



Trace 2

Účinné a harmonizované presadzovanie balíka opatrení v oblasti mobility 1

SPRACOVANÉ: CORTE, ETF, IRU a SQUARIS Consultants



Konečná verzia
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

PRE

EURÓPSKU KOMISIU

Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu

Riaditeľstvo C - Pozemky

Jednotka C.1 - Cestná doprava

1049 Brusel

E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

VYHLÁSENIE - Tento dokument je usmernením a odporúčaniami v ňom uvedené nie sú záväzné. Bol vytvorený autormi na základe zmluvy č: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) s Európskou úniou. Vyjadrené názory sú len názormi dodávateľa a nepredstavujú oficiálne stanovisko verejného obstarávateľa.

Pôvodná anglická verzia tohto dokumentu bola preložená do vášho jazyka pomocou softvéru. Nejde o oficiálny preklad. V prípade akýchkoľvek nezrovnalostí má prednosť pôvodná anglická verzia dokumentu.

Usmernenie TRACE 2 k presadzovaniu nariadenia (ES) č. 561/2006 - čas jazdy a odpočinku



Obsah

1.	Účel a rozsah pôsobnosti	2
2.	Pravidlá o hodinách vodičov	4
2.1	Úvod	4
2.1.1	Zmluva AETR	5
2.1.2	Dohoda o obchode a spolupráci (TCA)	5
2.1.3	Sankcie a zákazy	6
2.1.4	Cestné kontroly	6
2.1.5	Spolupráca s vodičmi	6
2.1.5.1	Komunikácia	6
2.1.5.2	Poskytovanie informácií/dôkazov	7
2.1.5.3	Postoj	7
2.1.6	Štruktúra dokumentu	8
2.2	Nariadenie (ES) č. 561/2006	8
2.2.1	Článok 1	8
2.2.1.1	Text	8
2.2.1.2	Porušenia	8
2.2.1.3	Cestná kontrola	8
2.2.2	Článok 2	8
2.2.2.1	Článok. 2.1	8
2.2.2.1.1	Text	8
2.2.2.1.2	Porušenia	9
2.2.2.1.3	Cestná kontrola	9
2.2.2.2	Čl. 2.2	11
2.2.2.2.1	Text	11
2.2.2.2.2	Porušenia	11
2.2.2.2.3	Cestná kontrola	11
2.2.2.3	Čl. 2.3	12
2.2.2.3.1	Text	13
2.2.2.3.2	Porušenia	13
2.2.2.3.3	Cestná kontrola	13
2.2.3	Článok 3	19
2.2.3.1	Text	19
2.2.3.2	Porušenia	20
2.2.3.3	Cestná kontrola	20
2.2.4	Článok 4	25
2.2.4.1	Text	25
2.2.4.2	Porušenia	26
2.2.4.3	Cestná kontrola	27
2.2.5	Článok 5	29
2.2.5.1	Text	29
2.2.5.2	Porušenia	29
2.2.5.3	Cestná kontrola	29
2.2.6	Článok 6	30
2.2.6.1	Text	30
2.2.6.2	Porušenia	30
2.2.6.3	Cestná kontrola	31
2.2.7	Článok 7	35
2.2.7.1	Text	35
2.2.7.2	Porušenia	35

2.2.7.3	Cestná kontrola	36
2.2.8	Článok 8	39
2.2.8.1	Text	39
2.2.8.2	Porušenia	41
2.2.8.3	Cestná kontrola	42
2.2.8.4	"Pravidlo 12 dní	55
2.2.8.5	Núdzové prerušenie doby odpočinku.....	55
2.2.9	Článok 9	56
2.2.9.1	Text	56
2.2.9.2	Porušenia	57
2.2.9.3	Cestná kontrola	57
2.2.10	Článok 10	60
2.2.10.1	Text	60
2.2.10.2	Porušenia	61
2.2.10.3	Cestná kontrola	61
2.2.11	Článok 11	61
2.2.11.1	Text	61
2.2.11.2	Porušenia	62
2.2.11.3	Cestná kontrola	62
2.2.12	Článok 12	62
2.2.12.1	Text	62
2.2.12.2	Porušenia	63
2.2.12.3	Podmienky pre odchod z článkov 6 až 9 na dosiahnutie vhodného miesta zastavenia:	63
2.2.12.4	Podmienky pre odchýlku od článku 6 ods. 1 a 2 a článku 8 ods. 2 na dosiahnutie operačného centra alebo miesta pobytu:	63
2.2.12.5	Cestná kontrola	63
2.2.13	Článok 13	66
2.2.13.1	Text	66
2.2.13.2	Porušenia	67
2.2.13.3	Cestná kontrola	67
2.2.14	Článok 14	68
2.2.14.1	Text	68
2.2.14.2	Porušenia	68
2.2.14.3	Cestná kontrola	68
2.2.15	Článok 15	69
2.2.15.1	Text	69
2.2.15.2	Porušenia	69
2.2.15.3	Cestná kontrola	69
2.2.16	Článok 16	70
2.2.16.1	Text	70
2.2.17	Článok 17	70
2.2.18	Článok 18	70
2.2.19	Článok 19	70
2.2.19.1	Text	70
2.2.19.2	Porušenia	71
2.2.19.3	Cestná kontrola	71
2.2.20	Článok 20	71
2.2.20.1	Text	71
2.2.20.2	Porušenia	72

2.2.20.3	Cestná kontrola	72
2.2.21	Článok 21	72
2.2.21.1	Text	72
2.2.21.2	Porušenia	72
2.2.21.3	Cestná kontrola	72
Príloha 1 - Usmernenia Európskej komisie		74
Usmernenie 1		74
Usmernenie 2		75
Usmernenie 3		75
Usmernenie 4		76
Usmernenie 5		76
Usmernenie 6		77
Usmernenie 7		78
Príloha 2 - Vysvetlivky Európskej komisie		81
Objasnenie Komisie 1		81
Objasnenie Komisie 2		81
Objasnenie Komisie 3		82
Objasnenie Komisie 4		82
Objasnenie Komisie 5		83
Objasnenie Komisie 6		83
Objasnenie Komisie 7		83
Príloha 3 - Prehľad nariadenia (ES) č. 561/2006		85
Príloha 4 - Formulár osvedčenia o činnostiach EÚ		86
Príloha 5 - Formulár osvedčenia o činnostiach AETR		87
Príloha 6 - Formulár cestnej kontroly		88
Zdroje		90

Skratky a akronymy

AETR	Európska dohoda o práci posádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave
CORTE	Konfederácia organizácií presadzovania práva v cestnej doprave
ESD	Európsky súdny dvor
ECR	Euro Contrôle Route
ETF	Európska federácia pracovníkov v doprave
EÚ	Európska únia
IRU	Medzinárodná únia cestnej dopravy
POA	Obdobie dostupnosti
ROADPOL	Európska sieť cestnej polície
TCA	Dohoda o obchode a spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom
UK	Spojené kráľovstvo

Príručka pre grafiku

"JOURNEY"	Pojem "cesta" v príkladoch nižšie znamená jednu cestnú prepravu.
	Mapa s farbami označujúcimi jednotlivé krajiny a ich špecifiká. • Žltá pre členské štáty EÚ, • Zelená pre krajiny EHP, • Ružová farba pre krajiny AETR, • Blue for UK (signatár TCA) a • Červená pre osobitné prípady, ako je Švajčiarsko (signatár AETR, nie je členským štátom EÚ, ale dodržiava nariadenie (ES) č. 561/2006).
	Šípka označujúca cestu, na ktorú sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006
	Šípka označujúca cestu, ktorá sa riadi AETR
	Šípka označujúca cestu, ktorá sa riadi TCA
	Šípka označujúca cestu z krajiny 3 rd , ktorá nepatrí do žiadnej z uvedených kategórií.
	Ikona označujúca krajinu, v ktorej je dopravný podnik registrovaný
	Ikona označujúca vykládku počas tej istej cesty. V prípade, že medzi šípkami nie je táto ikona, znamená to, že nejde o tú istú jazdu, ale o novú, a preto sa môžu zmeniť platné pravidlá.
	Ikona označujúca miesto cestnej kontroly.

1. Účel a rozsah pôsobnosti

Účelom tohto dokumentu je predložiť všeobecne dohodnuté a zjednodušené vysvetlenie [nariadenia \(ES\) č. 561/2006](#)¹ v kontexte cestných kontrol, ako je uvedené v [smernici 2006/22/ES](#)² a upravené [balíkom opatrení pre mobilitu 1](#)³. V prípade potreby sa v ňom uvádza aj odkaz na iné súvisiace nariadenia, ako je [nariadenie \(EÚ\) č. 165/2014](#)⁴, príloha IB k [nariadeniu](#) Rady [\(EHS\) č. 3821/85](#)⁵ a [príloha IC pripojená k](#) vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/799⁶. Dôsledky zmien balíka mobility 1 v nariadení (EÚ) č. 165/2014 sú však uvedené v samostatnom dokumente.

V dokumente sa tiež posudzujú niektoré interakcie nariadenia (ES) č. 561/2006 s [Dohodou o obchode a spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom](#)⁷ a [AETR](#)⁸. Okrem toho sa diskutovalo o dôsledkoch niektorých nedávnych súdnych prípadov a do dokumentu boli zahrnuté niektoré aspekty relevantné pre podnikové kontroly.

Tento dokument vychádza z predchádzajúcej akcie s názvom "TRACE", ktorú financovala Európska komisia s cieľom vytvoriť harmonizované usmernenie na presadzovanie práva týkajúce sa v tom čase platných zákonov o čase jazdy/odpočinku. Po prijatí balíka opatrení v oblasti mobility č. 1 v roku 2020 Európska komisia financovala nadväzujúcu akciu TRACE 2, ktorej cieľom bolo preskúmať a aktualizovať obsah dokumentov vypracovaných v rámci TRACE. TRACE 2 pripravila Konfederácia organizácií na presadzovanie práva v cestnej doprave (CORTE) v spolupráci s Medzinárodnou úniou cestnej dopravy (IRU), Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) a spoločnosťou Squaris Consultants. Iniciatívu podporili aj ďalšie organizácie na presadzovanie práva v cestnej doprave, ako napríklad ROADPOL a Euro Control Route (ECR).

Na vytvorenie systému TRACE 2 bola vytvorená pracovná skupina zložená z odborníkov v oblasti presadzovania práva. Okrem toho sa o rokovaníach tejto pracovnej skupiny bežne informovala širšia komunita cestnej dopravy vrátane členov CORTE, IRU a ETF, ako aj Európska komisia a jej expertné skupiny. Cieľom tejto činnosti bolo zhromaždiť rozsiahlu spätnú väzbu a dosiahnuť konsenzus o harmonizovanom prístupe k presadzovaniu príslušných právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy.

Pracovná skupina zvážila všetky prijaté pripomienky a podľa možnosti ich zapracovala do dokumentu. Hoci dokument nie je záväzný, odzrkadľuje názory, ktoré sú v komunite cestnej dopravy široko zdieľané a akceptované.

Vysvetlenia uvedené v tomto dokumente vychádzajú z existujúcich nesporných postupov presadzovania práva, ktoré používajú exekútori v celej EÚ. V prípadoch, keď konzultácie s orgánmi presadzovania práva poukázali na rozdiely v postupoch, boli ako základ na poskytnutie vysvetlení použité dostupné poznámky, vysvetlenia, otázky a odpovede Európskej komisie a rozhodnutia Európskeho súdneho dvora (ESD).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32006R0561>

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32006L0022>

³ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014R0165>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:31985R3821>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02016R0799-20200226>

⁷ [Dohoda o obchode a spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom](#)

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A21978A0408%2801%29>

Vysvetlenia obsiahnuté v tomto dokumente budú široko rozšírené a budú použité aj pri tvorbe rôznych školiacich materiálov vo forme powerpointových prezentácií, príručiek, informačných grafov atď. Školiace materiály sa použijú na školenie kontrolných pracovníkov (začínajúcich aj skúsených vykonávateľov), ktorí nesú konečnú zodpovednosť za analýzu a odhaľovanie porušení predpisov bez ohľadu na pomoc, ktorú im poskytuje softvér a nástroje.

Obsah tohto dokumentu vychádza z najaktuálnejších informácií dostupných v čase realizácie projektu a akákoľvek budúca hodnota bude závisieť od aktualizácií obsahu, ktoré budú odrážať súdne rozhodnutia, právne výklady a zmeny, keď sa vyskytnú.

Toto usmernenie nie je právne záväzné. Je potrebné poznamenať, že autoritatívny výklad práva Únie je v právomoci len Súdneho dvora Európskej únie.

2. Pravidlá hodín pre vodičov

2.1 Úvod

Pravidlá týkajúce sa pracovného času vodičov a tachografov boli zavedené na úrovni celého Spoločenstva prijatím nariadenia Rady (EHS) č. 543/69⁹ 25. marca 1969. Týmto nariadením sa zaviedli:

- Minimálne vekové hranice pre vodičov, spolujazdcov a sprievodcov
- Obmedzenia nepretržitého a denného času jazdy
- Minimálna dĺžka trvania a ďalšie podmienky týkajúce sa prestávok a denného a týždenného odpočinku
- Požiadavka na zaznamenávanie činnosti a podpora používania automatického zaznamenávania.

Cieľom nariadenia bolo zlepšiť sociálne podmienky osôb zapojených do odvetvia cestnej dopravy, zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a tiež riešiť otázky hospodárskej súťaže v cestnej, železničnej a vnútrozemskej vodnej doprave.

Nariadenie (EHS) č. 3820/85¹⁰ bolo prijaté 20. decembra 1985 a zrušilo nariadenie (EHS) č. 543/69, ktoré bolo 11. apríla 2006 zrušené nariadením (ES) č. 561/2006. Posledná zmena nariadenia (ES) č. 561/2006¹¹ bola zavedená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020.

Od dnešného dňa sa uplatňuje len **nariadenie (ES) č. 561/2006**, naposledy zmenené a doplnené nariadením (EÚ) 2020/1054. Zrušené nariadenia uvedené vyššie sa neuplatňujú.

Nariadenie (ES) č. 561/2006 dopĺňa smernica 2002/15/ES¹² o organizácii pracovného času osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave, ktorá obsahuje pravidlá, ktoré sa týkajú aj času jazdy a odpočinku vodičov. V súlade s jej článkom 2 ods. 1 sa táto smernica vzťahuje na mobilných pracovníkov zamestnaných podnikmi usadenými v členskom štáte, ktorí sa zúčastňujú na činnostiach v cestnej doprave, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006. Môžu nastať situácie, keď sa pravidlá upravujúce pracovný čas osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave v jednom členskom štáte líšia od iných. V takýchto situáciách môžu osobitné vnútroštátne pravidlá u domácich vodičov presadzovať len ich vnútroštátne orgány.

⁹ NARIADENIE RADY (EHS) č. 543/69 z 25.th marca 1969 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy.

¹⁰ NARIADENIE RADY (EHS) č. 3820/85 z 20.th decembra 1985 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy.

¹¹ 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, o zmene a doplnení nariadení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovného času osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovného času osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

Treba tiež poznamenať, že nariadenie (EÚ) č. 165/2014¹³ stanovuje požiadavky na inštaláciu a používanie tachografov vo vozidlách v rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006. K nariadeniu (EÚ) č. 165/2014 bolo vypracované samostatné usmernenie.

Poznámka: Článkom 47 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 3821/85. Príloha 1B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 (v ktorej sa stanovujú technické požiadavky na digitálny tachograf 1. generácie) sa však naďalej uplatňuje podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/799.

Smernica 2006/22/ES¹⁴ stanovuje minimálne úrovne cestných kontrol a kontrol v priestoroch dopravných podnikov na overenie dodržiavania ustanovení nariadenia (ES) č. 561/2006, nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES.

2.1.1 Zmluva AETR

AETR je Európska dohoda o práci posádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR). Platí pre špecifické dopravné operácie a cesty.

V závislosti od povahy cesty vozidla/vodiča sa AETR môže, ale nemusí uplatňovať.

AETR a nariadenie (ES) č. 561/2006 boli 26. septembra 2010 úzko zosúladené. Po zavedení nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a balíka opatrení v oblasti mobility 1 však nariadenie AETR nebolo aktualizované. Preto v súčasnosti existujú rozdiely medzi pravidlami AETR a právom EÚ.

Pre kontrolných úradníkov je preto dôležité správne určiť povahu cesty vozidla/vodiča na základe posúdenia rôznych faktorov, a až potom rozhodnúť, ktorý právny nástroj sa uplatní. Kontrolní úradníci budú musieť pri zistení porušenia správne identifikovať nariadenie a porušenie(-ia), aby splnili právne požiadavky, inak by mohli byť na súdoch úspešné námietky proti obvineniu na základe právnych technických aspektov. Tento aspekt bol bližšie vysvetlený v nasledujúcich oddieloch.

2.1.2 Dohoda o obchode a spolupráci (TCA)

Po brexite bola medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom uzavretá dohoda o obchode a spolupráci (TCA). V dohode sa uplatňujú podobné pravidlá týkajúce sa času jazdy a odpočinku ako v predpisoch EÚ pre prepravu tovaru medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom. Osobná doprava však

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 164/2014 a smernice 2002/15/ES, pokiaľ ide o sociálne právne predpisy týkajúce sa činností v cestnej doprave, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

nie je zahrnutá do rozsahu pôsobnosti TCA pre čas jazdy a odpočinku. V dôsledku toho sa na reguláciu osobnej dopravy uplatňuje AETR.

2.1.3 Sankcie a zákazy

Výška sankcií uplatňovaných v súvislosti s porušením týchto nariadení je v právomoci každej krajiny za predpokladu, že sú účinné, primerané závažnosti porušenia, odrádzajúce a nediskriminačné. V súlade s článkom 21 nariadenia (ES) č. 561/2006 môžu kontrolní úradníci v dôsledku uvedeného porušenia uložiť zákazy. Vodičom sa napríklad môže zakázať pokračovať v jazde alebo vykonávať inú prácu, kým sa pretrvávajúce porušenie nenapraví. Je na kontrolóroch, aby vyhodnotili závažnosť porušenia a prijali opatrenia v súlade s platnými právnymi predpismi EÚ a vnútroštátnymi právnymi predpismi.

2.1.4 Cestné kontroly

Cestné kontroly sa vykonávajú s cieľom monitorovať dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006, nariadenia (EÚ) č. 165/2014, smernice 2002/15/ES, AETR, TCA a ďalších predpisov.

V odôvodnení 9 smernice 2006/22/ES sa vyžaduje, aby sa "cestné kontroly vykonávali účinne a rýchlo s cieľom ukončiť kontrolu v čo najkratšom čase a s čo najmenším zdržaním vodiča".

Okrem toho by sa kontroly vodičov autobusov a autokarov mali vykonávať tak, aby sa minimalizovali nepríjemnosti pre cestujúcich. Pri kontrolách vozidiel prepravujúcich cestujúcich by sa mali prijať opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa cestujúcim poskytlo primerané vysvetlenie a aby sa prijali opatrenia na zníženie ich nepohodlia.

Kontroly dodržiavania predpisov sa môžu vykonávať na cestách alebo v priestoroch podnikov. Pri určovaní miesta vykonávania kontrol na cestách sa musí zohľadniť blaho vodičov, ktorých sa tieto kontroly týkajú. Napríklad, keďže vodičom, u ktorých sa zistí nedodržanie času jazdy a odpočinku, sa môžu vydať zákazy, odporúča sa vykonávať kontroly na cestách v blízkosti zariadení, kde si vodiči môžu oddýchnuť.

Kontrolní úradníci musia byť pri výkone svojich povinností čestní a nestranní. Mali by sa snažiť zaobchádzať s ostatnými tak, ako by sami očakávali, že sa s nimi bude zaobchádzať.

Všetky tieto úvahy je potrebné porovnať so stanovenými cieľmi nariadenia (ES) č. 561/2006.

2.1.5 Spolupráca s vodičmi

2.1.5.1 Komunikácia

Kontrolóri sa stretnú s mnohými vodičmi z rôznych krajín. Preto sú komunikačné problémy nevyhnutné.

Dá sa očakávať, že každý vodič z ktorejkoľvek krajiny, ktorý sa stretne s kontrolou, si bude vedomý toho, že sa od neho pravdepodobne bude vyžadovať, aby predložil na kontrolu určité špecifické informácie.

Kontrolní úradníci však musia urobiť viac než len skontrolovať a potvrdiť tieto informácie; musia tieto informácie interpretovať, aby overili súlad. To si nevyhnutne vyžaduje určitú formu

dialógu a úradníci by mohli napríklad využiť služby tlmočníkov a preložené vysvetlivky, aby pomohli porozumieť vodičovi aj kontrolnému pracovníkovi.

2.1.5.2 Poskytovanie informácií/dôkazov

Na kontrolu dodržiavania času jazdy a odpočinku sa uplatňuje článok 36 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Podľa tohto ustanovenia môže poverený kontrolný úradník kontrolovať dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listov, zobrazených, vytlačených alebo stiahnutých údajov, ktoré boli zaznamenané tachografom alebo kartou vodiča, alebo ak to nie je možné, akéhokoľvek iného podporného dokumentu, ktorý odôvodňuje nedodržanie ustanovenia.

Na posúdenie toho, či sa nariadenie (ES) č. 561/2006 uplatňuje na danú dopravnú operáciu, sa však kontrolní pracovníci môžu dopátrať pravdy preskúmaním iných informácií, ktoré môže mať vodič k dispozícii, napr. účtenky za palivo, lístky na trajekt atď. Príslušníci by si však mali byť vedomí akéhokoľvek obmedzenia práva požadovať doklady. Nepredloženie takýchto položiek nemusí nevyhnutne znamenať, že sú zatajované s cieľom zakryť porušenie predpisov.

Niektoré dokumenty, ktoré môžu byť užitočné, zahŕňajú:

Cestovný pas/občiansky preukaz, vodičský preukaz, záznamy/údaje z tachografu, karta vodiča, výťažky, licencia Spoločenstva, technický preukaz vozidla, osvedčenie o školení vodiča, doklady o poistení, oprávnenie na vedenie vozidla (ak vodič nie je z EÚ), doklad o likvidácii historického priestupku, CMR, nákladný list pre cestujúcich a všetky doklady súvisiace s nebezpečným nákladom.

Exekútori by mali mať na pamäti aj oznámenie, ktoré komisia uverejnila v marci 2023¹⁵ a v ktorom sa opakuje zoznam dokumentov, ktoré môžu exekútori požadovať, najmä na kontrolu pravidelného týždenného odpočinku.

2.1.5.3 Postoj

Aby kontrolní úradníci mohli plniť svoju funkciu podpory bezpečnosti cestnej premávky a spravodlivej hospodárskej súťaže monitorovaním dodržiavania tých predpisov, ktoré sú na tento účel určené, mali by akceptovať záznamy vodiča ako pravdivú verziu udalostí, pokiaľ nezistia dôvody na podozrenie z opaku. V takom prípade by mali kontrolní úradníci vykonať všetky potrebné vyšetrovania, aby zistili všetky skutočnosti a presvedčili sa o pravosti záznamov a dodržiavaní predpisov.

Úradníci by sa mali zdržať prezumpcie viny zo strany vodičov alebo podnikov, pokiaľ nezistia dôkazy o opaku, hoci sú oprávnení zohľadniť výsledky predchádzajúcich kontrol dodržiavania predpisov vykonaných na vozidlách podniku pri zameraní svojich kontrolných činností.

Mali by sa vyvarovať správania, ktoré by vodiči vnímali ako nadradené a povýšenecké a ktoré by len vytváralo bariéry medzi policajtom a vodičom.

Pri posudzovaní porušení predpisov by kontrolní úradníci mali na základe odborného úsudku zohľadniť poľahčujúce okolnosti a prípady *vyššej moci*, ktoré vyplývajú z tlaku vyvíjaného na komerčné dopravné operácie z mnohých strán a ovplyvňujú dodržiavanie právnych predpisov.

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/2023_note_enforcement_practices_weekly_rest_periods.pdf

Mali by zabezpečiť, aby sa ich vyšetrovanie vykonávalo profesionálne, objektívne a nestranne.

2.1.6 Štruktúra dokumentu

Tento dokument sa zaoberá jednotlivými článkami nariadenia (ES) č. 561/2006, naposledy zmeneného a doplneného nariadením (EÚ) 2020/1054, a osobitne ich vplyvom a dopadom na kontroly dodržiavania predpisov vykonávané na cestách kontrolnými pracovníkmi. V dôsledku tohto prístupu sa niektoré články, aj keď sú dôležité, v tomto dokumente podrobne neskúmajú, pretože sa považujú za nepodstatné v uvedenom kontexte.

Podobne sú do tejto úvahy zahrnuté aj niektoré články nariadenia (EÚ) č. 165/2014, ktoré sú predpokladom účinných cestných kontrol.

V prípade identifikácie typických porušení sa odkazuje na klasifikáciu závažnosti porušení, ktorá je uvedená v prílohe III k smernici 2006/22/ES.

2.2 Nariadenie (ES) č. 561/2006

2.2.1 Článok 1

2.2.1.1 Text

V nariadení sa stanovujú pravidlá týkajúce sa času jazdy, prestávok a odpočinku vodičov vykonávajúcich cestnú nákladnú a osobnú dopravu s cieľom harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi jednotlivými druhmi vnútrozemskej dopravy, najmä pokiaľ ide o cestný sektor, a zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť cestnej premávky. Cieľom tohto nariadenia je tiež podporiť zlepšenie postupov monitorovania a presadzovania práva zo strany členských štátov a zlepšenie postupov v cestnej dopravný priemysel. Žiadne zmeny MP I

2.2.1.2 Porušenia

Žiadne

2.2.1.3 Cestná kontrola

Nemá priamy vplyv, ktorý by mali zohľadniť kontrolní úradníci, ale slúži ako užitočná pripomienka účelu tohto nariadenia.

