Signatári dohody AETR

Všetky členské štáty EÚ + všetci signatári EHP (okrem Islandu) + Albánsko (AL), Andorra (AD), Arménsko (AM), Azerbajdžan (AZ), Bielorusko (BY), Bosna a Hercegovina (BA), Čierna Hora (MNE), Chorvátsko (HR), Gruzínsko (GE), Kazachstan (KZ), Macedónsko (MK), Monako (MC), Moldavsko (MD), Rusko (SU), San Marino (SM), Srbsko (SRB), Tadžikistan (TJ), Turecko (TR), Turkménsko (TM), Ukrajina (UA), Uzbekistan (UZ) + Švajčiarsko (CH)

Iné

Švajčiarsko (CH) je signatárom dohody AETR a hoci nie je členským štátom EÚ, dodržiava nariadenie (ES) č. 561/2006



2.2.3 Článok 3

2.2.3.1 Text

Toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú:

- a) vozidlami používanými v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov;*
- b) vozidlami s maximálnou povolenou rýchlosťou nepresahujúcou 40 kilometrov za hodinu;*
- c) vozidlami vlastnenými alebo prenajímanými bez vodiča ozbrojenými silami, civilnou ochranou, požiarnym zborom a silami, zodpovednými za zachovanie verejného poriadku, ak sa preprava realizuje v dôsledku úloh, ktorými sú tieto služby poverené, a je pod ich kontrolou;*
- d) vozidlami používanými v núdzových situáciách alebo pri záchranných akciách vrátane vozidiel používaných pri nekomerčnej doprave humanitárnej pomoci;*
- e) špecializovanými vozidlami používanými na lekárske účely;*
- f) špecializovanými havarijnými vozidlami pracujúcimi v okruhu 100 kilometrov od svojej základne;*
- g) vozidlami, ktoré sa podrobujú cestným skúškam na účely technického rozvoja, opráv alebo údržby, a novými alebo prestavanými vozidlami, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;*
- h) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, používanými na nekomerčnú nákladnú dopravu;*

i) úžitkovými vozidlami, ktoré majú status historických vozidiel podľa právnych predpisov členského štátu, v ktorom sa prevádzkujú, a ktoré sa používajú na nekomerčnú nákladnú alebo osobnú dopravu.

2.2.3.2 Priestupky

Žiadne

2.2.3.3 Cestná kontrola

Príslušník poverený kontrolou môže určiť, že vozidlo spadá do rozsahu pôsobnosti kontroly podľa nariadenia (ES) č. 561/2006 (článok 2), ale musí byť presvedčený, že na základe typu a charakteru prevádzky nie je vozidlo oslobodené od požiadaviek, ktoré sú uvedené v nariadeniach (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85. Nasledujúci postup by mal pomôcť pri zisťovaní platnosti akejkoľvek výnimky uvedenej v článku 3.

Poznámka: K výnimkám uvedeným v tomto článku sú priložené rovnocenné výnimky vzťahujúce sa na inštaláciu tachografov (a na ich použitie) podľa článku 3 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3821/85.

a) Je možné vykonať overenie podľa služobných harmonogramov a mapy/plánovača cesty, pokiaľ ich vodič má k dispozícii. Poznámka: uplatňuje sa skutočná vzdialenosť cesty a nie radiálna vzdialenosť. Tiež je potrebné vziať na vedomie skutočnosť, že pozičné najazdené kilometre medzi depom a východiskovým bodom trasy alebo dokonca medzi depami sa z technického hľadiska považujú za cesty, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti, ale orgány niektorých členských štátov zabezpečujúce dodržiavanie predpisov môžu zastávať pragmatický názor, že ide o cesty, v rámci ktorých nedochádza k preprave cestujúcich a preto by nebolo vhodné trvať na inštalácii tachografov.

b) Maximálna povolená rýchlosť je uvedená buď na vozidle, alebo v konkrétnych dokladoch k vozidlu. Sem patria vozidlá, pri ktorých sa takéto obmedzenie uplatňuje prostredníctvom obmedzovača nastavenej rýchlosti.

c) Takéto oslobodené vozidlá sú bežne rozpoznateľné na základe ich vizuálneho vzhľadu. V takýchto prípadoch je potrebné získať od vodiča informácie o tom, že ide o takýto prípad, a nie o podobne prevádzkovanú súkromnú službu.

Pokiaľ ide o prenajaté vozidlá alebo neoznačené vozidlá, na základe kladenia otázok vodičovi ohľadom účelu cesty sa určí platnosť výnimky. V prípade pochybností bude možno potrebné kontaktovať zamestnávateľov/veliteľa.

Táto výnimka sa **nevzťahuje** na obchodných prevádzkovateľov, ktorí poskytujú služby uvedeným subjektom na základe zmluvy.

d) Táto pomoc musí byť poskytnutá ako priama reakcia na núdzovú situáciu alebo záchrannú akciu. Výnimka sa nevzťahuje ani na zásobovanie humanitárnou alebo charitatívnou pomocou. Túto skutočnosť je potrebné overiť na základe kontroly nákladových listov a vypočutia vodiča.

Vymedzenie núdzového prípadu:

- ohrozenie života alebo zdravia ľudí alebo zvierat;

- výrazné prerušenie poskytovania základných verejných služieb, telekomunikačných a poštových služieb, používania ciest, železníc, prístavov alebo letísk, alebo závažné poškodenie majetku.

Výnimka sa vzťahuje len na dobu trvania núdzovej situácie. Výnimka sa prestane uplatňovať v momente, keď sa núdzová situácia dostane pod kontrolu.

K takejto núdzovej situácii môže viesť napríklad výrazné narušenie dopravnej infraštruktúry z dôvodu pretrvávajúceho a hustého sneženia.

e) Vozidlá, ako napríklad sanitky, vozidlá pre odber krvi a detektory na fyzickú kontrolu musia byť vybavené špeciálnym zariadením, ktoré zabezpečuje určitý druh lekárskeho ošetrenia. Túto skutočnosť je potrebné overiť prostredníctvom fyzickej kontroly vozidla. Hlavným účelom cesty musí byť ošetrovanie, takže autokar alebo autobus vybavený na prevoz chorých osôb alebo osôb so zdravotným postihnutím, napríklad do Lúrd, nie je možné oslobodiť od uplatňovania nariadenia na základe tvrdenia, že ide o sanitku.

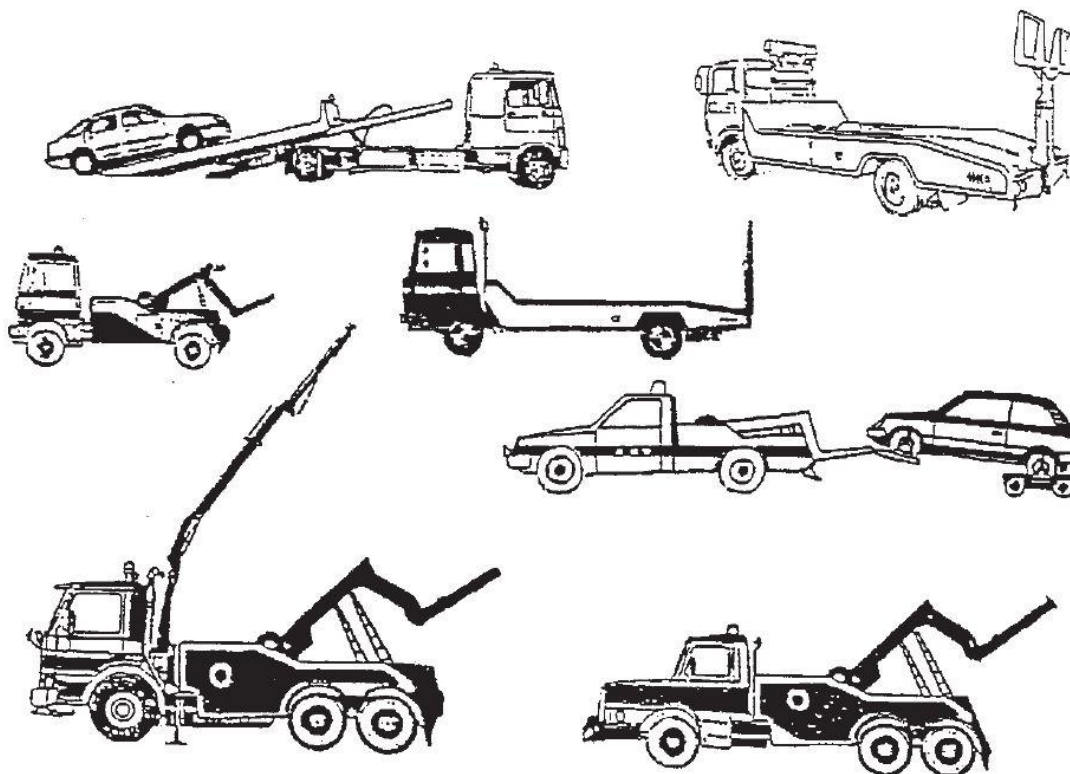


f) Na vyslobodenie nepojazdného vozidla (vozidiel) je potrebné skonštruovať alebo prispôbiť špecializované havarijné vozidlo (uznesenie Súdneho dvora). Je potrebné zistiť miesto prevádzkovej základne vozidla, aby bolo možné overiť, či je možné uplatniť výnimku vzťahujúcu sa na 100-kilometrový rádius.

Upozorňujeme, že v okruhu 100 km je možné vozidlo používať na aktivity, ktoré sa nevzťahujú na odstránenie havárie, napr. havarijné vozidlo vybavené sklopnou plošinou na vyslobodenie nepojazdného vozidla sa môže v okruhu 100 km od základne vozidla používať na prepravu tovaru, ktorý nepredstavuje pokazené vozidlo, a môže byť vyňaté z tohto nariadenia.

Tento typ vozidla môže byť vybavený tachografom, ale v rámci podmienok tejto výnimky sa nemusí použiť.

Cesta na účely „vyslobodenia“, ktorá presahuje okruh 100 kilometrov, si vyžaduje nainštalovanie tachografu a jeho používanie.



g) Aby bolo možné overiť uplatnenie tejto výnimky, je potrebné zistiť charakter a účel uskutočnenej cesty (vypočítím vodiča). Na základe palubného zariadenia a charakteru nákladu, ktorý sa preváža, je možné rozhodnúť, že táto výnimka sa neuplatní. Táto výnimka neplatí v prípade, keď vozidlo ide na povinnú pravidelnú kontrolu. Typickým príkladom uplatnenia výnimky by mohol byť mechanik, ktorý je na ceste, aby skontroloval úspešnosť opravy riadiaceho mechanizmu vozidla.

Výnimka sa vzťahuje na nové vozidlá, ktoré prechádzajú vývojovými kontrolami.

Výnimka sa vzťahuje na prerobené (novo navrhnuté) vozidlá, ktoré sú podrobené skúšobným jazdám.

h) Typ/kapacita vozidla je uvedená v konkrétnych dokladoch o vozidle. S cestou nesmie byť spojený prenájom ani žiadna odmena a prepravovaný tovar sa nesmie vzťahovať na obchodnú alebo podnikateľskú činnosť. Aby bolo možné tieto skutočnosti overiť, vodič by mal byť vypočítaný a náklad skontrolovaný. Kombinované vozidlo znamená vozidlo s prívesom alebo návěsom.

i) „Historické“ vozidlá sú vymedzené v právnych predpisoch každého členského štátu. Tieto vozidlá sa nemôžu používať na komerčnú prepravu tovaru alebo cestujúcich. Aby bolo možné tieto podmienky overiť, je potrebné vypočítať vodičov a cestujúcich a skontrolovať náklad.

Zhrnutie

Pri vozidlách, ktoré sú v článku 3 uvedené ako oslobodené vozidlá, sa nevykonáva kontrola podľa nariadenia (ES) č. 561/2006, ale to neznamená, že sú oslobodené od iných foriem kontroly. Nárokovanú výnimku by mali preveriť príslušníci poverení kontrolou a ak sa takéto nároky ukážu ako neopodstatnené, potom by mala nasledovať kompletná kontrola v rámci rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006. Odporúča sa, aby sa vedenie oslobodeného vozidla v určitom čase zaznamenalo ako vedenie vozidla „mimo rozsahu pôsobnosti“, na základe čoho sa toto obdobie vedenia vozidla bude v prípade kombinácie s činnosťami, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti, považovať za „ inú prácu“.

2.2.4 Článok 4

2.2.4.1 Text

Na účely tohto nariadenia platia tieto vymedzenia pojmov:

a) „**cestná doprava**“ je akákoľvek cesta vykonávaná celkom alebo čiastočne po verejných cestách naloženým alebo nenaloženým vozidlom, ktoré sa používa na prepravu osôb alebo tovaru;

b) „**vozidlo**“ je každé motorové vozidlo, ťahač, príves alebo náves alebo kombinácia týchto vozidiel, ktoré sú vymedzené takto:

- „**motorové vozidlo**“: je každé vozidlo s vlastným pohonom, ktoré sa pohybuje po ceste, okrem vozidiel pohybujúcich sa trvalo po koľajniciach, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovaru,

- „**ťahač**“: je každé vozidlo s vlastným pohonom, ktoré sa pohybuje po ceste, okrem vozidiel pohybujúcich sa trvalo po koľajniciach, ktoré je špeciálne určené na ťahanie, tlačenie alebo premiestňovanie prívesov, návesov, nástrojov alebo strojov,

- „**príves**“: je akékoľvek vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu alebo ťahaču,

- „**náves**“: je príves bez prednej nápravy pripájaný tak, že podstatnú časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu nesie ťahač alebo motorové vozidlo;

c) „**vodič**“ je každá osoba, ktorá vedie vozidlo hoci aj krátky čas alebo ktorá sa prepravuje vo vozidle v rámci svojich povinností, aby bola v prípade potreby k dispozícii viesť vozidlo;

d) „**prestávka**“ je každý časový úsek, počas ktorého vodič nesmie viesť vozidlo ani vykonávať žiadnu inú prácu a ktorý sa využíva výlučne na regeneráciu;

e) „**iná práca**“ sú všetky činnosti vymedzené ako pracovný čas v článku 3 písm. a) smernice 2002/15/ES okrem „jazdy“, vrátane každej práce, vykonávanej pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho;

f) „**odpočinok**“ je akýkoľvek neprerušovaný časový úsek, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom;

g) „**doba denného odpočinku**“ je akákoľvek denná doba, počas ktorej môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa „dobu pravidelného denného odpočinku“ a „dobu skráteného denného odpočinku“:

- „**doba pravidelného denného odpočinku**“ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 11 hodín. Prípadne sa táto doba pravidelného denného odpočinku môže čerpať v dvoch dobách, z ktorých prvá musí byť neprerušovaný časový úsek trvajúci najmenej 3 hodiny a druhá musí byť neprerušovaný časový úsek trvajúci najmenej 9 hodín,

- „**doba skráteného denného odpočinku**“ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 9 hodín, avšak menej ako 11 hodín;

h) „**doba týždenného odpočinku**“ je časový úsek jedného týždňa, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa „dobu pravidelného týždenného odpočinku“ a „dobu skráteného týždenného odpočinku“:

- „**doba pravidelného týždenného odpočinku**“ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 45 hodín,
- „**doba skráteného týždenného odpočinku**“ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca menej ako 45 hodín, ktorá sa môže, pokiaľ článok 8 ods. 6 neustanovuje inak, skrátiť na najmenej 24 po sebe idúcich hodín;
- i) „**týždeň**“ je obdobie od 00.00 hodín v pondelok do 24.00 hodín v nedeľu;
- j) „**čas jazdy**“ je trvanie vedenia vozidla zaznamenané:
 - automaticky alebo poloautomaticky záznamovým zariadením, ako je vymedzené v prílohe I a v prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, alebo
 - ručne, ako je požadované v článku 16 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3821/85;
- k) „**denný čas jazdy**“ je celkový súhrnný čas jazdy medzi koncom jednej doby denného odpočinku a začiatkom nasledujúcej doby denného odpočinku alebo medzi dobou denného odpočinku a dobou týždenného odpočinku;
- l) „**týždenný čas jazdy**“ je celkový súhrnný čas jazdy počas týždňa;
- m) „**maximálna prípustná hmotnosť**“ je maximálna povolená pohotovostná hmotnosť plne naloženého vozidla;
- n) „**pravidelná osobná doprava**“ je vnútroštátna a medzinárodná doprava v zmysle článku 2 nariadenia Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi [10];
- o) „**vedenie viacerými osobami**“ je situácia, keď sú počas každej doby jazdy medzi dvoma po sebe idúcimi dobami denného odpočinku alebo medzi dobou denného odpočinku a dobou týždenného odpočinku vo vozidle najmenej dvaja vodiči, ktorí budú vozidlo viesť. V prvej hodine vedenia vozidla viacerými osobami je prítomnosť druhého vodiča nepovinná, avšak pre zvyšok doby je povinná;
- p) „**dopravný podnik**“ je akákoľvek fyzická osoba, akákoľvek právnická osoba, akékoľvek združenie alebo skupina osôb bez právnej subjektivity, zisková alebo nezisková, alebo akýkoľvek úradný orgán s vlastnou právnou subjektivitou alebo bez nej, alebo závislý od orgánu majúceho takúto subjektivitu, ktorý sa zaoberá cestnou dopravou v prenájme alebo za úhradu alebo na vlastný účet;
- q) „**doba jazdy**“ je súhrnný čas jazdy, odkedy vodič začal viesť vozidlo po dobe odpočinku alebo prestávke, až kým nezačne čerpať dobu odpočinku alebo prestávku. Doba jazdy môže byť nepretržitá alebo rozdelená.

2.2.4.2 Priestupky

Žiadne

2.2.4.3 Cestná kontrola

Tento článok obsahuje primerané vymedzenia pojmov, ktoré pomáhajú správne a ľahšie pochopiť zamýšľaný význam. Pri vysvetľovaní článkov nariadenia (ES) č. 561/2006 je potrebné

často sa odvolávať na tieto vymedzenia pojmov. V mnohých prípadoch je potrebné samotné vymedzenia pojmov rozpracovať alebo objasniť a v takomto prípade sa použijú nasledujúce pravidlá:

a) Cesty, ktoré sú prístupné pre verejnosť, si určuje každý členský štát sám. Cesta (v tomto prípade) sa začína na mieste, na ktorom vodič prevezme vozidlo a končí na mieste, na ktorom prestane viesť vozidlo, alebo na mieste, kde čerpá oprávnenú dobu odpočinku. V takomto prípade môže cesta pozostávať z niekoľkých kratších ciest. Toto vymedzenie v skutočnosti zahŕňa do rozsahu pôsobnosti nariadenia aj jazdu v teréne (napr. na súkromnom pozemku), keď ide o cestu, ktorá tiež pozostáva z cesty na cestách prístupných verejnosti, počas dennej doby jazdy. Toto vymedzenie zahŕňa do rozsahu pôsobnosti aj prázdne vozidlá.

b) Upozornenie: vozidlom môže byť aj kombinácia vozidiel (vozidlo a príves).

c) Ide o určenie cestujúcich, ktorí môžu viesť vozidlo ako vodiči, a preto od momentu, keď začína ich pracovný deň, spadajú do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a nariadenia č. 3821/85. Pohotovosť (ako súčasť pracovných povinností) s cieľom viesť vozidlo musí byť zaznamenaná v zázname vodiča.

Keď sú na palube obaja vodiči (jednohodinová tolerancia na začiatku cesty), je možné požiadať o úľavy pri vedení vozidla viacerými osobami. V opačnom prípade sa na oboch vodičov vzťahuje predpis o vedení vozidla jedným vodičom.

Príslušníci poverení kontrolou by si mali byť vedomí, že vodiči môžu tvrdiť, že nevykonávajú pohotovosť s cieľom viesť vozidlo aj vtedy, keď v skutočnosti pohotovosť vykonávajú. Môže však dôjsť k prípadu, keď sú vodiči skutočnými cestujúcimi a nie sú dostupní pre vedenie vozidla a preto by sa podľa toho malo s nimi aj zaobchádzať, pokiaľ neexistuje dôkaz, ktorý preukazuje opak.

d) Prestávku je možné čerpať aj v pohybujúcom sa vozidle (pri vedení vozidla viacerými osobami) za predpokladu, že vodič nevykonáva činnosť a že toto obdobie sa využíva výhradne na regeneráciu. Ak sa vo vozidle vybavenom digitálnym tachografom nachádza viac vodičov a ak sa prestávka čerpá v pohybujúcom sa vozidle, potom sa za zaznamenanú prestávku bude považovať obdobie 45 minút pohotovosti. (Digitálny tachograf neumožňuje zaznamenávať prestávku v pohybujúcom sa vozidle). Pokiaľ ide o vozidlo s jedným vodičom, ak sa zaznamenáva obdobie pohotovosti a ak neexistuje žiaden dôkaz o tom, že toto obdobie bolo využité výhradne na regeneráciu, potom mnohé subjekty členských štátov zabezpečujúce dodržiavanie predpisov považujú takéto obdobie za prestávku.

e) Zahnúť prácu, ktorá nepredstavuje vedenie vozidla, pri každom zamestnávateľovi, ktorý pôsobí v dopravnom odvetví alebo mimo neho, vrátane jazdy mimo rozsahu pôsobnosti. Napríklad, keď zamestnávateľ zamestnal osobu ako pracovníka strážnej služby na 3 hodiny predtým, ako prevzal kontrolu nad vozidlom v rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 pre iného zamestnávateľa, potom prvá aktivita sa v kontexte nariadenia (ES) č. 561/2006 považuje za „inú prácu“ a v takejto podobe je potrebné ju aj zaznamenať. Neexistuje však povinnosť zaznamenať jazdu mimo rozsahu pôsobnosti alebo inú prácu, pokiaľ nedochádza k jazde v rozsahu pôsobnosti.

f) Voľne disponovať atď. znamená, že vodič nemôže dobrovoľne požiadať o nástup do práce, pretože aj ako neplatený pracovník spadá pod kontrolu zamestnávateľa. Dobrovoľnú prácu, ktorá nezahŕňa žiadne zmluvné povinnosti, je možné považovať za voľné nakladanie s časom.

g) Pravidelný denný odpočinok predstavuje dobu trvajúcu minimálne 11 nepretržitých hodín, alebo ak sa čerpá v 2 fázach, prvá by mala trvať minimálne 3 hodiny a druhá minimálne 9 hodín.

Skrátený denný odpočinok predstavuje dobu trvajúcu minimálne 9 hodín, ale menej než 11 hodín.

Na účely súhrnnej dennej jazdy [pozri písm. k)] je potrebné zistiť, kedy sa začalo obdobie denného odpočinku, takže na tento účel sa čerpanie „rozdeleného“ denného odpočinku považuje za odpočinok, ktorý sa začal v momente, keď začala „9-hodinová“ časť.

K dobe denného odpočinku môže byť pridaný aj náhradný čas za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok.

h) Doba týždenného odpočinku je doba nepretržitého odpočinku dostatočnej dĺžky, ktorou môže byť **minimálne** buď doba pravidelného týždenného odpočinku alebo doba skráteného týždenného odpočinku.

Doba pravidelného týždenného odpočinku trvá minimálne 45 po sebe nasledujúcich hodín. Skrátená týždenná doba trvá minimálne 24 hodín, ale menej než 45 po sebe nasledujúcich hodín.

Týždenný odpočinok v trvaní 49 hodín sa teda považuje za pravidelný týždenný odpočinok a odpočinok v trvaní 31 hodín sa považuje za skrátený týždenný odpočinok.

Doba týždenného odpočinku môže pozostávať z pravidelného alebo zo skráteného týždenného odpočinku a z náhrady za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok.

i) Týždeň znamená „fixný týždeň“, t. j. od 00.00 hod. v pondelok do 24.00 hod. v nedeľu (miestneho času).

j) Ide o čas strávený jazdou tak, ako ho správne používaný tachograf zaznamenal automaticky alebo poloautomaticky alebo ako bol v prípade potreby zaznamenaný ručne.