2.2.2 Článok 2

2.2.2.1 Článok. 2.1

2.2.2.1.1 Text

Toto nariadenie sa vzťahuje na cestnú prepravu:

(a) tovaru, ktorého najväčšia prípustná hmotnosť vozidla vrátane akéhokoľvek prívesu alebo návesu presahuje 3,5 tony, alebo

(aa) od 1. júla 2026 prepravy tovaru v medzinárodnej doprave alebo v kabotážnej preprave, ak najväčšia prípustná hmotnosť vozidla vrátane akéhokoľvek prívesu alebo návesu presahuje 2,5 tony, alebo

(b) osôb vozidlami, ktoré sú skonštruované alebo trvalo prispôsobené na prepravu viac ako 9 osôb vrátane vodiča a sú určené na tento účel.

2.2.2.1.2 Porušenia

Žiadne

2.2.2.1.3 Cestná kontrola

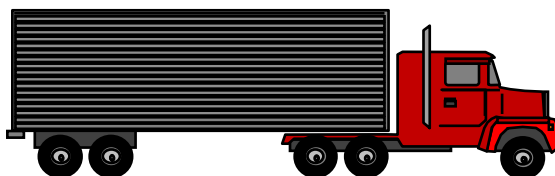
V článku sa vymedzuje rozsah pôsobnosti nariadenia. Z hľadiska hmotnosti a kapacity sa v ňom špecifikujú vozidlá, ktorých vodiči musia dodržiavať požiadavky nariadenia. Tento odsek sa zaoberá fyzickou hmotnosťou a kapacitou vozidiel, na ktoré sa vzťahuje.

Bude potrebné, aby kontrolní pracovníci určili, či vozidlo, o ktorom sa uvažuje v súvislosti s monitorovaním zhody, spadá do tohto rozsahu. Musia sa zohľadniť výnimky uvedené v článku 3 a vnútroštátne výnimky uvedené v článku 13.

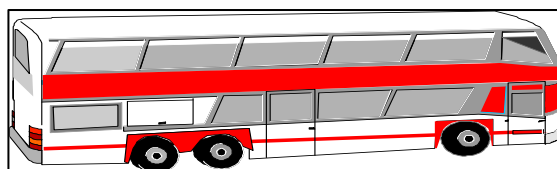
V článku 3 sú uvedené určité typy vozidiel a určité typy vozňov, ktoré sú vyňaté z rozsahu pôsobnosti nariadenia.

Každý členský štát môže udeliť výnimky z článkov 5 až 9 a podriaďiť tieto výnimky individuálnym podmienkam na svojom území pre vozidlá, na ktoré sa vzťahujú výnimky uvedené v článku 13, používané na území tohto členského štátu (ďalšie podrobnosti sú uvedené v článku 13).

- Zistíte, či kontrolované vozidlo patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia.



Obrázok vyššie: Príklad vozidla s hmotnosťou nad 3,5 tony.



Obrázok vyššie: Príklad vozidla, ktoré môže prepravovať viac ako 9 osôb vrátane vodiča.



Obrázok vyššie: Príklady ľahkých úžitkových vozidiel nad 2,5 tony, ale do 3,5 tony

- **Nákladné vozidlá** - V prípade väčšiny veľkých nákladných vozidiel postačuje vizuálne pozorovanie, aby sa zistilo, či patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia, ale v prípade menších vozidiel bude potrebné preskúmať technické doklady, ktoré má vodič pri sebe, a/alebo údaje výrobcu pripojené k vozidlu, aby sa zistila jeho maximálna povolená hmotnosť. Vo väčšine prípadov môžu vizuálne pozorovanie potvrdiť aj úradné doklady, ako je licencia Spoločenstva.
- **Osobné vozidlá** - spočítajte počet sedadiel pre cestujúcich a pozrite si technické doklady vozidla.
- Ak je v doklade o evidencii vozidla uvedená možnosť zníženia počtu sedadiel, znamená to len to, že sedadlá možno odinštalovať bez technickej kontroly a aktualizácie dokladu, ale samotné vozidlo sa môže stále považovať za zaradené do vyššej kategórie (napríklad stále do kategórie M2 a nie M1, a to aj po znížení počtu sedadiel, napríklad z 12 na 9). Takéto vozidlá zostanú naďalej v rozsahu pôsobnosti.



Obrázok vyššie: Príklady vozidiel, ktoré nie sú určené na prepravu tovaru alebo cestujúcich.

Poznámka: Vozidlo musí byť určené na prepravu tovaru alebo osôb a musí sa tak aj bežne používať; preto sa pojazdný žeriav alebo čerpací stroj sám o sebe (ako je uvedené vyššie) nemôže používať na prepravu tovaru, a preto okamžite nespadá do rozsahu pôsobnosti.

Výsledky -

V rozsahu pôsobnosti - pokiaľ ide o konštrukciu vozidla - môže pokračovať kontrola na zistenie súladu s požiadavkami nariadenia (ES) č. 561/2006.

Mimo rozsahu pôsobnosti - Prerušte alebo pokračujte v iných inšpekciách, ktoré nesúvisia s nariadením (ES) č. 561/2006.

Ak sa vozidlo, ako je definované v tomto článku, zúčastňuje na cestnej preprave tovaru alebo osôb, cesta sa naň vzťahuje vždy, pokiaľ sa neuplatňuje výnimka alebo odchýlka uvedená v článku 3 alebo 13 (článok 13 môže na vnútroštátnej úrovni oslobodiť vodičov len od ustanovení článkov 5 až 9).

Vozidlo v zásade patrí do rozsahu pôsobnosti, ak sú splnené všetky nasledujúce podmienky:

1. Pokiaľ ide o prepravu tovaru, musí byť nad hmotnostnými limitmi definovanými v článku 2 ods. 1 písm. a) alebo aa) - buď samostatne, alebo v kombinácii.
2. Pokiaľ ide o prepravu osôb, musí byť skonštruovaný alebo trvalo prispôsobený na prepravu väčšieho počtu osôb, ako je počet definovaný v článku 2 ods. 1 písm. b).
3. Musí sa bežne používať na prepravu tovaru/osôb - buď samostatne, alebo v kombinácii s iným vozidlom.
4. Výnimka by sa nemala uplatňovať (podľa článku 3 a článku 13).

Poznámka: "Používa sa na" prepravu tovaru znamená, že vozidlá (buď samostatne, alebo v kombinácii) by mali byť určené na prepravu tovaru.

Ak je vozidlo kombinované s iným vozidlom (príves, náves atď.), táto kombinácia sa považuje za jedno "vozidlo" - ako je definované v článku 2 ods. 1 písm. a) a aa) nariadenia (ES) č. 561/2006.

2.2.2.2 Čl. 2.2

2.2.2.2.1 Text

Toto nariadenie sa uplatňuje bez ohľadu na krajinu registrácie vozidla na uskutočnenú cestnú prepravu:

(a) výlučne v rámci Spoločenstva alebo

(b) medzi Spoločenstvom, Švajčiarskom a krajinami, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore. [Žiadne zmeny MP I](#)

2.2.2.2.2 Porušenia

Žiadne

2.2.2.2.3 Cestná kontrola

V článku sa uvádza, ktoré typy ciest spadajú pod nariadenie, a teda ktoré spadajú pod AETR. Vyžaduje sa preto, aby sa pred rozhodnutím o tom, ktorý právny akt sa na túto jazdu alebo jej časti vzťahuje, presne poznala povaha jazdy vykonávanej vozidlom.

Upozorňujeme, že tieto cesty sa musia uskutočniť **výlučne** v uvedených oblastiach.

- Zistíte domovskú základňu vozidla a údaje o ceste prostredníctvom palubnej dokumentácie alebo konzultácie s vodičom.
- Pozri článok 2 ods. 3 o tom, či sa uplatňuje AETR.
- Pri posudzovaní týždenných a dvojtýždňových limitov jazdy, keď sa vyskytujú zmiešané typy jazd (t. j. týždne, v ktorých sa vyskytujú jazdy spadajúce pod nariadenie (ES) č. 561/2006 aj jazdy spadajúce pod AETR), sa odporúča uplatňovať pravidlá, ktorými sa riadi posledná jazda. Napríklad, ak posledná cesta vychádza z nariadenia AETR, potom aj týždenné časy sú podľa nariadenia AETR; ak však posledná cesta spadá do pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, potom sa uplatní toto nariadenie.
- Ak sa vozidlá, ktoré sú registrované v členskom štáte alebo v krajinách Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP), nenachádzajú na "cestách AETR", uplatňuje sa nariadenie (ES) č. 561/2006.
- Do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 patrí každé vozidlo bez ohľadu na krajinu registrácie, ktoré vykonáva cestu, ktorá sa celá nachádza v oblastiach uvedených v článku 2 ods. 2.

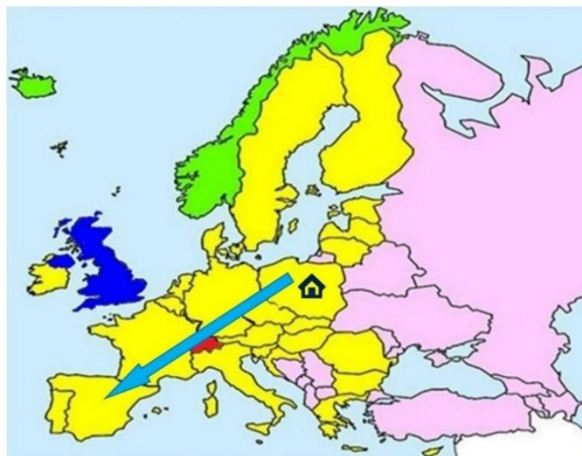
Výsledky -

V rozsahu pôsobnosti - kontrola na zistenie súladu s požiadavkami nariadenia (ES) č. 561/2006 môže pokračovať.

Mimo rozsahu pôsobnosti alebo vyňaté - Prerušte alebo pokračujte v kontrolách, ktoré sa netýkajú nariadenia (ES) č. 561/2006.

Poznámka: K úplnému zosúladiu AETR s nariadením (ES) č. 561/2006 došlo 26. septembra 2010. Následne, po prijatí nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a balíka opatrení v oblasti mobility 1, boli v EÚ vykonané zmeny, ktoré viedli k významným rozdielom medzi nariadením AETR a nariadeniami EÚ. Vozidlá registrované v krajine "AETR" musia spĺňať požiadavky nariadenia (ES) č. 561/2006, ak sa zúčastňujú na preprave vykonávanej výlučne v rámci Únie alebo medzi Úniou, Švajčiarskom a krajinami EHP.

- i. **Príklad 1:** Jazda vozidlom registrovaným v Poľsku na ceste z Poľska do Španielska patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.



2.2.2.3 Čl. 2.3

2.2.2.3.1 Text

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

- (a) vozidlá registrované v Spoločenstve alebo v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, na celú cestu;*
- (b) vozidlá registrované v tretej krajine, ktorá nie je zmluvnou stranou AETR, len na časť cesty na území Spoločenstva alebo krajín, ktoré sú zmluvnými stranami AETR.*

Ustanovenia nariadenia AETR by sa mali zosúladiť s ustanoveniami tohto nariadenia, aby sa hlavné ustanovenia tohto nariadenia prostredníctvom nariadenia AETR vzťahovali na takéto vozidlá na akúkoľvek časť cesty v rámci obce. Žiadne zmeny MP I

2.2.2.3.2 Porušenia

Žiadne

2.2.2.3.3 Cestná kontrola

Článok definuje cesty, ktoré spadajú pod AETR; preto je potrebné presne určiť povahu vykonávanej cesty.

- Zistíte východiskový bod a podrobnosti o ceste vrátane tranzitných bodov preskúmaním palubnej dokumentácie a konzultáciou s vodičom. Je potrebné zohľadniť celú cestu, a nie rozdelenie spôsobené štátnymi hranicami alebo obdobiami odpočinku.
- Pomocou nasledujúcej tabuľky zistíte, ktoré pravidlá sa uplatňujú¹⁶ :

Uplatniteľnosť pravidiel

Keď je vozidlo zastavené na kontrolu v EÚ		Cesta				
		EÚ↔EU	EÚ↔ mimo EÚ AETR	EÚ↔UK	EÚ↔3 rd Krajina (mimo AETR)	UK↔ AETR mimo EÚ
Krajina registrácie dopravného podniku	EÚ					
	AETR mimo EÚ					
	UK					
	3 rd krajina (mimo AETR)					

Nariadenia EÚ
AETR
TCA (len pre prepravu tovaru)

¹⁶ Je potrebné poznamenať, že tabuľka neodráža, či, za akých podmienok alebo na základe akých právnych základov sa môžu vykonávať predmetné prepravné operácie.

TCA sa nevzťahuje na prepravu cestujúcich. Preto sa na prepravu osôb medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom uplatňuje AETR.

Na prepravu vykonávanú spoločnosťami z EHP a švajčiarskymi spoločnosťami do EÚ a späť sa uplatňuje nariadenie (EÚ) č. 561/2006. Ak však preprava vykonávaná týmito spoločnosťami smeruje do/prichádza z/prechádza cez Spojené kráľovstvo, uplatňuje sa nariadenie AETR.

Výsledky -

Uplatňuje sa AETR - kontrola na zistenie súladu s požiadavkami AETR môže pokračovať.

Mimo rozsahu pôsobnosti pravidiel AETR - posúdiť, či cesta patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, a ak áno, pokračovať v kontrole súladu s nariadením (ES) č. 561/2006.

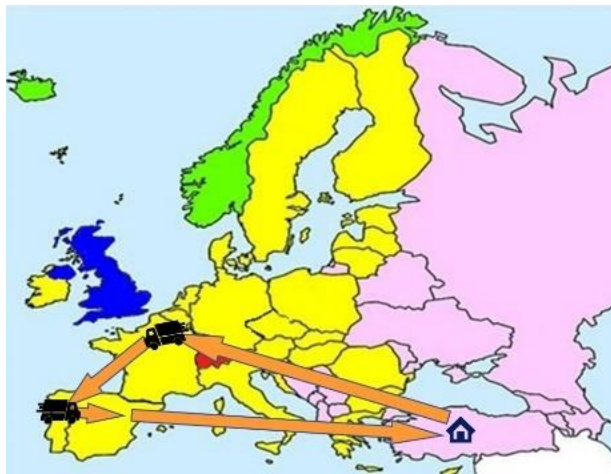
Mimo rozsahu pôsobnosti ES aj AETR - Prerušte alebo pokračujte v kontrolách, ktoré nesúvisia s nariadením (ES) č. 561/2006.

Pri príkladoch uvedených nižšie použite nasledujúcu príručku pre grafiku použitú na vysvetlenie platných zákonov a ciest.

"JOURNEY"	Pojem "cesta" v príkladoch nižšie znamená jednu cestnú prepravu.
	Mapa s farbami označujúcimi jednotlivé krajiny a ich špecifiká. • Žltá pre členské štáty EÚ, • Zelená pre krajiny EHP, • Ružová farba pre krajiny AETR, • Blue for UK (signatár TCA) a • Červená pre osobitné prípady, ako je Švajčiarsko (signatár AETR, nie je členským štátom EÚ, ale dodržiava nariadenie (ES) č. 561/2006).
	Šípka označujúca cestu, na ktorú sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006
	Šípka označujúca cestu, ktorá sa riadi AETR
	Šípka označujúca cestu, ktorá sa riadi TCA
	Šípka označujúca cestu z krajiny 3 rd , ktorá nepatrí do žiadnej z uvedených kategórií.
	Ikona označujúca krajinu, v ktorej je dopravný podnik registrovaný
	Ikona označujúca vykládku počas tej istej cesty. V prípade, že medzi šípkami nie je táto ikona, znamená to, že nejde o tú istú jazdu, ale o novú, a preto sa môžu zmeniť platné pravidlá.
	Ikona označujúca miesto cestnej kontroly.

- ii. **Príklad 2:** Vozidlo registrované v Turecku (jeden vodič) na ceste do EÚ s viacerými zastávkami musí dodržiavať pravidlá AETR. Na ceste¹⁷ je zobrazené, že vozidlo začína v Turecku a vykladá tovar najprv vo Francúzsku a potom v Portugalsku. Ide o jednu cestu, pri ktorej sa uplatňujú pravidlá AETR.

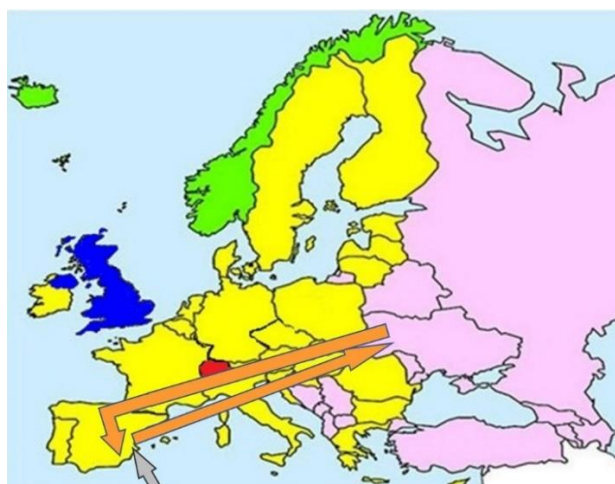
Vozidlo potom v Španielsku naloží nový tovar a vráti sa do Turecka. Ide o samostatnú cestu, ale aj na túto novú cestu sa vzťahujú pravidlá AETR.



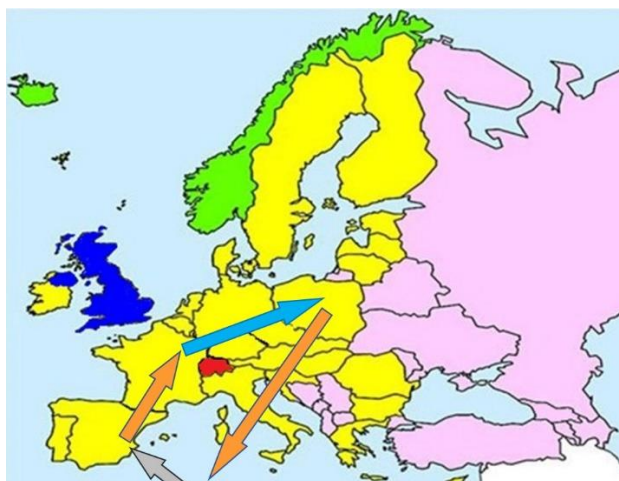
- iii. **Príklad 3:** Vozidlo registrované v "tretej" krajine (mimo AETR) musí dodržiavať pravidlá AETR na časti svojej cesty v rámci EÚ a krajín, ktoré sú zmluvnými stranami AETR. Ak sa však začne nová cesta v rámci EÚ, uplatní sa nariadenie (ES) č. 561/2006.

Na prvom obrázku nižšie by vozidlo cestujúce z Maroka (krajina 3rd) do Španielska dodržiavalo AETR počas časti cesty na území EÚ.

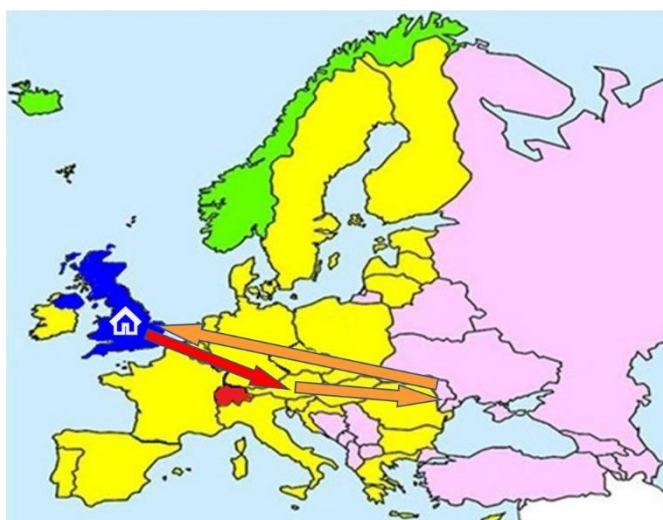
Na druhom obrázku nižšie sa pre novú cestu z Francúzska do Poľska uplatňuje nariadenie (ES) č. 561/2006.



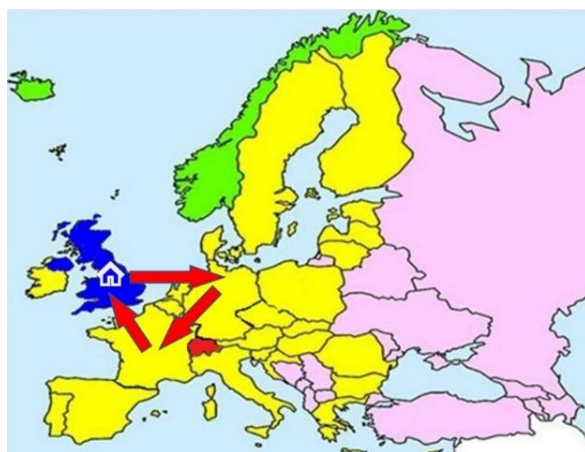
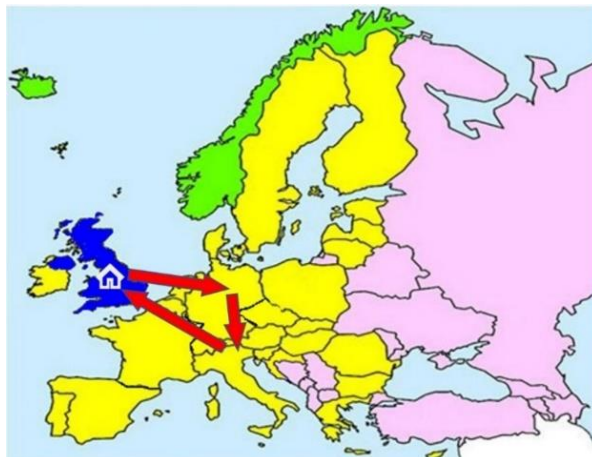
¹⁷ Cesta "znamená" jednu cestnú prepravu.



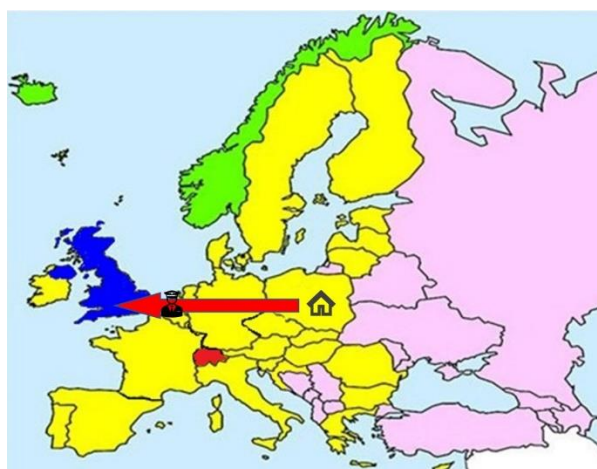
- iv. **Príklad 4:** Ak nákladné vozidlo registrované v Spojenom kráľovstve (s jedným vodičom) uskutočňuje cestu s cieľom doručiť tovar do Českej republiky - uplatňujú sa pravidlá TCA. Ak je však následne odoslaný do Moldavska na samostatnú cestu - potom sa uplatnia pravidlá AETR. To isté platí aj pre cestu z Moldavska do Spojeného kráľovstva cez členské štáty EÚ.



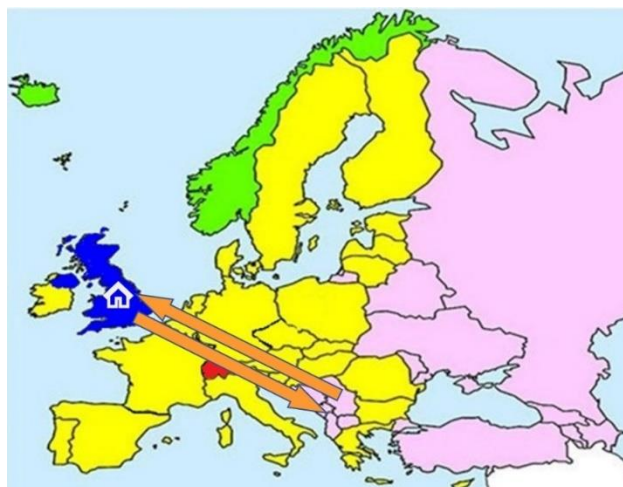
- v. **Príklad 5:** Na vozidlo registrované v Spojenom kráľovstve, ktoré cestuje medzi členskými štátmi EÚ (ako je uvedené nižšie), sa uplatňuje TCA podľa prílohy 31, časť B, oddiel 2 (s názvom Čas jazdy, prestávky a doby odpočinku), článok 1, odsek 2 TCA.



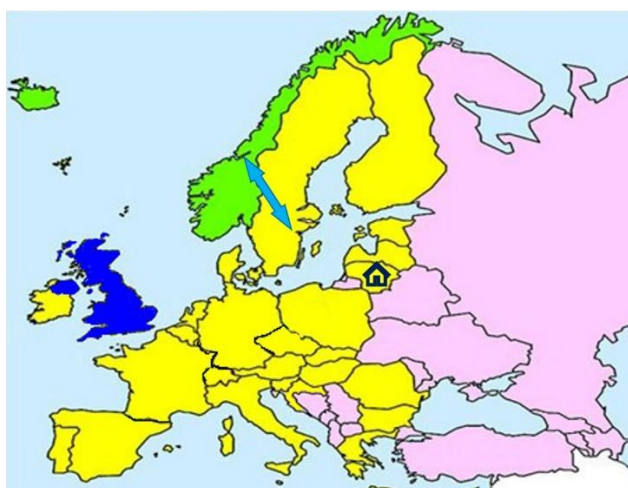
- vi. **Príklad 6:** Pre poľské vozidlo, ktoré cestuje z Poľska do Spojeného kráľovstva a zastaví v Holandsku, sa uplatňuje TCA podľa prílohy 31, časť B, oddiel 2 (s názvom Doba jazdy, prestávky a odpočinok), článok 1, odsek 2 TCA.