Je potrebné vziať na vedomie, že z dôvodu obmedzení digitálneho záznamového zariadenia môže dôjsť k malým odchýlkam od skutočného času jazdy (pozri usmernenie č. 4).

k) Pripúšťa sa, že toto vymedzenie zahŕňa aj jazdu medzi dobami týždenného odpočinku a dobami denného odpočinku, alebo medzi dvomi dobami týždenného odpočinku.



l) Týždenný čas jazdy je celkový súhrnný čas jazdy počas týždňa. Zahŕňa tiež čas jazdy vyplývajúci z prerušení dôb pravidelného denného odpočinku, ako výsledok pohybu trajektu alebo vlaku.

m) Toto nariadenie sa vzťahuje na vozidlá alebo kombináciu vozidiel a prívesov s maximálnou povolenou hmotnosťou nad 3 500 kg. Príslušníci poverení kontrolou musia dbať o to, aby správne interpretovali technickú dokumentáciu vozidla alebo údaje výrobcu. Maximálna povolená hmotnosť sa bežne uvádza pre oba druhy prevádzky, t. j. samostatná prevádzka alebo kombinovaná prevádzka. Niektoré vozidlá nebudú spadať do rozsahu pôsobnosti

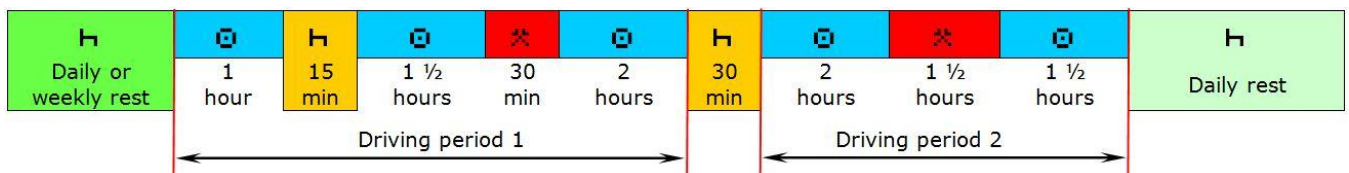
nariadenia v prípade, že budú prevádzkované „samostatne“, ale do rozsahu pôsobnosti budú spadať vtedy, keď budú prevádzkované ako kombinácia.

n) Nie je potrebné žiadne objasnenie.

o) Počas cesty sa k jednému vodičovi môžu pridať viacerí vodiči, v tomto prípade ide tiež o vedenie vozidla viacerými osobami. Jeden vodič takto môže požadovať výnimku na základe vedenia vozidla viacerými vodičmi, zatiaľ čo ostatní vodiči, ktorí tvorili posádku počas pracovnej doby, si nebudú môcť túto úľavu uplatniť (pozri článok 8).

p) Ktokoľvek, kto prevádzkuje vozidlo. Môže ísť o osobu alebo akúkoľvek inú právnickú osobu.

q) **Denná doba jazdy** pozostáva z niekoľkých dôb jazdy, ktoré môžu byť sami osebe nepretržité alebo prerušované.



2.2.5 Článok 5

2.2.5.1 Text

1. *Minimálny vek sprievodcov je 18 rokov.*

2. *Minimálny vek spolujazdcov vodiča je 18 rokov. Členské štáty však môžu znížiť minimálny vek spolujazdcov vodiča na 16 rokov, ak:*

(a) *sa cestná doprava vykonáva v rámci jedného členského štátu v okruhu 50 kilometrov od základne vozidla vrátane miestnych správnych oblastí, ktorých centrá ležia v rámci tohto okruhu;*

(b) *zníženie slúži na účely odborného vzdelávania a*

(c) *sú dodržiavané obmedzenia uložené vnútroštátnymi právnymi predpismi členského štátu v pracovnoprávných veciach.*

2.2.5.2 Priestupky

Vek posádky	561 – 5
-------------	---------

2.2.5.3 Cestná kontrola

Príslušníci poverení kontrolou by mali zistiť základňu vozidla a údaje o ceste na základe informácií, ktoré poskytne vodič. Vek je možné zistiť na základe kontroly totožnosti vodiča alebo vodičského preukazu.

K porušeniu predpisov dochádza vtedy, keď sprievodca nedovíšil požadovaný vek.

Ak sú spolujazdci vo veku 16 – 18 rokov, potom je potrebné skontrolovať, či došlo k prekročeniu okruhu 50 kilometrov.

Porušenie požiadavky minimálneho veku by sa malo považovať za *závažné porušenie predpisov* podľa usmernení uvedených v prílohe III k smernici 2006/22/ES (v znení zmien a doplnení).

2.2.6 Článok 6

2.2.6.1 Text

Denný čas jazdy nesmie presiahnuť 9 hodín.

1. *Denný čas jazdy sa však môže predĺžiť na najviac 10 hodín nie častejšie ako dvakrát za týždeň.*
2. *Týždenný čas jazdy nesmie presiahnuť 56 hodín a nesmie spôsobiť prekročenie maximálneho týždenného pracovného času, ako je ustanovený v smernici 2002/15/ES.*
3. *Celkový súhrnný čas jazdy počas dvoch po sebe idúcich týždňov nesmie presiahnuť 90 hodín.*
4. *Denné a týždenné časy jazdy zahŕňajú všetky časy jazdy na území Spoločenstva alebo tretej krajiny.*
5. *Ako inú prácu vodič zaznamená všetok čas strávený podľa článku 4 písm. e), ako aj akýkoľvek čas strávený vedením vozidla používaného na komerčnú dopravu, ktorá nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a zaznamená všetky doby pohotovosti v zmysle článku 15 ods. 3 písm. c) nariadenia (EHS) č. 3821/85 od svojej poslednej doby denného alebo týždenného odpočinku. Tieto záznamy sa vedú buď ručne na záznamovom liste, na výtlačku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.*

2.2.6.2 Priestupky

Jazda, ktorá trvá viac než 10 hodín.	561 – 6 – 1
Prekročenie 9 hodín, keď je povolených len 9 hodín (bez možnosti predĺženia na 10)	561 – 6 – 1
Prekročený týždenný limit jazdy v trvaní 56 hodín	561 – 6 – 2
Prekročený dvojtýždenný limit v trvaní 90 hodín	561 – 6 – 3
Porušenie nariadenia 3821/85, ktoré sa týka zaznamenávania povinností.	561 – 6 – 5

2.2.6.3 Cestná kontrola

Príslušníci poverení kontrolou by mali vykonať analýzu záznamového listu tachografu (alebo digitálnych údajov), aby mohli zistiť denný čas jazdy, na základe ktorého môžu zistiť celkovú dĺžku týždennej jazdy. Následne sa vykoná kontrola celkového týždenného času jazdy, aby bolo možné zistiť celkový dvojtýždenný čas jazdy. Použijete nasledujúci postup pozostávajúci z dvoch krokov:

Krok 1

- Overte zaznamenaný čas jazdy zo záznamového listu tachografu alebo z digitálnych údajov.
Spočítajte doby jazdy medzi koncom denného alebo týždenného odpočinku a začiatkom nasledujúcej doby denného/týždenného odpočinku, aby ste zistili dennú dobu jazdy.

[Komisia odporučila, aby sa na účely zistenia denných časov jazdy vylúčili doby jazdy, ktoré boli prerušené dobou odpočinku v trvaní minimálne 7 hodín. Upozorňujeme, že aj napriek tejto skutočnosti by takáto neprimeraná doba odpočinku aj naďalej predstavovala porušenie požiadaviek spojených s denným odpočinkom. (Nie všetky členské štáty dodržiavajú toto odporúčanie.)]

- Overte, či došlo k porušeniu 10-hodinového jazdného limitu.
- Tento postup opakujte pri každom zázname.
- Vždy, keď bol tento limit porušený, ide o porušenie predpisov. Prekročenie tohto limitu:
 - o maximálne 1 hodinu predstavuje *menšie porušenie*;
 - o viac než 1 hodinu, ale menej než 2 hodiny, predstavuje *závažné porušenie*;
 - o viac než 2 hodiny predstavuje *veľmi závažné porušenie*.

Overte, či za jeden týždeň (pozri vymedzenie pojmu „týždeň“ v článku 4) nebola 9-hodinová denná doba jazdy prekročená viac než dvakrát.

- Ak nastala takáto situácia, potom každá udalosť, v rámci ktorej došlo k prekročeniu povolených dvoch príležitostí, predstavuje porušenie dennej doby jazdy (9 hodín). Pri týchto príležitostiach prekročenie 9-hodinového limitu:
 - o maximálne 1 hodinu predstavuje *menšie porušenie*;
 - o viac než 1 hodinu, ale menej než 2 hodiny, predstavuje *závažné porušenie*;
 - o viac než 2 hodiny predstavuje *veľmi závažné porušenie*.
- Aby ste mohli zistiť týždenný čas jazdy, spočítajte denné doby jazdy za každý týždeň, ktorého sa týkajú predložené záznamy. Je potrebné vziať na vedomie skutočnosť, že keď sa charakter práce vodiča nezhoduje s „fixným týždňom“, potom je možné, že vodič najazdil 58 hodín medzi týždennými dobami odpočinku, pričom bude ešte stále spĺňať stanovené požiadavky. Keď týždenný čas jazdy prekročí za jeden týždeň 56 hodín, potom ide o porušenie predpisov. Prekročenie tohto limitu:
 - o maximálne 4 hodiny predstavuje *menšie porušenie*;
 - o viac než 4 hodiny, ale menej než 14 hodín, predstavuje *závažné porušenie*;
 - o viac než 14 hodín predstavuje *veľmi závažné porušenie*.
- Aby ste zistili celkový čas za dva týždne, spočítajte (fixné) za sebou nasledujúce týždenné časy jazdy. Každý celkový čas jazdy za dva (fixné) týždne, ktorý prekročí povolených 90 hodín, predstavuje porušenie predpisov. Prekročenie tohto limitu:
 - o maximálne 10 hodín predstavuje *menšie porušenie*;
 - o viac než 10 hodín, ale menej než 22,5 hodiny, predstavuje *závažné porušenie*;
 - o viac než 22,5 hodiny predstavuje *veľmi závažné porušenie*.

Krok 2

Preverte každý záznam, aby ste zistili, či boli zohľadnené všetky aktivity vodiča, napr. iná práca alebo jazda mimo rozsahu pôsobnosti. Záznam musí obsahovať prácu, ktorá bola vykonaná pred prevzatím kontroly nad vozidlom a po jej ukončení. Požaduje sa, aby sa ako „iná práca“ zaznamenal:

- akýkoľvek čas, ktorý bol strávený ako pracovný čas podľa článku 3 písm. a) smernice 2002/15/ES;
- akýkoľvek čas, ktorý bol strávený vedením vozidla používaného na komerčnú dopravu, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) 561/2006.

Okrem toho je potrebné riadne zaznamenať

- všetky doby pohotovosti podľa článku 15 ods. 3 písm. c) nariadenia 3821/85

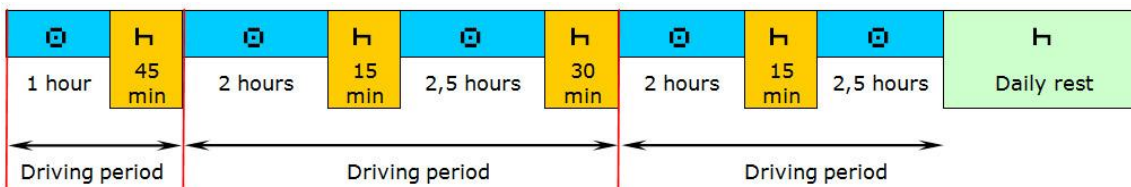
od poslednej dennej alebo týždennej doby odpočinku vodiča.

Tieto musia byť zaznamenané buď ručne v záznamovom liste, na výtlačku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.

Ak sa vyskytne prerušený záznam, vodič bude musieť vysvetliť dôvody takéhoto prerušenia. Ak sa na základe vypočutia vodiča alebo prostredníctvom iného dôkazu, ktorý má príslušník poverený kontrolou k dispozícii, zistí, že sa vykonávali činnosti spadajúce do rozsahu pôsobnosti nariadenia, ktoré neboli zaznamenané, svedčí to o nevykonaní povinnosti vyhotovenia záznamu, čo predstavuje porušenie tohto článku.

Takéto porušenie predstavuje *veľmi závažné porušenie*.

i) Príklad dňa, počas ktorého bolo najazdených 10 hodín, s riadne čerpanými prestávkami



ii) Neúplný denný odpočinok môže viesť k porušeniu denného času jazdy.



Denná doba jazdy: 17,5 hodiny. [Článok 4 písm. f)]

iii) Príklady správneho rozloženia času jazdy a denných odpočinkov.

TRACE Transport Regulators Align Control Enforcement

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3)		Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	
		4 24-hour periods					6 24-hour periods							4 24-hour periods					
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours				

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
week1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) <small>Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week</small>	Other work (*)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	
		4 24-hour periods					6 24-hour periods								5 24-hour periods				
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours				
Two weeks driving time: 90 hours																			

		Week 1					Week 2					Week 3					Week 4					Week 5					Week 6													
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S				
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 7 h	Driving 5 h	Driving 5 h	Driving 5 h	Driving 5 h	Driving 5 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest
		3 24-hours periods			6 24-hours periods						5 24-hours periods					6 24-hours periods						5 24-hours periods					6 24-hours periods													
		Weekly driving time					Weekly driving time					Weekly driving time					Weekly driving time					Weekly driving time					Weekly driving time													
		Two weeks driving time (week 1 and 2)										Two weeks driving time (week 3 and 4)										Two weeks driving time (week 5 and 6)																		
		Two weeks driving time (week 2 and 3)										Two weeks driving time (week 4 and 5)																												

Poznámky:

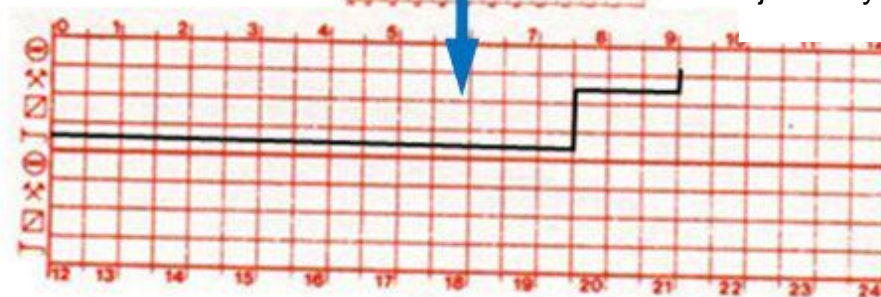
- a) Z uvedených príkladov je zrejmé, že vodič nie je povinný zosúladiť svoj pracovný rozvrh s „fixným týždňom“ (inými slovami vyčerpať týždennú dobu odpočinku počas víkendu), alebo že pracovný týždeň môže mať variabilnú dĺžku maximálne do 6 x 24 hodín [pozri tiež „12-dňovú výnimku“ pre vodičov autokarov v článku 8 ods. 6 písm. a)].
 - b) Nový týždeň (ktorý nie je fixným týždňom) pre vodiča sa začína ukončením zodpovedajúcej doby týždenného odpočinku, ktorá musí mať dostatočnú dĺžku na to, aby bolo možné dodržať týždenné (fixné) a dvojtýždenné jazdné limity. To môže znamenať, že ak vodič dosiahol týždenný/dvojtýždenný jazdný limit, potom ešte stále nemusí byť schopný jazdy, a to až do začiatku nového fixného týždňa, aj napriek tomu, že vyčerpal zodpovedajúcu dobu týždenného odpočinku.
 - c) Tiež je zrejmé, že vodičov týždeň by teoreticky mohol pozostávať zo zákonnej doby jazdy v trvaní 58 hodín a zároveň tým bude dodržiavať predpisy, ktoré sa týkajú limitov „fixného týždňa“.
 - d) Upozorňujeme, že 90-hodinový dvojtýždenný limit sa týka limitov „fixného týždňa“, a tento 90-hodinový dvojtýždenný limit bol na základe uvedených príkladov dodržaný.
- iii) Nasledujú príklady činností, ktoré sú vykonávané mimo vozidla a ktoré sú zaznamenávané ručne.

▼ 30/11/2011 09:15 (UTC)
 24h
 PEREZ PEREZ
 30/11/2011 67
 h 00:00 06:30 06h30 *
 x 06:30 08:00 01h30
 h 08:00 08:11 00h11
 A E/1111 DDD
 2736 km
 x 08:11 08:14 00h03
 o 08:14 08:47 00h33
 o 08:47 09:04 00h17
 o 09:04 09:14 00h10
 x 09:14 09:15 00h01
 2753 km; 17 km
 e 00h43 16 km

Výtlačok karty vodiča

▼ 30/11/2011 09:16 (UTC)
 24h
 30/11/2011
 2736 -
 h 00:00 08:11 08h11 *
 2736 km; 0 km
 PEREZ PEREZ
 MANUEL
 E /0987654321dcba 3
 13/09/2010
 E/1111 DDD
 29/11/2011 20:11
 2736 km
 x 08:11 08:14 00h03
 o 08:14 08:47 00h33
 o 08:47 09:04 00h17
 o 09:04 09:14 00h10
 x 09:14 09:16 00h02

Výtlačok z vozidlovej jednotky (VJ)



Poznámka:

Tento príklad znázorňuje ručné zadávanie na opačnej strane záznamového listu vodiča, ktorý čerpal odpočinok od 0.00 hod. do 7.30 hod. a potom vykonával „inú prácu“ od 7.30 hod. do 9.00 hod. a následne začal viesť vozidlo. Od tohto momentu bol záznamový list vložený do záznamového zariadenia a následné aktivity boli automaticky zaznamenané na voskovanú stranu záznamového listu.

2.2.7 Článok 7

2.2.7.1 Text

Po štyroch a pol hodinách jazdy má vodič neprerušovanú prestávku trvajúcu najmenej štyridsaťpäť minút, ak nezačína čerpať dobu odpočinku.

Táto prestávka sa môže nahradiť prestávkou trvajúcou najmenej 15 minút, po ktorej nasleduje prestávka trvajúca najmenej 30 minút, pričom každá je rozložená tak, aby boli splnené ustanovenia prvého odseku.

2.2.7.2 Priestupky

Nečerpanie oprávnenej prestávky	561 – 7
---------------------------------	---------

2.2.7.3 Cestná kontrola

Pri každom zázname spočítajte čas jazdy (začínajúc prvou dobou jazdy po dobe odpočinku) až do dosiahnutia štyroch a pol hodiny. Do tejto doby jazdy musí spadať buď 45-minútová prestávka alebo doba v trvaní minimálne 15 minút, po ktorej nasleduje ďalšia doba v trvaní minimálne 30 minút alebo po ktorej bude nasledovať takáto prestávka alebo prestávky.

Poznámka: Je stanovená výslovná požiadavka zaznamenávať „prestávky“ ako „prestávky“. Predtým, ako však zaznamenané doby pohotovosti nebude považovať za „prestávky“, by mal príslušník poverený kontrolou posúdiť, či boli takéto doby strávené výhradne regeneráciou.

Nedodržanie týchto podmienok znamená porušenie predpisov.

Ak sa oprávnená prestávka (minimálne 45 minút alebo 15 + 30 minút) čerpá pred dosiahnutím doby štyroch a pol hodiny jazdy, „urobí sa hrubá čiara“ a počítanie sa začína odznova. Od konca každej oprávnenej prestávky je potrebné takýmto spôsobom pokračovať vo vyhodnocovaní zaznamenaných dôb jazdy až do začiatku dennej doby odpočinku. Keď sa zistí porušenie, je potrebné spočítať doby jazdy zaznamenané medzi oprávneným odpočinkom a dobami prestávky. Týmto spôsobom sa zistí závažnosť porušenia predpisov. Pokiaľ súhrnná doba jazdy pred čerpaním oprávnenej prestávky presiahne povolených štyri a pol hodiny:

- o maximálne 30 minút - potom ide o *menšie porušenie*;
- o 30 minút, ale menej než o jeden a pol hodiny - potom ide o *závažné porušenie*;
- o viac než jeden a pol hodiny - potom ide o *veľmi závažné porušenie*.

Tento prístup na zistenie dodržiavania tohto nariadenia sa riadi podľa rozsudku ESD C116/92⁸ („Charlton“).

Prestávka v trvaní minimálne 30 minút, po ktorej nasleduje ďalšia prestávka v trvaní minimálne 15 minút, sa nepovažuje za oprávnenú prestávku. Rovnako je potrebné vziať na vedomie skutočnosť, že vodič, ktorý napríklad čerpá 25-minútovú prestávku počas štyri a pol hodinovej doby jazdy a ďalšiu prestávku čerpá na konci štyri a pol hodinovej jazdy, takisto porušuje

predpisy. Prestávka nie je v súlade s nariadením aj napriek tomu, že trvá 50 minút, čo je o 5 minút viac, než sa požaduje.

Prestávky, ktoré sú kratšie než 15 minút, sa do oprávnenej prestávky nezapočítavajú, ale nemajú sa považovať za jazdu alebo inú prácu.

Poznámka: Existujú len tri prípady, keď je čas strávený cestovaním možné považovať za „odpočinok“ alebo „prestávku“. Prvý prípad nastáva vtedy, keď vodič sprevádza vozidlo, ktoré sa preváža na trajekte alebo vlaku. V tomto prípade môže vodič odpočívať alebo čerpať prestávku za predpokladu, že má prístup k lôžku alebo ležadlu. Keď vodič nemá prístup k lôžku alebo ležadlu, nie je možné odpočívať, ale takáto doba pohotovosti sa môže považovať za prestávku.

Druhý prípad nastáva vtedy, keď je vozidlo obsluhované viac než jedným vodičom. V takomto prípade člen posádky, ktorý je pre prípad potreby dostupný pre vedenie vozidla a ktorý sedí pri vodičovi vozidla, zaznamenáva „dobu pohotovosti“.

V treťom prípade vozidlo riadia viacerí vodiči. Keď druhý vodič posádky, ktorý je pripravený v prípade potreby viesť vozidlo, sedí pri vodičovi vozidla a aktívne nepomáha viesť vozidlo, potom obdobie 45 minút „času pohotovosti“ tohto člena posádky je možné pokladať za „prestávku“.

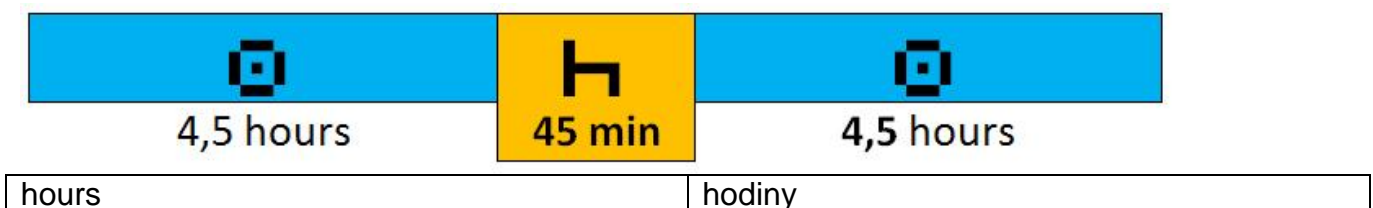
Doby jazdy „mimo rozsahu pôsobnosti“ by mali byť z týchto výpočtov vylúčené, príslušníci poverení kontrolou by však mali zistiť oprávnenosť zaznamenávania takejto aktivity.

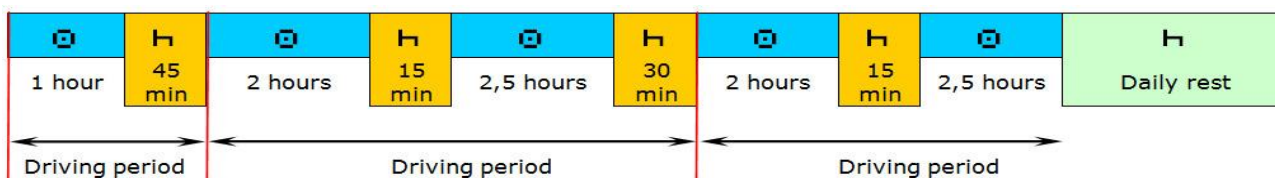
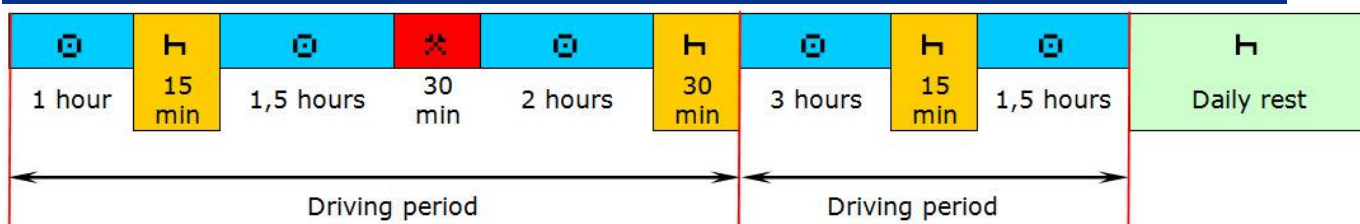
V prípade nejasností o spôsobe počítania požiadaviek na čerpanie prestávok by sa mal konzultovať prípad Charlton (Vec: C116/92).

Poznámka: Účelom nariadenia (ES) č. 561/2006 je riešiť nezrovnalosť v nariadení (EHS) č. 3820/85, podľa ktorej bolo možné jazdiť skoro 9 hodín len s 15 minútovou prestávkou počas tejto doby jazdy. Táto otázka sa rieši rozdelením prestávky na 15 + 30 minút. Povolením rozdelenia prestávky na 30 + 15 minút dochádza k mareniu tohto úmyslu, preto je potrebné považovať ho za porušenie aj napriek tomu, že toto porušenie je zjavne menšieho charakteru. Ostatné porušenia tejto požiadavky sa z hľadiska svojej povahy dajú tiež považovať za bezvýznamné a to predovšetkým vtedy, keď akumulované prestávky presahujú požadované množstvo, ale nespĺňajú ostatné kritériá. Napriek tomu sú príslušníci poverení kontrolou povinní hájiť toto nariadenie. Prispôsobovanie alebo upravovanie nariadenia tak, aby vyhovovalo prevádzkovým potrebám, je neakceptovateľné. Keď sa však vyskytnú izolované prípady takéhoto charakteru, je potrebné riešiť ich s určitou dávkou pragmatizmu.

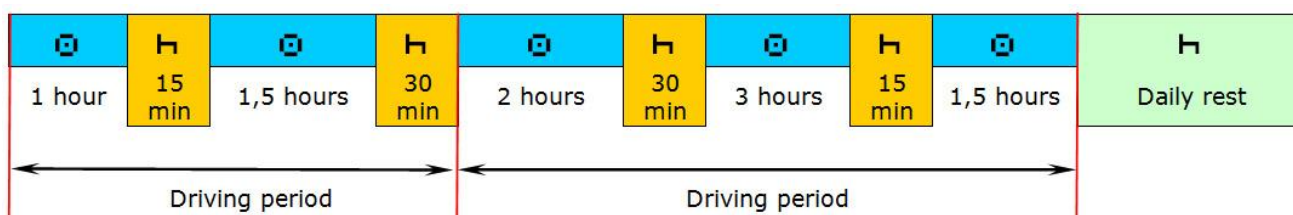
Príklady:

- i) správne čerpané prestávky





ii) nesprávne čerpané prestávky



Do druhej doby jazdy spadajú zaznamenané prestávky v trvaní 45 minút

a) po celkovej dobe vedenia vozidla v trvaní 5 hodín a

b) 45 minút nie je rozdelených predpísaným spôsobom.

Týmto rozdelením sa prejavuje nezrovnalosť v tom, že príliš veľa prestávok, ktoré sú nesprávne rozdelené počas doby jazdy, predstavuje porušenie tohto nariadenia. (Ak by vodič počas prvej doby jazdy nebol čerpal 30-minútovú prestávku, nedošlo by k žiadnemu porušeniu nariadenia, pozri príklad i) v druhom diagrame.)

Príslušníci poverení kontrolou by mali takéto porušenia považovať za technické porušenia menej závažného charakteru, pri ktorých by mali vodiča upozorniť a nie mu uložiť pokutu.



V uvedenom príklade bolo pred čerpaním oprávnenej prestávky najazdených 6 hodín.

2.2.8 Článok 8

2.2.8.1 Text

1. Vodič čerpá denné a týždenné doby odpočinku.
 2. V priebehu každých 24 hodín po ukončení predchádzajúcej doby denného odpočinku alebo doby týždenného odpočinku vodič čerpá novú dobu denného odpočinku. Ak časť doby denného odpočinku, zahrnuté v období 24 hodín, je aspoň 9 hodín, avšak menej ako 11 hodín, potom sa predmetná doba denného odpočinku považuje za dobu skráteného denného odpočinku.
 3. Doba denného odpočinku sa môže predĺžiť na dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo na dobu skráteného týždenného odpočinku.
 4. Vodič môže mať najviac tri skrátené doby denného odpočinku v období medzi ľubovoľnými dvoma dobami týždenného odpočinku.
 5. Odchylné od odseku 2 musí vodič podieľajúci sa na vedení vozidla viacerými osobami čerpať do 30 hodín od ukončenia doby denného odpočinku alebo doby týždenného odpočinku novú dobu denného odpočinku trvajúcu najmenej 9 hodín.
 6. V každých dvoch po sebe idúcich týždňoch vodič čerpá najmenej:
 - dve doby pravidelného týždenného odpočinku alebo
 - jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku a jednu dobu skráteného týždenného odpočinku trvajúcu najmenej 24 hodín. Toto skrátenie sa však nahradí primeraným odpočinkom čerpaným vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.
- Týždenná doba odpočinku sa začne najneskôr na konci šiestich 24-hodinových období od ukončenia predchádzajúcej doby týždenného odpočinku.
- Ods. 6 písm. a) Odchylné od odseku 6 vodič pôsobiaci v jednotlivých príležitostnej doprave v rámci medzinárodnej prepravy osôb, ktorá je definovaná v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (11), môže odložiť týždenný odpočinok až o 12 po sebe idúcich 24-hodinových období nasledujúcich po predchádzajúcom pravidelnom čase týždenného odpočinku po splnení týchto podmienok:
- a) doprava sa prevádzkuje nepretržite najmenej 24 hodín v členskom štáte alebo tretej krajine, na ktorú sa uplatňuje toto nariadenie, pričom ide o inú krajinu ako tú, z ktorej vozidlo poskytuje predmetnú dopravu vyšlo;
 - b) po uplatnení tejto výnimky vodič čerpá:
 - i) buď dva časy pravidelného týždenného odpočinku, alebo
 - ii) jeden čas pravidelného týždenného odpočinku a jeden čas skráteného týždenného odpočinku trvajúci najmenej 24 hodín. Toto skrátenie sa však nahradí primeraným a nepretržitým časom odpočinku čerpaným vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po skončení obdobia, na ktoré sa uplatnila výnimka;

c) po 1. januári 2014 musí byť vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85; a

d) po 1. januári 2014, ak vozidlo jazdí v čase od 22.00 do 6.00 hod., musí ho viesť viacero osôb alebo čas jazdy uvedený v článku 7 sa musí skrátiť na tri hodiny.

Ods. 6 písm. a) Komisia podrobne monitoruje využívanie tejto výnimky s cieľom zabezpečiť dodržiavanie veľmi prísnych podmienok pre bezpečnosť na cestách, a to najmä prostredníctvom overenia, či celkový čas riadenia v priebehu časového úseku, na ktorý sa vzťahuje výnimka, nie je neprimeraný. Do 4. decembra 2012 Komisia vypracuje správu, v ktorej zhodnotí dôsledky tejto výnimky v súvislosti s bezpečnosťou na cestách, ako aj so sociálnymi aspektmi. V prípade potreby Komisia navrhne zmeny a doplnenia tohto nariadenia.

7. Každý odpočinok čerpaný ako náhrada doby skráteného týždenného odpočinku sa pripočíta k ďalšej dobe odpočinku trvajúcej aspoň deväť hodín.

8. Ak sa tak vodič rozhodne, môžu sa doby denného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku mimo základne čerpať vo vozidle, pokiaľ je vybavené vhodnými zariadeniami na spanie pre každého vodiča a vozidlo nie je v pohybe.

9. Doba týždenného odpočinku, ktorá spadá do dvoch týždňov, sa môže započítať do ktoréhokolvek týždňa, nie však do oboch.

2.2.8.2 Priestupky

Nedostatočný denný odpočinok.	561 - 8 - 2
Nedostatočný denný odpočinok (DM)	561 - 8 - 5
Nečerpanie dostatočného týždenného odpočinku.	561 - 8 - 6

2.2.8.3 Cestná kontrola

Aby bolo možné vykonať kontrolu súladu, je potrebné preskúmať predložené tachografické záznamy (alebo digitálne údaje) s cieľom zistiť doby odpočinku, ktoré by tvorili alebo predstavovali oprávnené doby denného odpočinku (11, 3 + 9 alebo 9 hodín). Okrem toho je potrebné zistiť oprávnené doby týždenného odpočinku (24 hodín, 45 hodín).

Príslušníci poverení kontrolou by si mali byť vedomí, že akákoľvek doba odpočinku dlhšia než 9 hodín môže pozostávať zo skráteného denného odpočinku a z náhrady (pozri „Pravidlá pre týždenný odpočinok“) a pred vyhodnotením súladu by mali od vodiča zistiť, či ide o takýto prípad.

Doby denného a týždenného odpočinku nie je možné čerpať v pohybujúcom sa vozidle.

Pravidlá pre denný odpočinok: Nová 24-hodinová doba začína plynúť pokračovaním v činnosti po **oprávnenej** dobe týždenného alebo denného odpočinku.

Vodič musí vyčerpať pravidelnú dobu denného odpočinku (minimálne 11 hodín **alebo** 3 + 9 hodín), alebo skrátenú dobu denného odpočinku (najmenej 9 hodín, ale menej než 11 hodín) v rámci 24 hodín.



Ide o minimálne dĺžky odpočinku. Vodiči môžu prekročiť tieto časy, ale tieto minimálne doby odpočinku **musia spadať do 24 hodín od začiatku výkonu povinností**.

Vodič mohol splniť túto požiadavku denného odpočinku v rámci 24 hodín a v tom momente začína ďalšie 24-hodinové obdobie.

Vodič môže medzi oprávnenými dobami týždenného odpočinku nahradiť pravidelnú dobu denného odpočinku skrátenou dobou denného odpočinku maximálne trikrát. Vždy, keď tento limit prekročí a nevyčerpá aspoň 11 hodín, dopustí sa priestupku porušenia pravidelného denného odpočinku (okrem povolených 3 príležitostí).

Oprávnenú dobu denného odpočinku (t. j. dostatočne dlhú dobu odpočinku vyčerpanú v rámci 24 hodín od ukončenia predchádzajúcej doby denného alebo týždenného odpočinku) je možné predĺžiť, aby ju bolo možné považovať za dobu týždenného odpočinku. V takomto prípade nie je vodič ku koncu týždňa povinný čerpať aj denný aj týždenný odpočinok.

Vedenie vozidla viacerými osobami: Na vedenie vozidla viacerými osobami sa vzťahujú odlišné pravidlá. Každý vodič je povinný vyčerpať dobu denného odpočinku v trvaní minimálne 9 hodín počas 30 hodín od začiatku pracovnej doby po dobu týždenného alebo denného odpočinku. Aby bolo možné takúto odchýlku využiť, je potrebné, aby boli na palube vozidla minimálne dvaja vodiči schopní viesť vozidlo, s výnimkou prvej hodiny (agregovanej), počas ktorej môže vozidlo viesť jeden vodič. Nie je nutné, aby boli na palube vozidla počas celej cesty tí istí dvaja vodiči (pozri obrázok). Nezabudnite: odpočinok nie je možné čerpať v pohybujúcom sa vozidle.

Poznámka: Tachografické záznamy (ak sú správne vedené) preukážu, či vodič viedol vozidlo ako člen posádky. Na analógových záznamových listoch sa zaznamenávajú doby pohotovosti a prestávok v pohybujúcom sa vozidle a digitálny záznam bude obsahovať ukazovateľ „posádky“.

Porušenia tohto predpisu je možné zistiť preskúmaním každého obdobia 24 hodín (alebo 30 hodín v prípade vedenia vozidla viacerými vodičmi) zaznamenávania činnosti od začiatku pracovnej doby po dobu týždenného alebo denného odpočinku, s cieľom overiť trvanie čerpaného nepretržitého odpočinku. Trvanie takejto doby činnosti vodiča naznačuje závažnosť porušenia.

Nedostatočné doby denného odpočinku sú kategorizované takto:

Keď je doba pravidelného denného odpočinku (11 hodín) skrátená (len v prípade, ak skrátená doba denného odpočinku nie je povolená):

- o maximálne 1 hodinu - ide o *menšie porušenie*,
- o viac než 1 hodinu, ale menej než 2,5 hodiny - ide o *závažné porušenie*,

- o viac než 2,5 hodiny - ide o *veľmi závažné porušenie*.

Keď je skrátенý denný odpočinok (ak je povolený) alebo odpočinok v prípade vedenia vozidla viacerými vodičmi skrátенý:

- o maximálne 1 hodinu - ide o *menšie porušenie*,
- o viac než 1 hodinu, ale menej než 2 hodiny - ide o *závažné porušenie*,
- o viac než 2 hodiny - ide o *veľmi závažné porušenie*.

Keď je 9-hodinová časť rozdelenej doby denného odpočinku skrátенá:

- o maximálne 1 hodinu - ide o *menšie porušenie*,
- o viac než 1 hodinu, ale menej než 2 hodiny - ide o *závažné porušenie*,
- o viac než 2 hodiny - ide o *veľmi závažné porušenie*.

Poznámka: Prerušený denný odpočinok môže mať za následok znehodnotenie doby odpočinku (pozri článok 9 ods. 1, ktorý uvádza príležitosti, v rámci ktorých je možné dobu odpočinku prerušiť).

Rozdelenie doby denného odpočinku



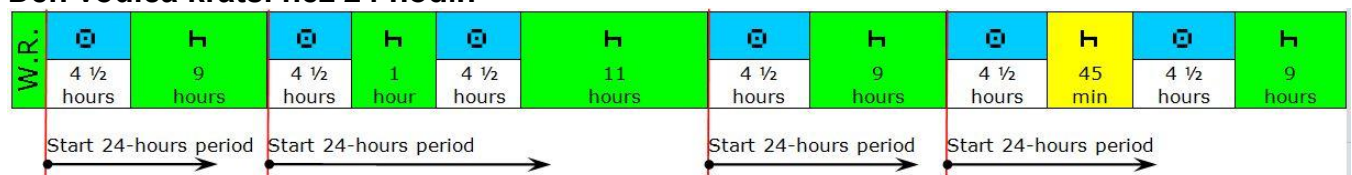
Pravidelný denný odpočinok



Skrátенý denný odpočinok



Deň vodiča kratší než 24 hodín



Za sebou nasledujúce porušenia denného odpočinku

Znenie článku je nejasné pokiaľ ide o to, kedy začína nová doba po porušení požiadaviek kladených na denný odpočinok, aby bolo možné vyhodnotiť prebiehajúce dodržiavanie pravidiel pre denný odpočinok.

Právny servis Komisie naznačil, že keď sú príslušníci poverení kontrolou konfrontovaní obdobia aktivity, ktoré nasledujú po pravidelnej dobe denného alebo týždenného odpočinku, počas ktorej vodiči čerpajú doby denného odpočinku kratšie než 7 hodín, aby mohli identifikovať a sankcionovať všetky relevantné porušenia, mali by:

- rozdeliť vyššie uvedené doby činnosti na „teoretické“, za sebou nasledujúce doby v trvaní 24 hodín (ako to povoľuje znenie článku 8 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006) a
- uplatniť obvyklé pravidlá pre denné časy jazdy a doby denného odpočinku na každé takéto 24-hodinové obdobie.

Aby bolo možné zabezpečiť konzistentnosť s vykonávacím rozhodnutím Komisie ohľadom výpočtu času jazdy (pozri odsek 2.2.6.3), 7 hodín odpočinku by malo predstavovať nový začiatok nasledujúceho 24-hodinového obdobia. Naďalej by však išlo o prípad porušenia doby denného odpočinku.

Používanie tejto metódy vždy umožní presne identifikovať a opísať porušenia denného odpočinku.

Poznámka: Následky tohto vysvetlenia ešte neboli v plnej miere preskúmané a preto sa táto metóda stretáva s určitými pochybnosťami.

Pravidlá pre týždenný odpočinok

Dobou týždenného odpočinku, podľa vymedzenia v článku 4, môže byť pravidelný týždenný odpočinok v trvaní minimálne 45 hodín, alebo skrátený týždenný odpočinok v trvaní minimálne 24 hodín (ale menej než 45 hodín).

Vodič je povinný začať čerpať dobu týždenného odpočinku najneskôr 144 hodín (6 x 24 hodín) po vyčerpaní predchádzajúcej oprávnenej doby týždenného odpočinku.

Počas akýchkoľvek dvoch po sebe nasledujúcich „fixných týždňoch“ (pondelok až nedeľa) je vodič povinný čerpať (alebo začať) buď:

- dva pravidelné týždenné odpočinky (minimálne 45 hodín); alebo
- pravidelný týždenný odpočinok (minimálne 45 hodín) a skrátený týždenný odpočinok (minimálne 24 hodín).

Poznámka: Tento počet týždenných odpočinkov predstavuje minimálnu požiadavku a ostatné oprávnené týždenné odpočinky je možné čerpať ako dodatočné odpočinky vo vzťahu k tejto minimálnej požiadavke.

Jednotlivé skrátenia týždenných odpočinkov musia byť nahradené čerpaním **hromadného skrátenia ako odpočinku, pripojeného k dobe odpočinku v trvaní minimálne 9 hodín pred koncom tretieho týždňa, ktorý nasleduje po týždni, v ktorom došlo ku skráteniu.**

Dobu týždenného odpočinku, ktorá je rozložená na dva týždne, je možné započítavať do jedného alebo druhého, ale nie do oboch.

Dobu odpočinku v trvaní minimálne 69 hodín je možné považovať za dva za sebou nasledujúce týždenné odpočinky (v samostatných fixných týždňoch) za predpokladu, že pred alebo po predmetnej dobe nedošlo k porušeniu pravidla 6 x 24 hodín (144).

Kontrola súladu, vykonaná kontrolórom, by mala pozostávať z nasledujúcich krokov:

1: Na základe najstaršieho predloženého záznamu (údajov) je potrebné identifikovať dve doby týždenného odpočinku (45 + 45, 45 + 24 alebo 24 + 45) za každé dva za sebou nasledujúce fixné týždne. Ak neexistujú dve oprávnené doby týždenného odpočinku, znamená to zistenie porušenia.

2: Ak existujú dostatočne dlhé doby týždenného odpočinku, je potrebné overiť, že dve za sebou nasledujúce doby týždenného odpočinku od seba delí maximálne 6 x 24 hodín. Ak nie, potom ide o porušenie. Následne prejdite na ďalší týždeň a znovu začnite s výpočtom od kroku 1.

3: V prípade kontroly, ktorá sa vykonáva v priestoroch spoločnosti, je možné vykonať reálne vyhodnotenie dodržiavania požiadaviek kladených na náhradu. Pri cestných kontrolách sú však takéto kontroly obmedzené limitovaným počtom záznamov, ktoré je potrebné predložiť.

Poznámka: Nestačí len skontrolovať, či obdobie medzi vymedzenými týždennými odpočinkami neprekročilo 6 x 24 hodín.

Keď bola doba odpočinku čerpaná počas fixného týždňa, ale nebola dostatočne dlhá na to, aby sa tým splnila požiadavka tohto nariadenia, potom ide o jeho porušenie.

Skrátenie skráteného týždenného odpočinku (ak je povolené):

- o maximálne 2 hodiny predstavuje *menšie porušenie*,
- o viac než 2 hodiny, ale menej než 4 hodiny predstavuje *závažné porušenie*,
- o viac než 4 hodiny predstavuje *veľmi závažné porušenie*.

Skrátenie pravidelného týždenného odpočinku:

- o maximálne 3 hodiny predstavuje *menšie porušenie*,
- o viac než 3 hodiny, ale menej než 9 hodín predstavuje *závažné porušenie*,
- o viac než 9 hodín predstavuje *veľmi závažné porušenie*.

Pri kontrole dodržiavania požiadaviek kladených na náhradu by sa mal príslušník snažiť zistiť, kedy bola čerpaná náhrada za skrátený týždenný odpočinok, a to výpočtom spoločnosti alebo vodiča.

Aby bolo možné určiť, či bolo dodržané pravidlo týkajúce sa „tretieho týždňa nasledujúceho po atď.“, bude potrebné zistiť, ku ktorému týždňu je priradený týždenný odpočinok (pozri vyššie). Pokiaľ nebudú splnené požiadavky kladené na náhradu ohľadom skráteného týždenného odpočinku, potom takýto týždenný odpočinok bude považovaný za nedostatočný a bude predstavovať porušenie.

Pri kontrole súladu vo vzťahu k posádkam pozostávajúcim z viacerých vodičov bude potrebné preskúmať všetky záznamy vodičov spoločne (ak je to možné), s cieľom overiť, či boli dodržané podmienky na uplatnenie odchýlky v rámci vedenia vozidla viacerými vodičmi. Ak sú dostupné záznamy len jedného vodiča, aj napriek tomu je možné vykonať obmedzenú kontrolu na základe 30-hodinového obdobia.

Dostatočne dlhý týždenný odpočinok je možné rozdeliť na oprávnené doby týždenného odpočinku, ktoré sú priradené k dvom fixným týždňom, napr. týždenná doba v trvaní minimálne 69 hodín sa začala o 18.00 hod. v piatok.

Toto nariadenie nezakazuje čerpať dobu týždenného odpočinku na palube vlaku alebo trajektu, pokiaľ má vodič prístup k lôžku alebo ležadlu.

Tým, že sa explicitne povoľuje čerpanie skrátenej doby týždenného odpočinku (24 hodín) vo vhodne vybavenom vozidle, mohlo by sa zdať, že toto nariadenie vylučuje možnosť čerpať pravidelné týždenné odpočinky vo vozidle. V skutočnosti sa však na tom väčšinou netrvá, nakoľko toto nariadenie nevylučuje túto možnosť ani v prípade odpočinku, ktorý pozostáva zo skráteného týždenného odpočinku a náhrady za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok.

Príklad neprimeraného týždenného odpočinku: Počas dvojtýždennej doby pozostávajúcej z týždňa 2 a týždňa 3 bola čerpaná len jedna doba týždenného odpočinku.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving
		6							6							3			
		24-hour periods							24-hour periods							24-hour periods			

Správne čerpaný týždenný odpočinok:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	Work / driving (☒/☒)	
		6							5						4				
		24-hour periods							24-hour periods						24-hour periods				

S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T									
Week 2								Week 3						Week 4													
Weekly rest	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Red. weekly rest	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Weekly rest	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	Work / driving (🚗/🕒)	3 24-hour periods										
																	5 24-hour periods					6 24-hour periods					

Náhrada týždenného odpočinku:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S																
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4																								
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest	from Week 1																	
																					4 24-hour periods				6 24-hour periods						6 24-hour periods							
																					Weekly driving time: 47 hours						Weekly driving time: 43 hours						Weekly driving time: 37 hours					
Two weeks driving time: 90 hours												Two weeks driving time: 80 hours																										

Príklady posádok pozostávajúcich z viacerých vodičov: Nasledujúce príklady ukazujú možné rozdelenia činností vodičov tvoriacich členov posádky v súlade s týmto nariadením.

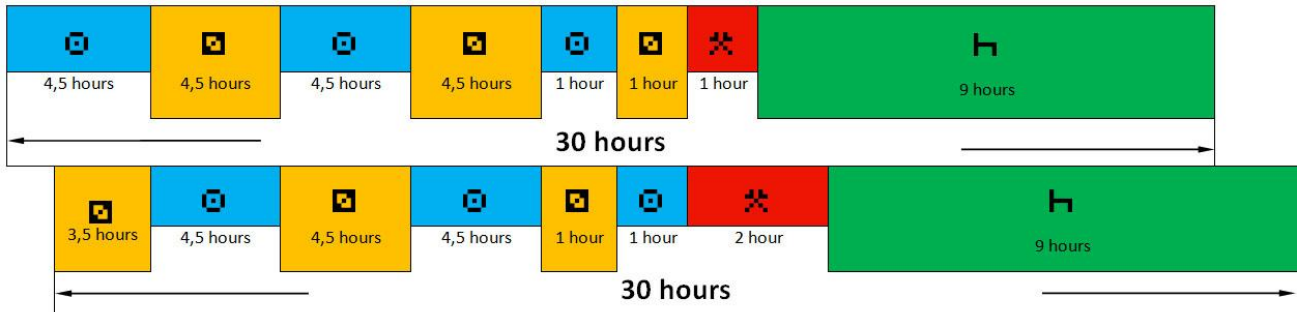
Driver A

🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🕒				
4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	1 hour	1 hour	1 hour	9 hours						
←							→						
30 hours													
🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🚗	🕒				
4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	4,5 hours	1 hour	1 hour	1 hour	9 hours						

Driver B

V nasledujúcom prípade vodič A vedie vozidlo sám po dobu 1 hodiny a následne sa k nemu pripojí vodič B. Takýto prípad je v rámci vedenia vozidla viacerými vodičmi povolený.

Driver A



Driver B

V takomto prípade vodič A vykonával „inú prácu“ počas troch a pol hodiny, potom začal viesť vozidlo a o hodinu neskôr sa k nemu pripojil vodič B. Takýto prípad je v rámci vedenia vozidla viacerými vodičmi povolený.

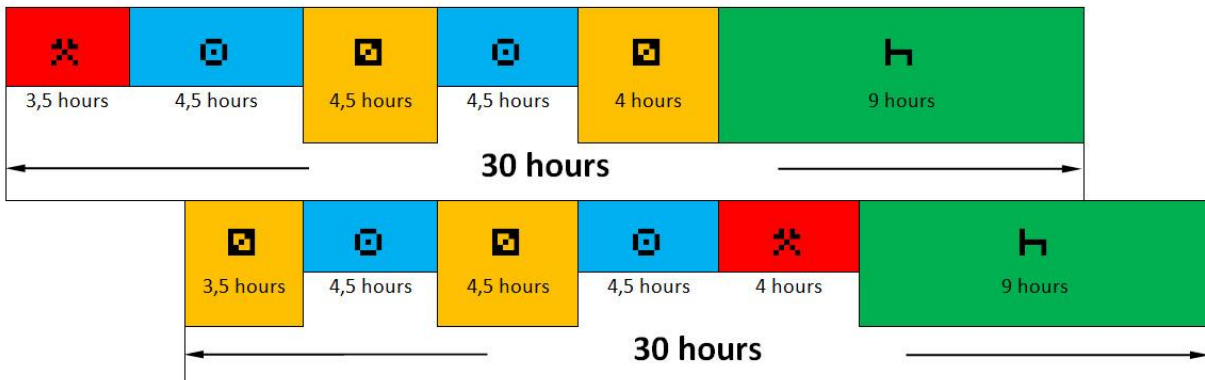
Je však potrebné vziať na vedomie skutočnosť, že ak sa pokračuje v ceste, počas ktorej vozidlo vedú viacerí vodiči, potom vodič A môže znovu začať viesť vozidlo až potom, čo vodič B vyčerpá svoj denný odpočinok. Vodič A môže vykonávať inú prácu po dobu jednej hodiny.