- vii. **Príklad 7:** Na nákladné vozidlo registrované v Spojenom kráľovstve, ktoré ide zo Spojeného kráľovstva do Turecka (a naopak) na jednu cestu, pričom prechádza cez členské štáty EÚ, sa uplatňujú pravidlá AETR.



- viii. **Príklad 8:** Litovský kamión jazdiaci len medzi Švédskom a Nórskom patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.



Kontrolní úradníci musia zistiť, či každé vozidlo, ktoré sa má podrobiť cestnej kontrole, patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, pričom musia zohľadniť stanovené výnimky a vnútroštátne odchýlky, ktoré sa môžu uplatňovať.

Zároveň povaha cesty, ktorú dané vozidlo vykonáva, určí, ktorý súbor pravidiel sa uplatňuje, t. j. nariadenie (ES) č. 561/2006, AETR alebo TCA.

Exekútori by mali tiež preskúmať cestu vodiča a zistiť, či sa líši od cesty vozidla. Ak existuje rozdiel medzi jazdou vozidla a jazdou vodiča, mali by sa rozhodnúť, ktoré pravidlá uplatnia v závislosti od konkrétnych okolností.

Právny servis Komisie uviedol, že hoci znenie článku 2 ods. 3 by mohlo naznačovať, že rozhodujúcim faktorom pri posudzovaní uplatniteľného nariadenia je cesta vykonaná vozidlom, v článku 1 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa uvádza, že sa posudzuje činnosť vodiča, takže cesta sa začína, keď konkrétny vodič nastúpi do vozidla, a

končí, keď vodič ukončí cestu v tomto vozidle. V tomto kontexte by sa teda odkaz na jazdu mal chápať ako odkaz na jazdu vozidla/vodiča.

Vozidlo sa napríklad používa na prepravu nákladu z Turecka cez Srbsko do Francúzska. Jediný vodič použitý na celú cestu musí spĺňať pravidlá AETR. Vodič, ktorý vedie vozidlo z Moldavska na poľskú hranicu, musí dodržiavať pravidlá AETR. Druhý vodič, ktorý sa k vozidlu pripojí na poľskej hranici a dokončí cestu, musí spĺňať požiadavky nariadenia (ES) č. 561/2006.

Na identifikáciu európskych a blízkych európskych krajín použite nasledujúci zoznam. Abecedné kódy v zátvorkách sú kódy, ktoré krajinám prideluje Spoločné výskumné centrum Európskej komisie (JRC) podľa nariadení EÚ. Farba textu označuje farbu, ktorá sa používa na označenie krajín v grafoch a diagramoch v tomto dokumente.

Členské štáty EÚ:

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

Signatár EHP:

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

Signatár TCA:

EÚ + Spojené kráľovstvo (UK)

Osobitné prípady:

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

Signatár AETR:

Členské štáty EÚ + signatárske štáty EHP (okrem Islandu) + Švajčiarsko (CH) + Spojené kráľovstvo (UK) + Albánsko (AL), Andorra (AND), Arménsko (ARM), Azerbajdžan (AZ), Bielorusko (BY), Bosna a Hercegovina (BIH), Gruzínsko (GE), Kazachstan (KZ), Kirgizsko¹⁸, Severné Macedónsko (MK), Moldavsko (MD), Monako (MC), Čierna Hora (MNE), Rusko (RUS), San Maríno (RSM), Srbsko (SRB), Tadžikistan (TJ), Turecko (TR), Turkmenistan (TM), Ukrajina (UA), Uzbekistan (UZ).

2.2.3 Článok 3

2.2.3.1 Text

Toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú prepravu:

a) Vozidlá používané na prepravu cestujúcich v rámci pravidelnej dopravy, ak trasa danej dopravy nepresahuje 50 km

¹⁸ Kód krajiny pre Kirgizsko nie je na webovej stránke SVC k dispozícii.

(aa) vozidlá alebo jazdné súpravy s najväčšou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony používané na:

(i) preprava materiálov, zariadení alebo strojov pre potreby vodiča v rámci jeho práce alebo

(ii) na dodanie tovaru, ktorý sa vyrába na remeselnom základe, len v okruhu 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že riadenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča a preprava sa nevykonáva v prenájme alebo za odmenu;

b) - Vozidlá s maximálnou povolenou rýchlosťou nepresahujúcou 40 km/h

c) vozidlá, ktoré vlastní alebo si prenajímajú bez vodiča ozbrojené sily, služby civilnej obrany, hasičské služby a sily zodpovedné za udržiavanie verejného poriadku, ak sa preprava vykonáva v dôsledku plnenia úloh, ktorými sú tieto služby poverené, a je pod ich kontrolou

d) vozidlá vrátane vozidiel používaných na nekomerčnú prepravu humanitárnej pomoci, ktoré sa používajú v núdzových situáciách alebo pri záchranných operáciách.

e) Špecializované vozidlá používané na lekárske účely

f) Špecializované havarijné vozidlá pôsobiace v okruhu 100 km od svojej základne.

g) vozidlá, ktoré sa podrobujú cestným skúškam na účely technického vývoja, opravy alebo údržby, a nové alebo prestavané vozidlá, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;

h) vozidlá alebo jazdné súpravy s najväčšou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony používané na nekomerčnú prepravu tovaru;.

(ha) vozidlá s najväčšou prípustnou hmotnosťou vrátane akéhokoľvek prívesu alebo návesu presahujúcou 2,5 tony, ale nepresahujúcou 3,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu tovaru, ak sa preprava nevykonáva v prenájme alebo za úhradu, ale na vlastný účet spoločnosti alebo vodiča, a ak riadenie nepredstavuje hlavnú činnosť osoby, ktorá vozidlo riadi;

i) úžitkové vozidlá, ktoré majú historický štatút podľa právnych predpisov členského štátu, v ktorom sú prevádzkované, a ktoré sa používajú na nekomerčnú prepravu osôb alebo tovaru.

2.2.3.2 Porušenia

Žiadne

2.2.3.3 Cestná kontrola

Po tom, ako kontrolní pracovníci zistia, že vozidlo patrí do rozsahu pôsobnosti kontroly podľa nariadenia (ES) č. 561/2006 (článok 2), musia tiež zistiť, či typ vozidla a povaha jeho prevádzky nevylučuje vozidlo z požiadaviek obsiahnutých v nariadeniach (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014. Pri zisťovaní platnosti prípadnej výnimky stanovenej podľa článku 3 by mali pomôcť tieto skutočnosti. Všetky výnimky sa musia vykladať a uplatňovať prísne.

Poznámka: Výnimky obsiahnuté v tomto článku sú sprevádzané rovnocennými výnimkami týkajúcimi sa montáže tachografov (a ich používania), ako sa uvádza v článku 3 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 165/2014.

a) Možno overiť na základe cestovného poriadku a mapy/plánu trasy, ak ich má vodič k dispozícii. Upozorňujeme, že výnimka sa vzťahuje na skutočnú vzdialenosť "trasy", a nie napríklad na radiálnu vzdialenosť.

V prípadoch, keď sa uplatňuje táto výnimka, musia členské štáty stále *poskytovať primeranú ochranu, pokiaľ ide o povolený čas jazdy a povinné prestávky a doby odpočinku* (pozri článok 15 a článok 16 ods. 2 nižšie).

aa) i) Toto oslobodenie nemožno uplatniť na vozidlá, ktoré sa používajú len na doručenie tovaru na miesto, kde vodič tento tovar nepoužíva v rámci svojej práce.

Táto výnimka sa týka skôr živnostníkov, ako sú inštalatéri alebo stavbári, alebo iných odborníkov, ktorí prepravujú svoj "materiál, vybavenie alebo stroje". Mnohé z týchto vozidiel, ak nie väčšina, však prepravujú aj svoje zásoby, ktoré možno považovať len za tovar. V prípade, že sú však určené na prácu vodiča, platí výnimka.

aa) ii) "remeselnícky tovar" sú predmety vyrábané v malom rozsahu, ako sú ručne vyrobené predmety, vyrobené s pomocou nástrojov alebo bez nich, napríklad šitie, tkanie, rezbárstvo, fúkanie skla, výroba nábytku, pečenie, hrnčiarstvo atď. Osoba, ktorá tieto predmety vyrába, môže potom použiť vozidlo na ich dodanie, či už jednotlivému zákazníkovi v rámci podmienok predaja, alebo na miesto, kde tieto predmety predáva, napr. do vlastného obchodu alebo na remeselné trhy, jarmoky atď.

Pokiaľ ide o uvedené výnimky, treba odkázať na rozsudok Súdneho dvora vo veci C-13/21 - *Priforest SRL/Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier*, v ktorom sa objasňuje pojem "polomer 100 km od základne podniku" ako pojem, ktorý sa vzťahuje na "priamu čiaru nepresahujúcu 100 km, vyznačenú na mape od tejto základne a spájajúcu základňu s ktorýmkoľvek bodom v okružnej zemepisnej oblasti obklopujúcej tú istú základňu".

b) Maximálna povolená rýchlosť je uvedená buď na vozidle, alebo v osobitných dokladoch vozidla. To zahŕňa aj vozidlá, pri ktorých je takéto obmedzenie na základe nastaveného obmedzovača rýchlosti.

c) Takéto oslobodené vozidlá sú bežne viditeľné podľa ich vizuálneho vzhľadu.

V takýchto prípadoch požiadajte vodiča o potvrdenie, že ide o tento prípad, a nie o podobne prevádzkovanú súkromnú službu.

V prípade prenajatých alebo nepojazdných vozidiel sa platnosť oslobodenia od dane preukáže výsluchom vodiča, ako aj príslušnými dokladmi o účele cesty. V prípade pochybností môže byť potrebné overiť si to u zamestnávateľa/veliteľa.

Táto výnimka **sa nevzťahuje na** komerčné subjekty, ktoré sú zmluvne viazané na subjekty uvedené v texte a ktoré nevykonávajú úlohy pridelené týmto službám alebo nie sú pod ich kontrolou.

d) Táto dodávka pomoci musí byť reakciou na núdzovú situáciu alebo záchranu. Overte si to preskúmaním dokladov o náklade a vypočutím vodiča.

Pojem núdzová situácia môže zahŕňať:

- opatrenia vyplývajúce z prírodných katastrof (napr. zemetrasenie) alebo ak je ohrozený život/zdravie ľudí alebo zvierat.
- vážne prerušenie základných verejných služieb, ako sú telekomunikačné alebo poštové služby, používanie ciest, železníc, prístavov alebo letísk, alebo vážne škody na majetku, najmä v súvislosti s humanitárnou krízou alebo prírodnou katastrofou.

Výnimka platí len počas trvania núdzovej alebo záchrannej operácie. Keď sa núdzová alebo záchranná operácia dostane pod kontrolu, výnimka sa prestane uplatňovať.

K takejto núdzovej situácii by mohli viesť aj závažné poruchy dopravnej infraštruktúry, ako sú mimoriadne závažné alebo neočakávané meteorologické podmienky.

e) Vozidlá, ako sú sanitky, vozidlá pre darcov krvi a skenery, musia byť vybavené špecializovaným zariadením, ktoré poskytuje určitý druh zdravotnej starostlivosti. Overte si to fyzickou kontrolou vozidla. Primárnym účelom cesty musí byť liečba, takže autobus alebo autokar vybavený tak, aby umožnil prepravu chorých alebo zdravotne postihnutých osôb napríklad do Lúrd, nemôže byť vyňatý z pôsobnosti nariadenia tvrdením, že ide o sanitku.



Obrázok vyššie: Vozidlá používané ako sanitka.

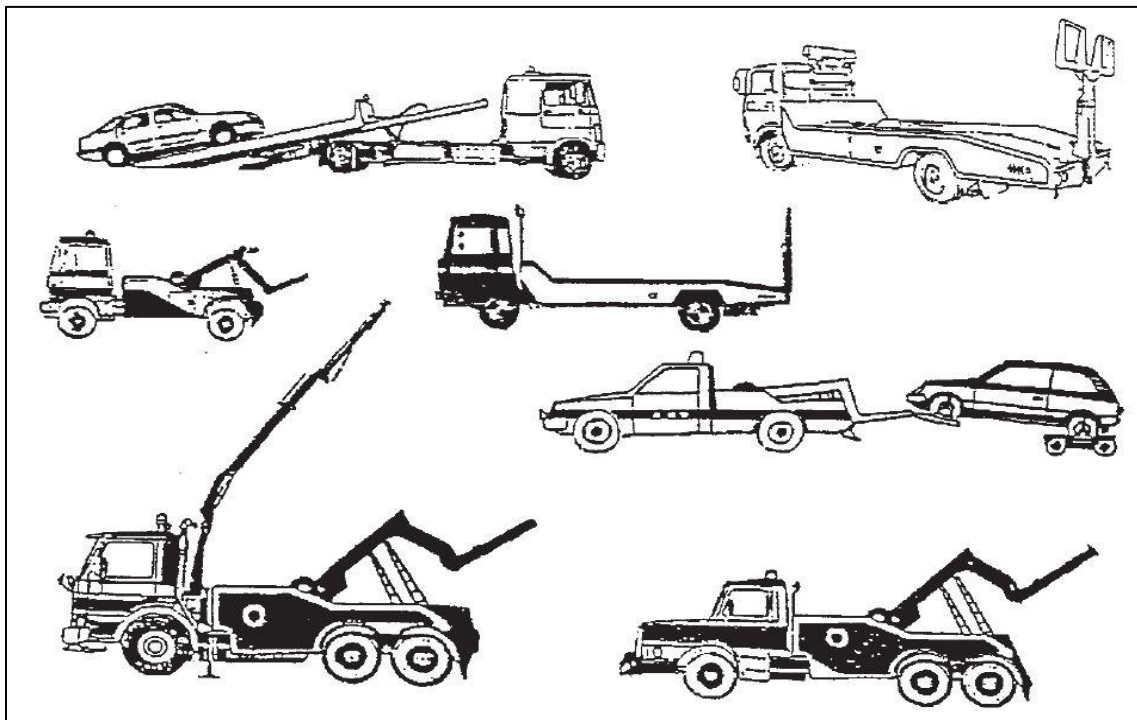
f) Špecializované havarijné vozidlo musí byť skonštruované alebo upravené tak, aby umožňovalo vyslobodenie postihnutého vozidla (pozri rozsudok Súdneho dvora vo veci C-79/86 - *Hamilton/Bitelock*). Na overenie podmienky 100-kilometrového polomeru, aby sa výnimka uplatnila, sa musí zistiť prevádzková základňa vozidla.

Uvedomte si, že v okruhu 100 km sa vozidlo môže používať na činnosti, ktoré nesúvisia s odstraňovaním porúch; napríklad vozidlo na odstraňovanie porúch vybavené posuvným lôžkom na odstraňovanie postihnutého vozidla by sa mohlo v okruhu 100 km od základne vozidla používať na prepravu iného tovaru ako pokazených vozidiel a bolo by vyňaté z pôsobnosti nariadenia.¹⁹

¹⁹ Vo veci C-79/86 - *Hamilton/Bitelock* Súdny dvor uvádza, že "zo samotných slov citovaných ustanovení vyplýva, že predmetná výnimka je podmienená len povahou vozidla ako 'špecializovaného havarijného vozidla' **bez ohľadu na druh vykonávanej prepravy.**"

Tento typ vozidla môže byť vybavený tachografom, ale v rámci tejto výnimky nie je povinnosť ho používať.

Pri "obnovovacej" jazde, ktorá presahuje polomer 100 km, by sa musel namontovať a používať tachograf a dodržiavať čas jazdy a odpočinku.



Obrázok vyššie: Špecializované havarijné vozidlo

g) Na overenie uplatnenia tejto výnimky je potrebné zistiť povahu a účel vykonávanej cesty (napríklad vypočutím vodiča a kontrolou dokladov, ako je zmluva o oprave vozidla). Palubné vybavenie a povaha akéhokoľvek prepravovaného nákladu môžu naznačovať, že sa táto výnimka nemusí uplatňovať. Táto výnimka sa neuplatňuje, ak sa vozidlo podrobuje povinnej pravidelnej kontrole. Typickým príkladom činnosti oslobodenej od povinnosti by mohol byť mechanik, ktorý sa zúčastňuje na ceste s cieľom skontrolovať uspokojivú opravu riadenia vozidla.

Vozidlá, ktoré sa podrobujú cestným skúškam na účely technického vývoja, opravy alebo údržby, a nové alebo prestavané vozidlá, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky, sú oslobodené od dane.

h) Typ vozidla/kapacita je doložená dokladmi špecifickými pre vozidlo. Cesta nesmie byť spojená s prenájomom, odmenou alebo vlastným nákladom a prepravovaný tovar nesmie byť spojený s obchodom alebo podnikaním (pozri definíciu neobchodnej prepravy tovaru v článku 4 písm. r)). Vodič by mal byť vypočutý a náklad skontrolovaný, aby sa tieto skutočnosti overili. Súprava vozidiel znamená vozidlo a príves alebo náves. Vozidlá, ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 7,5 tony, patria do rozsahu pôsobnosti vrátane prípadov, keď sú vybavené ako dočasný súkromný obytný priestor a používajú sa aj na neobchodnú prepravu tovaru. (Pozri rozsudok Súdneho dvora vo veci C-666/21 - *Åklagarmyndigheten*).

ha) Ľahké úžitkové vozidlá budú patriť do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 a od 1. júla 2026 budú musieť byť vybavené inteligentným tachografom verzie 2, ak ich maximálna prípustná hmotnosť vrátane akéhokoľvek prívesu alebo návesu presahuje 2,5 tony (ale nie 3,5 tony) a používajú sa v medzinárodnej doprave v prenájme alebo za úhradu [článok 2 ods. 1 v spojení s článkom 3 písm. ha) nariadenia (ES) č. 561/2006].

Tieto vozidlá sú oslobodené od dane, ak sa preprava neuskutočňuje v prenájme alebo za odmenu, ale na vlastný účet spoločnosti alebo vodiča, a ak riadenie nepredstavuje hlavnú činnosť osoby, ktorá vozidlo riadi.

Pokiaľ ide o "vlastnú" povahu prepravných operácií, preprava tovaru musí byť najmä "*len doplnková k celkovej činnosti podniku*" [pozri článok 1 ods. 5 písm. d) bod v) nariadenia (ES) č. 1072/2009].

Pokiaľ ide o "*hlavnú činnosť vodiča*" (uvedenú v článku 3 písm. aa) a ha) a článku 13 ods. 1 písm. d) a q)), možno zohľadniť opis uvedený v odôvodnení smernice (EÚ) 2018/645, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES a smernica 2006/126/ES. V odôvodnení sa uvádza, že "*vo všeobecnosti sa riadenie vozidla nepovažuje za hlavnú činnosť vodiča, ak zaberá menej ako 30 % kľzavého mesačného pracovného času*".

i) "Historické" vozidlá sú definované v právnych predpisoch každého členského štátu. Takéto vozidlá sa nemôžu používať na komerčnú prepravu tovaru alebo cestujúcich. Vodičov a cestujúcich je potrebné vypočuť, aby sa tieto podmienky overili.

Zhrnutie: vozidlá, ktoré sú v článku 3 označené ako vyňaté, sa nekontrolujú na základe nariadenia (ES) č. 561/2006, čo ich však nevyníma z iných foriem kontroly. Nárokované výnimky by mali preveriť kontrolní pracovníci a v prípade, že sa takéto nároky ukážu ako neopodstatnené, mala by nasledovať úplná kontrola v rámci rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.

Podľa článku 6 ods. 5 sa od vodičov vyžaduje, aby zaznamenávali "jazdu mimo rozsahu pôsobnosti" ako "*inú prácu*" buď ručným zápisom do záznamového hárku alebo výtlačku, alebo pomocou ručného zadávania údajov na záznamovom zariadení (t. j. pomocou tlačidla/prepínača "mimo rozsahu pôsobnosti" na tachografe).

Kontrolní pracovníci a vodiči by mali mať na pamäti skutočnosť, že - tachograf sám o sebe nerozlišuje medzi "jazdou v rozsahu" a "jazdou mimo rozsahu".

"Jazda mimo rozsahu" by sa mala vždy počítať ako "iná práca".

2.2.4 Článok 4

2.2.4.1 Text

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto definície:

(a) "**cestná preprava**" je akákoľvek cesta, ktorá sa uskutočňuje úplne alebo čiastočne na cestách prístupných verejnosti vozidlom, naloženým alebo nenaloženým, používaným na prepravu osôb alebo tovaru;

(b) "**vozidlo**" je motorové vozidlo, ťahač, príves alebo náves alebo jazdná súprava týchto vozidiel, ktoré sú definované takto:

- "**motorové vozidlo**": akékoľvek vozidlo s vlastným pohonom pohybujúce sa po ceste, iné ako vozidlo trvalo jazdiace po koľajniciach, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovaru,
- "**Ťahač**": akékoľvek vozidlo s vlastným pohonom pohybujúce sa po ceste, iné ako vozidlo trvalo sa pohybujúce po koľajniciach, špeciálne skonštruované na ťahanie, tlačenie alebo premiestňovanie prívesov, návesov, nariadení alebo strojov,
- "**príves**": akékoľvek vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu alebo traktoru,
- "**náves**": príves bez prednej nápravy spojený takým spôsobom, že podstatnú časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu nesie ťahač alebo motorové vozidlo;

(c) "**vodič**" je každá osoba, ktorá riadi vozidlo aj na krátky čas, alebo ktorá je vo vozidle prepravovaná v rámci svojich povinností, aby bola v prípade potreby k dispozícii na riadenie;

(d) "**prestávka**" je akékoľvek obdobie, počas ktorého vodič nesmie vykonávať žiadnu jazdu ani inú prácu a ktoré slúži výlučne na zotavenie;

(e) "**iná práca**" sú všetky činnosti, ktoré sú definované ako pracovný čas v článku 3 písm. a) smernice 2002/15/ES, okrem "vedenia vozidla", vrátane akejkoľvek práce pre toho istého alebo iného zamestnávateľa v rámci odvetvia dopravy alebo mimo neho;

(f) "**odpočinok**" je akýkoľvek nepretržitý čas, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom;

(g) "**denná doba odpočinku**" je denná doba, počas ktorej môže vodič voľne disponovať svojím časom a zahŕňa "pravidelnú dennú dobu odpočinku" a "skrátenu dennú dobu odpočinku":

- "**pravidelný denný odpočinok**" je akýkoľvek čas odpočinku v trvaní najmenej 11 hodín. Pravidelný denný odpočinok sa môže uskutočniť aj v dvoch obdobiach, z ktorých prvé musí byť neprerušené v trvaní najmenej 3 hodín a druhé v trvaní najmenej 9 hodín,
- "**skrátená doba denného odpočinku**" je akákoľvek doba odpočinku v trvaní najmenej deväť hodín, ale menej ako 11 hodín;

(h) *"týždenný čas odpočinku"* je týždenný čas, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa *"pravidelný týždenný čas odpočinku"* a *"skrátенý týždenný čas odpočinku"*:

- *"pravidelný týždenný odpočinok"* znamená akékoľvek obdobie odpočinku v trvaní najmenej 45 hodín,

- *"skrátенá týždenná doba odpočinku"* je akákoľvek doba odpočinku kratšia ako 45 hodín, ktorá môže byť za podmienok stanovených v článku 8 ods. 6 skrátенá na minimálne 24 po sebe nasledujúcich hodín;

(i) *"Týždeň"* je časový úsek od 00.00 hod. v pondelok do 24.00 hod. v nedeľu;

(j) *"čas jazdy"* je trvanie zaznamenanej činnosti vedenia vozidla:

- automaticky alebo poloaautomaticky pomocou záznamového zariadenia, ako je definované v prílohe I a prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, alebo

- Ručne podľa článku 16 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3821/85;

(k) *"denný čas jazdy"* je celkový akumulovaný čas jazdy medzi koncom jedného denného odpočinku a začiatkom nasledujúceho denného odpočinku alebo medzi denným odpočinkom a týždenným odpočinkom;

(l) *"Týždenný čas jazdy"* je celkový akumulovaný čas jazdy počas týždňa;

(m) *"maximálna prípustná hmotnosť"* je maximálna povolená prevádzková hmotnosť vozidla s plným zaťažením;

(n) *"pravidelná osobná doprava"* je vnútroštátna a medzinárodná doprava, ako je vymedzená v článku 2 nariadenia Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu cestujúcich autokarmi a autobusmi (10);

(o) *"viacčlenná posádka"* je situácia, keď počas každého obdobia jazdy medzi dvoma po sebe nasledujúcimi obdobiami denného odpočinku alebo medzi obdobím denného odpočinku a obdobím týždenného odpočinku sú vo vozidle najmenej dvaja vodiči, ktorí vykonávajú jazdu. Počas prvej hodiny viacčlennej jazdy je prítomnosť ďalšieho vodiča alebo vodičov povinná, ale počas zvyšku obdobia je povinná;

(p) *"dopravný podnik"* je každá fyzická osoba, každá právnická osoba, každé združenie alebo skupina osôb bez právnej subjektivity, či už ziskové alebo neziskové, alebo každý úradný orgán, či už s vlastnou právnou subjektivitou, alebo závislý od orgánu s takouto subjektivitou, ktorý vykonáva cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu, alebo na vlastný účet;

(q) *"doba jazdy"* je súhrnný čas jazdy od momentu, keď vodič začne jazdiť po dobe odpočinku alebo prestávke, až do momentu, keď nastúpi na odpočinok alebo prestávku. Doba jazdy môže byť nepretržitá alebo prerušovaná;

(r) *"nekomerčná preprava"* je každá cestná preprava, iná ako preprava v prenájme alebo za úhradu alebo na vlastný účet, za ktorú sa neprijíma žiadna priama alebo nepriama odmena a ktorá priamo ani nepriamo neprináša žiadny príjem vodičovi vozidla alebo iným osobám a ktorá nie je spojená s profesionálnou alebo obchodnou činnosťou.