Driver A



Podobne je povolené nasledujúce rozdelenie aktivít:

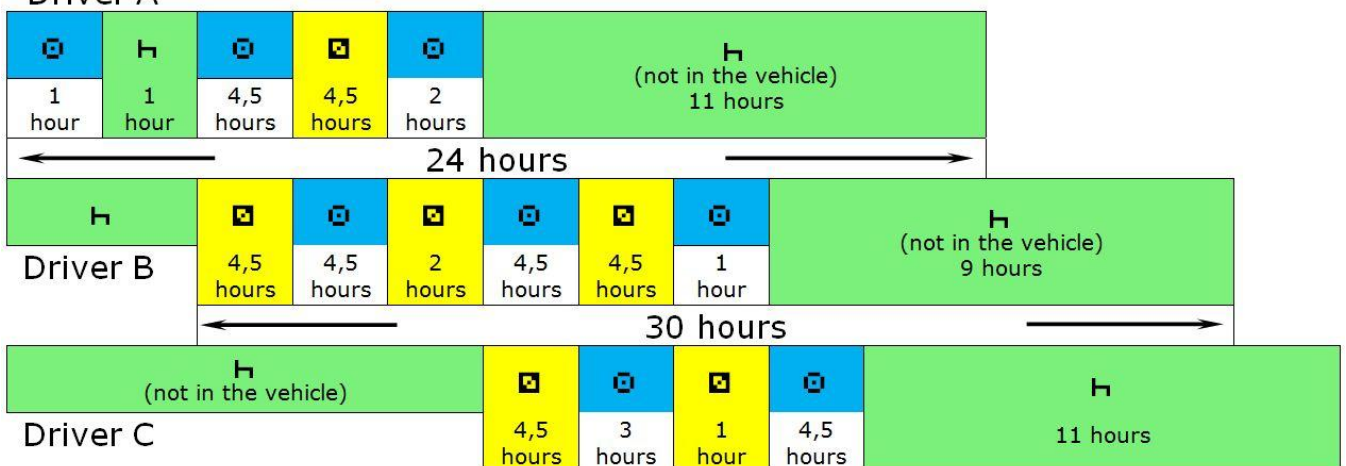
Driver A



Driver B

Tento príklad ukazuje, ako môžu jedno vozidlo viesť traja vodiči. Využiť odchýlku v rámci vedenia vozidla viacerými vodičmi môže len vodič B. Poznámka: Denný odpočinok nie je možné čerpať v pohybujucom sa vozidle.

Driver A



2.2.8.4 „12-dňové pravidlo“

Článok 8 ods. 6 písm. a) nariadenia (ES) č. 561/2006 bol zmenený a doplnený článkom 26 nariadenia (ES) č. 1073/2009 a obsahuje odchýlku pre vodičov na jednotlivých medzinárodných cestách, ktorá spočíva v tom, že vodič môže odložiť svoju dobu týždenného odpočinku až na koniec dvanásteho dňa. Vodič je pred začiatkom cesty tiež povinný čerpať pravidelnú 45-hodinovú dobu odpočinku a okrem toho sa požaduje čerpanie minimálne jednej pravidelnej a jednej skrátenej doby týždenného odpočinku, ktoré nasledujú bezprostredne po sebe pri ukončení cesty, v celkovej dĺžke 69 hodín.

Ide o odchýlku od bežných požiadaviek kladených na týždenný odpočinok (článok 8 ods. 6 nariadenia (ES) č. 561/2006). Aby mal vodič právo na odloženie týždenného odpočinku, je povinný dodržať **všetky** požiadavky.

Pokiaľ tieto požiadavky nebudú splnené, potom je vodič povinný čerpať bežnú dobu týždenného odpočinku podľa článku 8 ods. 6 a následne sa všetky priestupky budú týkať priestupkov, ktoré sa vzťahujú na týždenný odpočinok.

2.2.8.5 Núdzové prerušenia dôb odpočinku

Obvykle sa prerušenie dennej alebo týždennej doby odpočinku považuje za porušenie predpisov (s výnimkou „trajektového“ pravidla). V prípade núdzovej situácie, alebo na základe príkazu polície alebo iného orgánu, môže vodič prerušiť svoju dobu odpočinku na pár minút, aby mohol svoje vozidlo premiestniť alebo presunúť (pozri prílohu, usmernenie 3). Takéto prerušenie by malo byť v prípade potreby ručne zaznamenané spolu s vysvetlivkou, ktorú zaznamená osoba, ktorá vydala pokyn. Nemalo by považovať za priestupok.

2.2.9 Článok 9

2.2.9.1 Text

1. *Odchylné od článku 8, ak vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom a čerpá dobu pravidelného denného odpočinku, tento odpočinok sa môže prerušiť inými činnosťami najviac dvakrát, pričom takéto prerušenie celkovo nepresiahne jednu hodinu. Počas tejto doby pravidelného denného odpočinku má vodič prístup k lôžku alebo ležadlu.*
2. *Všetok čas strávený cestovaním na miesto prevzatia vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, alebo návratom z tohto miesta, ak sa vozidlo nenachádza v bydlisku vodiča ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu, sa nepovažuje za odpočinok alebo prestávku za predpokladu, že vodič nie je ani na trajekte, ani vo vlaku a nemá prístup k lôžku alebo ležadlu.*
3. *Všetok čas, ktorý vodič strávi vedením vozidla, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, k vozidlu alebo od vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a ktoré sa nenachádza v bydlisku vodiča, ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu, sa považuje za inú prácu.*

2.2.9.2 Priestupky

Nedostatočný denný odpočinok	561 – 8 – 2
Nevedenie záznamov	561 – 6 – 5

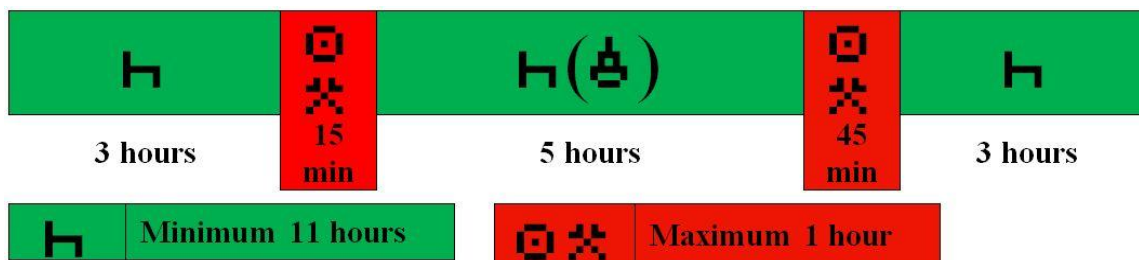
2.2.9.3 Cestná kontrola

1. Táto odchýlka umožňuje vodičovi prerušiť dobu pravidelného denného odpočinku (11 hodín alebo 3 + 9 hodín) maximálne **dvakrát**, keď sprevádza vozidlo vo vlaku alebo na trajekte. Celková dĺžka týchto prerušení nemôže presiahnuť 1 hodinu.
2. Vodič musí mať prístup k lôžku alebo ležadlu počas akejkoľvek doby takéhoto rozdeleného odpočinku.
3. Aby bolo možné skontrolovať dodržiavanie podrobností takejto odchýlky, je potrebné identifikovať prerušenú dobu denného odpočinku a skontrolovať, či jej súhrnná dĺžka presiahla 1 hodinu a či časti prerušených dôb denného odpočinku spolu predstavujú dobu pravidelného denného odpočinku.

Príslušníci poverení kontrolou by mali pri schvaľovaní odchýlky požadovať aj predloženie železničného alebo trajektového lístka, avšak mali by si byť vedomí, že trajektové spoločnosti lístky nie vždy vydávajú.

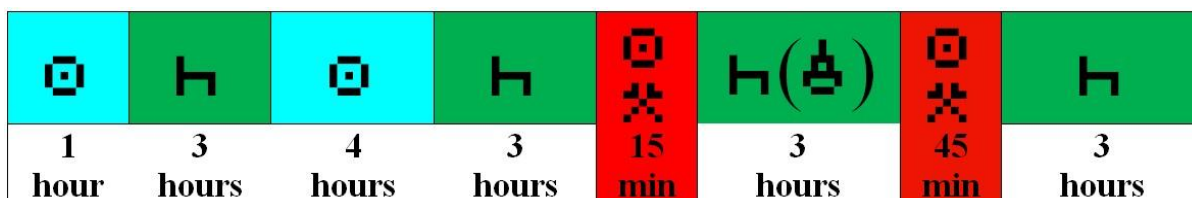
Pokiaľ neboli tieto podmienky splnené, došlo k spáchaniu **priestupku vo vzťahu k dennému odpočinku** (pozri článok 8) a toto porušenie trvá až do čerpania oprávnenej doby denného odpočinku. (Pozri tiež prílohu, usmernenie 6)

Tento príklad vysvetľuje, akým spôsobom sa preruší pravidelný denný odpočinok z dôvodu nalodenia na trajekt a vyodenia z neho, pričom sa využíva táto odchýlka.



Poznámka: Jazda vykonávaná počas takéhoto prerušenia sa nemôže, v súlade s týmto nariadením, započítať do dennej doby jazdy pred a po prerušenom dennom odpočinku, avšak pripočítava sa k týždenným aj dvojtýždenným jazdným limitom. Náhradu týždenného odpočinku je možné pripočítať k dennému odpočinku, ktorý je čerpaný takýmto spôsobom.

Prerušenie (trajekt) rozdeleného odpočinku:



Poznámka: Je potrebné vziať na vedomie, že takéto prerušenia nie sú povolené v čase, keď sa denný odpočinok v trvaní 9 hodín čerpá počas cesty, ktorej sa zúčastňuje viac vodičov. Aby bolo možné túto odchýlku využiť, vodiči, ktorí sú súčasťou viacčlennej posádky, musia čerpať **pravidelný** denný odpočinok v trvaní minimálne 11 hodín.

4. Vodič, ktorý cestuje na konkrétne miesto, ktoré nie je prevádzkovým strediskom zamestnávateľa a ktoré mu oznámil jeho zamestnávateľ s cieľom prevziať a viesť vozidlo vybavené tachografom, si plní povinnosť voči zamestnávateľovi a preto nemôže voľne nakladať so svojím časom. Preto by sa mal akýkoľvek čas strávený cestovaním na miesto alebo z miesta, ktoré nie je domovom vodiča alebo prevádzkovým strediskom zamestnávateľa, a čas, keď vodič preberá alebo odovzdáva vozidlo spadajúce do rozsahu pôsobnosti, bez ohľadu na to, či zamestnávateľ dal pokyny k tomu, kedy a ako cestovať, alebo či o tom rozhodol vodič, zaznamenať ako „iná práca“ (pozri ESD 124/09⁹).

Taktiež by sa mal ako „iná práca“ zaznamenať akýkoľvek čas, ktorý vodič strávil vedením vozidla mimo rozsahu pôsobnosti na miesto alebo z miesta, ktoré nie je obvyklým prevádzkovým strediskom jeho zamestnávateľa alebo domovom vodiča a čas, kedy má vodič prebrať alebo opustiť vozidlo v rozsahu pôsobnosti. (Pozri tiež prílohu, usmernenie 2.)

- Teoreticky to znamená, že vodič, ktorý ukončil svoj pracovný deň mimo svojho bežného pracoviska, nemôže vykonávať žiadnu ďalšiu prácu, ako napríklad viesť vozidlo domov bez toho, aby túto aktivitu zaznamenal, čím by sa mohol dopustiť porušenia predpisov.



Keď existuje podozrenie, že sa vykonávali aktivity spadajúce do rozsahu pôsobnosti, ktoré neboli zaznamenané, potom by mal vodič presne vysvetliť, aké aktivity vykonával počas týchto časových období.

Záznamy, ktoré preukazujú skutočnosť, že vodič si splnil svoje povinnosti na jednom mieste a pokračoval v nich nasledujúci deň na inom mieste, môžu naznačovať, že nedošlo k zaznamenaniam aktivít uvedených v tomto článku.

Vodiči, ktorí preberajú kontrolu nad vozidlom ďaleko od svojho domova alebo bežného pracoviska, musia byť vypočutí v súvislosti s cestou, ktorú podnikli s cieľom vyzdvihnúť vozidlo, aby bolo možné zistiť, či vodič zaznamenal alebo nezaznamenal všetky svoje aktivity.

Nezaznamenanie aktivít spadajúcich do rozsahu pôsobnosti je porušením nariadenia (EHS) č. 3821/85 a predstavuje *veľmi závažné porušenie*.

2.2.10 Článok 10

2.2.10.1 Text

1. *Dopravný podnik neposkytne vodičom, ktorých zamestnáva, alebo vodičom, ktorých má k dispozícii, žiadnu platbu, a to ani vo forme prémie alebo príplatku ku mzde, ktorá by súvisela s prejdenou vzdialenosťou a/alebo množstvom dopraveného tovaru, ak má platba taký charakter, ktorý by ohrozil bezpečnosť na cestách a/alebo podnietil porušenie tohto nariadenia.*
2. *Dopravný podnik zorganizuje prácu vodičov uvedených v odseku 1 tak, aby vodiči boli schopní dodržať nariadenie (EHS) č. 3821/85 a kapitolu II tohto nariadenia. Dopravný podnik vodičov vhodne poučí a vykonáva pravidelné kontroly s cieľom zabezpečiť dodržiavanie nariadenia (EHS) č. 3821/85 a kapitoly II tohto nariadenia.*
3. *Dopravný podnik zodpovedá za porušenie predpisov, ktorého sa dopustia vodiči podniku, a to aj vtedy, ak k porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.
Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov brať dopravné podniky plne na zodpovednosť, členské štáty môžu túto zodpovednosť podmieniť porušením odsekov 1 a 2 zo strany podniku. Členské štáty môžu zväziť dôkazy o tom, že dopravný podnik nemožno rozumne brať na zodpovednosť za porušenie, ku ktorému došlo.*
4. *Podniky, odosielatelia, zasielatelia, organizátori zájazdov, hlavní dodávatelia, subdodávatelia a agentúry zamestnávajúce vodičov zabezpečia, aby boli zmluvne dohodnuté dopravné harmonogramy v súlade s týmto nariadením.*
5.
 - a) *Dopravný podnik, ktorý používa vozidlá vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou IB nariadenia (EHS) č. 3821/85, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia:*
 - i) *zabezpečí, že z vozidlovej jednotky a z karty vodiča sa budú sťahovať všetky údaje tak pravidelne, ako je to ustanovené členským štátom, a že príslušné údaje sa budú sťahovať častejšie, aby sa zabezpečilo sťahovanie všetkých údajov týkajúcich sa činností vykonávaných týmto podnikom alebo pre tento podnik;*
 - ii) *zabezpečí, aby sa všetky údaje stiahnuté z vozidlovej jednotky a z karty vodiča uchovávali po dobu najmenej dvanástich mesiacov po ich zaznamenaní a aby boli tieto údaje na žiadosť inšpekčného úradníka prístupné priamo alebo na diaľku z priestorov podniku;*
 - b) *na účely tohto odseku sa „sťahovanie“ vykladá v súlade s vymedzením pojmov stanoveným v prílohe IB kapitole I písm. s) nariadenia (EHS) č. 3821/85;*
 - c) *o maximálnom období, v ktorom sa príslušné údaje musia stiahnuť v zmysle písmena a) bodu i), rozhodne Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 24 ods. 2.*

2.2.10.2 Priestupky

Priestupky prevádzkovateľa spojené s nezabezpečením údajov z tachografu.

2.2.10.3 Cestná kontrola

Tento článok ukladá povinnosti prevádzkovateľom. Priestupky uvedené v odsekoch 1, 2 a 4 nie je reálne možné riadne zistiť alebo vyšetriť počas cestných kontrol a mali by byť vyšetrené počas kontrol prevádzkovateľa vykonaných v jeho sídle, keď je pravdepodobné, že bude zabezpečený prístup k potrebným dôkazom. Pokiaľ existuje podozrenie z rozsiahlejšieho previnenia v súvislosti s prevádzkou cezhraničnej dopravy, potom je na základe osvedčených postupov potrebné postúpiť získané informácie orgánom zabezpečujúcim dodržiavanie predpisov „domovského“ členského štátu.

Pokiaľ ide o priestupok podľa odseku 3 („zodpovednosť prevádzkovateľa“), bude potrebné sa obrátiť na vnútroštátne právne predpisy každého členského štátu.

Je pravdepodobné, že vnútroštátne právne predpisy ukladajú praktické obmedzenia vo vzťahu k schopnosti orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov stíhať zahraničný subjekt v súvislosti s týmto typom regulačného priestupku.

Napriek tomu môžu byť informácie získané počas cestných kontrol užitočné pre členské štáty pri identifikovaní tých prevádzkovateľov, ktorí by mali byť predmetom vyšetrovania.

Priestupok podľa odseku 5 sa zaoberá povinnosťami prevádzkovateľa stiahnuť a zabezpečiť digitálne údaje a preto ide o činnosť, ktorá má význam najmä pri kontrolách spoločností.

2.2.11 Článok 11

2.2.11.1 Text

Členský štát môže stanoviť dlhšie minimálne prestávky a doby odpočinku alebo kratšie maximálne časy jazdy, než je stanovené v článkoch 6 až 9 na cestnú dopravu vykonávanú úplne v rámci jeho územia. Členské štáty však pri tom musia vziať do úvahy príslušné kolektívne či iné zmluvy, uzatvorené medzi sociálnymi partnermi. Ustanovenia tohto nariadenia sa však aj naďalej vzťahujú na vodičov pôsobiacich v medzinárodnej doprave.

2.2.11.2 Priestupky

Žiadne

2.2.11.3 Cestná kontrola

Hoci členské štáty môžu stanoviť prísnejšie limity než tie, ktoré ukladá toto nariadenie, nariadenia (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85 sa aj naďalej uplatňujú vo vzťahu k medzinárodným cestám.

Na vodičov/vozidlá, ktoré podnikajú medzinárodné cesty, by sa mali vzťahovať štandardné kontroly.

Kontroly dodržiavania predpisov v tých členských štátoch, ktoré majú prísnejší režim v súvislosti s vnútroštátnymi cestami, sa budú vykonávať v súlade s ich vlastnými domácimi právnymi predpismi.

2.2.12 Článok 12

2.2.12.1 Text

Ak tým vodič neohroží bezpečnosť na ceste, môže sa odchyliť od článkov 6 až 9 do miery potrebnej na to, aby s vozidlom došiel na miesto vhodné na zastavenie a zaistil bezpečnosť osôb, vozidla alebo jeho nákladu. Vodič uvedie dôvod tejto odchýlky ručne v záznamovom liste záznamového zariadenia alebo vo výtlačku zo záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise služieb najneskôr pri príchode na miesto vhodné na zastavenie.

2.2.12.2 Priestupky

Žiadne (hoci to môže závisieť od vnútroštátnych právnych predpisov), ale ak vodič nesprávne použije výnimku, mali by sa zväžiť priestupky vo vzťahu k článkom 6 až 9.

2.2.12.3 Cestná kontrola

Za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť na ceste a vodič môže dôjsť na miesto vhodné na zastavenie, potom sa odchylenie od pravidiel EÚ povoľuje do takej miery, ktorá je potrebná na zaistenie bezpečnosti osôb (vrátane cestujúcich), vozidla a jeho nákladu.

Vodiči musia dôvod odchýlky zaznamenať na zadnú stranu záznamových listov tachografu (v prípade analógových záznamov) alebo na výtlačok, alebo na dočasný list (v prípade používania digitálneho tachografu). Musia tak urobiť najneskôr pri príchode na miesto vhodné na zastavenie.

Podľa rozsudku ESD vo veci C-235/94¹⁰ sa táto výnimka môže uplatniť len v prípadoch, keď je počas vykonávania cesty neočakávane nemožné dodržať pravidlá pre odpracované hodiny vodičov. Inými slovami, plánované porušenia pravidiel nie sú povolené. To znamená, že keď dôjde k nepredvídanej udalosti, potom je na vodičovi, aby rozhodol, či je potrebné odchyliť sa od pravidiel. Ak tak vodič spraví, potom musí vziať do úvahy potrebu zaistiť bezpečnosť na ceste.

Príslušníci poverení kontrolou by mali:

- Overiť presný charakter udalosti, ktorá donútila vodiča využiť ustanovenia tohto článku. Poznať konkrétne prípady uvedené v **usmernení 1**.
- Skontrolovať záznamy pre schválenie výnimky.
- Skontrolovať, či sa výnimka použila na dosiahnutie vhodného miesta na zastavenie.
Poznámka: Toto nie je bianko povolenie pre výnimku s cieľom ukončiť cestu. Kontrolóri si však musia byť vedomí, že v čase kontroly nemusela cesta dosiahnuť vhodné miesto na zastavenie a preto nemuselo byť odchylenie sa od pravidiel zaznamenané. Za týchto okolností by sa takéto opomenutie nemalo považovať za porušenie predpisov.
- Skontrolovať, či miesto na zastavenie bolo prvým vhodným miestom.
- Skontrolovať systematické a opakované využívanie výnimky prostredníctvom predchádzajúcich záznamov.

Ak si vodič nesprávne nárokuje túto výnimku, je potrebné overiť existenciu porušenia článkov 6 až 9.

2.2.13 Článok 13

2.2.13.1 Text

1. Ak tým nebudú dotknuté ciele stanovené v článku 1, môže každý členský štát na svojom vlastnom území alebo so súhlasom dotknutých štátov na území iného členského štátu udeliť výnimky a tieto výnimky individuálne podmieniť, z článkov 5 až 9, ktoré sa vzťahujú na dopravu:

- a) vozidlami vo vlastníctve orgánov verejnej moci alebo nimi prenášanými bez vodiča na účely cestnej dopravy, ktorá nekonkuruje súkromným dopravným podnikom;
- b) vozidlami používanými alebo prenášanými bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť svojej podnikateľskej činnosti v okruhu do 100 kilometrov od miesta, kde má podnik základňu;
- c) poľnohospodárskymi traktormi a lesnými traktormi používanými na poľnohospodárske alebo lesnícke činnosti v okruhu do 100 kilometrov od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, najíma alebo prenáša;
- d) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré používajú:
 - poskytovatelia univerzálnych služieb v zmysle článku 2 ods. 13 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/67/ES z 15. decembra 1997 o spoločných pravidlách rozvoja vnútorného trhu poštových služieb Spoločenstva a zlepšovaní kvality služieb (11) na dodávku zásielok ako súčasť univerzálnej služby alebo
 - na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce. Tieto vozidlá sa používajú iba v okruhu 50 kilometrov od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;
- e) vozidlami prevádzkovanými výlučne na ostrovoch s rozlohou do 2 300 kilometrov štvorcových, ktoré nie sú s ostatnou časťou štátneho územia spojené mostom, brodom alebo tunelom, ktorý je prístupný motorovým vozidlám;
- f) vozidlami používanými na prepravu tovaru v okruhu 50 kilometrov od základne podniku, a ktoré sú poháňané zemným alebo skvapalneným plynom alebo elektrinou, ktorých maximálna prípustná hmotnosť vrátane hmotnosti prívesu alebo návesu nepresahuje 7,5 tony;
- g) vozidlami používanými pri výcviku a preskúšaní vodičov na účely získania vodičského preukazu alebo osvedčenia o odbornej spôsobilosti za predpokladu, že sa nepoužívajú na komerčnú nákladnú alebo osobnú dopravu;
- h) vozidlami používanými v súvislosti s kanalizáciou, ochranou pred povodňami, vodárenskými, plynárenskými a elektrárenskými údržbárskymi službami, údržbou a kontrolou ciest, pri zbere a odvoze domového odpadu a v súvislosti so službami likvidácie odpadu, telegrafnými a telefónnymi službami, rozhlasovým a televíznym vysielaním alebo pri zisťovaní rozhlasových a televíznych vysielačov a prijímačov;
- i) vozidlami s počtom miest na sedenie od 10 do 17, ktoré sa používajú výlučne na nekomerčnú osobnú dopravu;
- j) špecializovanými vozidlami na prepravu zariadení cirkusov a lunaparkov;
- k) špeciálne upravenými mobilnými projekčnými vozidlami, ktorých hlavným účelom pri státi je vzdelávanie;
- l) vozidlami používanými na zber mlieka z fariem a spätnú prepravu kontajnerov na mlieko alebo mliečnych produktov určených na kŕmenie zvierat;
- m) špecializovanými vozidlami na prepravu peňazí a/alebo cenností;

- n) vozidlami, ktoré sa používajú na prepravu živočíšneho odpadu alebo uhynutých zvierat, ktoré nie sú určené pre ľudskú spotrebu;
- o) vozidlami, ktoré sa používajú výlučne v rámci zberných priestorov, ako sú prístavy, terminály intermodálnej dopravy a železničné terminály;
- p) vozidlami používanými na prepravu živých zvierat z fariem na miestne trhy a naopak alebo z trhov na miestne bitúnky v okruhu do 50 kilometrov.

2. Členské štáty informujú Komisiu o výnimkách udelených podľa odseku 1 a Komisia o tom informuje ostatné členské štáty.