2.2.4.2 Porušenia

Žiadne

2.2.4.3 Cestná kontrola

V článku sú uvedené príslušné definície, ktoré slúžia na správne a ľahšie pochopenie zamýšľaného významu. Pri vysvetľovaní článkov nariadenia (ES) č. 561/2006 bude potrebné často odkazovať na tieto definície. V mnohých prípadoch si samotné definície vyžadujú rozpracovanie a objasnenie, ktoré v prípade potreby nasleduje:

a) Verejne prístupná cesta je v kompetencii každého členského štátu. Cesta (v tomto prípade) sa začína, keď vodič prevezme vozidlo, a končí, keď prestane ovládať vozidlo alebo keď využije kvalifikovaný odpočinok. V tomto prípade môže cesta pozostávať z mnohých krátkych jazd. Táto definícia v podstate zahŕňa do rozsahu pôsobnosti nariadenia jazdu mimo ciest (napr. na súkromnom pozemku), ak sa vykonáva počas jazdy, ktorá zahŕňa aj jazdu po cestách prístupných verejnosti počas denného obdobia jazdy. Táto definícia zachováva prázdne vozidlá v rozsahu pôsobnosti.

b) Pripomienka: vozidlo sa môže vzťahovať na jazdnú súpravu (vozidlo a príves).

c) Týmto sa vymedzujú osoby, ktoré riadia vozidlo, aj keď len na krátky čas, alebo sú k dispozícii ako vodiči (v rámci svojich povinností), a preto sa na ne vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006 a nariadenie (EÚ) č. 165/2014.

d) Prestávku možno čerpať v pohybujúcom sa vozidle (viacčlenná posádka) za predpokladu, že vodič nie je aktívny a tento čas sa využíva výlučne na zotavenie. V prípade viacnásobnej jazdy vo vozidle vybavenom digitálnym tachografom, vzhľadom na to, že digitálne tachografy neumožňujú zaznamenávať prestávku v pohybujúcich sa vozidlách, ak sa prestávka čerpá v pohybujúcom sa vozidle, je bežnou praxou medzi exekútormi považovať obdobie 45 minút pohotovosti za zaznamenanú prestávku.

e) Zahrnúť akúkoľvek inú prácu ako vedenie vozidla pre akéhokoľvek zamestnávateľa v rámci odvetvia dopravy alebo mimo neho, vrátane vedenia vozidla mimo rozsahu pôsobnosti. Napríklad, ak bola osoba zamestnaná ako strážnik na 3 hodiny u zamestnávateľa predtým, ako prevzala riadenie vozidla v rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 pre iného zamestnávateľa, prvá činnosť sa považuje za "inú prácu" v kontexte nariadenia (ES) č. 561/2006 a musí sa ako taká zaznamenať. Pozri popis uvedený v článku 6 (v časti 2.2.6.3 tohto dokumentu).

f) "vodič môže voľne disponovať svojím časom" znamená, že vodič nie je k dispozícii žiadnemu zamestnávateľovi.

g) Pravidelný denný odpočinok trvá buď nepretržite najmenej 11 hodín, alebo ak sa využíva v dvoch obdobiach, prvé obdobie trvá najmenej 3 hodiny a druhé najmenej 9 hodín.

Skrátený denný odpočinok je najmenej 9 hodín, ale menej ako 11 hodín.

Na účely sčítania denných jazd (pozri bod k) nižšie) je potrebné určiť, kedy sa začína denný odpočinok. Preto sa na tento účel denný odpočinok považovaný za "rozdelný" považuje za začatý po začatí "9-hodinovej" časti.

Denný odpočinok môže byť pripojený k obdobiu náhrady za predtým skrátený týždenný odpočinok.

h) Týždenný odpočinok je obdobie nepretržitého odpočinku s dostatočným trvaním, ktoré môže byť **minimálne** pravidelným týždenným odpočinkom alebo skráteným týždenným odpočinkom.

Pravidelný týždenný odpočinok trvá nepretržite aspoň 45 hodín.

Skrátené týždenné obdobie je najmenej 24 hodín, ale menej ako 45 hodín nepretržite.

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

Týždenný odpočinok môže zahŕňať pravidelný alebo skrátený týždenný odpočinok plus náhradu za predtým skrátený týždenný odpočinok.

i) Týždeň znamená "pevný týždeň", t. j. od 00:00 hod. v pondelok do 24:00 hod. v nedeľu (miestne).

j) Ide o čas jazdy zaznamenaný automaticky alebo poloaautomaticky správne prevádzkovaným tachografom alebo v prípade potreby manuálne.

Upozorňujeme, že vzhľadom na obmedzenia digitálneho záznamového zariadenia sa tento údaj môže mierne líšiť od skutočného času jazdy (pozri usmernenie 4).

k) Pripúšťa sa, že táto definícia zahŕňa aj jazdu medzi týždenným odpočinkom a denným odpočinkom alebo medzi dvoma týždennými odpočinkami.



Vysvetlenie symbolov použitých na vyššie uvedenom grafe (ako aj na iných miestach tohto dokumentu) nájdete v článku 34 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 165/2014.

l) Týždenný čas jazdy znamená celkový akumulovaný čas jazdy počas týždňa. Zahŕňa aj akýkoľvek čas jazdy vyplývajúci z prerušenia pravidelného denného odpočinku v dôsledku presunu trajektov alebo vlakov.

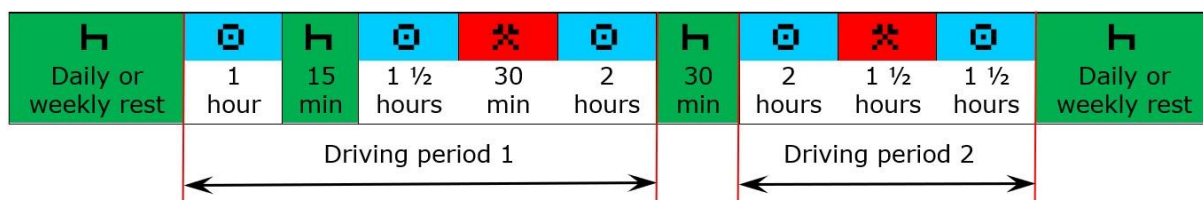
m) Nariadenie sa vzťahuje na vozidlá alebo jazdné súpravy s najväčšou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg a za určitých podmienok sa bude vzťahovať (od 1. júla 2026) na vozidlá alebo jazdné súpravy s najväčšou prípustnou hmotnosťou od 2 500 kg do 3 500 kg. Kontrolóri musia dbať na správnu interpretáciu technických dokladov vozidla alebo údajov výrobcu. Maximálna povolená hmotnosť sa bežne uvádza pre oba typy prevádzky, t. j. v režime sólo alebo v režime jazdnej súpravy. Niektoré vozidlá budú mimo rozsahu pôsobnosti nariadenia, keď sa prevádzkujú "sólo", ale budú patriť do rozsahu pôsobnosti, keď sa prevádzkujú ako jazdná súprava.

n) Nie je potrebné žiadne vysvetlenie.

o) K jednému vodičovi (vodičovi A) sa môže počas jazdy pripojiť jeden alebo viacero ďalších vodičov (napr. vodič B a vodič C). To tiež spadá pod pojem viacčlennej jazdy.

p) Nie je potrebné žiadne vysvetlenie.

q) **Denná doba jazdy** sa skladá z niekoľkých dôb jazdy, ktoré môžu byť súvislé alebo prerušované.



r) V tomto bode sa uvádza definícia nekomerčnej prepravy, ktorá je relevantná najmä pre článok 3 písm. d), článok 3 písm. h) a článok 3 písm. i). Zahŕňa vozidlá používané na vlastný účet na nekomerčnú prepravu (napr. na prepravu koní alebo pretekárskych vozidiel ako hobby), ktoré nedostávajú žiadne priame ani nepriame peniaze. Okrem toho "preprava" "nie je spojená s profesionálnou alebo komerčnou činnosťou". V tomto prípade by kontrolóri museli posúdiť, či sa daná činnosť (napr. výstava koní alebo podujatie pretekárskych áut) dá klasifikovať ako profesionálna/komerčná činnosť, alebo či ide len o hobby.

2.2.5 Článok 5

2.2.5.1 Text

1. Minimálny vek vodičov je 18 rokov.

2. Minimálny vek kamarátov vodičov je 18 rokov. Členské štáty však môžu znížiť minimálny vek pre spolujazdcov vodičov na 16 rokov za predpokladu, že:

(a) cestná preprava sa vykonáva v jednom členskom štáte v okruhu 50 km od miesta, kde má vozidlo základňu, vrátane miestnych administratívnych oblastí, ktorých centrum sa nachádza v tomto okruhu;

(b) zníženie je určené na účely odborného vzdelávania a

(c) sú dodržané obmedzenia stanovené vnútroštátnymi predpismi členského štátu v oblasti zamestnanosti. Žiadne zmeny MP I

2.2.5.2 Porušenia

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

2.2.5.3 Cestná kontrola

Kontrolní pracovníci by mali zistiť základňu vozidla a údaje o ceste na základe informácií poskytnutých vodičom. Na zistenie veku sa môže použiť preskúmanie dokladov totožnosti sprievodcu alebo vodiča alebo dokladov o vodičskom oprávnení.

K porušeniu dochádza, ak je sprievodca alebo spolujazdec vodiča nepľnoletý.

Ak sú kamaráti vodičov vo veku od 16 do 18 rokov, skontrolujte, či nebol prekročený limit 50 km²⁰.

Porušenie požiadavky minimálneho veku vodičov by sa malo považovať za *závažné porušenie* podľa usmernení uvedených v prílohe III k smernici 2006/22/ES.

2.2.6 Článok 6

2.2.6.1 Text

1. Denný čas jazdy nesmie presiahnuť deväť hodín.

Denný čas jazdy sa však môže predĺžiť najviac na 10 hodín, a to najviac dvakrát počas týždňa.

2. Týždenný čas jazdy nesmie presiahnuť 56 hodín a nesmie viesť k prekročeniu maximálneho týždenného pracovného času stanoveného v smernici 2002/15/ES.

3. Celkový čas jazdy počas dvoch po sebe nasledujúcich týždňov nesmie presiahnuť 90 hodín.

4. Denný a týždenný čas jazdy zahŕňa všetok čas jazdy na území Spoločenstva alebo tretej krajiny.

5. Vodič zaznamenáva ako inú prácu každý čas strávený podľa článku 4 písm. e), ako aj každý čas strávený riadením vozidla používaného na obchodné operácie, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a zaznamenáva všetky obdobia pohotovosti, ako sú vymedzené v článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES, v súlade s článkom 34 ods. 5 písm. b) bodom iii) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 (*1). Tento záznam sa zadáva buď ručne na záznamový hárok alebo výťah, alebo pomocou ručných vstupných zariadení na záznamovom zariadení.

(*1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

2.2.6.2 Porušenia

Prekročenie 10 hodín jazdy	561- 6-1
----------------------------	----------

²⁰ Pokiaľ ide o výpočet limitov polomerov, pozri rozsudok Súdneho dvora vo veci C-13/21 - Pricoforest SRL proti Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier

Prekročenie 9 hodín, keď je povolených len 9 (nezostáva žiadna desiatka)	561- 6-1
Prekročenie týždenného jazdného limitu 56	561- 6-2
Prekročenie 2 týždenných limitov 90	561- 6-3
Porušenie 165 o zaznamenávaní činností.	561- 6-5

2.2.6.3 Cestná kontrola

Kontrolní pracovníci by mali analyzovať každý vyhotovený záznamový list tachografu (alebo digitálne údaje), aby zistili denný čas jazdy a primerane ich kumulovali na stanovenie týždenných súčtov jazd. Týždenné súčty jazd sa potom preskúmajú, aby sa stanovili dvojtyždňové súčty jazd. Použite nasledujúci dvojstupňový postup:

Krok 1

- Overte zaznamenaný čas jazdy zo záznamového listu tachografu alebo digitálnych údajov. Na tento účel spočítajte časy jazdy medzi koncom denného alebo týždenného odpočinku a začiatkom nasledujúceho denného/týždenného odpočinku, aby ste zistili denný čas jazdy.

[Komisia odporučila²¹, aby sa na účely stanovenia denného času jazdy, keď vodič nečerpal odpočinok vcelku, ako sa vyžaduje v nariadení (ES) č. 561/2006, doby jazdy prerušené odpočinkom v trvaní najmenej 7 hodín nesčítavali. Upozorňujeme, že napriek tomu by takáto nedostatočná doba odpočinku stále predstavovala porušenie požiadaviek na denný odpočinok].

- Skontrolujte, či nebol prekročený limit 10 hodín jazdy. Ak sa "viac ako 9 h" dosiahne pred polnocou, predĺženie by sa malo započítať do prvého týždňa.
- Tento postup opakujte pre každý vytvorený záznam.
- Ak sa tento limit poruší, predstavuje to porušenie pri každom prípade. Kategorizácia závažnosti porušení podľa prílohy III k smernici 2006/22/ES (porušenia B5, B6, B7 a B8):
 - $10h < \dots < 11h$ *menšie porušenie*
 - $11h \leq \dots < 12h$ *závažné porušenie*
 - $12h \leq \dots$ *veľmi závažné porušenie*
 - Prekročenie denného času jazdy 10 h o 50 % alebo viac bez prestávky alebo bez odpočinku v trvaní najmenej 4,5 hodiny, $15 h \leq \dots$ a bez prestávky/odpočinku ... *najzávažnejšie porušenie*.
- Overte, či v priebehu týždňa (pozri definíciu "**týždňa**" v článku 4) nebola 9-hodinová denná doba jazdy prekročená viac ako dvakrát.
- Ak k tomu dôjde, každá udalosť, ktorá prekročí povolené dva prípady, je porušením pravidiel dennej jazdy (9 hodín). Kategorizácia závažnosti porušenia podľa prílohy III k smernici 2006/22/ES (porušenia B1, B2, B3 a B4):
 - $9h < \dots < 10h$ *menšie porušenie*
 - $10h \leq \dots < 11h$ *závažné porušenie*
 - $11h \leq \dots$ *veľmi závažné porušenie*

²¹ Pozri vykonávacie rozhodnutie Komisie zo 7.6.2011, K(2011) 3759 v konečnom znení https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2011_3759_en.pdf.

- Prekročenie denného času jazdy 9 h o 50 % alebo viac bez prestávky alebo bez akejkoľvek odpočinok najmenej 4,5 hodiny, $13h30 \leq \dots$ a žiadna prestávka/odpočinok ... *najväčšie porušenie*. (Treba však poznamenať, že toto porušenie (t. j. "prekročenie denného času jazdy 9 h alebo viac o 50 % v kombinácii s prestávkou/odpočinkom 4,5 h") vyplýva z porušenia dvoch rôznych ustanovení nariadenia (ES) č. 561/2006 týkajúcich sa času jazdy, prestávok a odpočinku)
- Sčítajte denné doby jazdy v každom týždni, ktoré sa vzťahujú na predložené záznamy, aby ste zistili týždenné jazdy. Upozorňujeme, že ak pracovný režim vodiča nie je zosúladený s "pevným týždňom", je možné, aby vodič medzi týždennými obdobiami odpočinku nazbieral 58 hodín jazdy, a napriek tomu splnil požiadavky. Ak v ktoromkoľvek týždni presiahne týždenný počet jázd 56 hodín, ide o porušenie predpisov. Kategorizácia závažnosti porušenia podľa prílohy III k smernici 2006/22/ES (porušenia B9, B10, B11 a B12)
 - $56h < \dots < 60h$ *menej závažné porušenie*
 - $60h \leq \dots < 65h$ *závažné porušenie*
 - $65h \leq \dots < 70h$ *veľmi závažné porušenie*.
 - Prekročenie týždenného času jazdy o 25 % alebo viac, $70h \leq \dots$ *najväčšie porušenie*.
- Súčet (pevne stanovených) po sebe idúcich týždenných jázd na stanovenie dvojtýždňového súčtu. Každý dvojtýždňový (pevný) súčet, ktorý prekročí povolených 90 hodín, je porušením. Kategorizácia závažnosti porušenia podľa prílohy III k smernici 2006/22/ES (porušenia B13, B14, B15 a B16):
 - $90h < \dots < 100h$ *menej závažné porušenie*
 - $100h \leq \dots < 105h$ *závažné porušenie*
 - $105h \leq \dots < 112h30$ *veľmi závažné porušenie*
 - Prekročenie maximálneho celkového času jazdy počas 2 po sebe nasledujúcich týždňov o 25 % alebo viac, $112h30 \leq \dots$ *najzávažnejšie porušenie*.

Krok 2

- Preskúmajte každý záznam, aby ste zistili, či boli zaúčtované všetky činnosti vodičov, ako napríklad iná práca. Záznam musí obsahovať prácu vykonanú pred prevzatím kontroly nad vozidlom a po odovzdaní kontroly. Požiadavkou je zaznamenávať ako "inú prácu":
 - akýkoľvek strávený čas definovaný ako pracovný čas v článku 3 písm. a) smernice 2002/15/ES;
 - akýkoľvek čas strávený riadením vozidla používaného na komerčné účely, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006;
- A okrem toho vhodne zaznamenávať:
 - všetky obdobia dostupnosti vymedzené v článku 34 ods. 5 písm. b) bode iii) nariadenia (EÚ) č. 165/2014.
- Musí sa zaznamenať buď ručne na záznamový hárok, výtlačok, alebo pomocou ručných vstupných zariadení na záznamovom zariadení.
- V prípade, že záznam nie je priebežný, vodič musí vysvetliť dôvody. Ak sa na základe výsluchu vodiča alebo iných dôkazov, ktoré má kontrolný úradník k dispozícii, zistí, že sa

vykonávali regulované činnosti a tieto neboli zaznamenané, znamená to, že sa záznam neuskutočnil a ide o porušenie tohto článku.

○ Takéto porušenie predstavuje *veľmi závažné porušenie*.

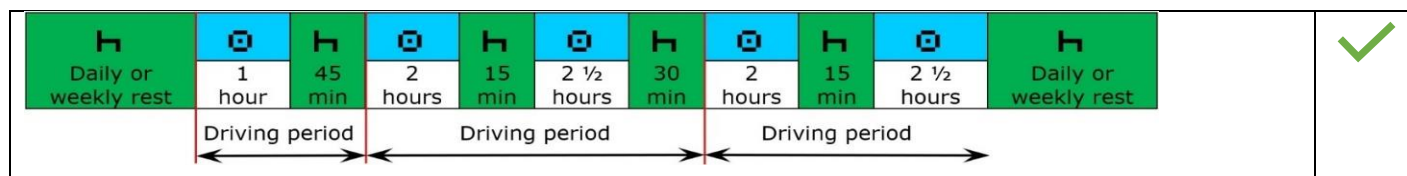
- Formulár potvrdenia, ak ho vodiči predložia dobrovoľne, môže pomôcť poskytnúť informácie o činnostiach vodičov, ktorí sú mimo vozidiel. Tento formulár však môže byť doplnkom k záznamom [tachografu](#) a mal by odrážať len činnosti, ktoré nebolo možné zaznamenať prostredníctvom tachografu z technických dôvodov. Vzor osvedčovacího formulára je k dispozícii prostredníctvom tohto odkazu: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods/form-attestation-activities_en (pozri aj prílohu 4 tohto dokumentu). Na úrovni AETR existuje formulár, ktorý kopíruje osvedčovací formulár EÚ (dodatok 3 k dohode AETR) a ten je k dispozícii aj prostredníctvom tohto odkazu: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf> (pozri tiež prílohu 5 tohto dokumentu).

Treba však poznamenať, že členské štáty nemôžu vodičom uložiť povinnosť predložiť osvedčovacie formuláre (pozri článok 34 ods. 3 druhý pododsek nariadenia (EÚ) č. 165/2014).

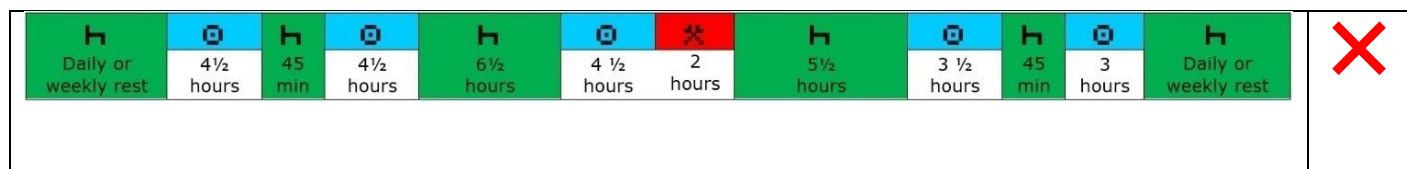
Európska komisia pracuje na harmonizovanom riešení na zaznamenávanie a kontrolu doby mimo vozidla.

PRÍKLADY

i. Príklad 1 - 10-hodinový deň jazdy so správne využitými prestávkami



ii. Príklad 2 - Neúplný denný odpočinok môže viesť k porušeniu denného času jazdy (denná doba jazdy 20 hod.)



iii. Príklad 3 - správne rozdelenie času jazdy a týždenných odpočinkov.

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				6						4								
	24-hours periods				24-hours periods						24-hours periods								
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours							Weekly driving time: 38 hours			

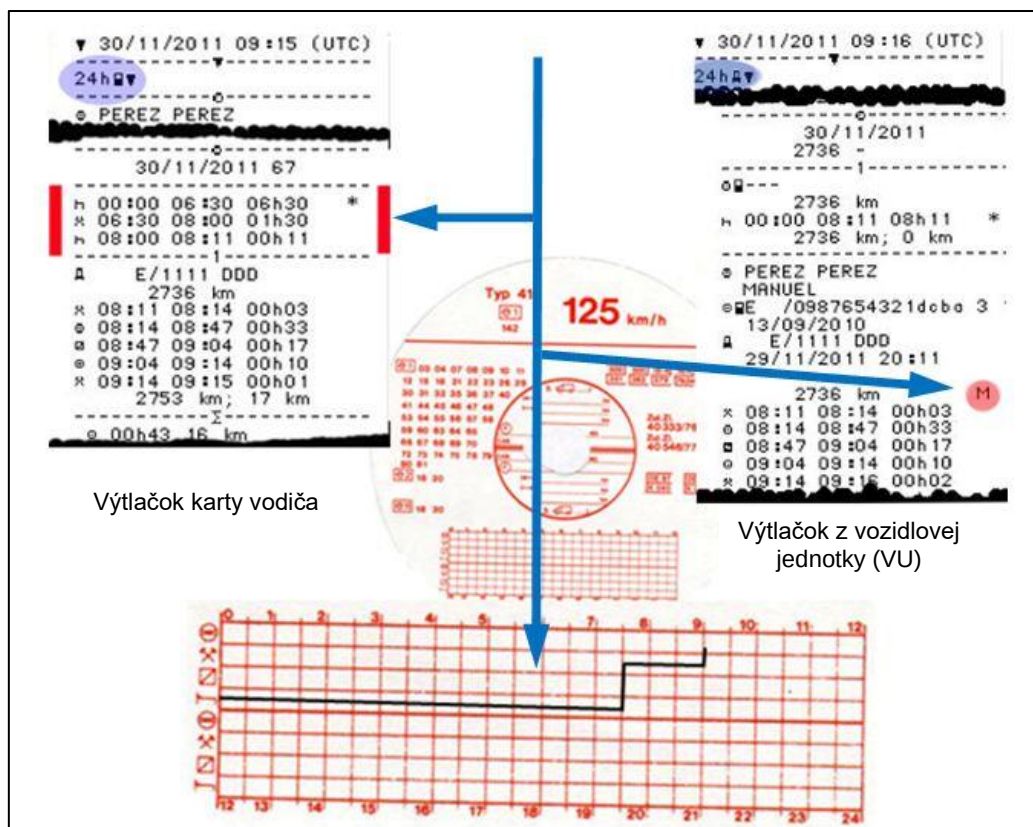
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week	Other works	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours		
	4				6						5								
	24-hours periods				24-hours periods						24-hours 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
Weekly rest	Driving 7 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 8 h	Driving 8 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Red. weekly rest	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 7 h	Driving 5 h	Weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest	
	3			6						5					6					5					6				
	24-hours periods			24-hours periods						24-hours periods					24-hours periods					24-hours periods					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)																			

Poznámka: Po dosiahnutí času jazdy 56 hodín v "týždni" (t. j. v čase od 00:00 hod. v pondelok do 24:00 hod. v nedeľu) vodič nesmie v tomto "týždni" ďalej jazdiť.

Uvedený prístup platí aj pre dvojtýždňový časový limit jazdy.

iv. Príklad 4 - činnosti vykonávané mimo vozidla, ktoré sa zaznamenávajú manuálne.



Poznámka: Tento príklad ukazuje ručný záznam na zadnej strane záznamového hárku vodiča, ktorý odpočíval od 00:00 do 07:30 miestneho času a potom sa venoval "inej práci" od 07:30 do 09:00, kedy začal jazdiť. Od tohto momentu sa záznamový hárak vložil do záznamového zariadenia a následné činnosti sa automaticky zaznamenávali na voskovanú stranu záznamového hárku.

2.2.7 Článok 7

2.2.7.1 Text

Po štyroch a pol hodinách jazdy si vodič urobí nepretržitú prestávku v trvaní najmenej 45 minút, pokiaľ si nevyberie prestávku na odpočinok.

Túto prestávku možno nahradiť prestávkou v trvaní najmenej 15 minút, po ktorej nasleduje prestávka v trvaní najmenej 30 minút, pričom každá z nich sa rozdelí tak, aby boli dodržané ustanovenia prvého odseku.

Vodič, ktorý vykonáva viacčlennú jazdu, si môže vziať 45-minútovú prestávku vo vozidle, ktoré riadi iný vodič, za predpokladu, že vodič, ktorý si berie prestávku, sa nepodieľa na pomoci vodičovi, ktorý riadi vozidlo.

2.2.7.2 Porušenia

Nevyužitie kvalifikačnej prestávky.	561- 7
-------------------------------------	--------

2.2.7.3 Cestná kontrola

- Pri každom zázname kumulujte čas jazdy (počnúc prvým obdobím jazdy po odpočinku), kým sa nedosiahne 4,5 hodiny.
- táto doba jazdy musí *zahŕňať* buď 45-minútovú prestávku, alebo najmenej 15-minútovú prestávku, po ktorej nasleduje ďalšia najmenej 30-minútová prestávka, alebo,
- po tejto dobe jazdy musí nasledovať 45-minútová prestávka pred opätovným začatím ďalšej doby jazdy.

Poznámka: Požiadavka zaznamenávať "prestávky" ako "prestávky" je jednoznačná. Musí sa to vykonať pomocou symbolu "postel".

- Ak nie sú splnené vyššie uvedené podmienky, došlo k porušeniu.
- Ak sa kvalifikačná prestávka (najmenej 45 min. alebo 15+30 min.) urobí pred dosiahnutím 4,5 hodiny jazdy, "vymaže sa tým účet" a výpočet sa začne odznova.
- Počnúc koncom každej kvalifikačnej prestávky pokračujte v hodnotení zaznamenaných časov jazdy týmto spôsobom až do začatia denného odpočinku.
- Ak sa zistí porušenie, spočítajte doby jazdy zaznamenané medzi kvalifikovanými dobami odpočinku alebo prestávky. Tým sa stanoví závažnosť porušenia.
- Ak celková doba jazdy pred kvalifikačnou prestávkou prekročí povolenú dĺžku 4,5 hodiny, predstavuje to porušenie predpisov. Kategorizácia závažnosti porušenia podľa prílohy III k smernici 2006/22/ES (porušenia C1, C2 a C3):
 - $4h30 < \dots < 5h$ - *menej závažné porušenie*.
 - $5h \leq \dots < 6h$ - *závažné porušenie*
 - $6h \leq \dots$ - *veľmi závažné porušenie*
- Tento prístup k zisťovaniu súladu s týmto nariadením (t. j. nariadením (ES) č. 561/2006) bol definovaný v rozsudku Súdneho dvora vo veci C-116/92 - *Charlton a iní*²².

Ak je prestávka rozdelená, prvá prestávka by mala trvať aspoň 15 minút; ak je dlhšia ako 15 minút, bude sa počítať ako 15 minút. Ak je kratšia ako 15 minút, nebude sa ako prestávka počítať vôbec.

Ak vodič najprv absolvuje 30-minútovú prestávku a potom 15-minútovú prestávku, ide o porušenie predpisov. Keďže prvá prestávka sa bude považovať za 15-minútovú, druhá prestávka by mala trvať aspoň 30 minút, nie 15 minút.

Podobne, ak si vodič najprv urobí 25-minútovú prestávku a potom ďalšiu 25-minútovú prestávku na konci 4,5 hodinovej jazdy, dôjde k porušeniu napriek 50-minútovej dĺžke prestávky. Pretože prvá 25-minútová prestávka sa bude počítať ako 15 minút, následne druhá prestávka by mala trvať aspoň 30 minút, nie 25 minút.

Poznámka: Existujú len dva prípady, keď sa čas strávený cestovaním môže považovať za "prestávku":

²² Súdny dvor rozhodol, že ak vodič využil 45-minútovú prestávku buď ako jednu prestávku, alebo ako niekoľko prestávok v trvaní najmenej 15 minút počas alebo na konci štyri a polhodinového obdobia, výpočet stanovený v článku 7 ods. 1 nariadenia sa musí začať odznova bez zohľadnenia času jazdy a prestávok, ktoré vodič predtým absolvoval.

Ak je vozidlo obsadené viacerými členmi posádky - v tomto scenári je člen posádky, ktorý je v prípade potreby k dispozícii na riadenie a sedí vedľa vodiča vozidla, ktorý zaznamenáva "obdobie dostupnosti". Ak vodič začne šoférovať alebo vykonávať inú prácu pred skončením prestávky (t. j. pred 45 minútami), nebude sa to považovať za kvalifikovanú prestávku. Okrem toho sa počas prestávky vodič, ktorý ju čerpá, nesmie podieľať na pomoci vodičovi, ktorý riadi vozidlo.

Druhý prípad je, keď vodič sprevádza vozidlo, ktoré sa prepravuje trajektom, loďou alebo vlakom. Praktické uplatnenie tohto prípadu je však obmedzené.

- Obdobia jazdy "mimo rozsahu pôsobnosti" by sa mali z týchto výpočtov vylúčiť.
- Aj ďalšie porušenia tejto požiadavky sa môžu zdať triviálneho charakteru, najmä ak nahromadené prestávky presahujú požadované množstvo, ale nespĺňajú iné kritériá. Napriek tomu musia kontrolní pracovníci nariadenie obhajovať, nie je prípustné prispôbovať a upravovať nariadenie podľa prevádzkových potrieb. Napriek tomu, ak sa vyskytnú ojedinelé prípady tohto druhu, malo by sa k nim pristupovať s určitým pragmatizmom.

PRÍKLADY

i) Príklad 1 - Správne čerpané prestávky.

 Daily or weekly rest	 4½ hours	 45 min	 4½ hours	 Daily or weekly rest							
 Daily or weekly rest	 1 hour	 15 min	 1½ hours	 30 min	 2 hours	 30 min	 3 hours	 15 min	 1½ hours	 Daily or weekly rest	
Driving period Driving period											
 Daily or weekly rest	 2 hours	 15 min	 2½ hours	 30 min	 3 hours	 15 min	 1½ hours	 30 min	 1 hour	 Daily or weekly rest	
Driving period Driving period											
 Daily or weekly rest	 1 hour	 45 min	 2 hours	 15 min	 2½ hours	 30 min	 2 hours	 15 min	 2½ hours	 Daily or weekly rest	
Driving period Driving period Driving period											
 Daily or weekly rest	 4½ hours	 1½ hours	 45 min	 1½ hours	 1½ hours	 2 hours	 Daily or weekly rest				

Kontrolný úradník by mal tiež skontrolovať, či sú takéto prestávky v súlade s článkom 5 ods. 1 smernice 2002/15/ES.

ii) Príklad 2 - Extra prestávky

Obrázok A	✓
Obrázok B	✗

Na obrázku B sú v druhom období jazdy zaznamenané prestávky v trvaní 45 (30+15) minút.

- po celkovo 5 hodinách jazdy a
- 45 minút nie je rozdelených predpísaným spôsobom.

Rozloženie na obrázku B vyššie ukazuje anomáliu, keďže príliš veľa prestávok rozložených zle počas obdobia jazdy v skutočnosti predstavuje porušenie nariadenia. Ak by vodič nevyužil jednu z 2 prestávok v prvej dobe jazdy, k porušeniu by nedošlo.

Kontrolní úradníci by mali takéto porušenia považovať za technické a menej závažné a uplatňovať zdravý rozum tým, že namiesto sankcie prijímú konštruktívny prístup, ak by čisto textové uplatňovanie viedlo k absurdným výsledkom.

iii) Príklad 3 -

V nižšie uvedenom príklade bolo odjazdených 6 hodín pred 45-minútovou prestávkou predpísaným spôsobom (t. j. 15+30 minút).

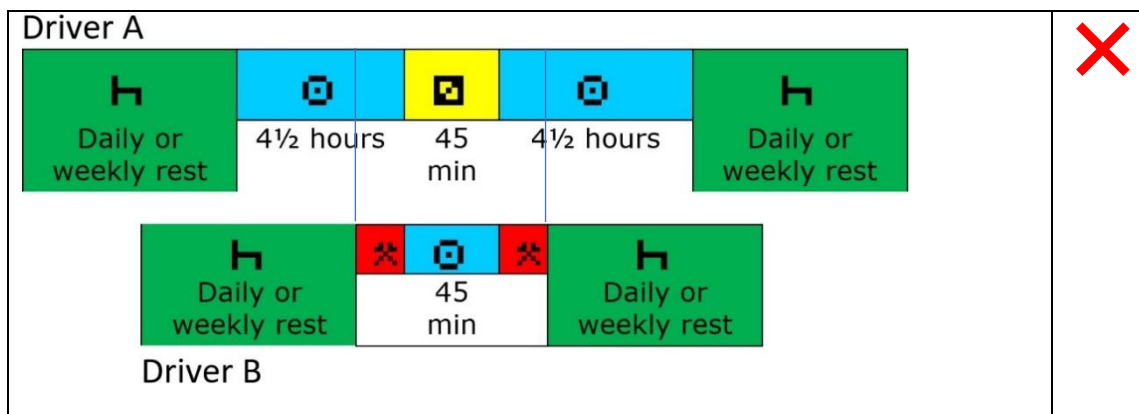
	✗
--	---

iv) Príklad 4 -

Vodič A sa nenachádza v situácii, keď jazdí s viacerými vodičmi, pretože prvé a druhé 4,5 hodinové obdobie jazdil čiastočne ako jediný vodič. Obdobie 45 minút pohotovosti, keď vodič A nejazdí, sa preto nepovažuje za prestávku.

Nižšie uvedený príklad nie je povolený z dôvodu porušenia povinnosti čerpať prestávku ako dostupnosť, keď vozidlo nie je obsadené dvoma vodičmi.

Vodič B jazdí vo viacčlennej skupine, ale nedochádza k porušeniu predpisov.



2.2.8 Článok 8

2.2.8.1 Text

1. Vodič musí čerpať denný a týždenný odpočinok.
2. Počas každého obdobia 24 hodín po skončení predchádzajúceho denného odpočinku alebo týždenného odpočinku musí vodič absolvovať nový denný odpočinok.

Ak časť denného odpočinku, ktorá spadá do tohto 24-hodinového obdobia, trvá najmenej deväť hodín, ale menej ako 11 hodín, potom sa príslušný denný odpočinok považuje za skrátený denný odpočinok.

3. Denný odpočinok sa môže predĺžiť na pravidelný týždenný odpočinok alebo skrátený týždenný odpočinok.

4. Vodič môže mať najviac tri skrátené doby denného odpočinku medzi dvoma ľubovoľnými dobami týždenného odpočinku.

5. Odchylné od odseku 2 musí vodič, ktorý vykonáva viacčlennú posádku, do 30 hodín po skončení denného alebo týždenného odpočinku absolvovať nový denný odpočinok v trvaní najmenej deväť hodín.

6. Počas dvoch po sebe nasledujúcich týždňov vodič absolvuje aspoň:

(a) dva pravidelné týždenné odpočinkové intervaly alebo

(b) jeden pravidelný týždenný odpočinok a jeden skrátený týždenný odpočinok v trvaní najmenej 24 hodín.

Týždenný odpočinok sa začína najneskôr na konci šiestich 24-hodinových období od konca predchádzajúceho týždenného obdobia odpočinku.

Odchylné od prvého pododseku vodič vykonávajúci medzinárodnú dopravu tovaru môže mimo členského štátu usadenia čerpať dva po sebe nasledujúce skrátené týždenné odpočinky za predpokladu, že vodič počas štyroch po sebe nasledujúcich týždňov čerpá aspoň štyri týždenné odpočinky, z ktorých aspoň dva sú pravidelné týždenné odpočinky.

Na účely tohto odseku sa vodič považuje za vodiča vykonávajúceho medzinárodnú prepravu, pri ktorej vodič začína dve po sebe nasledujúce skrátené týždenné doby odpočinku mimo

členský štát, v ktorom má zamestnávateľ sídlo, a krajina, v ktorej má vodič bydlisko.

6a. Odchylné od odseku 6 môže vodič, ktorý vykonáva jednorazovú príležitostnú medzinárodnú prepravu osôb, ako je vymedzená 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), odložiť týždenný odpočinok až na 12 po sebe nasledujúcich 24-hodinových období po predchádzajúcom pravidelnom týždennom odpočinku za predpokladu, že

(a) služba trvá najmenej 24 po sebe nasledujúcich hodín v inom členskom štáte alebo tretej krajine, na ktorú sa vzťahuje toto nariadenie, ako v tom, v ktorom sa služba začala;

(b) vodič po uplatnení výnimky:

(i) buď dve pravidelné týždenné doby odpočinku, alebo

(ii) jednu pravidelnú týždennú dobu odpočinku a jednu skrátenú týždennú dobu odpočinku v trvaní najmenej 24 hodín.

Toto skrátenie sa však kompenzuje rovnocenným obdobím odpočinku, ktoré sa čerpá en bloc pred koncom tretieho týždňa po skončení obdobia výnimky;

(c) po 1. januári 2014 je vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s požiadavkami prílohy IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 a

(d) po 1. januári 2014, ak sa jazdí v čase od 22.00 do 06.00 h, vozidlo je vybavené viacerými posádkami alebo doba jazdy uvedená v článku 7 je skrátená na tri hodiny.

Komisia pozorne sleduje využívanie tejto výnimky s cieľom zabezpečiť zachovanie bezpečnosti cestnej premávky za veľmi prísnych podmienok, najmä kontrolou, či celkový kumulovaný čas jazdy počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje výnimka, nie je nadmerný. Komisia do 4. decembra 2012 vypracuje správu, v ktorej zhodnotí dôsledky výnimky z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky, ako aj sociálnych aspektov. Ak to Komisia považuje za vhodné, navrhne v tejto súvislosti zmeny a doplnenia tohto nariadenia.

6b. Každé skrátenie týždenného odpočinku sa kompenzuje ekvivalentnou dobou odpočinku prijaté en bloc do konca tretieho týždňa nasledujúceho po príslušnom týždni.

Ak boli po sebe čerpané dva skrátené týždenné odpočinky v súlade s odseku 6 tretí pododsek, ďalšiemu týždňovému odpočinku predchádza odpočinok, ktorý sa berie ako náhrada za tieto dva skrátené týždenné odpočinky.

7. Každý odpočinok čerpaný ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok sa pripojí k ďalšiemu odpočinku v trvaní najmenej deväť hodín.

8. Pravidelný týždenný odpočinok a každý týždenný odpočinok dlhší ako 45 hodín ako náhradu za predchádzajúce skrátené týždenné doby odpočinku sa nesmie čerpať vo vozidle. Sú.

sa uskutočňuje vo vhodnom ubytovacom zariadení vhodnom pre obe pohlavia s primeraným spaním a hygienickými zariadeniami.

Všetky náklady na ubytovanie mimo vozidla hradí zamestnávateľ.

8a. Dopravné podniky organizujú prácu vodičov tak, aby vodiči sú schopní vrátiť sa do operačného strediska zamestnávateľa, kde sa vodič zvyčajne nachádza a

kde sa začína týždenný odpočinok vodiča, v členskom štáte zamestnávateľa alebo sa vrátiť do miesta bydliska vodiča v rámci každého obdobia štyroch

po sebe nasledujúcich týždňoch, aby strávili aspoň jeden pravidelný týždenný odpočinok alebo týždenný odpočinok

obdobie dlhšie ako 45 hodín ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok.

Ak však vodič využil dva po sebe nasledujúce skrátené týždenné odpočinky v

v súlade s odsekom 6, dopravný podnik organizuje prácu vodiča tak, aby sa vodič mohol vrátiť pred začiatkom pravidelného týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, za ktorý sa poskytuje náhrada.

Podnik zdokumentuje, ako si plní túto povinnosť, a uchováva dokumentáciu vo svojich priestoroch, aby ju mohol predložiť na žiadosť kontrolných orgánov.

9. Týždenný odpočinok, ktorý spadá do dvoch týždňov, sa môže započítať do jedného z nich, ale nie do oboch.

10. Najneskôr do 21. augusta 2022 Komisia vyhodnotí a podá správu Parlamentu a Rade o tom, či je potrebné stanoviť vhodnejšie pravidlá pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú dopravu preprava cestujúcich, ako je vymedzená v článku 2 bode 4 nariadenia (ES) č. 1073/2009, môže sa prijať.

Článok 8a

1. Komisia zabezpečí, aby informácie o bezpečných a chránených parkoviskách boli ľahko dostupné vodičom vykonávajúcim cestnú nákladnú a osobnú dopravu. 2. Komisia uverejní zoznam všetkých parkovísk, ktoré boli certifikované, aby sa vodičom poskytli primerané:

- detekcia a prevencia narušenia,
- osvetlenie a viditeľnosť,
- kontaktné miesta a postupy v prípade núdze,
- sociálne zariadenia vhodné pre mužov a ženy,
- možnosti nákupu potravín a nápojov,
- komunikačné spojenia,
- napájanie.

Zoznam takýchto parkovísk sa sprístupní na jednej oficiálnej webovej stránke, ktorá sa pravidelne aktualizuje

2. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 23a s cieľom stanoviť normy, ktoré podrobnejšie upravia úroveň služieb a bezpečnosti v oblastiach uvedených v odseku 1 a postupy certifikácie parkovísk.

3. Všetky parkovacie plochy, ktoré boli certifikované, môžu uvádzať, že sú certifikované v súlade s normami a postupmi Únie.

V súlade s článkom 39 ods. 2 písm. c) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 (*2) majú členské štáty podporovať vytváranie parkovacích miest pre komerčných účastníkov cestnej premávky.

4. Komisia do 31. decembra 2024 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o dostupnosti vhodných zariadení na odpočinok pre vodičov a zabezpečených parkovacích miest, ako aj o rozvoji bezpečných a chránených parkovísk certifikovaných v súlade s delegovanými aktmi uvedenými v odseku 2. V tejto správe sa môžu uviesť opatrenia na zvýšenie počtu a kvality bezpečných a chránených parkovísk.

(*2) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

2.2.8.2 Porušenia

Nedostatočný denný odpočinok.	561- 8-2
Nedostatočný denný odpočinok (DM)	561- 8-5

2.2.8.3 Cestná kontrola

Na vykonanie kontroly súladu by sa mali preskúmať vyhotovené záznamy tachografu (alebo digitálne údaje) s cieľom identifikovať doby odpočinku, ktoré by tvorili alebo predstavovali kvalifikované denné doby odpočinku (11, 3+9 alebo 9 hodín). Okrem toho je potrebné identifikovať kvalifikované týždenné doby odpočinku (24 hodín, 45 hodín, 45 hodín + náhrada).

Kontrolní úradníci by si mali byť vedomí, že každý čas odpočinku nad 9 hodín môže zahŕňať skrátený denný odpočinok plus kompenzáciu (pozri "Pravidlá týždenného odpočinku"), a pred posúdením dodržiavania by sa mali od vodiča uistiť, či je to tak.

Denný a týždenný odpočinok sa nesmie čerpať v pohybujúcom sa vozidle. Odpoveď na otázku č. 8 v časti II otázok a odpovedí EK znie:

"Článok 4 písm. f) nariadenia (ES) č. 561/2006 definuje "odpočinok" ako akýkoľvek nepretržitý čas, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojim časom. Z tejto definície je zrejmé, že denný alebo skrátený týždenný odpočinok možno čerpať len v stojacom vozidle, pretože to je jediná okolnosť, ktorá umožňuje vodičovi voľne disponovať svojim časom."

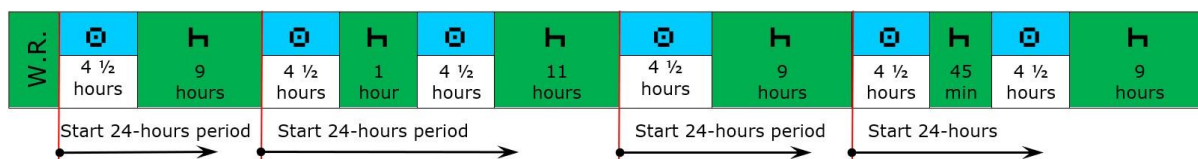
A. Pravidlá denného odpočinku

Vo všeobecnosti platí, že nová 24-hodinová doba začína plynúť po poslednej kvalifikovanej týždennej alebo dennej dobe odpočinku.

Avšak podľa usmernenia č. 7 (pozri prílohu 1 nižšie): "V prípadoch, keď sú orgány presadzovania práva konfrontované s obdobiami činnosti nasledujúcimi po kvalifikovanom dennom alebo týždennom odpočinku, počas ktorých vodiči nedosiahnu kvalifikovaný denný odpočinok, sa odporúča, aby orgány presadzovania práva:

1. rozdelte vyššie uvedené obdobia činnosti na po sebe nasledujúce obdobia v trvaní 24 hodín počnúc koncom posledného kvalifikovaného denného alebo týždenného odpočinku,
- a
2. uplatňovať pravidlá týkajúce sa denných dôb odpočinku na každú z týchto 24-hodinových referenčných dôb."

Vodič musí absolvovať pravidelný denný odpočinok (najmenej 11 hodín **alebo** 3+9 hodín) alebo skrátený denný odpočinok (najmenej 9 hodín, ale menej ako 11 hodín) do 24 hodín od posledného **kvalifikovaného** týždenného alebo denného odpočinku.



Vodič môže túto požiadavku na denný odpočinok splniť v priebehu 24 hodín, kedy sa začína ďalšie 24-hodinové obdobie.

Medzi kvalifikovanými týždennými dobami odpočinku môže vodič nahradit' pravidelnú dennú dobu odpočinku skrátenou dennou dobou odpočinku najviac trikrát. Ak sa tento počet prekročí, potom sa pravidelný denný odpočinok porušuje v každom prípade (okrem povolených 3 prípadov), keď sa čerpá menej ako 11 hodín.

Kvalifikačný denný odpočinok sa môže predĺžiť, aby sa kvalifikoval ako týždenný odpočinok. Vodič tak nemusí na konci týždňa čerpať denný aj týždenný odpočinok.

Multi-manning: V prípade, že posádku tvorí viac ako jeden vodič, platia iné pravidlá. Každý vodič je povinný absolvovať denný odpočinok v trvaní najmenej 9 hodín počas 30 hodín od začiatku služby po týždennom alebo dennom odpočinku. Na to, aby sa na túto výnimku vzťahovala, musia byť vo vozidle k dispozícii aspoň dvaja vodiči s výnimkou prvej hodiny (súhrnne), keď môže jazdiť jeden vodič sám. Nezabudnite: odpočinok nemožno čerpať v pohybujúcom sa vozidle.

Poznámka: Záznamy tachografu (ak sú správne vedené) ukážu, či vodič jazdil ako člen posádky. Na analógových záznamových listoch sa zaznamenávajú obdobia pohotovosti a prestávky v pohybujúcom sa vozidle a digitálny záznam bude obsahovať indikátor "posádky".

Porušenie článkov 8.2 a 8.5 sa zisťuje preskúmaním každého 24-hodinového (alebo 30-hodinového v prípade viacčlennej posádky) obdobia od posledného kvalifikovaného týždenného alebo denného odpočinku s cieľom overiť dĺžku nepretržitého odpočinku. Trvanie takéhoto obdobia činnosti vodiča naznačuje závažnosť porušenia.

Nedostatočné denné doby odpočinku sú v prílohe III k smernici 2006/22/ES kategorizované takto (porušenia D1 až D9)

Pravidelný denný odpočinok:

- $10h \leq \dots < 11h$ - *menej závažné porušenie*
- $8h30 \leq \dots < 10h$ - *závažné porušenie*
- $\dots < 8h30$ - *veľmi závažné porušenie*

Skrátený denný odpočinok (ak je povolený) alebo odpočinok s viacerými mužmi:

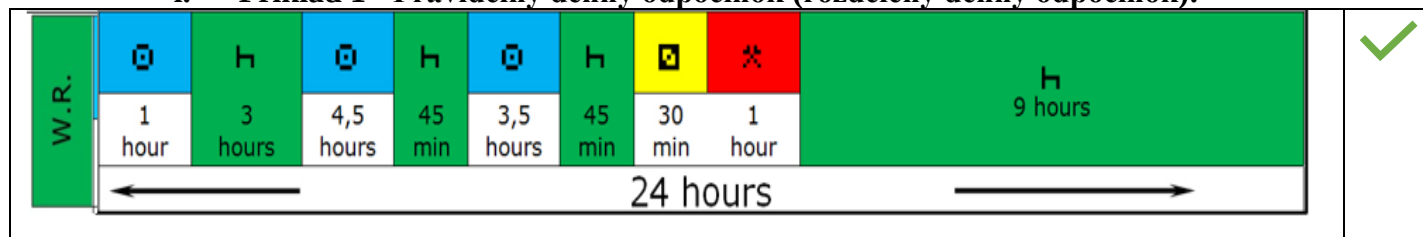
- $8h \leq \dots < 9h$ - *menej závažné porušenie*
- $7h \leq \dots < 8h$ - *závažné porušenie*
- $\dots < 7h$ - *veľmi závažné porušenie*

Ak sa 9-hodinová časť rozdeleného denného odpočinku skráti o:

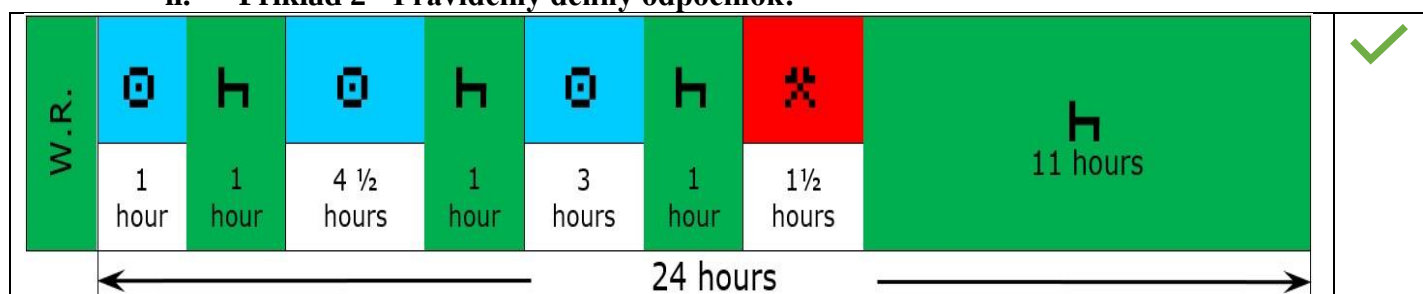
- $3h + [8h \leq \dots < 9h]$ - *menšie porušenie*
- $3h + [7h \leq \dots < 8h]$ - *závažné porušenie*
- $3h + [\dots < 7h]$ - *veľmi závažné porušenie*

PRÍKLADY DENNÝCH ODPOČINKOV

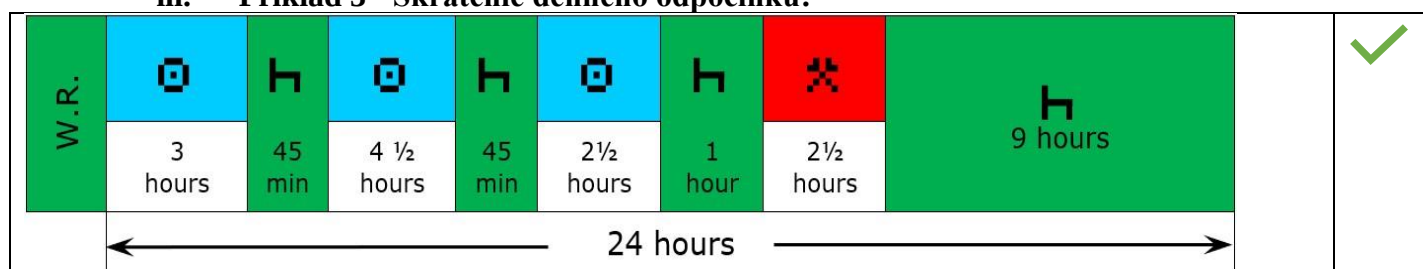
i. Príklad 1 - Pravidelný denný odpočinok (rozdelený denný odpočinok):



ii. Príklad 2 - Pravidelný denný odpočinok:



iii. Príklad 3 - Skrátene denného odpočinku:



iv. Príklad 4 - Deň vodiča kratší ako 24 hodín:



B. Pravidlo 2 týždňov a kompenzácia

Týždenný odpočinok podľa článku 4 môže byť pravidelný týždenný odpočinok v trvaní najmenej 45 hodín alebo skrátene týždenný odpočinok v trvaní najmenej 24 hodín (ale menej ako 45 hodín).