3. Ak tým nie sú dotknuté ciele stanovené v článku 1 a vodičom sa poskytuje primeraná ochrana, členský štát môže po schválení Komisiou udeliť na svojom vlastnom území menšie výnimky z tohto nariadenia pre vozidlá používané vo vopred určených oblastiach s hustotou obyvateľstva nižšou ako 5 osôb na kilometer štvorcový, a to v týchto prípadoch:

- pre pravidelnú vnútroštátnu osobnú dopravu, ak je jej cestovný poriadok schválený orgánmi (v takomto prípade možno povoliť iba výnimky týkajúce sa prestávok), a
- pre vnútroštátnu cestnú nákladnú dopravu na vlastný účet alebo v prenájme alebo za úhradu, ktorá nemá vplyv na jednotný trh a je potrebná na zachovanie určitých priemyselných odvetví na dotknutom území, a keď ustanovenia tohto nariadenia o výnimkách ukladajú obmedzujúci okruh do 100 kilometrov.

Cestná doprava v zmysle tejto výnimky môže zahŕňať cestu do oblasti s hustotou obyvateľstva najmenej 5 osôb na kilometer štvorcový výlučne na účely ukončenia alebo začatia tejto cesty. Každé takéto opatrenie musí byť primerané svojou povahou a rozsahom.

2.2.13.2 Priestupky

Žiadne, pokiaľ sa výnimka uplatní správne.

2.2.13.3 Cestná kontrola

Príslušníci poverení kontrolou by mali využitie tejto výnimky schváliť na základe zistenia údajov o ceste, použití vozidla, charaktere zariadení vo vozidle a údajov o náklade. Mali by tak urobiť prostredníctvom rozhovoru s vodičom. Je potrebné pamätať na to, že tento článok udeľuje výnimky len z článkov 5 až 9.

Poznámka: Zodpovedajúca výnimka z požiadavky nainštalovať (a používať) tachograf je obsiahnutá v článku 3 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3821/85.

Príslušníci poverení kontrolou by si mali byť tiež vedomí, že vodič alebo prevádzkovateľ si možno neuvedomil skutočnosť, že si môže uplatniť konkrétnu výnimku a môže sa snažiť dodržiavať nariadenie (ES) 561/2006 atď., keď sa môžu uplatňovať iné nariadenia.

Toto sú **vnútroštátne** odchýlky, ktoré sú v jednotlivých členských štátoch rôzne a vo všeobecnosti budú platné len v rámci vnútroštátnych hraníc členských štátov, hoci môže existovať miestna dohoda medzi susediacimi štátmi, ktorá umožňuje vzájomné uznávanie (napr. Spojené kráľovstvo a Írsko).

Pre viac usmernení pozri domáce právne predpisy.

Aktivity vykonávané pri uplatnení týchto odchýlok by sa mali zaznamenať ako iná práca, ak sú vykonávané v kombinácii s jazdou počas pracovného dňa spadajúcou do rozsahu pôsobnosti. Nesprávna aplikácia odchýlky zo strany vodiča by mala vyústiť do podrobnej kontroly založenej na nariadení (ES) č. 561/2006 a (EHS) č. 3821/85.

Ak bude potrebné overiť nárokovanú výnimku, webová stránka EÚ:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm

ponúka prístup k vyčerpávajúcemu zoznamu vnútroštátnych odchýlok v jednotlivých členských štátoch. Príslušníci poverení kontrolou by ich preto mali v čase, keď vykonávajú cestné kontroly, poznať.

2.2.14 Článok 14

2.2.14.1 Text

1. Ak tým nie sú dotknuté ciele stanovené v článku 1, členské štáty môžu po schválení Komisiou udeliť výnimky z uplatňovania článkov 6 až 9 na dopravné činnosti vykonávané za mimoriadnych okolností.

2. V naliehavých prípadoch môžu členské štáty udeliť dočasnú výnimku na obdobie nepresahujúce 30 dní, o čom bezodkladne informujú Komisiu.

3. Komisia informuje ostatné členské štáty o všetkých výnimkách udelených podľa tohto článku.

2.2.14.2 Priestupky

Žiadne

2.2.14.3 Cestná kontrola

Toto nariadenie povoľuje členským štátom (na základe žiadosti predloženej Komisii) zmierniť požiadavku spojenú s dodržiavaním jazdných limitov, ktoré ukladajú články 6 až 9. Podobným spôsobom môžu členské štáty reagovať na výnimočné okolnosti alebo núdzové prípady (napr. extrémne poveternostné podmienky alebo epidémia slintačky a krívačky v Spojenom kráľovstve) a udelenie dočasných výnimiek na obdobie maximálne 30 dní. Zároveň je potrebné o tom informovať Komisiu.

Aj keď si príslušníci poverení kontrolou môžu byť vedomí takéhoto zmiernenia počas núdzovej situácie, musia si byť tiež vedomí aj pri kontrole záznamov po danej udalosti, že takéto zmiernenia mohli byť použité.

Keď vodič tvrdí, že porušenia nariadenia nepredstavovali porušenia, ale boli povolené na základe zmiernenia v zmysle nariadenia, potom je potrebné vyžiadať od vodiča kópiu povolenia. Ak vodič nedokáže predložiť žiadnu takúto kópiu, potom je potrebné požiadať Komisiu o overenie. Komisia musí byť o všetkých takýchto povoleniach informovaná.

Aktualizovaný zoznam sa nachádza na nasledujúcej webovej adrese:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf

Keďže ide o miestne uplatňovanie tohto zmierneného nariadenia, možno očakávať, že kompetentný orgán o nich informoval príslušníkov poverených kontrolou. Význam pre iné členské štáty majú teda len vtedy, keď vodič následne vstúpi do iného členského štátu a pri kontrole predloží záznamy, ktoré obsahujú zjavné porušenia, ale ktoré v skutočnosti môžu byť povolenými porušeniami.

Príslušník poverený kontrolou by preto mal potvrdiť existenciu nárokovaného zmiernenia a v prípadoch, keď potvrdenie nie je udelené, by mal uplatniť obmedzenia, ktoré ukladajú články 6 až 9.

2.2.15 Článok 15

2.2.15.1 Text

Členské štáty zabezpečia, aby sa na vodičov vozidiel uvedených v článku 3 písm. a) vzťahovali vnútroštátne predpisy, ktoré poskytujú primeranú ochranu vzhľadom na povolené časy jazdy a povinné prestávky a doby odpočinku.

2.2.15.2 Priestupky

Žiadne

2.2.15.3 Cestná kontrola

Týmto článkom sa vyžaduje od členských štátov, aby zaviedli nariadenia týkajúce sa jazdy a časov odpočinku pre vodičov vozidiel, ktoré sú vyňaté z týchto nariadení podľa článku 3 písm. a). Tieto majú len vnútroštátny význam.

2.2.16 Článok 16

2.2.16.1 Text

1. Ak vozidlo nie je vybavené žiadnym záznamovým zariadením v súlade s nariadením (EHS) č. 3821/85, odseky 2 a 3 tohto článku sa vzťahujú na:

- a) pravidelnú vnútroštátnu osobnú dopravu a*
- b) pravidelnú medzinárodnú osobnú dopravu, ktorej koncové stanice sú umiestnené vo vzdialenosti do 50 kilometrov vzdušnou čiarou od hranice medzi dvoma členskými štátmi a ktorej dĺžka trasy nepresahuje 100 kilometrov.*

2. Cestovný poriadok a rozpis služieb vypracuje dopravný podnik a uvádza pri každom vodičovi jeho meno, miesto, kde má základňu, a vopred stanovený cestovný poriadok pre rôzne doby jazdy, inú prácu, prestávky a pohotovosť.

Každý vodič dopravy uvedenej v odseku 1 má výpis z rozpisu služieb a kópiu cestovného poriadku.

3. Rozpis služieb:

- a) zahŕňa všetky údaje uvedené v odseku 2 na minimálne obdobie pokrývajúce predchádzajúcich 28 dní; tieto údaje sa musia aktualizovať v pravidelných intervaloch, ktorých dĺžka nepresahuje jeden mesiac;*
- b) podpisuje ho vedúci dopravného podniku alebo osoba, ktorá je oprávnená ho zastupovať;*
- c) sa uchováva v dopravnom podniku jeden rok po uplynutí obdobia, na ktoré sa vzťahuje. Dopravný podnik poskytne výpis z rozpisu služieb dotknutým vodičom, ktorí o to požiadajú, a*
- d) predloží sa a odovzdá na žiadosť oprávneného inšpekčného úradníka.*

Poznámky

Článok 16 sa prestal uplatňovať od 31.12.2007 (pozri článok 26 nariadenia (ES) č. 561/2006, ktorým sa mení a dopĺňa článok 3 nariadenia č. 3821/85).

2.2.17 Články 17 a 18

Tento dokument sa týmito článkami nezaoberá, nakoľko sa nevzťahujú na aktivity spojené s vynucovaním právnych predpisov v cestnej premávke.

2.2.18 Článok 19

2.2.18.1 Text

1. Členské štáty ustanovia predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EHS) č. 3821/85 a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. Žiadne porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EHS) č. 3821/85 nemôže byť predmetom viac ako jednej sankcie alebo postupu. Členské štáty informujú Komisiu o týchto opatreniach a predpisoch o sankciách do dňa určeného v druhom pododseku článku 29. Komisia zodpovedajúcim spôsobom informuje členské štáty.

2. Členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia zisteného na svojom území, za ktoré ešte nebola sankcia uložená, a to aj vtedy, ak k danému porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

Výnimočne pri zistení porušenia, ktoré:

- nebolo spáchané na území dotknutého členského štátu a

- ktoré spáchal podnik, ktorý je usadený v inom členskom štáte alebo tretej krajine, alebo vodič, ktorého miesto výkonu zamestnania je v inom členskom štáte alebo v tretej krajine,

môže do 1. januára 2009 členský štát namiesto uloženia sankcie oznámiť skutočnosť porušenia príslušnému orgánu v členskom štáte alebo tretej krajine, kde je podnik usadený alebo kde je miesto výkonu zamestnania vodiča.

3. Vždy, keď členský štát začne konanie alebo uloží sankciu za konkrétne porušenie, poskytne o tom vodičovi náležitý písomný doklad.

4. Členské štáty zabezpečia, aby bol v platnosti systém primeraných sankcií, ktoré môžu zahŕňať aj peňažné sankcie, za porušenie tohto nariadenia alebo nariadenia (EHS) č. 3821/85 zo strany podnikov, pridružených odosielateľov, zasielateľov, organizátorov zájazdov, hlavných dodávateľov, subdodávateľov a agentúr zamestnávajúcich vodičov.

2.2.18.2 Priestupky

Žiadne

2.2.18.3 Cestná kontrola

Počas cestnej kontroly by si príslušníci poverení kontrolou mali byť vedomí, že tento článok im umožňuje stíhať vodičov (a prevádzkovateľov) za porušenia požiadaviek nariadenia (ES) 561/2006, ktoré boli spáchané na území iného členského štátu alebo tretej krajiny. Presné znenie tohto článku naznačuje, že táto právomoc sa nevzťahuje na porušenia nariadenia (EHS) 3821/85, hoci to môže závisieť od znenia príslušných právnych predpisov, ktoré zaviedli jednotlivé členské štáty.

2.2.19 Článok 20

2.2.19.1 Text

1. Vodič uchováva všetky doklady, poskytnuté členským štátom, týkajúce sa uloženej sankcie alebo začatia konania dovtedy, kým to isté porušenie tohto nariadenia už nebude môcť viesť k druhému konaniu alebo sankcii podľa tohto nariadenia.

2. Vodič na požiadanie predloží doklady uvedené v odseku 1.

3. Vodič, ktorý je zamestnaný vo viac ako jednom dopravnom podniku, alebo je k dispozícii viac ako jednému dopravnému podniku, poskytne každému podniku dostatočné informácie, ktoré podniku umožnia zabezpečiť súlad s kapitolou II.

2.2.19.2 Priestupky

Žiadne

2.2.19.3 Cestná kontrola

Kontrolóri musia očakávať dôkazy o konaní alebo sankcii v rôznych formách.

Štandardný formulár CORTE, ktorý schválili niektoré členské štáty, je vypracovaný na základe podobnej požiadavky obsiahnutej v smernici 2000/30/ES, v prílohe 1, ktorá sa zaoberá oznamovaním výsledku cestnej technickej kontroly.

Vo svojej základnej podobe môže mať tento dôkaz formu podpísanej správy na výtlačku alebo grafe z tachografu.

Nepredložením dôkazu o uložení predchádzajúcej pokuty sa vodič vystavuje riziku uloženia ďalšej pokuty za to isté porušenie. Ak bola uložená ďalšia pokuta a následne sa predloží dôkaz o uložení predchádzajúcej pokuty, potom musí byť táto druhá pokuta zrušená.

2.2.20 Článok 21

2.2.20.1 Text

Na účely riešenia prípadov, pri ktorých členský štát usúdi, že došlo k porušeniu tohto nariadenia takým spôsobom, že je zrejmé, že to môže ohroziť bezpečnosť na cestách, poverí tento členský štát príslušný orgán, aby zabezpečil znehybnenie dotknutého vozidla, až kým nedôjde k odstráneniu príčiny porušenia. Členský štát môže nariadiť vodičovi začať čerpať dobu denného odpočinku. Členské štáty môžu v prípade potreby taktiež odňať, pozastaviť platnosť alebo obmedziť licenciu podniku, ak je podnik usadený v danom členskom štáte,

alebo odňať, pozastaviť platnosť alebo obmedziť vodičský preukaz vodiča. Komisia, konajúc v súlade s postupom uvedeným v článku 24 ods. 2, vypracuje usmernenia s cieľom podporovať harmonizované uplatňovanie tohto článku.

2.2.20.2 Priestupky

Žiadne

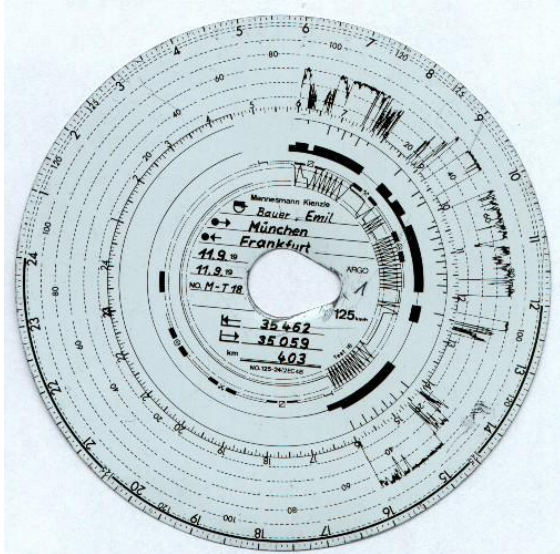
2.2.20.3 Cestná kontrola

Tento článok oprávňuje členské štáty k tomu, aby zaviedli právne predpisy, na základe ktorých je možné odstaviť vozidlo, ktoré vedie vodič, ktorý sa dopustil porušenia, a na základe ktorých je možné prevádzkovateľom a vodičom uložiť správne sankcie. Nie všetky členské štáty zaviedli opatrenia zamerané na zákaz alebo znehybnenie.

2.2.21 **Články 22 až 29**

Tento dokument sa týmito článkami nezaoberá, nakoľko sa nevzťahujú na aktivity spojené so zabezpečením dodržiavania predpisov v cestnej premávke, hoci príslušníci poverení kontrolou by si mali byť vedomí, že článok 27 ods. 1 mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 3821/85, čím vymedzuje tie evidované vozidlá členských štátov, ktoré musia byť vybavené digitálnymi tachografmi.

3. Nariadenie (EHS) č. 3821/85 – Pravidlá pre tachografické zariadenia a zaznamenávanie



3.1 Nariadenie (EHS) č. 3821/85

Tachografickým zariadením sa vykonávajú nevyhnutné záznamy, ktoré sú potrebné pre akúkoľvek kontrolu súladu, ktorú vykonávajú príslušníci poverení kontrolou. Tieto záznamy sú zaznamenané buď na záznamový list tachografu alebo do súborov digitálnych údajov a získavajú sa buď automaticky alebo v podobe manuálnych vstupov (vstupov vodiča). Práve kontrola týchto záznamov z väčšej časti umožňuje príslušníkom povereným kontrolou zistiť, či boli dodržané pravidlá pre časy jazdy a doby odpočinku.

Nariadenie (EHS) 3821/85 vymedzuje určité technické záležitosti v súvislosti s typovým schválením, inštaláciou a kontrolou týchto zariadení a vodičom ukladá povinnosť dodržiavať tieto požiadavky.

Podrobná štúdia nariadenia (EHS) 3821/85 nespadá do rozsahu pôsobnosti tohto dokumentu a je potrebné vziať na vedomie, že toto nariadenie sa vzťahuje na vozidlá evidované len v členských štátoch EÚ, hoci dodržiavanie tohto nariadenia sa považuje za dostatočné na to, aby mohli byť dodržané podobne vypracované požiadavky v rámci AETR.

Najrelevantnejšie požiadavky, ktoré sa zaoberajú používaním tachografov, sú obsiahnuté v článku 3 a v článkoch 13 až 16. Tieto články ukladajú vodičom prísne a podrobné povinnosti a budú viesť k zisteniam mnohých porušení počas cestnej kontroly, ktorú vykonávajú príslušníci poverení kontrolou.

Bez dodržiavania tohto nariadenia nie je možné dosiahnuť realistické vyhodnotenie dodržiavania podmienok uvedených v nariadení (ES) 561/2006. Príslušníci poverení kontrolou budú monitorovať dodržiavanie nariadenia (ES) 561/2006 a zároveň zabezpečiť plnenie relevantných požiadaviek uvedených v nariadení (EHS) 3821/85.

Príslušníci poverení kontrolou musia byť oboznámení s týmito nariadeniami a musia vedieť vykonať kontrolu a vyhodnotenie záznamov z tachografu.

3.1.1 Článok 3

3.1.1.1 Text

1. Záznamové zariadenie sa inštaluje a použije vo vozidlách registrovaných v členských štátoch, ktoré sa používajú na prepravu cestujúcich alebo tovarov po ceste, okrem vozidiel uvedených v článku 3 nariadenia (ES) č. 561/2006. Vozidlá uvedené v článku 16 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006 a vozidlá, ktoré boli vyňaté z rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 3820/85, ale ktoré už nie sú vyňaté podľa nariadenia (ES) č. 561/2006, budú musieť túto požiadavku splniť do 31. decembra 2007.
2. Členské štáty môžu oslobodiť vozidlá uvedené v článku 13 ods. 1 a ods. 3 nariadenia (ES) č. 561/2006 od uplatňovania tohto nariadenia.
3. Členské štáty môžu, po povolení Komisie, oslobodiť od uplatňovania tohto nariadenia vozidlá používané na dopravné činnosti uvedené v článku 14 nariadenia (ES) č. 561/2006.
4. V prípade vnútroštátnej dopravy môžu členské štáty žiadať inštaláciu a používanie záznamových zariadení v súlade s týmto nariadením v akomkoľvek vozidle, pre ktoré sa inštalácia a používanie tohto zariadenia nevyžaduje podľa odseku 1.

3.1.1.2 Priestupky

Tachograf, ktorý nie je nainštalovaný v súlade s nariadeniami.

3.1.1.3 Cestná kontrola

Príslušníci poverení kontrolou sú povinní overiť, či sú vozidlá, na ktoré sa nevzťahuje výnimka, vybavené záznamovým tachografom správneho typu a či jeho inštalácia zodpovedá požiadavkám uvedeným v nariadení (EHS) 3821/85. Tento článok udeľuje výnimku z inštalovania tachografu vo vozidlách, ktoré vykonávajú cestnú prepravu podľa článku 13 ods. 1 a 3 nariadenia (ES) č. 561/2006.

Je potrebné vziať na vedomie, že vozidlá, ktoré sú evidované v krajinách AETR, ktoré nie sú členskými štátmi EÚ, môžu spíňať požiadavky článku 10 AETR tým, že budú dodržiavať požiadavky nariadenia (EHS) č. 3821/85, pričom nejde o jediný spôsob dodržiavania nariadení. Požiadavky AETR týkajúce sa konštrukcie, používania a inštalácie do veľkej miery odzrkadľujú požiadavky nariadenia (EHS) č. 3821/85 a tento dokument sa nimi nebude zaoberať. Pokiaľ ide o použitie správnej požiadavky, kontrolóri by mali byť opatrní pri zisťovaní porušení spojených s konštrukciou, používaním a inštaláciou kontrolných zariadení vo vozidlách evidovaných v krajinách AETR, ktoré nie sú členskými štátmi EÚ.

3.1.2 Článok 13

3.1.2.1 Text

Zamestnávateľ a vodiči budú zodpovední za zabezpečenie správneho fungovania záznamového zariadenia na jednej strane a na druhej strane za kartu vodiča, keď je vodič povinný viesť vozidlo, ktoré je vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou IB.

3.1.2.2 Priestupky

Nezabezpečenie správneho fungovania záznamového tachografu.
Používanie vozidla s chybným tachografom - ide o *veľmi závažné porušenie*.

3.1.2.3 Cestná kontrola

Počas cestnej kontroly by mali príslušníci poverení kontrolou monitorovať správne fungovanie tachografu na základe preskúmania predložených záznamov a previerky diagnostických správ, ktoré poskytujú rôzne tachografické systémy. Akákoľvek chyba, ktorá ovplyvňuje presné zaznamenávanie aktivít vodiča, by tiež mohla obmedzovať schopnosť príslušníka povereného kontrolou monitorovať dodržiavanie nariadení.

Analógové tachografy

Chýbajúce alebo neusporiadané stopy, prítomnosť stôp, ktoré naznačujú podvod (napr. úplné výchylky alebo stopy zablokovania) alebo iné neobvyklé stopy sú náznakom toho, že tachograf nefunguje tak, ako by mal.

Digitálne tachografy

Karta vodiča tvorí neoddeliteľnú súčasť systému digitálneho tachografu a tento článok vyžaduje správne fungovanie samotnej karty.

Informácie o nesprávnom fungovaní, chybách a poruchách mohli byť zaznamenané v súbore „udalostí a porúch“, ktorý sa nachádza vo vozidle.

Kontrolóri by mali zvážiť, či je zrejmé, že takáto porucha práve nastala (napr. na ceste) a mali by povoliť je opraviť. Je potrebné vziať na vedomie, že článok 16 nariadenia (EHS) 3821/85 stanovuje, že „v prípade poruchy alebo chybnej činnosti zariadenia ho dá zamestnávateľ opraviť schváleným montérom alebo dielňou hneď, ako to okolnosti dovoľia. Ak sa vozidlo nemôže vrátiť do prevádzkarne v priebehu jedného týždňa odo dňa poruchy alebo od objavenia chybnej činnosti, vykoná sa oprava cestou“.

Napriek tomu by sa kontrolóri mali zamerať na dôkazy, ktoré preukazujú dlhodobú poruchu tachografu a nie na to, či táto porucha práve nastala, a zároveň by mali podniknúť primerané vynucovacie opatrenie.

Zjavne nefungujúci tachograf môže tiež naznačovať skutočnosť, že so záznamami sa manipuluje alebo sa s nimi manipulovalo a príslušníci poverení kontrolou by na to pri vykonávaní kontroly týchto typov porúch nemali zabúdať.

3.1.3 Článok 14

3.1.3.1 Text

1. Zamestnávateľ vydá dostatočný počet záznamových listov vodičom vozidiel vybavených záznamovým zariadením v súlade s prílohou I, pričom musí mať na zreteli tú skutočnosť, že tieto listy majú osobný charakter, dobu prevádzky a možnú povinnosť nahradiť listy, ktoré sú poškodené, alebo ktoré zobrať zmocnený inšpekčný úradník. Zamestnávateľ vydá vodičom iba listy schváleného modelu, vhodné na používanie v zariadení inštalovanom vo vozidle. Keď je vozidlo vybavené záznamovým zariadením zhodným s požiadavkami prílohy IB, zamestnávateľ a vodič, berúc do úvahy dĺžku doby služby, zabezpečia, aby sa mohla na žiadosť kontrolného orgánu podľa prílohy IB vykonať tlač.

2. Podnik uchováva záznamové listy a výtlačky, keď musia byť v súlade s článkom 15 ods. 1, v chronologickom poradí a v čitateľnej podobe, aspoň rok po ich použití a poskytne kópie príslušným vodičom, ktorí o ne požiadajú. Podnik tiež poskytne kópie stiahnutých údajov z kariet vodičov predmetným vodičom, ktorí o ne žiadajú, spolu s vytlačenými dokumentmi týchto kópií. Záznamové listy, výtlačky a stiahnuté údaje budú vypracúvané alebo odovzdávané na požiadanie ktoréhokoľvek zmocneného inšpekčného úradníka.