Vodič je povinný začať týždenný odpočinok najneskôr 144 hodín (6X24 hodín) od ukončenia predchádzajúceho kvalifikovaného týždenného odpočinku.

Počas dvoch po sebe nasledujúcich "pevných týždňov" (od pondelka do nedele) je vodič povinný absolvovať (alebo začať) aspoň:

- dva pravidelné týždenné odpočinky (minimálne 45 hodín), ALEBO
- pravidelný týždenný odpočinok (minimálne 45 hodín) a skrátene týždenný odpočinok (minimálne 24 hodín)

Poznámka: Tento počet týždenných odpočinkov je minimálna požiadavka a okrem tejto minimálnej požiadavky je možné využiť aj ďalšie kvalifikované týždenné odpočinky.

Skrátenie týždenného odpočinku sa musí kompenzovať ekvivalentným skrátením odpočinku *en bloc*, ktoré sa **viaže na odpočinok v trvaní najmenej 9 hodín** pred koncom **tretieho týždňa nasledujúceho po týždni, v ktorom došlo k skráteniu.**

Poznámka: Pri používaní nových pravidiel pre 4 týždne si dajte pozor na to, že sa môžu uplatňovať iné pravidlá kompenzácie.

Týždenný odpočinok, ktorý trvá dva týždne, sa môže započítať do jedného z nich, ale nie do oboch.

Obdobie odpočinku v trvaní minimálne 69 hodín sa však môže považovať za dva po sebe nasledujúce týždenné odpočinky (v samostatných stanovených týždňoch) za predpokladu, že pred alebo po danom období nie je porušené pravidlo 6x24(144) hodín.

Kontrola súladu, ktorú vykonáva kontrolný úradník, by mala zahŕňať tieto kroky:

- **Krok 1:** Počnúc najstarším vytvoreným záznamom (údajom) identifikujte dve týždenné obdobia odpočinku (45 + 45, 45 + 24 alebo 24 + 45) v ľubovoľných dvoch po sebe nasledujúcich stanovených týždňoch. Ak neexistujú dve kvalifikované týždenné obdobia odpočinku, znamená to, že bolo identifikované porušenie.

Poznámka: Ak nemôžete splniť podmienky uvedené v kroku 1, musíte sa pozrieť aj na (nové) pravidlo 4 týždňov pre medzinárodnú cestu. Pozri vysvetlenie nižšie v časti Pravidlo 4 týždňov.

- **Krok 2:** Ak je dostatok týždenných odpočinkov, stanovte, že medzi dvoma po sebe nasledujúcimi týždennými odpočinkami nie je viac ako 6 X 24 hodín. Ak tomu tak nie je, znamená to porušenie predpisov.

Potom sa posuňte o týždeň dopredu a začnite počítať od kroku 1.

- **Krok 3:** V prípade kontroly vykonanej v priestoroch spoločnosti je možné reálne posúdiť dodržiavanie požiadaviek na náhradu škody. Na cestách sú však takéto kontroly obmedzené obmedzeným počtom záznamov, ktoré je potrebné predložiť.

Poznámka: Samotná kontrola, či prestávka medzi kvalifikovanými týždennými prestávkami nepresahuje 6 X 24 hodín, nie je dostatočná.

Ak sa doba odpočinku čerpala v rámci stanoveného týždňa, ale zistilo sa, že jej dĺžka nie je dostatočná na splnenie požiadavky nariadenia, tiež to predstavuje porušenie.

Skrátenie skráteného týždenného odpočinku (ak je povolené) je porušením. Kategorizácia závažnosti priestupku (príloha III k smernici 2006/22/ES, priestupky D13, D14 a D15)

- $22h \leq \dots < 24h$ 24h menšie porušenie
- $20h \leq \dots < 22h$ 22h závažné porušenie
- $\dots < 20h$ veľmi závažné porušenie

Skrátenie pravidelného týždenného odpočinku je porušením. Kategorizácia závažnosti porušenia podľa prílohy III k smernici 2006/22/ES (porušenia D16, D17 a D18):

- $42h \leq \dots < 45h$ *menej závažné porušenie*
- $36h \leq \dots < 42h$ *závažné porušenie*
- $\dots < 36h$ *veľmi závažné porušenie*

Pri kontrole dodržiavania požiadaviek na náhradu by sa mal policajt pokúsiť zistiť, kedy bola náhrada za skrátený týždenný odpočinok čerpaná, a to vypočutím spoločnosti alebo vodiča.

Pri určovaní, či je dodržané pravidlo týkajúce sa "nasledujúceho 3rd týždňa atď.", je potrebné určiť, ku ktorému týždňu je týždenný odpočinok priradený (pozri vyššie). Nesplnenie požiadaviek na náhradu za skrátený týždenný odpočinok spôsobuje, že tento týždenný odpočinok je nedostatočný a predstavuje porušenie.

Kontrola súladu viacčlennej posádky si vyžaduje, aby sa záznamy všetkých vodičov preskúmali spoločne (ak je to možné) s cieľom overiť, či boli dodržané podmienky výnimky pre viacčlennú posádku. V prípade, že sú k dispozícii záznamy len jedného vodiča, je stále možná obmedzená kontrola na základe 30-hodinového obdobia.

Je zakázané čerpať pravidelný týždenný odpočinok a akýkoľvek týždenný odpočinok dlhší ako 45 hodín, ktorý sa čerpá ako náhrada za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok vo vozidle.

Exekútori by mali preskúmať, akým spôsobom vodič strávil svoj pravidelný týždenný čas odpočinku. V prípade, že ho využíval vo vozidle, ide o porušenie a mal by byť sankcionovaný (t. j. pokuta pre podnik). Je potrebné poznamenať, že kontrolóri nemôžu od vodičov na toto vyšetrovanie vyžadovať účty za hotel. V článku 34 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 sa uvádza, že členské štáty neukladajú vodičom povinnosť predkladať formuláre potvrdzujúce ich činnosť počas pobytu mimo vozidla.

Tento odpočinok by sa mal uskutočniť vo vhodnom ubytovacom zariadení vhodnom pre obe pohlavia s primeraným spacím a hygienickým zariadením. V tomto smere môže byť užitočné usmernenie Európskej komisie o "rodovo priateľskom" ubytovaní a zariadeniach (pozri Otázky a odpovede EK k implementácii balíka opatrení v oblasti mobility č. 1 (časť 1), otázka č. 5).

PRÍKLADY

i. Príklad 1 - nedostatočný týždenný odpočinok:

V dvojtyždňovom období, ktoré zahŕňa 2. a 3. týždeň, je len jeden týždeň 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	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	
		6							6							3			
		24-hour periods							24-hour periods							24-hour periods			



ii. **Príklad 2 - Správne využitý 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 (☼/☼)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☼/☼)	Work / driving (☼/☼)	Work / driving (☼/☼)	Work / driving (☼/☼)	Work / driving (☼/☼)	Work / driving (☼/☼)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (☼/☼)	Work / driving (☼/☼)	Work / driving (☼/☼)	Work / driving (☼/☼)
		6 24-hour periods							5 24-hour periods					4 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 (☼/☼)	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 (☼/☼)	
	5 24-hour periods					6 24-hour periods						3 24-hour periods						

✓



iii. **Príklad 3 - Týždenná náhrada za odpočinok:**

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 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	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest					
	4					6						6						from Week 1					
24-hour periods		24-hour periods						24-hour periods						from Week 1									
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											



Otázky a odpovede Európskej komisie o implementácii balíka opatrení pre mobilitu 1 (časť 2)

Otázka č. 7: Môže vodič v rámci referenčného obdobia štyroch týždňov stanoveného v článku 8 ods. 6 treťom pododseku čerpať viac ako dva skrátené týždenné odpočinky? Musia byť všetky skrátené týždenné doby odpočinku kompenzované?

Odpoveď: Výraz "aspoň" znamená, že vodič môže čerpať viac týždenných prestávok na odpočinok, ako je požadované minimum počas referenčných období 2 alebo 4 týždňov.

Článok 8 ods. 6 umožňuje za určitých podmienok čerpať dva skrátené týždenné odpočinky počas dvoch po sebe nasledujúcich týždňov. Nič však nebráni vodičovi, aby si v rámci týchto dvoch po sebe nasledujúcich týždňov zobral iné doby odpočinku v trvaní 24 hodín alebo dlhšie.

Ak vodič počas 4-týždňového referenčného obdobia využije viac ako 2 skrátené týždenné doby odpočinku, ďalšie skrátené týždenné doby odpočinku sa nemusia kompenzovať. Na druhej strane nemajú žiadny vplyv na povinnosť náhrady za dve skrátené týždenné doby odpočinku, ako sa vyžaduje v článku 8 ods. 6b. V prípade viac ako dvoch skrátených dôb odpočinku v týždni by sa za skrátenú dobu odpočinku v týždni, ktorá by sa mala kompenzovať, mala považovať tá skrátená doba odpočinku v týždni, ktorá je najbližšie k požadovanej lehote šiestich dôb odpočinku v týždni v trvaní 24 hodín od skončenia predchádzajúcej doby odpočinku v týždni stanovenej v článku 8 ods. 6.

Napríklad v priebehu štyroch po sebe nasledujúcich týždňov môže vodič čerpať minimálnu požadovanú týždennú dobu odpočinku v kombinácii s ďalšími dobami odpočinku v nasledujúcom poradí:

1. týždeň: (napr. sobota - pondelok)

2. týždeň: 24 hodín (najneskôr: nedeľa - pondelok)

3. týždeň: 24 hodín (napr. streda - štvrtok) a 27 hodín (najneskôr: nedeľa - pondelok)

4. týždeň: 21 + 18 (piatok - nedeľa) + 45 hodín (najneskôr: nedeľa - utorok) (doby odpočinku 21 h a 18 h sú kompenzáciou za dve skrátené doby odpočinku v týždni 2 a 3 (nedeľa - pondelok) v súlade s článkom 8 ods. 6b, zatiaľ čo dodatočná doba odpočinku v 3. týždni (streda - štvrtok) sa nemusí kompenzovať).

Pozri graf nižšie:

Week 1							Week 2							Week 3							Week 4							Week 5		
Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Mo	Tu	
					WR week 1 45 h								Reduced WR week 2* 24 h													Reduced WR week 3** 27 h				
																									Compensations for two reduced weekly (21+18*)					
					WR week 4 45 h																									

Daily working period without any infringement

Daily working period without any infringement

C. Pravidlo 4 týždňov: Článok 8.6 Týždenný odpočinok pri medzinárodných cestách

"Pravidlo 4 týždňov" je odchýlkou od "pravidla 2 týždňov", ktoré stanovuje, že počas dvoch po sebe nasledujúcich týždňov môže vodič absolvovať (alebo začať) najmenej (pozri oddiel B):

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

po splnení určitých podmienok.

Na presadenie pravidla 4 týždňov by sa mohlo postupovať podľa nasledujúcich krokov:

- **Krok 1:** Zvážte, či je dodržané pravidlo dvoch týždňov.
- **Krok 2:** Ak nie je porušené pravidlo dvoch týždňov, zastavte kontrolu týždenných odpočinkov.
- **Krok 3:** Ak nie je dodržané pravidlo dvoch týždňov, zvážte, či sú splnené podmienky na uplatnenie pravidla štyroch týždňov.

Podmienky, kedy sa uplatňuje pravidlo 4 týždňov:

- vodiči vykonávajú medzinárodnú prepravu tovaru (nie cestujúcich): vodiči vykonávajú medzinárodnú prepravu, keď začnú dve po sebe nasledujúce skrátené týždenné doby odpočinku mimo členského štátu sídla zamestnávateľa a krajiny bydliska vodičov.
- vodiči čerpajú dva po sebe nasledujúce skrátené týždenné odpočinky mimo členského štátu usadenia za predpokladu, že počas štyroch po sebe nasledujúcich týždňov čerpali aspoň štyri týždenné odpočinky, z ktorých aspoň dva sú pravidelné týždenné odpočinky. **V praxi to znamená skontrolovať 2 pravidelné týždenné odpočinky pred a po dvoch skrátených týždenných odpočinkoch.**

Krok 4: Ak nie sú splnené vyššie uvedené podmienky, dochádza k porušeniu pravidla dvoch týždňov podľa článku 8 ods. 6.

- **Krok 5:** Ak sú splnené vyššie uvedené podmienky, pokračujte v kontrole dodržiavania pravidla 4 týždňov.
- **Krok 6:** Ak sa nezistí porušenie pravidla 4 týždňov, potom počas posudzovaných 4 týždňov nedošlo ani k porušeniu pravidla 2 týždňov. Teraz sa vráťte ku kroku 1 a zopakujte výpočet počnúc nasledujúcim týždňom.
- **Krok 7:** Ak sa zistí porušenie pravidla 4 týždňov, vypracujte o tom správu. Upozorňujeme, že v tomto prípade by sa už nemalo posudzovať porušenie pravidla 2 týždňov. Teraz sa vráťte ku kroku 1 a zopakujte výpočet počnúc nasledujúcim týždňom.

PRÍKLADY

Poznámka: Symboly použité v príkladoch v tejto časti dokumentu nižšie:

R

Označuje 24-hodinový odpočinok, ak nie je uvedené inak. V prípade, že je odpočinok kratší ako 24 hodín, uvedie sa počet hodín, počas ktorých sa odpočinok čerpá. Napr. odpočinok v trvaní 16 hodín sa uvedie **R16** ako

C

Uvádza počet hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok.

i. Príklad 1:

International Journey								
Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1						R	R	48
2							R	24
3			R				R27	24+27
4				C21	C18	R	R	87
5			R					24
6		R	R					48

Začnite kontrolovať dodržiavanie pravidla 2 týždňov:

- ✓ V 1. a 2. týždni zistíme pravidelný (48 hodín) a skrátený (24 hodín) týždenný odpočinok, preto nedochádza k porušeniu.
- ✓ V 2. a 3. týždni zistíme skrátený (24 hodín) a skrátený (24 + 27 hodín) týždenný odpočinok, preto **sa nedodržiava** pravidlo 2 týždňov.

Keďže v 2. a 3. týždni nebolo dodržané pravidlo 2 týždňov, skontrolujte, či sú splnené podmienky na uplatnenie pravidla 4 týždňov:

- ✓ Podmienka, že vodiči vykonávajú medzinárodnú prepravu tovaru, je splnená.
- ✓ Teraz skontrolujte, či je splnená podmienka mať 4 týždenné obdobia odpočinku počas 4 týždňov (z toho aspoň 2 pravidelné). Na tento účel vždy zvážte *2 týždne pred a po* 2 skrátených týždňových odpočinkoch. Takto zistíme, že v 1. až 4. týždni je táto podmienka tiež splnená.

Teraz začnite kontrolovať dodržiavanie pravidla 4 týždňov (začnite v 1. týždni):

- ✓ 1. týždeň má pravidelný týždenný odpočinok. Týždne 2 a 3 majú skrátený týždenný odpočinok, ktorý je kompenzovaný pred pravidelným týždenným odpočinkom v týždni 4; preto nedochádza k porušeniu pravidla 4 týždňov.
- ✓ Keďže v 1. až 4. týždni nedošlo k porušeniu pravidla 4 týždňov, nepovažujeme za porušené ani pravidlo 2 týždňov.

Teraz sa vráťte ku kroku 1 a začnite v nasledujúcom týždni (t. j. v 2. až 5. týždni).

- ✓ Po vykonaní krokov vidíme, že v 2. až 5. týždni nie sú splnené podmienky pre uplatnenie pravidla 4 týždňov (2. a 3. týždeň - skrátený týždenný odpočinok, 4. týždeň je 45 hodín a 5. týždeň je skrátený týždenný odpočinok).
- ✓ Keďže v 2. až 5. týždni nie sú splnené podmienky na uplatnenie pravidla 4 týždňov, v 2. a 3. týždni trestáme len porušenie pravidla 2 týždňov.

ii. Príklad 2:

Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1		R	R16					40
2	R				R	R		24 + 48
3				R				24
4				R				24
5		C21	C21	R	R	R	R	42 + 75
6	R							45
7	R						R	24+24
8							R	48
9	R						R	24

Začnite kontrolou dodržiavania pravidla 2 týždňov:

- ✓ V 1. a 2. týždni zistíme skrátený (40 hodín) a pravidelný (24 + 48 hodín) týždenný odpočinok, teda dodržiavanie pravidla 2 týždňov.
- ✓ V 2. a 3. týždni zistíme pravidelný (24 + 48 hodín) a skrátený (24 hodín) týždenný odpočinok, teda dodržiavanie pravidla 2 týždňov.
- ✓ V 3. a 4. týždni sme zistili dva skrátené týždenné odpočinky po 24 hodinách, teda došlo k **nedodržaniu** pravidla 2 týždňov.

Keďže v 3. a 4. týždni sa nedodržiava pravidlo 2 týždňov, skontrolujte, či sú splnené podmienky na uplatnenie pravidla 4 týždňov:

- ✓ Podmienka, že vodiči vykonávajú medzinárodnú prepravu tovaru, je splnená.
- ✓ Teraz skontrolujte, či je splnená podmienka mať 4 týždenné obdobia odpočinku počas 4 týždňov (z toho aspoň 2 pravidelné). Na tento účel vždy zvážte 2 *týždne pred a po* 2 skrátených týždňových odpočinkoch. Takto zistíme, že:
 - V 1. až 4. týždni táto podmienka nie je splnená, takže ide o porušenie pravidla 2 týždňov, za ktoré je potrebné uložiť trest.
 - V 2. až 5. týždni je táto podmienka splnená.
 - V 3. až 6. týždni je táto podmienka opäť splnená.

Teraz začnite kontrolovať dodržiavanie pravidla 4 týždňov v týždňoch, v ktorých sú splnené podmienky:

- ✓ **V 2. až 5. týždni** - 2. týždeň má pravidelný týždenný odpočinok. V 3. a 4. týždni sú dva skrátené týždenné odpočinky a v 5. týždni je za ne kompenzácia pred pravidelným týždenným odpočinkom, preto nedochádza k porušeniu pravidla 4 týždňov. Keďže nedošlo k porušeniu pravidla 4 týždňov, za **toto obdobie nepovažujeme ani pravidlo 2 týždňov za porušené.**
- ✓ **V 3. až 6. týždni** - 3. a 4. týždeň majú skrátený týždenný odpočinok a v 5. týždni pred pravidelným týždenným odpočinkom je za ne náhrada, preto nedochádza k porušeniu pravidla 4 týždňov. Keďže nedošlo k porušeniu pravidla 4 týždňov, za **toto obdobie nepovažujeme ani pravidlo 2 týždňov za porušené.**

Po zvyšok týždňov:

- ✓ Ak zoberieme 6. a 7. týždeň, pravidlo dvoch týždňov nebude porušené.
- ✓ Ak zoberieme 7. a 8. týždeň, pravidlo dvoch týždňov nebude porušené.
- ✓ Ak zoberieme týždne 8 a 9, pravidlo dvoch týždňov nebude porušené.

Porušenie pravidla 2 týždňov v 3. a 4. týždni je teda penalizované len v 1. až 4. týždni, keď nie sú splnené podmienky pre uplatnenie pravidla 4 týždňov. Za ostatné obdobia (t. j. 2. až 5. týždeň a 3. až 6. týždeň) sa porušenie pravidla 2 týždňov nepenalizuje, pretože pravidlo 4 týždňov bolo dodržané.

iii. Príklad 3:

International Journey								
Week	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Sum
1	R	R						48
2	R					R	R	24+48
3						R	R	48
4						R		24
5						R		24
6					R	R		48

Začnite kontrolou dodržiavania pravidla 2 týždňov:

- ✓ V 1. a 2. týždni zistíme pravidelný (48 hodín) a ďalší pravidelný (24 + 48 hodín) týždenný odpočinok, preto nedochádza k porušeniu.
- ✓ V 2. a 3. týždni zistíme pravidelný (24 + 48 hodín) a ďalší pravidelný (48 hodín) týždenný odpočinok, preto nedochádza k porušeniu.
- ✓ V treťom a štvrtom týždni zistíme pravidelný (48 hodín) a skrátený (24 hodín) týždenný odpočinok, preto nedochádza k porušeniu.

- ✓ V 4. a 5. týždni sme zistili 2 skrátené týždenné odpočinky po 24 hodinách, **preto pravidlo 2 týždňov nie je dodržané.**

Kedže v 4. a 5. týždni nebolo dodržané pravidlo 2 týždňov, skontrolujte, či sú splnené podmienky na uplatnenie pravidla 4 týždňov:

- ✓ Podmienka, že vodiči vykonávajú medzinárodnú prepravu tovaru, je splnená.
- ✓ Teraz skontrolujte, či je splnená podmienka mať 4 týždenné obdobia odpočinku počas 4 týždňov (z toho aspoň 2 pravidelné). Na tento účel vždy zvážte *2 týždne pred a po 2 skrátených týždňových odpočinkoch*. Takto zistíme, že:
 - V 2. až 5. týždni je táto podmienka splnená.
 - V 3. až 6. týždni je táto podmienka splnená.

Teraz začnite kontrolovať dodržiavanie pravidla 4 týždňov v týždňoch, v ktorých sú splnené podmienky:

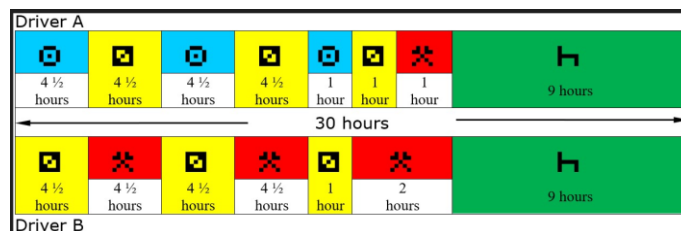
- ✓ Vidíme, že došlo k porušeniu pravidla 4 týždňov, pretože v 6. týždni pred začiatkom pravidelného týždenného odpočinku nenachádzame náhradu za skrátené týždenné odpočinky čerpané v 4. a 5. týždni; došlo **k porušeniu druhého pododseku článku 8.6b.**
- ✓ Kedže porušenie pravidla 4 týždňov bolo zistené a potrestané, porušenie pravidla 2 týždňov by sa už nemalo posudzovať.

Poznámka: spoločnosť je povinná organizovať prácu vodiča tak, aby vodič mohol čerpať náhradu a pravidelný odpočinok doma. Toto nie je povinnosť vodiča. Doklady o tejto povinnosti by mala uchovávať spoločnosť a dodržiavanie tejto povinnosti by sa malo kontrolovať pri kontrolách spoločnosti, a nie pri cestných kontrolách.

D. Multi-manning

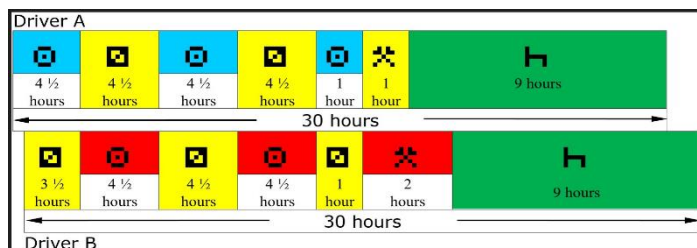
Príklady viacčlenných posádok: nasledujúce príklady ukazujú možné rozdelenie činností rušňovodičov pôsobiacich ako posádky v súlade s týmto nariadením.

i. Príklad 1:



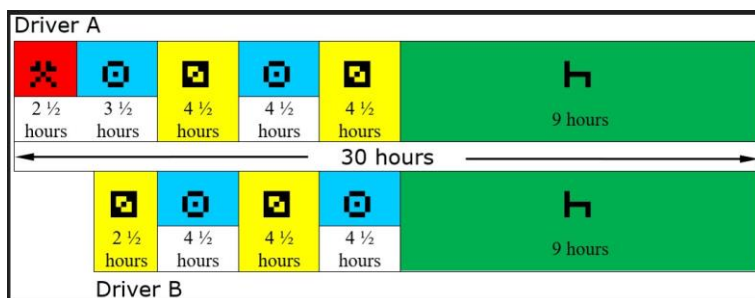
ii. Príklad 2:

V nižšie uvedenom prípade vodič A jazdí sám 1 hodinu, kým sa k nemu pripojí vodič B, čo je povolené v rámci viacčlennej posádky.