3. Kartu vodiča definovanú v prílohe IB vydá na žiadosť vodiča príslušný orgán členského štátu, v ktorom má vodič svoje zvyčajné bydlisko. Členský štát môže od každého vodiča, ktorý podlieha ustanoveniam nariadenia (EHS) č. 3820/85 a má zvyčajné bydlisko na jeho území, vyžadovať, aby vlastnil kartu vodiča.

a) Pre účely tohto nariadenia „zvyčajné bydlisko“ znamená miesto, kde osoba zvyčajne žije minimálne 185 dní v kalendárnom roku, pretože je k tomuto miestu osobne a pracovne viazaná alebo v prípade, že nie je pracovne viazaná, má k nemu úzke osobné väzby. Avšak za zvyčajné bydlisko osoby, ktorá je pracovne viazaná k inému miestu než je miesto ku ktorému je viazaná osobne, a ktorá v dôsledku toho býva postupne na rôznych miestach situovaných v dvoch alebo viacerých členských štátoch, sa považuje miesto, ku ktorému je osobne viazaná za predpokladu, že sa na takéto miesto pravidelne vracia. Táto posledná podmienka sa nevyžaduje vtedy, keď osoba žije v členskom štáte kvôli vykonávaniu svojich úloh, ktorých doba trvania je pevne určená.

b) Vodiči podajú akýmkoľvek vhodným prostriedkom ako je osobný preukaz alebo iný platný doklad, dôkaz o mieste svojho zvyčajného bydliska.

c) Príslušné orgány členského štátu vydávajúceho kartu vodiča môžu požadovať akékoľvek ďalšie informácie alebo dôkazy, keď majú pochybnosti o platnosti dôkazov uvedených pod písm. b) a týkajúcich sa zvyčajného bydliska, alebo ak je to potrebné na účely určitých špecifických kontrol.

d) Príslušné orgány členského štátu vydávajúceho kartu vodiča sa v rámci svojich možností ubezpečia, že žiadateľ už nevlastní platnú kartu vodiča.

4. a) Príslušné orgány členského štátu opatria každú kartu vodiča osobnými údajmi vodiča podľa ustanovení prílohy IB. Pre správne účely nesmie byť platnosť karty vodiča dlhšia než päť rokov. Vodič môže vlastniť len jednu platnú kartu vodiča. Vodič smie používať len svoju vlastnú osobnú kartu vodiča. Vodič nesmie používať kartu vodiča, ktorá je chybná alebo ktorej už uplynula doba platnosti.

Keď je vydaná nová karta vodiča ako náhrada za starú, musí byť označená rovnakým číslom vydania, jej index sa však zvýši o jeden. Vydávajúci orgán vedie zoznam vydaných, odcudzených, stratených alebo chybných kariet vodiča po dobu minimálne rovnajúcu sa dobe

ich platnosti. Ak je karta vodiča poškodená, nefunkčná, stratená alebo odcudzená, orgán vydá náhradnú kartu do piatich pracovných dní od prijatia podrobne zdôvodnenej žiadosti. V prípade žiadosti o obnovenie neplatnej karty vydá orgán pred uplynutím doby novú kartu za predpokladu, že žiadosť dostal v časovom limite stanovenom v druhom pododseku článku 15 ods. 1.

b) Karty vodiča sa vydajú len žiadateľom, ktorí podliehajú ustanoveniam nariadenia (EHS) č. 3820/85.

c) Karta vodiča je osobná. Počas doby jej platnosti nesmie byť odobratá alebo jej platnosť pozastavená z akýchkoľvek dôvodov, pokiaľ príslušný orgán členského štátu nezistí, že karta bola sfalšovaná alebo kartu používa vodič, ktorý nie je jej vlastníkom alebo, že bola vystavená na základe falošného vyhlásenia a/alebo falošných dokumentov. Ak také opatrenia týkajúce sa pozastavenia platnosti alebo odobratia karty prijme iný členský štát ako ten, v ktorom bola karta vydaná, vráti kartu členskému štátu, ktorý ju vydal a zdôvodní svoj postup.

d) Karty vodiča vydané členskými štátmi sa vzájomne uznávajú. Keď si držiteľ platnej karty vodiča vydananej členským štátom zriadil svoje zvyčajné bydlisko v inom členskom štáte, môže požiadať aby bola jeho karta vymenená za ekvivalentnú kartu vodiča; členský štát, ktorý kartu vymieňa, je zodpovedný za overenie platnosti predloženej karty.

Členské štáty vykonávajúce výmenu vrátia starú kartu orgánom členského štátu, ktorý kartu vydal a zdôvodnia svoj postup.

e) Keď členské štáty nahradia alebo vymenia kartu vodiča, náhrada alebo výmena a akákoľvek následná náhrada alebo obnova sa v tomto členskom štáte zaeviduje.

f) Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na zabránenie akejkoľvek možnosti falšovania kariet vodiča.

5. Členské štáty zabezpečia, aby údaje potrebné na monitorovanie súladu s nariadením (EHS) č. 3820/85 a smernicou Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v spoločenstve (1), ktoré zaznamenáva a uchováva záznamové zariadenie v súlade s prílohou IB k tomuto nariadeniu, boli k dispozícii po dobu aspoň 365 dní od dátumu ich zaznamenania a aby bola zaručená ich bezpečnosť a správnosť.

Členské štáty prijímú všetky opatrenia potrebné na to, aby opätovný predaj alebo odstavenie záznamového zariadenia nemali vplyv na riadne uplatňovanie tohto odseku.

3.1.3.2 Priestupky

Vodič nedokáže zabezpečiť úspešné vytlačenie dokladu z dôvodu:

- a) nedostatočného množstva papiera - *menšie porušenie*;
- b) iného, napr. chybná vozidlová jednotka - *veľmi závažné porušenie*.

Používanie karty vodiča, keď nie je držiteľom tejto karty - *veľmi závažné porušenie*.

Používanie chybnej karty vodiča - *veľmi závažné porušenie*.

Vlastníctvo viac než jednej karty vodiča, ktorá obsahuje jeho údaje - *veľmi závažné porušenie*.

Nemožnosť použiť kartu vodiča (napr. vodič nevlastní žiadnu kartu, ale vedie digitálne vozidlo) - *veľmi závažné porušenie*.

Nevedenie záznamov (1 rok) - priestupok prevádzkovateľa - *veľmi závažné porušenie*.

3.1.3.3 Cestná kontrola

Odsek 1 tohto článku ukladá prevádzkovateľom a vodičom určité povinnosti v súvislosti s kompatibilným používaním tachografického záznamového systému.

Vodič musí zabezpečiť, aby bol vždy schopný vytlačiť doklad, keď je to potrebné alebo keď je o to požiadaný, a v praxi to znamená, že vodič musí mať pri sebe dostatočné množstvo papiera. Pokiaľ nie je schopný vytlačiť záznam z tohto dôvodu, potom ide o porušenie nariadení.

(Odporúča sa, aby vodiči mali so sebou dostatočnú zásobu papiera)

Prevádzkovatelia sú povinní vydať vodičovi dostatočný počet záznamových listov tachografu, ktoré sú kompatibilné s používaným zariadením. Nedodržanie týchto povinností bude znamenať, že zamestnávateľ/prevádzkovateľ sa dopustil porušenia nariadení.

Odsek 2 ukladá podnikom (prevádzkovateľom, spoločnostiam) požiadavky na zabezpečenie uchovávanía záznamových listov a stiahnutých údajov a na spôsob ich uchovávanía, a hoci nedodržiavanie predpisov predstavuje porušenie zo strany spoločnosti, má to len malý vplyv na cestné kontroly.

Odseky 3 a 4 sa zaoberajú najmä postupmi, ktoré sa týkajú zloženia, náležitostí a vydávania kariet vodičov členskými štátmi a vydávajúcimi orgánmi a ktoré majú len malý význam vo vzťahu k cestným kontrolám.

V texte sa však zakazuje vodičom vlastniť viac než jednu platnú kartu vodiča, oprávňujúc ho používať len jeho vlastnú kartu vodiča a zakazuje sa mu používať chybné/poškodené karty alebo karty, ktorých platnosť vypršala. Ak bola karta sfalšovaná, získaná na základe falošného vyhlásenia alebo falšovaných dokumentov, alebo ak vodič používa kartu, ktorej nie je držiteľom, potom je možné takúto kartu odobrať alebo pozastaviť jej platnosť (zo strany príslušného orgánu).

3.1.4 Článok 15

3.1.4.1 Text

1. Vodiči nesmú používať špinavé alebo poškodené záznamové listy alebo kartu vodiča. Záznamy budú na tento účel vhodne chránené. Vodič, ktorý si chce obnoviť svoju kartu vodiča, o to musí požiadať príslušné orgány členského štátu, v ktorom má zvyčajné bydlisko najneskôr 15 pracovných dní pred uplynutím doby platnosti karty.

V prípade poškodenia listu so záznamami alebo karty vodiča pripojí vodič poškodený list alebo kartu vodiča k náhradnému listu.

Ak je karta vodiča poškodená, znefunkčnená, stratená alebo odcudzená, vodič požiada príslušné orgány členského štátu, v ktorom má zvyčajné bydlisko, o náhradu do siedmich kalendárnych dní.

Ak je karta vodiča poškodená, znefunkčnená alebo ak ju vodič nemá, potom vodič:

a) na začiatku cesty vytlačí údaje o vozidle, ktoré vedie, a na tento výtlačok napíše:

i) informácie, ktoré umožňujú identifikovať vodiča (meno, karta vodiča alebo číslo vodičského preukazu), vrátane jeho podpisu;

ii) doby podľa odseku 3, druhá zarážka písm. b), c) a d);

b) na konci cesty vytlačí informácie o časových obdobiach zaznamenaných prostredníctvom záznamového zariadenia, zaznamená všetky doby inej práce, pohotovosti a odpočinku, ktorý čerpal v čase od vytlačenia výtlačku na začiatku cesty, pokiaľ nebol takýto záznam urobený prostredníctvom tachografu, a v tomto dokumente uvedie údaje, ktoré umožňujú identifikáciu vodiča (meno, karta vodiča alebo číslo vodičského preukazu), vrátane podpisu vodiča.

2. Vodiči sú povinní používať záznamové listy alebo karty vodiča každý deň, keď jazdia, od chvíle, keď prevzali vozidlo. Záznamový list alebo karta vodiča nebudú odobraté pred ukončením dennej pracovnej doby, ak ich odobratie nie je inak schválené. Nijaký záznamový list alebo karta vodiča nesmú byť použité na dlhšie obdobie, než na ktoré boli určené.

Keď v dôsledku toho, že vodič je preč z vozidla, nemôže používať zariadenie namontované vo vozidle, zapíše časové úseky uvedené v odseku 3 druhá zarážka písm. b), c) a d)

a) ak je vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou I na list buď ručne, alebo automatickým zaznamenaním, alebo inými prostriedkami, čitateľne a bez znečistenia listu; alebo

b) ak je vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou IB, na kartu vodiča prostredníctvom manuálneho zariadenia, ktoré je súčasťou záznamového zariadenia.

Keď sa na palube vozidla, ktoré je vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou IB, nachádzajú viacerí vodiči, potom každý vodič zabezpečí, aby svoju kartu vložil do správneho otvoru v tachografe.

Vodiči upravia v prípade potreby záznamové listy, ak je vo vozidle viac ako jeden vodič, aby informácie uvedené v kapitole II ods. 1 až 3 prílohy I boli zaznamenané na záznamový list vodiča, ktorý práve jazdí.

3. Vodiči:

- zabezpečia, aby čas zaznamenaný na liste súhlasil s oficiálnym časom v štáte registrácie vozidla,

- uvedú do činnosti prepínací mechanizmus umožňujúci, aby nasledujúce časové úseky boli zaznamenané oddelene a zreteľne:

a) Pod znakom:  doba jazdy;

- b) „Iná práca“ znamená akúkoľvek aktivitu, s výnimkou jazdy, podľa článku 3 ods. a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (1), a tiež akúkoľvek prácu vykonávanú pre toho istého alebo iného zamestnávateľa v odvetví prepravy alebo mimo neho, a musí byť zaznamenaná pod znakom ☒;
- c) „Pohotovosť“ definovaná v článku 3 ods. b smernice 2002/15/ES musí byť zaznamenaná pod týmto znakom ☐;
- d) Pod znakom: ☐ prestávky v práci a doby denného odpočinku.

4. Vynechané

5. Každý člen posádky zapíše do svojho záznamového listu nasledujúcu informáciu:

- Na začiatok používania listu - svoje priezvisko a krstné meno;
- Dátum a miesto, kde používanie listu začína a dátum a miesto, kde toto používanie končí;
- Registračné číslo každého vozidla, ku ktorému je pridelený, aj na začiatku prvej jazdy zaznamenané na liste, a potom v prípade zmeny vozidla počas používania listu;
- Údaje počítadla kilometrov:
 - na začiatku prvej cesty zaznamenané na liste,
 - na konci poslednej cesty zaznamenané na liste,
 - v prípade zmeny vozidla počas pracovného dňa (údaj na vozidle, ku ktorému bol pridelený a údaj na vozidle, ku ktorému má byť pridelený);
- Čas akejkoľvek zmeny vozidla.

5a. Vodič zadá do záznamového zariadenia podľa prílohy IB symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu. Členský štát však môže od vodičov vozidiel vykonávajúcich dopravné činnosti na jeho území požadovať, aby doplnili symbol štátu o podrobnejšie geografické špecifikácie za predpokladu, že členský štát ich oznámil Komisii pred 1. aprílom 1998, a že ich počet nie je väčší než 20.

Vyššie uvedené vložené údaje aktivuje vodič a môžu byť plne manuálne alebo, keď je záznamové zariadenie spojené so satelitným systémom určovania polohy, automatizované.

6. Zariadenie definované v prílohe I bude konštruované tak, aby bolo v prípade potreby pre oprávneného inšpektora možné po otvorení zariadenia prečítať záznamy týkajúce sa 9 hodín predchádzajúcich času kontroly bez trvalého deformovania, poškodenia alebo znečistenia listu.

Okrem toho bude zariadenie konštruované tak, aby bolo možné bez otvorenia skrine overiť, že sa záznamy vykonávajú.

7. a) Kedykoľvek o to oprávnený inšpektor požiadajú, musí vodič, ktorý vedie vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou I, predložiť:

- záznamové listy za prebiehajúci týždeň a listy, ktoré vodič použil počas predchádzajúcich 28 dní;
 - kartu vodiča, ak je jej držiteľom; a
 - všetky ručné záznamy a výtlačky vyhotovené počas prebiehajúceho týždňa a predchádzajúcich 28 dní podľa tohto nariadenia a nariadenia (ES) č. 561/2006.
- b) Keď vodič riadi vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy IB, musí vždy, keď o to kontrolný orgán požiadajú, predložiť:
- kartu vodiča, ktorú vlastní;
 - všetky ručné záznamy a výtlačky vyhotovené počas prebiehajúceho týždňa a predchádzajúcich 15 dní podľa tohto nariadenia a nariadenia (ES) č. 561/2006; a

iii) záznamové listy zodpovedajúce tej istej dobe, ktorá je uvedená v prvej zarážke predchádzajúceho pododseku, počas ktorej riadil vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy I.

Avšak, po 1. januári 2008 sa budú časové obdobia uvedené v bode ii) vzťahovať na prebiehajúci deň a na predchádzajúcich 28 dní.

c) Oprávnený kontrolný orgán môže overiť zhodu s nariadením (EHS) č. 561/2006 pomocou analýzy záznamových listov, zobrazených alebo vytlačených dát, ktoré zaznamenalo záznamové zariadenie alebo karty vodiča, alebo ak to nestačí, pomocou iných hodnoverných dokumentov, ktoré zdôvodňujú nezhodu s takými ustanoveniami, ktoré sú napríklad uvedené v článku 16 ods. 2 a 3.

8. Zakazuje sa falšovanie, zatajovanie alebo zničenie dát zaznamenaných na záznamovom liste, uchovávaných v záznamovom zariadení alebo na karte vodiča, alebo výťažkov záznamového zariadenia ako je definované v prílohe IB. To isté platí pre každú manipuláciu so záznamovým zariadením, záznamovým listom alebo kartou vodiča, ktorých výsledkom môže byť falšovanie, zatajovanie alebo ničenie dát a/alebo informácií. Vo vozidle nesmie byť žiadne zariadenie, ktoré by sa mohlo použiť na tieto účely.

3.1.4.2 Priestupky

Nepredloženie záznamov počas cestnej kontroly

Nepredloženie knihy, registra, alebo iného dokladu na požiadanie počas cestnej kontroly

Nepoužívanie záznamového listu tachografu alebo karty vodiča

Nevydanie dostatočného počtu tabuliek (prevádzkovateľ)

Nevrátenie listov zamestnávateľovi

Používanie nesprávneho záznamového listu vo vzťahu k zariadeniu

Nevymenenie záznamového listu tachografu alebo karty vodiča v prípade potreby (dvaja vodiči)

Nezabezpečenie vloženia karty vodiča do správneho otvoru v digitálnom tachografe

Nezadanie požadovaných časových období buď manuálne, automaticky alebo inak

Údaje v strede kotúča (analogové)

Nesprávne používanie prepínača režimu

Nezadanie symbolu krajiny pôvodu (digitálny)

Nesprávny čas tachografu

Nevytlačenie dokladov na začiatku alebo na konci cesty a nezadanie príslušných informácií (v prípade poruchy digitálneho tachografu/karty)

Nepožiadanie o vystavenie novej karty vodiča do 15 dní (obnova) alebo do 7 dní (v prípade poruchy, straty alebo odcudzenia)

Neoprávnené zadržanie (analogového) záznamového listu alebo (digitálnej) karty vodiča

Používanie záznamového listu na dlhšiu dobu, než na akú je určený

Používanie znečistených alebo poškodených záznamových listov

Neoprávnené zariadenie (t. j. na účely manipulovania s tachografickými záznamami alebo ich zatajenia)

3.1.4.3 Cestná kontrola

Toto nariadenie ukladá vodičom podrobné povinnosti v súvislosti s vyhotovovaním, uchovávaním a predkladaním záznamov, prevádzkou tachografu; a postupy, ktoré je potrebné vykonať v prípade výnimočných okolností.

Článok 15 ods. 1

V texte nariadenia sa jasne vymedzujú postupy, ktoré je potrebné dodržiavať. Ich úmyselné nedodržanie bude mať za následok podniknutie opatrenia z dôvodu:

- a) použitia znečistených alebo poškodených záznamových listov, napr. listov, ktoré boli poškodené z dôvodu zlého zaobchádzania po alebo pred ich použitím. Zodpovednosť za nepoužívanie znečistených alebo poškodených záznamových listov spočíva samozrejme na vodičovi. Po použití je potrebné záznamové listy uchovať tak, aby sa neznečistili alebo nepoškodili, čím by sa záznamy na liste zničili alebo sa stali nečitateľnými. Príležitostné a mierne poškodenie/znečistenie, ktoré nebráni vykonaniu kontroly súladu, je možné považovať za menšie porušenie.
- b) nepožiadania o vydanie novej karty vodiča, v prípade jej straty, odcudzenia alebo znehodnotenia do 7 dní (ide najmä o požiadavku predložiť dôkaz o podaní žiadosti o takúto výmenu). Keď vodič predloží predpísané výťažky, ktoré naznačujú znehodnotenie alebo stratu karty v trvaní viac než 7 dní, potom je tiež potrebné predložiť dôkaz o podaní žiadosti, aby sa vo vzťahu k tomuto zjavnému porušeniu predišlo podniknutiu vynucovacieho opatrenia;
- c) nevytlačenia dokladu na začiatku/konci cesty v prípade chybnej, poškodenej karty vodiča alebo v prípade, keď vodič nemá kartu vodiča pri sebe a keď jednotka vozidla preukazuje alebo naznačuje nemožnosť urobiť záznam na kartu vodiča.

Poznámka: ...vodič nemá pri sebe [t. j. kartu vodiča] vodič musí byť schopný predložiť kartu vodiča, ktorá mu bola vystavená. Vodič, ktorý nemá kartu vodiča, má k dispozícii len obmedzené časové obdobie (7 dní), počas ktorého môže viesť vozidlo vybavené digitálnym tachografom po formálnom oznámení jej straty alebo poruchy. Vodičovi musí byť vystavená karta vodiča ešte predtým, než mu bude povolené viesť vozidlo vybavené digitálnym tachografom.

Článok 15 ods. 2

V texte nariadenia sú pridané ďalšie požiadavky ohľadom prevádzky záznamového zariadenia. Tachograf sa musí používať tak, aby zaznamenal všetky aktivity vodiča spadajúce do rozsahu pôsobnosti:

- a) dobu od začiatku práce do prevzatia kontroly nad vozidlom;
- b) počas doby kontroly nad vozidlom;
- c) dobu od opustenia vozidla do konca pracovného dňa.

Preto keď vodič nevedol úplné záznamy o svojich aktivitách prostredníctvom záznamového zariadenia a tiež prostredníctvom manuálnych záznamov, môže to viesť k vynucovaciemu opatreniu (pozri tiež článok 6 ods. 5 nariadenia (ES) č. 561/2006).

Vodič nemôže vytiahnuť záznamový list alebo kartu vodiča pred skončením svojho denného pracovného času, pokiaľ k tomu nedostal oprávnenie. Takéto oprávnenie vychádza z iných požiadaviek nariadenia, ako napríklad:

- a) zmena vozidla;
- b) predkladanie dokladov príslušníkom povereným kontrolou dodržiavania predpisov/kontrolórom;
- c) požiadavka vysvetliť ručné zadanie;
- d) z dôvodu nesprávne fungujúceho záznamového zariadenia.

Príslušníci poverení kontrolou by si mali byť vedomí, že akýmkoľvek neoprávneným vytiahnutím záznamového listu tachografu alebo karty vodiča by sa mohli utajiť aktivity, ktoré by mohli v prípade ich zaznamenania predstavovať porušenie nariadenia (ES) č. 561/2006.

Vodiči nesmú používať záznamové listy dlhšie než 24 hodín, nakoľko by mohlo dôjsť k porušeniu alebo zničeniu aktivít, ktoré boli zaznamenané skôr. Takéto porušenie sa dá ľahko zistiť pri kontrole záznamových listov, na ktorých sa vyskytujú prekrývajúce sa stopy. Po zistení takéhoto porušenia sa podnikne vynucovacie opatrenie. Takéto porušenie nie je možné v prípade digitálneho tachografu alebo digitálnej karty vodiča. Zodpovedajúcim porušením by bola strata zaznamenaných údajov z dôvodu nestiahnutia údajov.

Týmto nariadením sa vyžadujú určité postupy v prípade, keď vozidlo vedú dvaja vodiči. Vodiči sú povinní zabezpečiť, aby bola karta vodiča, ktorý skutočne vozidlo vedie, v správnom otvore jednotky vozidla a v prípade analógových záznamových listov sú povinní zabezpečiť, aby bol záznamový list osoby, ktorá skutočne vozidlo vedie, správne umiestnený v danom zariadení, aby bolo možné zaznamenávať vzdialenosť, rýchlosť a čas jazdy. Takéto porušenie je možné zistiť prostredníctvom preskúmania jednotky vozidla a oboch kariet vodiča, alebo oboch analógových záznamových listov počas kontroly.

Článok 15 ods. 3

Tento oddiel sa zaoberá požiadavkami vo vzťahu k prevádzke a nastaveniu záznamového zariadenia.

Vodiči sú povinní zabezpečiť, aby čas, ktorý je nastavený na analógovom tachografe, súhlasil s oficiálnym časom v krajine registrácie. Ak tak neurobia, bude sa to pokladať za porušenie nariadení.

Príslušníci vykonávajúci kontrolu by si mali byť vedomí, že tento čas sa môže líšiť od oficiálneho času na kontrolnom mieste. Náhodné nastavenie času môže naznačovať, že došlo k manipulácii, takže v takýchto prípadoch by sa malo vykonať šetrenie s cieľom vylúčiť možné falšovanie. Aj keď tomu tak nie je, nedodržanie tejto požiadavky vyústí do vynucovacieho opatrenia.

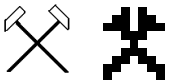
V prípade digitálnych tachografov jednotka vozidla zaznamená koordinovaný svetový čas (UTC), ale nemusí zobrazovať miestny čas.

Vodič je povinný zaznamenať aktivity prostredníctvom záznamového zariadenia s použitím predpísaných metód, predovšetkým vo vzťahu k používanému typu tachografu tak, ako je to uvedené nižšie.

Ak tak neurobí, bude sa to pokladať za porušenie nariadení.



- „Čas jazdy“. Je potrebné brať do úvahy skutočnosť, že vo väčšine moderných záznamových zariadení sa tento úkon vykonáva automaticky, pokiaľ je záznamový list/karta vodiča správne inštalovaná.



- „Iná práca“. Sem patria všetky aktivity definované ako práca, s výnimkou jazdy v rozsahu pôsobnosti pravidiel EÚ/AETR. Pozostáva z akejkoľvek práce vykonávanej pre toho istého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho.



- „Doby pohotovostí“. Tento čas je vymedzený v článku 3 ods. b) smernice 2002/15/ES takto:
 - čas iný než sú prestávky a doby odpočinku, počas ktorých sa od mobilných pracovníkov nevyžaduje, aby zostávali na pracoviskách, ale musia byť v dosahu tak, aby mohli reagovať na výzvu na začatie alebo obnovenie jazdy alebo na výkon inej práce. Typické príklady:
 - sprevádzanie vozidla, ktoré je prevážané na trajekte alebo vlakom;
 - čakanie počas naložky/vykládky vozidla;
 - oneskorenia na hraniciach;
 - počas dopravných zákazov.

Tieto doby a ich predpokladané trvanie musia byť známe vopred, buď pred odchodom alebo krátko pred samotným začiatkom predmetnej doby.

Túto činnosť musí zvoliť člen posádky na dobu strávenú sprevádzaním vozidla, ktoré vedie iný vodič, pri výkone inej práce (napr. navigácia). Až 45 minút času, ktorý neaktívny člen posádky zaznamenal ako „pohotovosť“, sa však môže považovať za prestávku, nakoľko nie je technicky možné zaznamenať takúto prestávku na digitálnom tachografe pod symbolom lôžko/odpočinok.