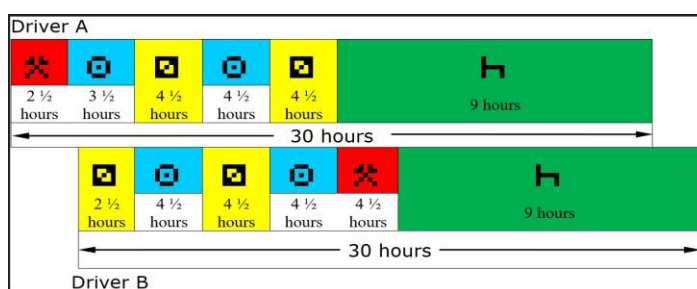
iii. Príklad 3:

V nižšie uvedenom prípade vodič A vykonával "inú prácu" 2,5 hodiny, potom začal jazdiť a o 1 hodinu neskôr sa k nemu pripojil vodič B. To je povolené v rámci viacčlennej posádky. Upozorňujeme však, že ak sa jazda s viacerými posádkami obnoví, vodič B nemôže znovu začať jazdiť, kým vodič A nedokončí svoj denný odpočinok. Vodič B by mohol počas 1 hodiny vykonávať inú prácu.



iv. Príklad 4:

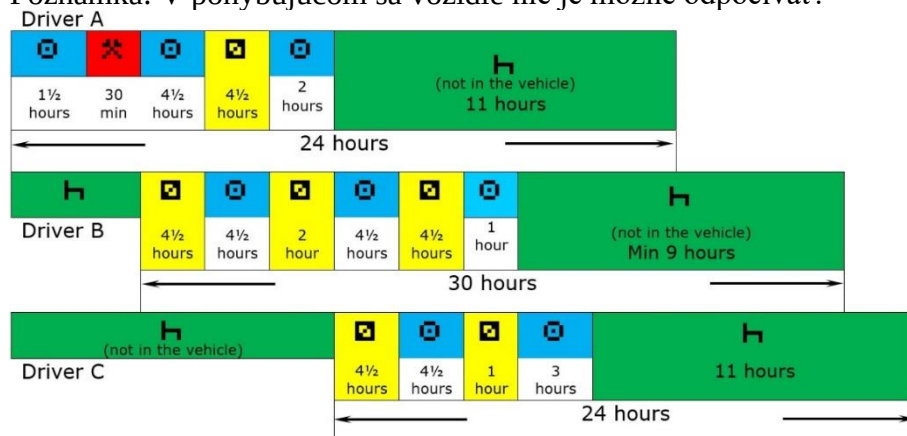
Podobne je prípustné aj nasledujúce rozdelenie činností.



v. Príklad 5:

Na nasledujúcom príklade je znázornené, ako by vozidlo mohli riadiť 3 vodiči. Vodič A sa nenachádza v situácii, keď je vo vozidle viac vodičov, pretože jazdil 1,5 hodiny bez ďalšieho vodiča. Vodič C nie je v situácii viacčlennej posádky, pretože jazdil 3 hod. bez ďalšieho vodiča na palube. V situácii viacčlennej posádky tak zostáva len vodič B, ktorý bol počas jazdy vždy s iným vodičom na palube.

Poznámka: V pohybujúcom sa vozidle nie je možné odpočívať.



2.2.8.4 "Pravidlo 12 dní"

Článok 8 ods. 6a nariadenia (ES) č. 561/2006 obsahuje výnimku pre vodičov na jednorazových príležitostných cestách v medzinárodnej osobnej doprave, aby si mohli posunúť týždenný odpočinok na koniec dvanásteho dňa. Výpočet 12 dní sa začína na konci týždenného odpočinku a potom sa počíta do 12 po sebe nasledujúcich 24-hodinových období. Výnimka tiež vyžaduje, aby vodič pred začiatkom cesty absolvoval pravidelný 45-hodinový odpočinok. Aby bol vodič oprávnený odložiť týždenný odpočinok, musí splniť **všetky** požiadavky:

(a) služba trvá najmenej 24 po sebe nasledujúcich hodín v inom členskom štáte alebo v tretej krajine, na ktorú sa vzťahuje toto nariadenie, ako v tom, v ktorom sa služba začala;
b) vodič po uplatnení výnimky

- (i) buď dva pravidelné týždenné odpočinkové intervaly;
- (ii) alebo ii) jeden pravidelný týždenný odpočinok a jeden skrátený týždenný odpočinok v trvaní najmenej 24 hodín. Skrátenie sa však kompenzuje rovnocenným obdobím odpočinku, ktoré sa čerpá en bloc pred koncom tretieho týždňa po skončení obdobia výnimky;

(c) po 1. januári 2014 je vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s požiadavkami prílohy IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 a

(d) po 1. januári 2014, ak sa počas jazdy v čase od 22,00 do 06,00 hod. vozidlo riadi viacerými posádkami alebo sa doba jazdy uvedená v článku 7 skráti na tri hodiny (**poznámka: treba si uvedomiť, že skrátenie neprerušeného času jazdy nie je porušením, ale požiadavkou**).

Pri jazde od 22.00 h v noci do 6.00 h ráno, ak je vozidlo s jednou posádkou, nesmie byť doba jazdy dlhšia ako 3 hodiny. Je to podmienka 12-dňového pravidla a nemožno ju porušiť.

Ak sa tieto požiadavky nedodržia, vodič musí čerpať normálny týždenný odpočinok, ako je definovaný v článku 8 ods. 6, a preto všetky porušenia budú porušeniami týždenného odpočinku.

2.2.8.5 Núdzové prerušenie doby odpočinku

Za normálnych okolností predstavuje prerušenie denného alebo týždenného odpočinku porušenie pravidiel (okrem pravidla "trajekt" - pozri oddiel 2.2.9.1). V núdzových prípadoch alebo na pokyn polície alebo iného orgánu je prijateľné, aby vodič prerušil odpočinok na

niekoľko minút, aby mohol zmeniť polohu alebo premiestniť svoje vozidlo (pozri prílohu, usmernenie 3). Prerušenie by sa malo zaznamenať, ak je to potrebné, ručne, s poznámkou prikazujúceho orgánu. Toto by sa nemalo považovať za porušenie predpisov.

2.2.9 Článok 9

2.2.9.1 Text

1. Odchyľne od článku 8, ak vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom a využíva pravidelný denný odpočinok alebo skrátený týždenný odpočinok, môže byť tento odpočinok prerušený najviac dvakrát inými činnosťami, ktoré nepresiahnu celkovo jednu hodinu. Počas tohto pravidelného denného odpočinku alebo skráteného týždenného odpočinku má vodič k dispozícii lôžkovú kabínu, lôžko alebo ležadlo.

Pokiaľ ide o pravidelný týždenný odpočinok, táto výnimka sa vzťahuje len na cesty trajektom alebo vlakom, pri ktorých: (a) cesta je naplánovaná na 8 hodín alebo viac a b) vodič má prístup do lôžkovej kabíny na trajekte alebo vo vlaku.

2. Čas strávený cestou na miesto, kde má vodič prevziať riadenie vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, alebo na návrat z tohto miesta, keď sa vozidlo nenachádza ani v mieste bydliska vodiča, ani v prevádzkovom stredisku zamestnávateľa, kde má vodič obvyklé sídlo, sa nezapočítava ako čas odpočinku alebo prestávky, pokiaľ sa vodič nenachádza na trajekte alebo vo vlaku a nemá k dispozícii lôžkovú kabínu, lôžko alebo ležadlo

3. Každý čas, ktorý vodič strávi riadením vozidla, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, do vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, alebo z neho, a ktorý sa nenachádza v mieste bydliska vodiča alebo v prevádzkovom stredisku zamestnávateľa, kde sa vodič obvykle nachádza, sa počíta ako iná práca.

Článok 9a

Komisia do 31. decembra 2025 vypracuje a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej zhodnotí používanie systémov autonómneho riadenia v členských štátoch. Táto správa sa zameria najmä na potenciálny vplyv týchto systémov na pravidlá týkajúce sa času jazdy a odpočinku. K tejto správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.

Otázky a odpovede Európskej komisie o implementácii balíka opatrení pre mobilitu 1 (časť 1)

Otázka č. 7. Musí vodič, ktorý sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom počas cesty trvajúcej 8 hodín alebo viac a má prístup k lôžkovej kabíne, stráviť ostatné časti pravidelného týždenného odpočinku vo vhodnom ubytovacom zariadení, alebo môže tieto časti pravidelného týždenného odpočinku stráviť vo vozidle?

Odpoveď: Podľa článku 8 ods. 8 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa pravidelný týždenný odpočinok a akýkoľvek týždenný odpočinok dlhší ako 45 hodín, ktorý sa využíva ako náhrada za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok, nesmie využívať vo vozidle. Musia sa čerpať vo vhodnom ubytovacom zariadení, ako sa uvádza v nariadení.

Článok 9 ods. 1 nariadenia sa zaoberá situáciou, keď vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom, a v tejto súvislosti stanovuje určité výnimky. Hoci sa odvoláva na článok 8 ako celok, neumožňuje odchyliť sa od zákazu stanoveného v článku 8 ods. 8, ktorý sa týka určitých druhov odpočinku vo vozidle. Namiesto toho,

ako vyplýva z jeho podmienok, sa odchýlky povolené podľa neho môžu týkať len možnosti "prerušit" určité doby odpočinku, t. j. pravidelnú dennú dobu odpočinku, skrátenú týždennú dobu odpočinku alebo pravidelný týždenný odpočinok. Odchyľuje sa teda len od ustanovenia, podľa ktorého "odpočinok" predstavuje "akékoľvek neprerušené obdobie, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom".

V dôsledku toho vodič nesmie pred nástupom a/alebo po vystúpení z trajektu/vlaku stráviť časť svojho pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle.

2.2.9.2 Porušenia

Nedostatočný denný odpočinok	561- 8-2
Nevedenie záznamov	561- 6-5
Nedostatočný týždenný odpočinok.	561- 8-6

2.2.9.3 Cestná kontrola

- Táto výnimka umožňuje vodičovi prerušiť pravidelný denný odpočinok (11 hodín alebo 3+9 hodín) a skrátený týždenný odpočinok maximálne **dvakrát**, ak sprevádza vozidlo vo vlaku alebo na trajekte. Celkový súčet týchto prerušení nesmie presiahnuť 1 hodinu.
- Počas pravidelného denného odpočinku alebo skráteného týždenného odpočinku musí mať vodič k dispozícii lôžkovú kabínu, lôžko alebo ležadlo. Keď je pravidelný týždenný odpočinok prerušený cestou trajektom alebo vlakom, je prijateľná len lôžková kabína a plánovaná cesta trvá aspoň 8 hodín.
- Na kontrolu dodržiavania podrobností tejto výnimky identifikujte prerušenú dennú dobu odpočinku a skontrolujte, či jej celkové trvanie nepresahuje 1 hodinu a či súčasti prerušenej dennej doby odpočinku stále spolu tvoria pravidelnú dennú dobu odpočinku.

V prípade využitia tejto výnimky v súvislosti s pravidelným týždenným odpočinkom by mala byť cesta trajektom alebo vlakom naplánovaná na 8 hodín alebo viac. Túto výnimku možno využiť v rámci rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo TCA. V prípade, že cesta patrí do rozsahu pôsobnosti AETR, odpočinok trajektu/vlaku možno prerušiť len na pravidelný denný odpočinok.

- Aby mohol rušňovodič prerušiť denný čas odpočinku, mal by podľa článku 9.1 použiť symbol trajektu/vlaku tachografu, ako je predpísané v článku 34. 5 b nariadenia 165/2014.

Kontrolní pracovníci môžu tiež požiadať o predloženie železničného alebo trajektového lístka, aby pomohli pri overovaní platnosti výnimky, hoci by si mali byť vedomí toho, že vodič nie je povinný tieto lístky predložiť (článok 34 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 165/2014); okrem toho lístky nie vždy vydávajú trajektové spoločnosti.

Ak tieto podmienky nie sú splnené, došlo k **porušeniu podmienok denného odpočinku** (pozri článok 8) a toto porušenie trvá dovtedy, kým sa nevyčerpá kvalifikovaný denný odpočinok. (Pozri tiež prílohu 1, Usmernenie 7 Európskej komisie).

PRÍKLADY

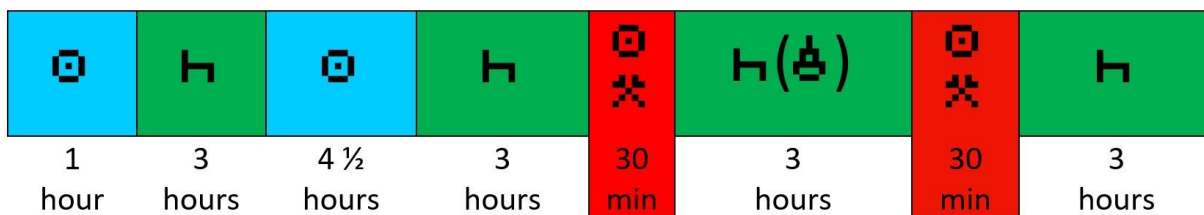
i. Príklad 1 -

Nižšie je uvedený príklad, ktorý ukazuje, ako sa prerušuje pravidelný denný odpočinok pri nastupovaní a vystupovaní na trajekt a využíva sa táto výnimka:



Poznámka: Súčet časov odpočinku by mal byť aspoň 11 hodín a súčet dvoch prerušení by nemal byť dlhší ako jedna hodina. Jazda vykonaná počas takéhoto prerušenia sa v súlade s nariadením nemôže uplatniť na dennú dobu jazdy, ktorá platí pred a po prerušenom dennom odpočinku, započítava sa však do týždenného aj dvojtýždňového limitu jazdy. K takto využitému dennému odpočinku možno pripočítať náhradu za týždenný odpočinok.

ii. Príklad 2 - Prerušenie (trajekt) deleného odpočinku:

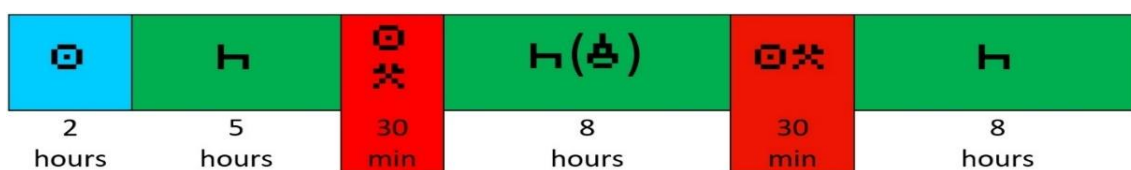


Poznámka: Je potrebné poznamenať, že takéto prerušenia nie sú prípustné, ak sa počas jazdy s viacerými posádkami využíva denný odpočinok v trvaní 9 hodín. Ak chcú využiť túto výnimku, vodiči s viacerými posádkami musia mať **pravidelný** denný odpočinok v trvaní najmenej 11 hodín.

iii. Príklad 3 -

Nižšie je uvedený príklad, ktorý ukazuje, ako sa prerušuje pravidelný týždenný odpočinok pri nastupovaní a vystupovaní na trajekt a využíva sa táto výnimka.

Deň 1:



Deň 2:

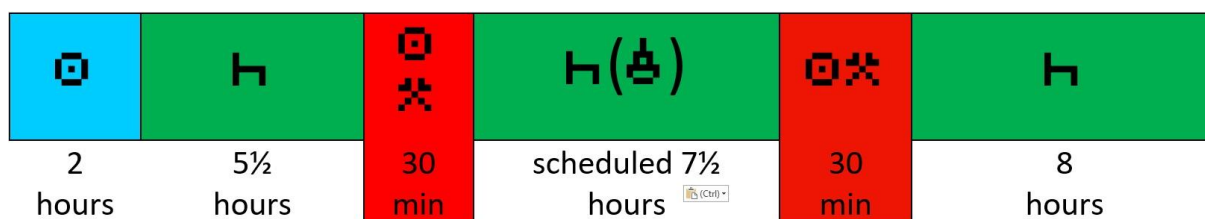


Poznámka: Súčet času odpočinku by mal byť aspoň 45 hodín, súčet dvoch prerušení by nemal byť dlhší ako jedna hodina a cesta trajektom alebo vlakom by mala byť naplánovaná na 8 hodín alebo viac. Vodič by mal mať na trajekte alebo vo vlaku prístup do kabíny na spanie. Časť pravidelného týždenného odpočinku, ako je uvedené vyššie, nie je povolené čerpať vo vozidle.

Toto pravidlo sa uplatňuje v prípade nariadenia (ES) č. 561/2006 a TCA. Ak ide o cestu podľa AETR, toto pravidlo sa nemôže uplatniť.

vi. **Príklad 4** - Nepravidelné prerušenie (prievoz) pravidelného týždenného odpočinku:

Deň 1:



Deň 2:



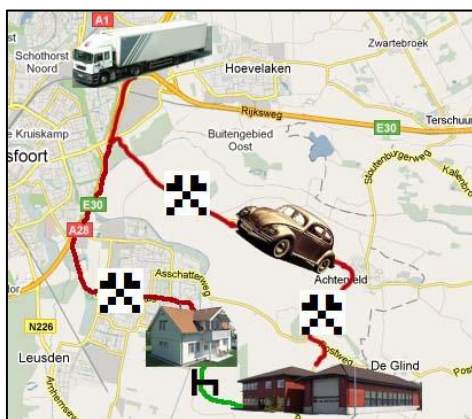
Poznámka: Príklad je takmer rovnaký ako predchádzajúci. Rozdiel je v dĺžke trvania cesty trajektom alebo vlakom. Keďže doba "plánovanej" cesty je kratšia ako 8 hodín, uplatnenie výnimky nie je povolené.

- Vodič, ktorý cestuje na iné miesto, ako je prevádzkové stredisko zamestnávateľa, ktoré mu určil zamestnávateľ, aby prevzal a viedol vozidlo vybavené tachografom, plní povinnosť voči zamestnávateľovi, a preto nemôže voľne disponovať svojím časom. Preto každý čas cesty na miesto alebo z miesta, ktoré nie je bydliskom vodiča alebo prevádzkovým strediskom zamestnávateľa a kde vodič prevezme alebo opustí vozidlo v rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, bez ohľadu na to, či zamestnávateľ dal pokyny, kedy a ako cestovať, alebo či toto rozhodnutie urobil vodič, by sa mal zaznamenať ako "pohotovosť" alebo "iná práca" v závislosti od právnych predpisov členských štátov (pozri rozsudok Súdneho dvora vo veci C-124/09 Smit Reizen²³).

²³ Rozsudok SDEÚ z 29. apríla 2010, vec C-124/09.

Aj každý čas, ktorý vodič strávi riadením vozidla, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, na miesto alebo z miesta, ktoré nie je obvyklým prevádzkovým strediskom jeho zamestnávateľa alebo domovom vodiča a kde má vodič prevziať alebo ukončiť prevádzku vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, by sa mal zaznamenať ako "iná práca". (Pozri tiež prílohu, usmernenie 2).

Teoreticky to znamená, že vodič, ktorý ukončí svoj pracovný deň mimo svojho obvyklého pracoviska, nemôže vykonávať žiadnu ďalšiu prácu, ako napríklad jazdu domov, bez toho, aby túto činnosť zaznamenal, a môže sa dopustiť porušenia predpisov.



Ak existuje podozrenie, že sa vykonávali činnosti, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, ale neboli zaznamenané (napríklad jazda bez kariet), vodič by mal byť vypočutý, aby presne objasnil, aké činnosti sa počas týchto období vykonávali.

Záznamy, ktoré ukazujú, že vodič ukončil svoje povinnosti na jednom mieste a pokračoval v nich nasledujúci deň na inom mieste, môžu naznačovať nezaznamenanie činností stanovených v tomto článku.

Vodičov, ktorí prevezmú kontrolu nad vozidlom ďaleko od svojho bydliska alebo obvyklého miesta zamestnania, je potrebné vypočuť o ceste za vozidlom s cieľom zistiť, či vodič nezaznamenal všetky svoje činnosti.

Nezaznamenávanie činností v rozsahu pôsobnosti je porušením článku 34 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a podľa smernice 2006/22/ES je kategorizované ako *veľmi závažné porušenie*.

2.2.10 Článok 10

2.2.10.1 Text

1. *Dopravný podnik neposkytne vodičom, ktorých zamestnáva alebo ktorí sú mu k dispozícii, žiadnu platbu, a to ani vo forme prémie alebo príplatku k mzde, súvisiacu s prejednou vzdialenosťou, rýchlosťou dodávky a/alebo množstvom prepraveného tovaru, ak je táto platba takého druhu, že ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky a/alebo podporuje porušovanie tohto nariadenia.*

2. *Dopravný podnik organizuje prácu vodičov uvedených v odseku 1 takým spôsobom, aby vodiči*

boli schopní dodržiavať nariadenie (EHS) č. 3821/85 a kapitolu II tohto nariadenia. 3. Dopravný podnik riadne poučí vodiča a vykonáva pravidelné kontroly, aby zabezpečil dodržiavanie nariadenia (EHS) č. 3821/85 a kapitoly II tohto nariadenia.

3. Dopravný podnik je zodpovedný za porušenia, ktorých sa dopustili vodiči tohto podniku, aj keď sa porušenia dopustili na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov vyvodit' plnú zodpovednosť voči dopravným podnikom, môžu členské štáty podmieniť túto zodpovednosť porušením odsekov 1 a 2 zo strany podniku. Členské štáty môžu zvážiť všetky dôkazy o tom, že dopravný podnik nemôže byť primerane zodpovedný za spáchané porušenie.

4. Podniky, odosielatelia, špeditéri, cestovné kancelárie, hlavní dodávatelia, subdodávatelia a agentúry zamestnávajúce vodičov zabezpečia, aby zmluvne dohodnuté časové harmonogramy prepravy rešpektovali toto nariadenie.

5. a) Dopravný podnik, ktorý používa vozidlá vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 a ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, musí

(i) zabezpečiť, aby sa všetky údaje sťahovali z jednotky vozidla a karty vodiča tak pravidelne, ako to stanovuje členský štát, a aby sa príslušné údaje sťahovali častejšie, aby sa zabezpečilo, že sa sťahujú všetky údaje týkajúce sa činností vykonávaných týmto podnikom alebo pre tento podnik;

ii) zabezpečiť, aby sa všetky údaje stiahnuté z jednotky vozidla aj z karty vodiča uchovávali najmenej 12 mesiacov po ich zaznamenaní, a ak o to požiada kontrolný úradník, aby boli tieto údaje prístupné priamo alebo na diaľku z priestorov podniku;

(b) na účely tohto odseku sa pojem "stiahnuté" vykladá v súlade s definíciou uvedenou v prílohe IB kapitole I písm. s) nariadenia (EHS) č. 3821/85;

c) o maximálnej lehote, počas ktorej sa príslušné údaje stiahnu podľa písmena a) bodu i), rozhodne Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 24 ods. 2.

2.2.10.2 Porušenia

Porušenia prevádzkovateľa spočívajúce v nezabezpečení údajov tachografu.

2.2.10.3 Cestná kontrola

Tento článok ukladá prevádzkovateľom povinnosť. Porušenia uvedené v odsekoch 1, 2 a 4 sa reálne nedajú riadne zistiť alebo vyšetriť počas cestných kontrol a je najlepšie ich vyšetriť počas kontrol prevádzkovateľov vykonávaných v ich priestoroch, kde je pravdepodobný prístup k potrebným dôkazom. V prípade podozrenia na porušenie nariadenia (ES) č. 561/2006 v súvislosti s cezhraničnou dopravou je dobrým postupom postúpiť všetky získané informácie orgánom presadzovania práva členského štátu, v ktorom je dopravca usadený.

Pokiaľ ide o porušenia uvedené v odseku 3 ("zodpovednosť prevádzkovateľa"), bude potrebné konzultovať vnútroštátne právne predpisy každého členského štátu.

Napriek tomu môžu byť informácie získané pri cestných kontrolách pre členský štát užitočné pri identifikácii tých prevádzkovateľov, ktorí môžu potrebovať vyšetrovanie.

Porušenie podľa odseku 5 sa týka povinností prevádzkovateľa pri preberaní a zabezpečení digitálnych údajov, a preto je relevantné predovšetkým počas vyšetrovania spoločnosti.

2.2.11 Článok 11

2.2.11.1 Text

Členský štát môže stanoviť dlhšie minimálne prestávky a doby odpočinku alebo kratšie maximálne doby jazdy, ako sú stanovené v článkoch 6 až 9, v prípade cestnej prepravy vykonávanej výlučne na jeho území. Členské štáty pritom zohľadnia príslušné kolektívne alebo iné zmluvy medzi sociálnymi partnermi. Toto nariadenie sa však naďalej uplatňuje na vodičov vykonávajúcich medzinárodnú dopravu. Žiadne zmeny MP I

2.2.11.2 Porušenia

Žiadne

2.2.11.3 Cestná kontrola

Hoci jednotlivé členské štáty môžu stanoviť prísnejšie limity, ako sú limity stanovené v nariadení (ES) č. 561/2006, limity stanovené týmto nariadením sa naďalej uplatňujú na medzinárodné cesty.

Pri medzinárodných cestách by sa mali naďalej uplatňovať štandardné kontroly vodičov/vozidiel.

Kontroly vykonávania v tých členských štátoch, ktoré majú prísnejší režim pre vnútroštátne cesty, sa budú vykonávať v súlade s ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.