- „Prestávky alebo doby odpočinku“. Sem patria prestávky v práci/jazde a doby denného alebo týždenného odpočinku. Vodiči nemôžu vykonávať žiadnu jazdu alebo akúkoľvek inú prácu. Prestávky sa využívajú výhradne na regeneráciu. Počas doby odpočinku musí mať vodič možnosť nakladať so svojim časom. Vodič, ktorý vykonáva prácu v čase, keď je tachograf nastavený na prestávku alebo odpočinok, sa dopúšťa priestupku.

Keď vodiči omylom zvolia určitý režim, potom je primerané očakávať, že vykonajú manuálne zadanie, alebo vytlačia výtlačok, ktorý obsahuje údaje o chybe, a to ihneď po jej zistení.

Článok 15 ods. 5

Tento článok vymedzuje informácie, ktoré majú byť zadané ručne, aby bolo možné vyplniť záznamový list tachografu. Ak vodič nezaznamená tieto informácie v predpísanom čase, porušuje tak toto nariadenie a môže čeliť vynucovaciemu opatreniu.

- Po nástupe do práce je vodič povinný zadať svoje meno, t. j. krstné meno a priezvisko. Meno nesmie zasahovať do záznamovej oblasti záznamového listu. Prezývky a iniciály je možné akceptovať len vtedy, keď sú zadané ako dodatok k uvedeným požiadavkám. Ak ide o dlhé meno, ktoré sa nezmestí do vymedzeného priestoru a ak je potrebné použiť skratky, potom sa celé meno uvedie na zadnú stranu záznamového listu.
- Pri zadávaní mena sa uprednostňuje poradie priezvisko a za ním krstné meno. Cieľom je pomôcť orgánom, ktoré nepoznajú zvyky spojené s uvádzaním mien v rôznych členských štátoch, ale takéto nedodržanie tohto štandardu sa nepovažuje za jeho porušenie. Zadaním nesprávneho mena sa záznam stáva chybným.
- Je potrebné zadať dátum a východiskovú lokalitu. Zadaním nesprávneho dátumu alebo lokality sa záznam stáva chybným. Na konci pracovnej doby je potrebné zadať dátum a lokalitu. Keď sa používanie tabuľky začína a končí v ten istý deň, potom je potrebné tento dátum zadať dvakrát. Použitie opakovacieho znamienka nie je prípustné. Údaje o lokalite by mali obsahovať názov najbližšieho mesta alebo obce a ak je počiatočná a konečná lokalita rovnaká, potom je potrebné tieto údaje zadať dvakrát.
- Evidenčné číslo každého vozidla, ku ktorému je vodič pridelený.
- Počiatočné a konečné údaje počítadla kilometrov v rámci denného záznamu a počiatočný údaj počítadla kilometrov z každého vozidla, ktoré vodič vedie.

Chýbajúce informácie v strede kotúča môžu byť výsledkom nedostatočnej starostlivosti vodiča alebo môžu predstavovať prípravu na falšovanie a príslušníci poverení kontrolou môžu mať problémy s určením toho, či ide o prvý alebo druhý prípad. V každom prípade by sa pred uložením vynucovacieho opatrenia mala zistiť príčina chýbajúcich informácií, pričom občasné vynechanie sa považuje za menej závažné porušenie než trvalé porušovania.

Článok 15 ods. 5a

V prípade digitálnych tachografov je vodič povinný zadať symbol krajiny, v ktorej začína/končí svoju pracovnú dobu, a toto sa vzťahuje na všetky zmeny vozidla, ku ktorým dôjde. Pokiaľ tak vodič neurobí, považuje sa to za porušenie nariadení.

Odsek 15 ods. 6

Toto sa vťahuje na dizajn analógového záznamového zariadenia a má to len malý vplyv na vynucovacie opatrenia, ktoré si vyžadujú ďalšiu interpretáciu.

Článok 15 ods. 7

Vodič (alebo člen posádky) vozidla vybaveného tachografom musí na požiadanie (príslušníka kontroly) predložiť:

- i) Aktuálny záznamový list a/alebo tie, ktoré sa používajú v daný deň, alebo ktoré sa použili počas predchádzajúcich 28 dní.
Poznámka: Nejde o požiadavku na predloženie 28 záznamových listov. Členovia posádky, ktorí nepracujú na plný úväzok, vyhotovia za 28 kalendárnych dní omnoho menej záznamových listov. Aktuálny záznam je možné uviesť na karte vodiča, ale aj napriek tomu je potrebné predložiť záznamové listy vyhotovené na analógových systémoch za predchádzajúcich 28 dní.
- ii) Kartu vodiča, ak ju má.
Aj keď je aktuálny záznam uvedený na analógovom záznamovom liste, vodič je povinný predložiť kartu vodiča, ak bola vydaná, aby bolo možné monitorovať všetky digitálne dni jazdy za predchádzajúcich 28 dní z hľadiska súladu.
Ak vodič nedokáže predložiť kartu vodiča, ktorá bola vydaná, potom ide o porušenie nariadenia. Na overenie predloženej karty vodiča alebo toho, či bola karta vydaná, je potrebné použiť systém Tachonet alebo vnútroštátne záznamy.
- iii) Vodič je tiež povinný predložiť digitálne výtlačky z tachografu, ak boli vyhotovené. Keď príslušník kontroly požaduje predloženie výtlačkov v súlade s týmito nariadeniami a keď ich vodič nie je schopný predložiť, potom ide o porušenie týchto nariadení.
- iv) Všetky ručne vedené záznamy vodiča počas predmetného obdobia. Tieto môžu mať rôznu formu.

Atestačné listy

Obdobia práceneschopnosti alebo ročnej dovolenky sa nebudú zaznamenávať počas niekedy dlhšieho časového obdobia, čo znamená, že vodiči, ktorí budú neskôr podrobení kontrole, nebudú môcť predložiť záznamy za tieto obdobia.

Takéto situácie sa môžu nesprávne považovať za úmyselné nepredloženie spôsobené snahou utajiť porušenie nariadení. Aby sa vodiči mohli vyhnúť takémuto podozreniu, majú pri sebe „atestačné listy“, ktoré, ak sú vyhotovené a vyplnené v predpísanej forme, budú príslušníci poverení kontrolou akceptovať a preveria ich platnosť.

Predloženie nesprávnej atestácie, napr. v prípade, keď je platnosť listu spochybnená iným dôkazom, predstavuje porušenie nariadení. V niektorých členských štátoch sú vodiči povinní mať pri sebe atestačné listy týkajúce sa období práceneschopnosti a dovolenky, ale táto požiadavka neplatí mimo vnútroštátnych hraníc. (Pozri prílohu, usmernenie 5.) Takisto je potrebné vziať na vedomie skutočnosť, že nie je potrebné doložiť doby denného/týždenného odpočinku, hoci vodiči v mnohých prípadoch predložia záznamy o týchto dobách.

V členských štátoch obvykle vodiči stiahnu analógový záznamový list ku koncu pracovnej doby a ručným zadaním zaznamenajú začiatok a koniec doby denného odpočinku. V niektorých členských štátoch sa takéto zaznamenávanie vyžaduje. Počas analyzovania predchádzajúcich záznamov vodiča si musia byť príslušníci poverení kontrolou vedomí tejto praxe. Takéto správanie je menej obvyklé v rámci medzinárodnej dopravy, počas ktorej sa to isté vozidlo používa niekoľko po sebe nasledujúcich dní.

Novo zamestnaní vodiči by mali byť schopní predložiť svoje pracovné záznamy od predchádzajúceho zamestnávateľa, ak predchádzajúce zamestnanie spadá do obdobia 28 dní, ktoré predchádzajú prvému dňu nového pracovného pomeru.

V prípade digitálnych záznamov to nie je problém, avšak v prípade analógových záznamov môže byť táto požiadavka v protiklade s požiadavkou zamestnávateľa uchovávať záznamy vodiča po dobu minimálne jedného roka. Za takýchto okolností môže byť príslušníkom povereným kontrolou predložená kópia záznamov za predmetné obdobie. Hoci takýto prípad nemusí predstavovať súlad, pochopenie zo strany príslušníkov je v tejto súvislosti žiaduce. Keď vodič predtým pracoval mimo odvetvia regulovanej dopravy, je možné takýto prípad overiť na základe listu od nového zamestnávateľa s vhodným znením.

Článok 15 ods. 7 písm. c) udeľuje príslušníkom povereným kontrolou právomoc monitorovať dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006 prostredníctvom kontroly záznamových listov, údajov z jednotky vozidla a údajov na karte vodiča. Na vykonanie takejto kontroly majú príslušníci právo vstúpiť do vozidla. Keď takéto dokumenty nie sú predložené a keď je potrebné uviesť platný dôvod, príslušník poverený kontrolou má právo vykonať kontrolu a analýzu dokumentov, akými sú napríklad lístky z trajektu a účtovné doklady za palivo, ktoré podporujú alebo zdôvodňujú tieto dôvody. Ak sa zistí, že tieto dôvody nie sú platné, potom došlo k porušeniu nariadení.

Článok 15 ods. 8

Za závažné porušenie sa považuje falšovanie, utajovanie alebo zničenie údajov, ktoré boli zaznamenané v súlade s nariadením (EHS) č. 3821/85.

Za závažné porušenie sa tiež považuje manipulácia alebo pokus o manipuláciu so zariadením, ktorý vyústí do nepresných záznamov.

K takejto manipulácii môže dôjsť neoprávneným stiahnutím záznamového listu alebo karty vodiča alebo aktívnym zásahom do procesu zaznamenávania.

Zariadenia, ktoré by sa mohli použiť na znemožnenie zaznamenávania presných záznamov o činnosti, by sa nemali nachádzať vo vozidle a ich inštalácia do záznamového systému predstavuje priestupok.

Keď zariadenie nie je inštalované, potom by bolo správne vyhodnotiť úmysel použiť ho.

Na stanovenie priestupku stačí aj to, ak je zariadenie nainštalované, ale nie je napojené alebo sa nepoužíva.

3.1.5 Článok 16

3.1.5.1 Text

1. *V prípade poruchy alebo chybnej činnosti zariadenia ho dá zamestnávateľ opraviť schváleným montérom alebo dielňou hneď, ako to okolnosti dovoľia. Ak sa vozidlo nemôže vrátiť do prevádzkarne v priebehu jedného týždňa odo dňa poruchy alebo od objavenia chybnej činnosti, vykoná sa oprava cestou. Opatrenia prijímané členskými štátmi podľa článku 19 môžu dať príslušným orgánom právomoc zakázať používanie vozidla v prípadoch, keď porucha alebo chybná činnosť nebola odstránená, ako je stanovené v predchádzajúcich pododsekoch.*
2. *Pokiaľ je zariadenie neschopné prevádzky alebo pracuje chybne, vodiči zaznačia na záznamový list alebo listy alebo na dočasný záznam pripojený k záznamovému listu, na ktorom zaznamená dáta umožňujúce jeho identifikáciu (číslo karty vodiča a/alebo číslo vodičského preukazu), vrátane jeho podpisu, zaznačí všetky informácie o rôznych časových úsekoch, ktoré nie sú správne zaznamenané alebo vytlačené záznamovým zariadením. Ak je karta vodiča poškodená, znefunkčnená, stratená alebo odcudzená, vodič na konci svojej jazdy vytlačí informáciu týkajúcu sa časového obdobia zaznamenaného záznamovým zariadením, uvedie na tento dokument údaje, ktoré umožňujú jeho identifikáciu (číslo karty vodiča a/alebo meno a/alebo číslo vodičského preukazu) a tento dokument podpíše.*
3. *Ak je karta vodiča poškodená alebo ak je znefunkčnená, vodič ju vráti príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom má svoje zvyčajné bydlisko. Krádež karty vodiča oznámi príslušným orgánom členského štátu, v ktorom ku krádeži došlo. Stratú karty vodiča musí oznámiť príslušným orgánom členského štátu, ktorý ju vydal a príslušným orgánom členského štátu, v ktorom má svoje zvyčajné bydlisko, ak ide o dva rôzne štáty. Vodič môže pokračovať v jazde bez karty vodiča maximálne 15 kalendárnych dní alebo dlhšiu dobu, ak je to potrebné na návrat vozidla do prevádzkových priestorov jeho podniku za predpokladu, že preukáže nemožnosť predloženia alebo používania karty počas tohto obdobia. Keď orgány členského štátu, v ktorom má vodič svoje zvyčajné bydlisko nie sú tie, ktoré jeho kartu vydali a keď sa od nich žiada obnovenie, náhrada alebo výmena karty vodiča, musia informovať orgány, ktoré vydali starú kartu o presných dôvodoch jej obnovenia, náhrady alebo výmeny.*

3.1.5.2 Priestupky

Nie sú definované žiadne priestupky, v článku 16 sú však uvedené opatrenia, ktoré by mal vodič podniknúť na to, aby zabránil porušeniu iných článkov. Medzi takéto porušenia patrí:

Používanie vozidla s chybným tachografom.

Nevedenie ručného záznamu.

Neoznámenie straty alebo krádeže karty vodiča do 7 dní.

Nevytlačenie výtlačku na začiatku/konci cesty.

3.1.5.3 Cestná kontrola

V článku 16 sú uvedené postupy, ktoré má vodič dodržiavať v prípade nesprávneho fungovania záznamového zariadenia tachografu (sem patrí karta vodiča, vysielateľ a kabeláž). Z toho vyplýva, že ak príslušník poverený kontrolou zistí, že tieto postupy nie sú za týchto špecifických okolností dodržiavané, potom je potrebné zvážiť vynucovacie opatrenie.

Ak zariadenie prestane byť plne funkčné v súlade s prílohou 1 alebo 1b k nariadeniu č. 3821/85, potom ide o poruchu.

Zariadenie je potrebné čo najskôr opraviť, v každom prípade musí byť opravené do 7 dní odo dňa poruchy alebo odo dňa, keď akákoľvek osoba zistila neúplnú funkčnosť tachografu. Opravu by mala zorganizovať osoba, ktorá je zodpovedná za prevádzku vozidla. Pokračujúce používanie vozidla bez toho, aby sa podnikli uvedené primerané kroky, alebo jasné zanedbanie príležitostí na opravu poruchy sa považuje za porušenie nariadení a výsledkom bude uplatnenie vynucovacieho opatrenia.

Príloha 1

Usmernenie 1

Predmet: Výnimočná odchýlka od minimálneho odpočinku a maximálnych jazdných limitov s cieľom nájsť vhodné miesto na zastavenie.

Článok: 12 nariadenia (ES) č. 561/2006

Navrhovaný prístup: Článok 12 obsahuje ustanovenia, ktoré vodičovi povoľujú odchyliť sa od minimálnych požiadaviek na odpočinok a od maximálnych časov jazdy, ktoré sú uvedené v článkoch 6 až 9, aby mohol nájsť vhodné miesto na zastavenie. Tento článok neopravňuje vodiča na nedodržovanie tohto nariadenia z dôvodov, ktoré sú známe pred začatím cesty. Vodičom má umožniť riešiť prípady, keď neočakávane nebude možné dodržať toto nariadenie počas cesty, t. j. v prípade výnimočných problémov nezávislých od vôle vodiča a zjavne neodvratných, ktoré nie je možné očakávať ani v prípade vykonania povinnej prípravy. Odchýlka má tiež za cieľ zaisťiť bezpečnosť osôb, vozidla a jeho nákladu a tiež požiadavku, že v každom prípade je potrebné dbať na bezpečnosť na ceste.

Vo vzťahu k takýmto situáciám majú určité povinnosti tri strany:

- 1) Dopravný podnik musí starostlivo naplánovať bezpečnú cestu vodiča, predpokladajúc, napr. pravidelné dopravné zápchy, poveternostné podmienky a prístup k primeraným miestam odpočinku, t. j. podnik je povinný organizovať prácu tak, aby vodiči mohli dodržiavať toto nariadenie a aby mohli zohľadniť požiadavky prepravcov a poisťovní pokiaľ ide o zaistenie bezpečného parkovania.
 - 2) Vodič je povinný dôsledne dodržiavať pravidlá a neodchyľovať sa od jazdných limitov, pokiaľ neočakávane nedôjde k výnimočným okolnostiam, keď nie je možné dodržať toto nariadenie bez toho, aby bola ohrozená bezpečnosť na cestách, bezpečnosť osôb, vozidla alebo jeho nákladu. Ak vodič rozhodne, že je potrebné odchyliť sa od tohto nariadenia a ak tým nedôjde k ohrozeniu bezpečnosti na cestách, potom je povinný ručne zaznamenať charakter a dôvod odchýlky (v akomkoľvek jazyku Spoločenstva v záznamovom liste alebo vo výtlačku zo záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise služieb) čo najskôr po zastavení.
 - 3) Orgán zabezpečujúci dodržiavanie predpisov je pri kontrole vodiča povinný uplatniť odborný úsudok a je povinný zistiť, či je odchýlka od jazdných limitov odôvodnená.
- Pri vyhodnocovaní legitímnosti odchýlky na základe článku 12 je orgán zabezpečujúci dodržiavanie predpisov povinný starostlivo preskúmať všetky okolnosti, vrátane:
- a) histórie jazdných záznamov vodiča, aby mohol zistiť charakter práce vodiča a aby mohol overiť, či vodič bežne dodržiava predpisy o jazde a odpočinku, a to, či ide o výnimočnú odchýlku;
 - b) odchýlky od jazdných limitov, ktorá sa nesmie pravidelne opakovať a ktorá musí byť spôsobená výnimočnými okolnosťami, ako napríklad: závažnými dopravnými nehodami, mimoriadnymi poveternostnými podmienkami, obchádzkami, plne obsadenými parkoviskami atď. *(Ide len o informatívny zoznam možných výnimočných okolností. Zásadou posúdenia je, že motív možnej odchýlky od jazdných limitov nesmie byť známy alebo ho nie je možné vopred predpokladať.);*
 - c) potreby dodržiavania denných a týždenných jazdných limitov a preto by vodič nemal získať žiadne „časové výhody“ tým, že prekročí jazdný limit s cieľom nájsť miesto na zaparkovanie;
 - d) odchýlky od noriem času jazdy, ktorá nesmie viesť k skráteniu požadovaných prestávok a denného alebo týždenného odpočinku.

Poznámka: Súdny dvor EÚ, prípad C-235/94

Usmernenie 2

Predmet: Zaznamenávanie času cesty vodiča na miesto, ktoré nie je obvyklým miestom prevzatia alebo odovzdania vozidla v rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.

Článok: 9 nariadenia (ES) č. 561/2006

Navrhovaný prístup:

Vodič cestujúci na konkrétne miesto, ktoré nie je prevádzkovým strediskom zamestnávateľa a ktoré mu zadal zamestnávateľ s cieľom prevziať a riadiť „vozidlo s tachografom“, si plní povinnosť voči svojmu zamestnávateľovi a preto voľne nenakladá so svojím časom.

Preto v súlade s článkom 9 ods. 2 a 3:

- všetok čas strávený cestovaním na miesto prevzatia vozidla alebo návratom z tohto miesta, ak sa vozidlo nenachádza v bydlisku vodiča ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič prevziať alebo odovzdať vozidlo v rozsahu pôsobnosti, bez ohľadu na to, či zamestnávateľ dal pokyny ohľadom toho, kedy a ako cestovať, alebo či takéto rozhodnutie urobí vodič, by mal byť zaznamenaný buď ako „pohotovosť“ alebo „iná práca“ v závislosti od vnútroštátnych predpisov členského štátu; a

- všetok čas, ktorý vodič strávi vedením **vozidla, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, do alebo z lokality, ktorá** nie je bydliskom vodiča alebo prevádzkovým strediskom zamestnávateľa **a kde má vodič prevziať alebo odovzdať vozidlo, ktoré spadá do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, by mal byť zaznamenaný ako „iná práca“.**

V nasledujúcich troch prípadoch sa čas strávený cestovaním môže pokladať za „odpočinok“ alebo „prestávku“.

V prvom prípade vodič sprevádza vozidlo, ktoré je prepravované na trajekte alebo vlakom. Tu môže vodič čerpať odpočinok alebo prestávku za predpokladu, že má prístup k lôžku alebo ležadlu (článok 9 ods. 1).

V druhom prípade vodič nesprevádza vozidlo, ale cestuje vlakom alebo trajektom na miesto alebo z miesta, na ktorom prevezme alebo odovzdá kontrolu nad vozidlom v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia (článok 9 ods. 2) za predpokladu, že na trajekte alebo vo vlaku má prístup k lôžku alebo ležadlu.

V treťom prípade vozidlo riadia viacerí vodiči. Keď druhý vodič posádky, ktorý je pripravený v prípade potreby viesť vozidlo, sedí pri vodičovi vozidla a aktívne nepomáha viesť vozidlo, potom obdobie 45 minút „času pohotovosti“ tohto člena posádky je možné pokladať za „prestávku“.

Nezáleží na charaktere pracovnej zmluvy vodiča. Tieto pravidlá sa teda vzťahujú na vodičov na plný úväzok, ale aj na tých, ktorých najíma podnik poskytujúci dočasné zamestnanie.

Pokiaľ ide o „dočasného vodiča“, „prevádzkovým strediskom zamestnávateľa“ je prevádzkové stredisko podniku, ktorý využíva služby tohto vodiča pre svoju cestnú dopravu („podnik používateľa“), a nie ústredie „podniku poskytujúceho dočasné zamestnanie“.

Poznámka: Súdny dvor EÚ, prípad C-76/77 a prípad C-297/99

Usmernenie 3

Predmet: Nariadenie prerušiť prestávku alebo denný alebo týždenný odpočinok za účelom presunutia vozidla v priestoroch terminálu, parkovacieho miesta alebo hraničnej oblasti.

Článok: 4 písm. d) a f) nariadenia (ES) č. 561/2006

Navrhovaný prístup: Vo všeobecnosti platí, že počas denného alebo týždenného odpočinku by mal mať vodič možnosť voľne nakladať so svojím časom a preto by nemal byť povinný zdržiavať sa v blízkosti vozidla.

Vo všeobecnosti platí, že prerušenie prestávky, denného alebo týždenného odpočinku je porušením nariadení (pokiaľ neplatí „trajektové pravidlo“ - článok 9 ods. 1). V priestoroch terminálu alebo parkovacieho miesta však môže dôjsť k náhlým výnimočným situáciám alebo k núdzovým situáciám, kedy je potrebné vozidlo premiestniť. V priestoroch terminálu sa obvykle zdržuje vodič (zamestnanec terminálu), ktorý v prípade potreby vozidlo premiestni.

Ak tomu tak nie je a vozidlo je nevyhnutne potrebné premiestniť z dôvodu mimoriadnych okolností, vodič môže prerušiť svoj odpočinok len na žiadosť príslušného orgánu alebo úradníka terminálu, ktorý má právo nariadiť premiestnenie vozidla.

Pokiaľ ide o iné miesta (napr. parkoviská, hraničné priechody a v núdzových prípadoch), ak sa vyskytli objektívne núdzové dôvody, na základe ktorých je potrebné vozidlo premiestniť, alebo ak polícia alebo iný orgán (napr. hasiči, orgány cestnej správy, colný úradník atď.) dá príkaz na premiestnenie vozidla, vodič je povinný na pár minút prerušiť svoju prestávku alebo odpočinok a v takomto prípade by nemal byť stíhaný.

Ak dôjde k takejto nevyhnutnej situácii, orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov členských štátov musia byť po zvážení individuálnej situácie do určitej miery tolerantné.

Vodič je povinný takéto prerušenie odpočinku alebo prestávky zaznamenať ručne a ak je to možné, takéto prerušenie by mal potvrdiť príslušný orgán, ktorý vodičovi nariadil premiestniť vozidlo.

Usmernenie 4

Predmet: Zaznamenávanie času jazdy prostredníctvom digitálnych tachografov v prípadoch, keď vodiči musia často alebo viackrát zastaviť.

Článok: 1 nariadenia (EHS) č. 3821/85 s odkazom na nariadenie (ES) č. 1360/2002 (príloha 1B)

Navrhovaný prístup:

Nakoľko digitálne tachografy robia presnejšie záznamy než analógové, vodiči, ktorí musia často alebo viackrát zastaviť, sa môžu stretnúť s vyšším počtom záznamov času jazdy v prípade používania digitálneho tachografu, na rozdiel od analógového tachografu. Toto je dočasná situácia a môže ovplyvniť najmä miestne podniky, ktoré sa zaoberajú doručovaním zásielok. Pôjde len o dočasné obdobie, počas ktorého sa používajú analógové aj digitálne tachografy.

Aby bolo možné podporovať rýchle rozširovanie digitálnych tachografov a zároveň zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vodičmi - bez ohľadu na používané záznamové zariadenie - vnútroštátne agentúry na zabezpečovanie dodržiavania predpisov by mali byť počas tohto prechodného obdobia tolerantné. Táto dočasná tolerancia by sa mala vzťahovať na vozidlá, ktoré na svojich cestách musia často alebo viackrát zastaviť a ktoré sú vybavené digitálnymi tachografmi.

Orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov by však mali za každých okolností uplatniť odborný úsudok.

Okrem toho vždy, keď je vodič za volantom vozidla a keď sa aktívne zúčastňuje prepravnej operácie v rozsahu pôsobnosti, bude považovaný za vodiča, ktorý vozidlo vedie, bez ohľadu na jeho okolnosti (napr. keď sa vodič ocitne v dopranej zápche alebo keď čaká na semaforoch).

Preto:

- Členské štáty by mali informovať svojich príslušníkov poverených kontrolou o tom, že počas kontroly digitálneho tachografu môžu uplatniť 15-minútovú toleranciu na obdobie štyri a pol (4,5) hodiny času jazdy vozidla, ktoré na svojej ceste musí často alebo viackrát zastaviť za predpokladu, že takéto tvrdenia je možné doložiť dôkazmi. Túto toleranciu je možné uplatniť, napr. v podobe odpočítania jednej minúty z času jazdy medzi zastávkami, ale maximálne v rozsahu 15 minút za čas jazdy trvajúci štyri a pol (4,5) hodiny.
- Príslušníci poverení kontrolou by mali pri uplatňovaní svojho úsudku zohľadniť okolnosti a použiť dôkazy, ktoré majú v tom čase k dispozícii (napr. overiteľný dôkaz, že vodič musel často alebo viackrát zastaviť), a sú povinní overiť, či sa ich interpretácia neodchyľuje od riadneho uplatnenia pravidiel týkajúcich sa počtu hodín najazdených vodičmi, čím by došlo k zníženiu bezpečnosti na cestách.
- Členské štáty môžu použiť softvér na vykonanie analýzy, ktorý je konfigurovaný tak, aby do výpočtov času jazdy zahrnul aj tolerančnú dobu, ale mali by si byť vedomé, že neskôr to môže viesť k problémom s dôkazmi. Tolerancia nesmie, za akýchkoľvek okolností, prekročiť 15-minútovú tolerančnú hranicu uplatnenú na dobu štyri a pol (4,5) hodiny času jazdy.
- Tolerancia by nemala diskriminovať alebo znevýhodňovať vnútroštátnych alebo medzinárodných vodičov a mala by sa zväziť len vtedy, keď si cesta skutočne vyžaduje časté alebo viacnásobné zastavenie.

Usmernenie 5

Téma: Formulár potvrdenia činností ustanovený rozhodnutím Komisie (2009/959/EU) z 14.12.2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2007/230/ES o formulári týkajúcom sa právnych predpisov v sociálnej oblasti súvisiacich s činnosťami cestnej dopravy

Články: 11 ods. 3 a 13 smernice 2006/22/ES

Postup, ktorý treba dodržiavať: Formulár potvrdenia sa nevyžaduje pri aktivitách, ktoré je možné zaznamenať tachografom. Hlavným zdrojom informácií pri cestných kontrolách sú tachografové záznamy, a chýbajúce záznamy by mali byť odôvodnené iba v prípadoch, keď z objektívnych dôvodov tachografové záznamy vrátane manuálneho zadávania údajov nebolo možné uskutočniť. Pokiaľ neexistuje odôvodnené podozrenie, za všetkých okolností ako dostatočný dôkaz na potvrdenie súladu s nariadením (ES) č. 561/2006 alebo s Európskou dohodou o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) bude akceptovaná kompletná sada tachografových záznamov, prípadne spolu s formulárom.

Potvrdenie sa vzťahuje na niektoré činnosti vykonávané počas obdobia uvedeného v článku 15 ods. 7 písm. a) nariadenia (EHS) č. 3821/85, menovite v aktuálny deň a počas 28 predošlých dní.

Potvrdenie sa môže použiť, ak vodič:

- bol práceneschopný,
- čerpal dovolenku, ktorá je súčasťou riadnej dovolenky podľa právnych predpisov členského štátu, kde je podnik usadený,
- čerpal dovolenku alebo odpočíval,
- viedol iné vozidlo, ktoré je vyňaté z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo AETR (Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave),
- vykonával inú činnosť ako riadenie vozidla,
- bol k dispozícii,

a pokiaľ nebolo možné zaznamenať tieto činnosti záznamovým zariadením.

Položka „mal voľno alebo odpočíval“ môže byť použitá v situácii, pokiaľ vodič nevedol vozidlo, nevykonával inú činnosť alebo nebol k dispozícii, nebol práceneschopný alebo nečerpal riadnu dovolenku, napríklad vrátane prípadov čiastočnej nezamestnanosti, štrajkov alebo výluk.

Členské štáty nie sú povinné vyžadovať používanie tohto formulára v prípade nedostatku záznamov, avšak pokiaľ sa formulár vyžaduje, platnosť tohto štandardného formulára musí byť uznaná. Žiadny druh formulára sa však nevyžaduje, pokiaľ ide o doby obyčajného denného a týždenného odpočinku.

Elektronický formulár, vhodný pre tlač, ako aj informácie týkajúce sa členských štátov, ktoré uznávajú jeho výlučné používanie, je k dispozícii na:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Formulár sa akceptuje v celej EÚ v ktoromkoľvek z oficiálnych jazykov EÚ. Štandardný formát uľahčuje pochopenie, keďže obsahuje číslované predpripravené polia určené na vyplnenie. V doprave podľa AETR sa odporúča použiť formulár vytvorený Európskou hospodárskou komisiou Organizácie Spojených národov (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Všetky polia vo formulári sa musia vypísať strojopisom. Aby bol formulár platný, musí ho pred jazdou podpísať zástupca spoločnosti a vodič. Pokiaľ je vodič samostatne zárobkovo činná osoba, podpisuje formulár raz ako zástupca spoločnosti a raz ako vodič.

Iba podpísaný originál je platný. Text formulára sa nesmie upravovať. Formulár nesmie byť podpísaný vopred ani sa nesmie meniť rukou písanými poznámkami. Faxová alebo digitálna kópia formulára sa môže akceptovať, ak to umožňujú vnútroštátne právne predpisy.

Formulár môže byť vytlačený na papieri s logom a kontaktnými údajmi spoločnosti, musia však byť vyplnené aj polia obsahujúce informácie o spoločnosti.

Usmernenie 6

Predmet: Zaznamenávanie času stráveného na palube trajektu alebo vlaku v prípade, že vodič má prístup k lôžku alebo ležadlu.

Článok: 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006

Navrhovaný prístup: Vo všeobecnosti platí, že vodič bude môcť počas odpočinku podľa článku 4 písm. f) voľne nakladať so svojím časom. Vodič má však právo čerpať prestávku alebo denný alebo týždenný odpočinok v čase, keď cestuje na trajekte alebo vlakom za predpokladu, že má prístup k lôžku alebo ležadlu. Toto vyplýva zo znenia článku 9 ods. 2, ktorý ustanovuje, že akýkoľvek čas strávený cestovaním „sa nepovažuje za odpočinok alebo prestávku **za predpokladu, že vodič nie je ani na trajekte, ani vo vlaku a nemá prístup k lôžku alebo ležadlu**“.

Okrem toho, v súlade s článkom 9 ods. 1 je možné **dobu pravidelného denného odpočinku** v trvaní minimálne 11 hodín čerpanú na trajekte alebo vo vlaku (ak má vodič prístup k lôžku alebo ležadlu) prerušiť maximálne dvakrát inými činnosťami (ako napríklad nástup alebo výstup z trajektu alebo vlaku). Celkový čas týchto dvoch prerušení nemôže prekročiť 1 hodinu. Týmto časom sa v žiadnom prípade nemôže skrátiť doba pravidelného denného odpočinku.

V prípade pravidelného denného odpočinku pozostávajúceho z dvoch fáz, z ktorých prvá musí mať minimálne 3 hodiny a druhá minimálne 9 hodín [podľa článku 4 písm. g)], sa počet prerušení (maximálne dve) vzťahuje na celú dobu denného odpočinku a nie na časť pravidelného denného odpočinku pozostávajúceho z dvoch fáz. Odchýlka podľa článku 9 ods. 1 sa nevzťahuje na dobu týždenného odpočinku, bez ohľadu na to, či ide o skrátenú alebo pravidelnú dobu.

Príloha 2

Objasnenie Komisie 1

Téma: Vnútroštátne nariadenia odvodené od predpisov Komisie

Článok: rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, články 1, 2, 11 nariadenia.

Vznesené otázky:

Nemecký zákon vyžaduje, aby sa predpisy Spoločenstva ohľadom času jazdy, prestávok a dôb odpočinku, ktoré zavádza nariadenie (ES) č. 561/2006, týkali aj menších „vozidiel prepravujúcich tovar“ okrem tých, ktoré sú uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia, a to vozidiel nad 2,8 tony.

Objasnenie:

Skutočnosť, že niektoré typy dopravy nespádajú do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia neznamena, že sú vyňaté zo všetkých právnych predpisov. Naopak, toto ustanovenie naznačuje, že členské štáty môžu v tejto oblasti vydávať svoje vlastné zákony. Ak tak budú členské štáty postupovať, nič im nebráni schváliť vnútroštátne predpisy, ktoré sú odvodené od právnych predpisov Spoločenstva, alebo vnútroštátne predpisy, ktoré sú s nimi identické.

Poznámka

Objasnenie poskytli útvary Európskej komisie luxemburským orgánom (list z februára 1993).

Objasnenie Komisie 2

Téma: Vozidlá, ktoré sú vedené za účelom opravy, umytia alebo údržby.

Článok: 1, 2, 4 písm. a) a c)

Vznesené otázky:

Vozidlá, ktoré sú vedené za účelom opravy, umytia alebo údržby.

Objasnenie:

Podľa článku 4 písm. a) tohto nariadenia je cestná doprava vymedzená ako akákoľvek cesta realizovaná úplne alebo čiastočne po verejných komunikáciách vo vozidlách naložených alebo prázdnych, ktoré sa používajú na prepravu cestujúcich alebo tovaru. Preto keď vodič vedie vozidlo do garáže, umyvárne, na čerpaciu stanicu, na rôzne miesta, na ktorých odovzdá alebo preberie vozidlá od klientov atď., a keď úplne alebo čiastočne využíva verejné komunikácie,

potom tento typ cesty spadá do vymedzenia pojmu cestnej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 561/2006. Toto sa týka všetkých vodičov, bez ohľadu na to, či sú zamestnaní na plný úväzok, alebo len dočasne.

Článok 1 tohto nariadenia však stanovuje, že predpisy ohľadom časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku sa vzťahujú na vodičov pôsobiacich v cestnej nákladnej i osobnej doprave.

V závislosti od konkrétnych okolností nebudú pracovné povinnosti zamestnancov určitých spoločností z dôvodu charakteru ich funkcie obsahovať aktivity spojené s cestnou nákladnou alebo osobnou dopravou. V takýchto prípadoch nebudú v skutočnosti títo vodiči pôsobiť v cestnej nákladnej doprave, ako je vymedzená týmto nariadením, a preto sa na nich nebude vzťahovať rozsah pôsobnosti jeho ustanovení.

V každom prípade členským štátom nič nebráni v tom, aby použili predpisy uvedené v tomto nariadení aj vo vzťahu k inej doprave alebo vozidlám alebo vodičom, ktorí nie sú výslovne uvedení v tomto nariadení.

Poznámka

Objasnenie poskytli útvary Európskej komisie členovi luxemburských orgánov (list z februára 1993).

Objasnenie Komisie 3

Téma: Vozidlá používané ako miestne obchody na miestnych trhoch.

Článok: 13 ods. 1 písm. f) nariadenia (EHS) č. 3820/85 a 13 ods. 1 písm. d), druhá zarážka nariadenia (ES) č. 561/2006

Vznesené otázky:

Vozidlá používané ako miestne obchody na miestnych trhoch alebo na účely podomového predaja by mohli byť vyňaté z pravidiel týkajúcich sa počtu hodín najazdených vodičmi podľa článku 13 ods. 1 písm. f) nariadenia (EHS) č. 3820/85. Táto možnosť už podľa nariadenia 561/2006 neexistuje. Vodiči takýchto vozidiel neprekonávajú dlhé vzdialenosti a nevedú vozidlo dlhé hodiny a ich hlavnou odbornou činnosťou nie je preprava tovaru, ale jeho predaj.

Objasnenie:

Nariadenie (ES) č. 561/2006 podľa článku 13 ods. 1 písm. d) druhá zarážka umožňuje vyňatie vozidiel s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič počas svojej práce používa. Tieto vozidlá sa budú používať len v okruhu 50 km od základne podniku a za podmienky, že vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča.

Rozhodnutie súdu, prípad C-128/04, potvrdzuje, že termín „materiál alebo zariadenia“ sa vzťahuje nielen na nástroje a prístroje, ale aj na tovar, ktorý je potrebný na vykonávanie prác, ktoré spadajú do hlavnej činnosti vodiča predmetného vozidla.

V tomto kontexte by to znamenalo, že vozidlá používané ako miestne obchody na miestnych trhoch by mohli byť podľa tohto článku vyňaté za predpokladu, že prejdená vzdialenosť nepresahuje okruh 50 km od základne a že vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča. Je však potrebné pripomenúť, že táto výnimka nie je automatická, ale podlieha rozhodnutiu jednotlivého členského štátu o tom, či ju na svojom území udelí alebo nie.

Pripomienka

Objasnenie poskytli útvary Európskej komisie poslancovi Patrickovi Doeringovi (list z 12. novembra 2007).

Objasnenie Komisie 4

Téma: Uplatňovanie článku 26 tohto nariadenia

Článok: 26

Vznesené otázky: Podľa článku 26 „záznamové zariadenie sa inštaluje a použije vo vozidlách evidovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú osobnú a nákladnú dopravu, okrem vozidiel uvedených v článku 3 nariadenia (ES) 561/2006.[...]“

Výsledkom tejto zmeny a doplnenia je povinnosť inštalovať záznamové zariadenie aj vo vozidlách s maximálnou prípustnou hmotnosťou 3,5 tony alebo nižšou.

Objasnenie: Podľa článku 3 nariadenia 3821/85 je od povinnosti inštalovať záznamové zariadenie konkrétne oslobodený len zoznam určitých kategórií vozidiel podľa článku 3 nariadenia 561/2006.

Na základe uvedeného je zrejmé, že hlavným účelom nariadenia 3821/85 je zabezpečiť účinné uplatňovanie predpisov týkajúcich sa časov jazdy, dôb odpočinku atď. tak, ako sú v súčasnosti uvedené v nariadení 561/2006 a v rozsahu uplatnenia týchto predpisov.

Keďže však v nariadení 3821/85 chýba výslovný odkaz na nový článok 2 nariadenia 561/2006, takýto výsledok je potrebné vydedukovať z článkov 2, 4 a 26 nariadenia (ES) č. 561/2006.

Preto podľa článku 26 ods. 1 nariadenia 561/2006 sa vymedzenia pojmov uvedené v článku 4 majú použiť „na účely“ nariadenia 3821/85. Článok 4 obsahuje vymedzenie pojmu „cestnej dopravy“, ale je potrebné vnímať ho vo svetle obmedzenia rozsahu pôsobnosti tohto termínu v článku 3 nariadenia 3821/85 s výsledkom, že vozidlá, ktoré sú oslobodené podľa článku 2 nariadenia 561/2006, budú podobne oslobodené od povinnosti inštalovať a používať záznamové zariadenie.

Poznámka

Objasnenie poskytli útvary Európskej komisie nemeckým orgánom (list z 28. júna 2006).

Objasnenie Komisie 5

Téma: Zaznamenávanie kombinovanej aktivity jazdy „v rozsahu pôsobnosti“ a „mimo rozsahu pôsobnosti“.

Článok: 3 písm. h), 13 písm. i)

Vznesené otázky: Zaznamenávanie kombinovanej aktivity jazdy „v rozsahu pôsobnosti“ a „mimo rozsahu pôsobnosti“.

Objasnenie:

Podľa článku 3 písm. a) sa toto nariadenie nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú „vozidlami používanými v pravidelnej osobnej doprave, ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov“. To znamená, že toto nariadenie sa týka vodičov, ktorí vykonávajú tento typ vyňatej služby, len pokiaľ zároveň vykonávajú činnosti, ktoré spadajú do jeho rozsahu pôsobnosti a len vo vzťahu k týmto „zahrnutým“ aktivitám.

Okrem toho, článok 6 ods. 5 tohto nariadenia vyžaduje od vodiča, aby všetok čas strávený vedením vozidla, ktoré sa používa na komerčnú dopravu, ktorá nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, zaznamenal ako „inú prácu“. Inými slovami, aktivity spojené s vedením vozidla, ktoré nespádajú do vymedzenia pojmu „času jazdy“ na účely tohto nariadenia, nie je možné považovať za „odpočinok“ podľa článku 4 písm. f), s výsledkom, že je potrebné brať ich do úvahy v rámci ich všeobecnej aplikácie.

Preto, ak by sa vodič autobusu zúčastňoval kombinácie pravidelných služieb, musel by použiť záznamy z tachografu bez ohľadu na to, ktorá aktivita spojená s vedením vozidla, t. j. v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia alebo mimo neho, prevláda. Pokiaľ ide o cesty, ktoré sú dlhšie než 50 km, vodič by mal zaznamenať „čas jazdy“ a pri kratších cestách by mal „jazdu mimo rozsahu pôsobnosti“ zaznamenať pod symbolom „iná práca“.

Poznámka

Objasnenie poskytli útvary Európskej komisie talianskej organizácii ANAV (list z 23. júla 2007).

Príloha 3

Zhrnutie NARIADENIA (ES) č. 561/2006

Článok	Opis	Priestupky
1	Predstavuje toto nariadenie a obsahuje účely a ciele tohto dokumentu.	Nie
2	Špecifikuje vozidlá v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.	Nie
3	Špecifikuje typy vozidiel, ktoré sú vyňaté z pôsobnosti tohto nariadenia.	Nie
4	Obsahuje vymedzenia určitých pojmov, ktoré sú použité v texte tohto nariadenia. (Poznámka: tu sa zavádza pojem „rozdelený odpočinok“.)	Nie
5	Určuje minimálny vek sprievodcov a spolujazdcov.	Áno
6	Stanovuje denné, týždenné a dvojtýždenné jazdné limity. Vyžaduje zaznamenávanie jazdy mimo rozsahu pôsobnosti a pracovnej pohotovosti pre každý deň v rámci rozsahu pôsobnosti.	Áno
7	Určuje požiadavku čerpania prestávky počas jazdy, jazdné limity a štruktúru vymedzených prestávok.	Áno
8	Vodiči sú povinní čerpať denné a týždenné odpočinky a dodržiavať platné predpisy. Vymedzuje pravidelné a skrátené doby odpočinku a pravidlá používania. Požiadavka nahradiť skrátený týždenný odpočinok.	Áno
9	Uvádza predpisy týkajúce sa prípustného rozdelenia odpočinku s cieľom použiť trajekt alebo vlak. Vyžaduje od vodičov, aby zaznamenávali aktivity súvisiace s prácou, ktoré majú byť zaznamenané pred a po prevzatí vozidla. Vyžaduje, aby sa jazda „mimo rozsah pôsobnosti“ zaznamenala ako „iná práca“.	Áno
10	Definuje neakceptovateľné platobné režimy. Od prevádzkovateľov dopravy vyžaduje, aby pri organizovaní pracovného času vodiča rešpektovali toto nariadenie. Stanovuje previnenie prevádzkovateľov za porušenia tohto nariadenia zo strany vodičov bez ohľadu na to, kedy k takýmto porušeniam dôjde. Definuje limity zodpovednosti prevádzkovateľov. Vyžaduje, aby zmluvní partneri rešpektovali toto nariadenie na základe vypracovania harmonogramov a časového plánu. Definuje požiadavky vo vzťahu k prevádzkovateľom ohľadom pravidelného sťahovania a zabezpečovania údajov z digitálneho tachografu.	Áno
11	Povoľuje členským štátom zaviesť prísnejšie limity pre vnútroštátne cesty, ktoré musia zohľadniť iné dohody. Platia len pre vnútroštátne cesty.	Nie
12	Stanovuje právo vodiča odchýliť sa v núdzových prípadoch od požiadaviek tohto nariadenia a definuje podmienky tohto práva.	Nie
13	Umožňuje členským štátom udeliť odchýlku od definovaného zoznamu konkrétnych typov dopravy na vnútroštátnom základe od požiadaviek článkov 5 - 9, vrátane.	Nie
14	Povoľuje členským štátom nepoužiť toto nariadenie za výnimočných okolností, ale len na obmedzené časové obdobie.	Nie
15	Stanovuje požiadavku kladenú na členské štáty zaviesť kontroly týkajúce sa dopravy vyňatej podľa článku 3 písm. a).	Nie
16	Týka sa pravidelnej osobnej dopravy bez inštalácie tachografu. Ukladá požiadavku predkladať cestovný poriadok a rozpis služieb. Vyprší 31.12.2007 z dôvodu uplatnenia článku 26.	Áno
17	Vymedzuje požiadavky na podávanie správ a monitorovanie uložené členským štátom.	Nie
18	Vyžaduje od členských štátov, aby zaviedli legislatívne opatrenia na to, aby toto nariadenie mohlo nadobudnúť platnosť.	Nie
19	Týka sa sankcií, ktoré ukladajú členské štáty za porušenie tohto nariadenia. Definuje charakteristiku týchto sankcií a požiadavku, aby boli porušenia sankcionované len raz.	Nie

	Extraterritorialita.	
20	Zavádza požiadavku, aby bol vodič povinný viesť a predkladať záznamy o uloženej sankcii. Vyžaduje od vodičov, aby predkladali relevantné informácie viacerým zamestnávateľom, aby si títo mohli plniť svoje povinnosti.	Áno
21	Zavádza znehynenie (zákaz) za porušenia, ktoré majú vplyv na bezpečnosť na ceste. Vyžaduje správne sankcie členských štátov pre prevádzkovateľov, ktorí porušujú predpisy.	Nie
22	Núti členské štáty, aby si navzájom pomáhali pri monitorovaní súladu a aby si vymieňali informácie týkajúce sa sankcií uložených rezidentom členského štátu.	Nie
23	Ukladá požiadavku na Komisiu.	Nie
24	Procesné formality.	Nie
25	Obsahuje právo členského štátu žiadať od Komisie, aby sa zaoberala rozdielmi pri uplatňovaní a vykonávaní tohto nariadenia.	Nie
26	Mení a dopĺňa nariadenie 3821/85 (zjednocuje výnimky, dĺžku limitov článku 16).	Nie
27	Mení a dopĺňa nariadenie 2135/98.	Nie
28	Ruší nariadenie 3820/85.	Nie
29	Uvádza dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.	Nie

Príloha 4

Zhrnutie NARIADENIA (EHS) č. 3821/85

Článok	Opis	Priestupky
1	Definuje zostavenie, inštaláciu, používanie a testovanie záznamového zariadenia, ako neoddeliteľnej súčasti tohto nariadenia.	Nie
2	Spoločné vymedzenie pojmov s nariadením (ES) č. 561/2006.	Nie
3	Definuje, odkazom na nariadenie (ES) č. 561/2006, tie vozidlá, ktoré musia byť vybavené technografmi a umožňuje ich voliteľné používanie pre vozidlá, ktoré nespádajú do rozsahu pôsobnosti a ktoré vykonávajú vnútroštátne cesty.	Áno
4	Uvádza, že k „záznamovému zariadeniu“ patria aj „jeho komponenty“.	Nie
5	Zaoberá sa typovým schválením a stanovuje bezpečnostné požiadavky. Odkaz na technickú špecifikáciu v prílohe.	Nie
6	Zaoberá sa označovaním typového schválenia. Odkaz na prílohu.	Nie
7	Riadenie typového schválenia.	Nie
8	Stiahnutie typového schválenia a postupy pre riešenie sporov.	Nie
9	Proces schvaľovania záznamového listu.	Nie
10	Definuje schvaľovacie značky, ktoré sa majú použiť.	Nie
11	Požiadavky na stiahnutie typového schválenia.	Nie
12	Postupy pre inštaláciu a kontrolu (dielňa).	Nie
13	Zamestnávateľ aj vodič sú spoločne povinní zabezpečiť riadnu inštaláciu a používanie záznamového zariadenia a karty vodiča.	Áno
14	Predpisy zaoberajúce sa používaním záznamového zariadenia a kariet vodičov.	Áno
15	Viac predpisov, ktoré sa zaoberajú záznamovým zariadením a kartami vodičov.	Áno
16	Poruchy a nesprávne fungovanie záznamového zariadenia – postupy.	Áno
17	Procesné formality.	Nie
18	Procesné formality.	Nie
19	Spolupráca medzi členskými štátmi ohľadom uplatňovania nariadení.	Nie
20	Procesné formality.	Nie

21	Dátum nadobudnutia účinnosti.	Nie
----	-------------------------------	-----

Zdroje

Pracovná skupina CORTE/VOSA
 MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)
 MOU (schválené vysvetlenie nariadenia (ES) č. 561/2006)
 Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85
 Nariadenie (ES) č. 561/2006

¹ NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85.

² SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS.

³ NARIADENIE RADY (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave.

⁴ NARIADENIE RADY (EHS) č. 543/69 z 25. marca 1969 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy.

⁵ NARIADENIE RADY (EHS) č. 3820/85 z 20. decembra 1985 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy.

⁶ Európska dohoda o práci posádok v medzinárodnej cestnej doprave (AETR).

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006.

⁸ Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 15. decembra 1993, vec C-116/92.

⁹ Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 29. apríla 2010, vec 124/09.

¹⁰ Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 9. novembra 1995, vec C-235/94.