2.2.12 **Článok 12**

2.2.12.1 Text

Za predpokladu, že tým nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky a že vozidlo dosiahne vhodné miesto na zastavenie, vodič sa môže odchýliť od článkov 6 až 9 v rozsahu potrebnom na zaistenie bezpečnosti osôb, vozidla alebo jeho nákladu. Vodič uvedie dôvod takejto odchýlky ručne na záznamovom hárku záznamového zariadenia alebo na výťažku zo záznamového zariadenia alebo v zozname služieb najneskôr pri príchode na vhodné miesto zastavenia.

Za predpokladu, že tým nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky, sa vodič môže za výnimočných okolností odchýliť od článku 6 ods. 1 a 2 a článku 8 ods. 2 aj tým, že prekročí denný a týždenný čas jazdy až o jednu hodinu, aby sa dostal do prevádzkového strediska zamestnávateľa alebo do miesta bydliska vodiča, kde si môže dopriať týždenný odpočinok.

Za rovnakých podmienok môže vodič prekročiť denný a týždenný čas jazdy až o dve hodiny za predpokladu, že bezprostredne pred dodatočnou jazdou si urobil 30-minútovú neprerušovanú prestávku na dojazd do prevádzkového strediska zamestnávateľa alebo do miesta bydliska vodiča na čerpanie pravidelného týždenného odpočinku.

Vodič uvedie dôvod takéhoto odchodu ručne na záznamovom hárku záznamového zariadenia alebo na výťažku zo záznamového zariadenia alebo v zozname služieb najneskôr pri príchode do cieľa alebo na vhodné miesto zastavenia.

Každé predĺženie sa kompenzuje rovnocenným obdobím odpočinku, ktoré sa čerpá spoločne s akýmkoľvek obdobím odpočinku, a to do konca tretieho týždňa nasledujúceho po príslušnom týždni.

2.2.12.2 Porušenia

Žiadne porušenie.

2.2.12.3 Podmienky pre odchod z článkov 6 až 9 na dosiahnutie vhodného miesta zastavenia:

- bezpečnosť cestnej premávky by nemala byť ohrozená a cieľom by malo byť umožniť vozidlu dosiahnuť vhodné miesto na zastavenie
- rozsah odbočenia by mal byť taký, aký je potrebný na zaistenie bezpečnosti osôb, vozidla alebo jeho nákladu

Poznámka: Článok 12 obsahuje ustanovenia, ktoré umožňujú vodičovi odchyliť sa od minimálnych požiadaviek na odpočinok a maximálneho času jazdy uvedených v článkoch 6 až 9, aby našiel vhodné miesto na zastavenie. Tento článok neopravňuje vodiča odchyliť sa od nariadenia z dôvodov známych pred začatím jazdy. (Pozri prílohu 1 - Usmernenie 1 Európskej komisie).

2.2.12.4 Podmienky pre odchod z článku 6 ods. 1 a 2 a článku 8 ods. 2 na dosiahnutie operačného centra alebo miesta pobytu:

- bezpečnosť cestnej premávky by nemala byť ohrozená
- rozsah odbočenia by mal byť taký, aký je potrebný na zaistenie bezpečnosti osôb, vozidla alebo jeho nákladu
- mali by existovať výnimočné okolnosti (pozri prílohu 1 Usmernenie 1 Európskej komisie)²⁴

Poznámka: čas jazdy domov alebo do prevádzkového strediska by nemal byť dlhší ako 1 alebo 2 hodiny, aby sa vodič dostal do prevádzkového strediska zamestnávateľa, resp. do miesta bydliska vodiča, aby mohol čerpať týždenný odpočinok.

2.2.12.5 Cestná kontrola

Odchod z článkov 6 až 9 na vhodné miesto zastávky.

- Za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky a že vodič môže dosiahnuť vhodné miesto na zastavenie, môže byť povolená odchýlka od pravidiel EÚ v rozsahu potrebnom na zaistenie bezpečnosti osôb (vrátane cestujúcich), vozidla alebo jeho nákladu.
- Vodiči musia zaznamenať dôvod odchodu na zadnú stranu svojich záznamových listov tachografu (ak používajú analógové záznamy) alebo na výtlačok alebo dočasný list (ak používajú digitálny tachograf) najneskôr pri dosiahnutí vhodného miesta zastavenia.
- Podľa rozsudku Súdneho dvora vo veci C-235/94 - Bird sa táto výnimka môže uplatniť len v prípadoch, keď sa počas jazdy neočakávane stane nemožným dodržať pravidlá o pracovnom čase vodičov. Inými slovami, plánované porušenie pravidiel nie je prípustné. To znamená, že ak nastane nepredvídaná udalosť, je na vodičovi, aby rozhodol, či je potrebné odchyliť sa od pravidiel. Vodič pritom bude musieť zohľadniť potrebu zabezpečiť bezpečnosť cestnej premávky.

²⁴ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/guidance_1_en.pdf

Odchýlka od článku 6 ods. 1 a 2 a článku 8 ods. 2 na dosiahnutie operačného centra alebo miesta pobytu.

- Odchýlka od časových limitov jazdy nemôže byť pravidelná alebo plánovaná a musí byť spôsobená výnimočnými okolnosťami, ako sú: veľké dopravné nehody, extrémne poveternostné podmienky, odklon cesty, nedostatok miesta na parkovisku atď. (pozri Usmernenie 1) Tento zoznam možných výnimočných okolností je len orientačný. Zasadou pre posudzovanie je, že motív možného odchýlenia sa od jazdných limitov nemôže byť vopred známy alebo dokonca predvídateľný. O použití článku 12 rozhoduje vodič, nie prevádzkovateľ.
- Dodatočný čas jazdy umožňuje vodičovi iba prekročiť denné a týždenné časové limity jazdy, a tým nesplniť povinnosť čerpať denný odpočinok v priebehu 24 hodín.
- Vodič môže prekročiť denné a týždenné časové limity jazdy až o jednu hodinu, aby sa dostal do prevádzkového strediska zamestnávateľa alebo do miesta bydliska vodiča, kde si môže dopriať týždenný odpočinok. Na účely čerpania pravidelného týždenného odpočinku môže vodič prekročiť časové limity jazdy až o dve hodiny za predpokladu, že bezprostredne pred ďalšou jazdou mal 30-minútovú neprerušovanú prestávku.
- Porušenie pravidiel bude spôsobené prekročením povoleného času jazdy alebo nevyužitím 30-minútovej prestávky pred ďalšími 2 hodinami jazdy. Nedodržanie ktorejkoľvek časti výnimky znamená, že činnosť vodiča sa musí posudzovať na základe bežných pravidiel.
- Ak vodič využije dodatočnú jazdu pred čerpaním denného odpočinku, dopustí sa porušenia, pretože dodatočnú jazdu môže využiť len na dosiahnutie základne/domova na čerpanie týždenného odpočinku.
- Vodič je povinný uviesť dôvod takéhoto odchodu ručne na záznamovom hárku záznamového zariadenia alebo na výtlaku zo záznamového zariadenia alebo v zozname služieb, a to najneskôr po príchode do cieľa alebo na vhodné miesto zastavenia.
- Ako sa uvádza v piatom pododseku článku 12 nariadenia, každé predĺženie času jazdy na základe tejto výnimky musí byť kompenzované rovnocenným časom odpočinku, ktorý sa musí čerpať spoločne s akýmkoľvek časom odpočinku do troch týždňov od uplatnenia výnimky. Prestávky sa nemusia kompenzovať, iba dodatočný čas jazdy. Napríklad, ak vodič jazdil o 1,5 hodiny dlhšie, ako je povolený denný limit času jazdy, mal by byť tento predĺžený čas jazdy kompenzovaný pridaním 1,5 hodiny času odpočinku k jednej z jeho týždenných alebo denných dôb odpočinku, ktorú využil do konca tretieho týždňa nasledujúceho po danom týždni.

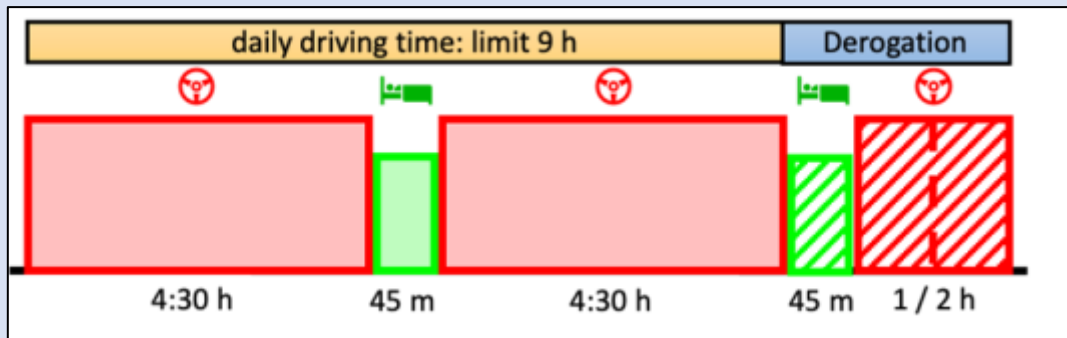
Otázky a odpovede Európskej komisie o implementácii balíka opatrení pre mobilitu 1 (časť 2)

Otázka č. 13. *Ak vodič využije výnimku podľa článku 12, mal by si po 4,5 hodinách jazdy urobiť 30-minútovú alebo 45-minútovú prestávku pred ďalšou jazdou?*

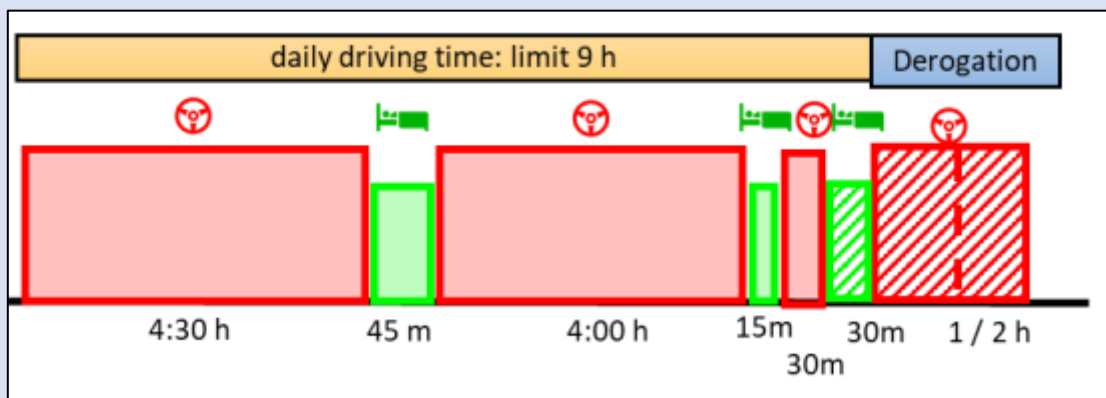
Odpoveď: Článok 7 prvý pododsek vyžaduje, aby vodič po 4,5 hodinách jazdy mal najmenej 45-minútovú prestávku. Článok 12 ods. 2 až 5 neumožňuje odchýliť sa od tejto požiadavky.

Preto po 4,5 hodinách jazdy a pred nasledujúcou jazdou musí vodič urobiť 45-minútovú prestávku. V prípade, že vodič využil 45-minútovú prestávku (alebo 30-minútovú prestávku, po ktorej nasledovala predchádzajúca 15-minútová prestávka) a potom potrebuje pokračovať v jazde ďalšie 1 - 2 hodiny, nie je povinný pred

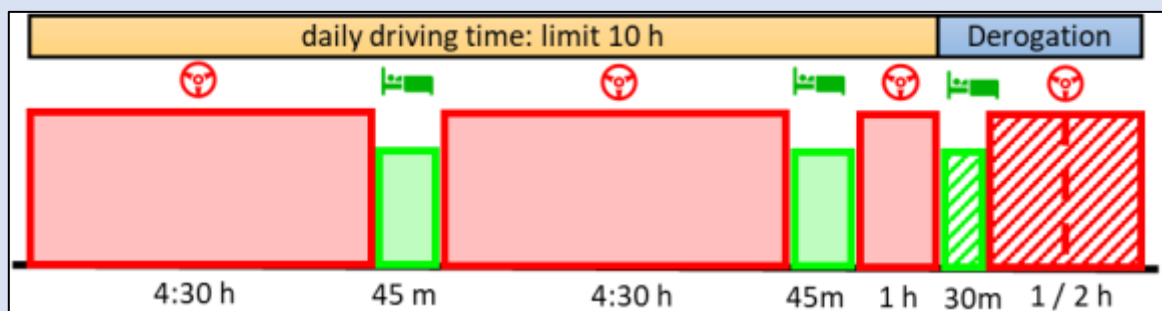
pokračovaním v ďalšej jazde využiť ďalšiu 30-minútovú prestávku. V prípadoch, keď má počas dňa povolené jazdiť 10 hodín a ak už dosiahol tento denný časový limit jazdy a potrebuje pokračovať v jazde 1 až 2 hodiny, aby sa dostal do svojho "domova" na týždenný odpočinok, musí si pred touto ďalšou jazdou urobiť ďalšiu 30-minútovú prestávku. Na druhej strane sa nevyžaduje žiadna dodatočná 30-minútová prestávka, ak vodič prekročí denný čas jazdy o menej ako jednu hodinu. Príklad 1: vodič jazdil 4,5 hodiny a potom si urobil 45-minútovú prestávku; potom jazdil ďalších 4,5 hodiny a urobil si ďalšiu 45-minútovú prestávku. Dosiahol svoj denný limit 9 hodín jazdy, ale ešte musí pokračovať v jazde 1 alebo 2 hodiny, aby sa dostal "domov". V tomto prípade môže pokračovať v jazde po 45-minútovej prestávke nasledujúcej po druhej 4,5-hodinovej jazde.



Príklad 2: vodič jazdil 4,5 hodiny a potom si urobil 45-minútovú prestávku; potom jazdil ďalšie 4 hodiny a urobil si časť 15-minútovej prestávky, potom pokračoval v jazde ďalších 30 minút, po ktorých zastavil, aby si urobil 30-minútovú prestávku. To je v súlade s článkom 7, ktorý umožňuje rozdeliť prestávku v trvaní najmenej 45 minút na dve časti, t. j. prestávku v trvaní najmenej 15 minút, po ktorej nasleduje prestávka v trvaní najmenej 30 minút. Ak po tejto 30-minútovej prestávke potrebuje pokračovať v jazde v rozmedzí ďalších 1 alebo 2 hodín, aby sa dostal "domov", nemusí si vziať ďalších 30 minút prestávky.



Príklad 3: vodič jazdil 4,5 hodiny a potom si dal 45-minútovú prestávku; potom jazdil ďalších 4,5 hodiny a mal ďalšiu 45-minútovú prestávku. Ak je jeho denný časový limit jazdy 10 hodín, môže jazdiť ešte 1 hodinu navyše. Ak po tejto hodine jazdy potrebuje na dosiahnutie "domova" jazdiť ešte 1 až 2 hodiny, musí si pred ďalšou jazdou urobiť novú 30-minútovú prestávku.



Vo všetkých uvedených príkladoch môže vodič čerpať povinnú prestávku v dvoch častiach, t. j. minimálne 15 minút, po ktorých nasleduje minimálne 30-minútová prestávka rozložená na obdobie 4,5 hodiny jazdy, ako to umožňuje druhý odsek článku 7. Toto nemá vplyv na povinnosť (alebo neúčast') čerpať ďalšiu 30-minútovú prestávku pred predĺženým časom jazdy v trvaní 1 - 2 hodiny

Kontrolní úradníci by mali:

- Overte presnú povahu udalosti, ktorá viedla vodiča k použitiu ustanovení tohto článku. Uvedomte si špecifické prípady uvedené v **Usmernení 1** (pozri prílohu 1 nižšie).
- Overte si platnosť výnimky v záznamoch.
- Skontrolujte, či sa výnimka používa na dosiahnutie vhodného bodu zastavenia. *Poznámka: nejedná sa o automatickú výnimku na dokončenie cesty. Skúšajúci však musia mať na pamäti aj to, že v čase kontroly sa jazda nemusela dostať na vhodné miesto zastavenia, a teda odchýlka od pravidiel nemusela byť zaznamenaná. Za takýchto okolností by sa takéto opomenutie nemalo považovať za porušenie predpisov.*
- Skontrolujte, či bolo miesto zastavenia prvým vhodným miestom.
- Kontrola systematického a opakovaného používania výnimky prostredníctvom predchádzajúcich záznamov.
Ak je táto výnimka nesprávne uplatnená, skontrolujte, či nedošlo k porušeniu článkov 6 až 9.

2.2.13 Článok 13

2.2.13.1 Text

1. *Za predpokladu, že nie sú dotknuté ciele stanovené v článku 1, môže každý členský štát udeliť výnimky z článkov 5 až 9 a podriaďiť tieto výnimky individuálnym podmienkam na svojom území alebo so súhlasom dotknutých štátov na území iného členského štátu, ktoré sa vzťahujú na prepravu prostredníctvom:*
 - (a) *vozidlá vo vlastníctve alebo prenájaté bez vodiča verejnými orgánmi na vykonávanie cestnej prepravy, ktoré nekonkurujú súkromným dopravným podnikom;*
 - (b) *vozidlá používané alebo prenájaté bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, poľnohospodárskymi alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru v rámci ich vlastnej podnikateľskej činnosti v okruhu do 100 km od základne podniku;*
 - (c) *poľnohospodárske traktory a lesné traktory používané na poľnohospodárske alebo lesnícke činnosti v okruhu do 100 km od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, prenájma alebo má v prenájme;*
 - (d) *vozidlá alebo jazdné súpravy s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony používané poskytovateľmi univerzálnych služieb, ako sú definovaní v 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, na doručovanie zásielok ako súčasť univerzálnych služieb. Tieto vozidlá sa používajú len v okruhu 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že riadenie vozidiel nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;*
 - (e) *vozidlá prevádzkované výlučne na ostrovoch alebo v regiónoch izolovaných od zvyšku vnútroštátneho územia s rozlohou nepresahujúcou 2 300 km², ktoré nie sú spojené so zvyškom vnútroštátneho územia mostom, brodom alebo tunelom otvoreným pre motorové vozidlo a ktoré nehraničia s iným členským štátom;*
 - (f) *vozidlá používané na prepravu tovaru v okruhu 100 km od základne podniku a poháňané zemným alebo skvapalneným plynom alebo elektrickou energiou, ktorých najväčšia prípustná*

hmotnosť vrátane hmotnosti prívesu alebo návesu nepresahuje 7,5 tony;
g) vozidlá používané na výučbu a skúšky na získanie vodičského oprávnenia alebo osvedčenia o odbornej spôsobilosti za predpokladu, že sa nepoužívajú na komerčnú prepravu tovaru alebo osôb;

(h) vozidlá používané v súvislosti s kanalizáciou, protipovodňovou ochranou, údržbou vodovodov, plynární a elektrární, údržbou a kontrolou ciest, odvozom a likvidáciou domového odpadu od dverí k dverám, telegrafnými a telefónnymi službami, rozhlasovým a televíznym vysielaním a detekciou rozhlasových alebo televíznych vysieláčov alebo prijímačov;

i) vozidlá s 10 až 17 sedadlami používané výlučne na nekomerčnú prepravu osôb;

(j) špecializované vozidlá na prepravu cirkusových a lunaparkových zariadení;

(k) špeciálne vybavené mobilné projektové vozidlá, ktorých hlavným účelom je použitie ako vzdelávacieho zariadenia, keď stoja;

(l) vozidlá používané na zber mlieka z poľnohospodárskych podnikov a na vrátenie nádob s mliekom alebo mliečnych výrobkov určených na kŕmenie zvierat do poľnohospodárskych podnikov;

(m) špecializované vozidlá na prepravu peňazí a/alebo cenností;

(n) vozidlá používané na prepravu živočíšneho odpadu alebo uhynutých zvierat, ktoré nie sú určené na ľudskú spotrebu;

(o) vozidlá používané výlučne na cestách vo vnútri uzlových zariadení, ako sú prístavy, medziluhé letiská a železničné terminály;

p) vozidlá používané na prepravu živých zvierat z fariem na miestne trhy a naopak alebo z trhov na miestne bitúcky v okruhu do 100 km;

(q) vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujúce stavebné stroje pre stavebný podnik do okruhu 100 km od základne podniku za predpokladu, že riadenie vozidiel nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;

(r) vozidlá používané na dodávku transportbetónu.

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

3. Za predpokladu, že nie sú dotknuté ciele stanovené v článku 1 a je zabezpečená primeraná ochrana vodičov, môže členský štát po schválení Komisiou udeliť na svojom území menšie výnimky z tohto nariadenia pre vozidlá používané vo vopred vymedzených oblastiach s hustotou obyvateľstva menšou ako päť osôb na kilometer štvorcový, a to v týchto prípadoch

- pravidelná vnútroštátna osobná doprava, ak je jej cestovný poriadok potvrdený orgánmi (v takom prípade sa môžu povoliť len výnimky týkajúce sa prestávok), a

- vnútroštátna nákladná cestná doprava na vlastný účet alebo na prenájom alebo za úhradu, ktorá nemá vplyv na jednotný trh a je potrebná na zachovanie určitých priemyselných odvetví na danom území a ak ustanovenia tohto nariadenia o výnimkách stanovujú obmedzujúci okruh do 100 km. Cestná preprava podľa tejto výnimky môže zahŕňať cestu do oblasti s hustotou obyvateľstva päť alebo viac osôb na kilometer štvorcový len na účely ukončenia alebo začatia cesty. Všetky takéto opatrenia musia byť primerané svojou povahou a rozsahom.

2.2.13.2 Porušenia

Žiadne, ak sa výnimka uplatňuje správne.

2.2.13.3 Cestná kontrola

Kontrolní úradníci by mali potvrdiť použitie tejto výnimky zistením podrobností o ceste, používaní vozidla, povahe špecifického vybavenia vozidla a podrobností o náklade

prostredníctvom spolupráce s vodičom. Je potrebné pripomenúť, že tento článok udeľuje výnimky len z článkov 5 až 9.

Nesprávne uplatnenie výnimky vodičom by malo viesť k podrobnej kontrole na základe nariadenia (ES) č. 561/2006 a nariadenia (EÚ) č. 165/2014.

Poznámka: Zodpovedajúca výnimka z povinnosti vybaviť (a používať) tachograf je obsiahnutá v článku 3 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014.

Kontrolní úradníci by si mali byť vedomí aj toho, že vodič alebo prevádzkovateľ si nemusí uvedomiť, že sa uplatňuje osobitná výnimka, a pokúsiť sa dodržiavať nariadenie (ES) č. 516/2006 atď., hoci sa môžu uplatňovať iné predpisy.

Ide o **vnútroštátne** výnimky, ktoré sa v jednotlivých členských štátoch líšia a zvyčajne platia len v rámci vnútroštátnych hraníc členských štátov, hoci medzi susednými štátmi môže existovať miestna dohoda, ktorá umožňuje vzájomné uznávanie.

Ďalšie usmernenia nájdete v domácich právnych predpisoch.

Činnosti vykonávané na základe týchto výnimiek by sa mali zaznamenávať ako iná práca, ak sa vykonávajú v kombinácii v rámci jazdy v rozsahu pôsobnosti počas pracovného dňa.

Nesprávne uplatnenie výnimky vodičom by malo viesť k podrobnej kontrole na základe nariadenia (ES) č. 561/2006 a nariadenia (EÚ) č. 165/2014.

Ak je potrebné overiť požadovanú výnimku, na webovej stránke EÚ je k dispozícii aktuálny zoznam vnútroštátnych výnimiek platných v jednotlivých členských štátoch. Kontrolní pracovníci by ich preto mali poznať pri vykonávaní cestných kontrol: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf.

2.2.14 Článok 14

2.2.14.1 Text

1. *Za predpokladu, že nie sú dotknuté ciele stanovené v článku 1, môžu členské štáty po schválení Komisiou udeliť výnimky z uplatňovania článkov 6 až 9 na dopravné operácie vykonávané za výnimočných okolností.*

2. *V naliehavých prípadoch môžu členské štáty za výnimočných okolností udeliť dočasnú výnimku na obdobie nepresahujúce 30 dní, ktorá sa riadne odôvodní a bezodkladne oznámi Komisii. Komisia túto informáciu bezodkladne uverejní na verejnej webovej stránke.*

3. *Komisia informuje ostatné členské štáty o každej výnimke udelennej podľa tohto článku.*

2.2.14.2 Porušenia

Žiadne

2.2.14.3 Cestná kontrola

Nariadenie umožňuje členským štátom (na základe žiadosti predloženej Komisii) zmierniť požiadavku na dodržiavanie jazdných limitov stanovených v článkoch 6 až 9. Podobne môžu členské štáty reagovať na výnimočné okolnosti alebo mimoriadne situácie. (napr. extrémne rušivé poveternostné podmienky alebo epidémia) a udeliť dočasné výnimky na obdobie do 30 dní, pričom o tom informujú aj Komisiu.

Zatiaľ čo počas trvania akejkoľvek mimoriadnej udalosti si kontrolóri pravdepodobne budú vedomí takéhoto uvoľnenia, musia si však byť vedomí, že takéto uvoľnenie sa mohlo uplatniť pri kontrole záznamov niekedy po udalosti.

Oficiálny aktualizovaný zoznam dočasných výnimiek nájdete na webovej stránke Komisie: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods_en.

Dopravným spoločnostiam, ktorých vodiči v súčasnosti vykonávajú činnosti, na ktoré sa vzťahuje výnimka (napríklad nekomerčné humanitárne prepravy), sa odporúča, aby vyplnili a používali formuláre osvedčení EÚ/AETR a mali ich k dispozícii vo svojich vozidlách na účely kontroly, keď budú vykonávať ďalšie komerčné prepravy v rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006. Profesionálnym vodičom sa tiež odporúča, aby vyplnený a podpísaný atestačný formulár predložili kontrolným pracovníkom počas cestných kontrol. Ak je vo vozidle používanom na operácie, na ktoré sa vzťahuje výnimka, napríklad na nekomerčnú humanitárnu pomoc, k dispozícii tachograf, vodič musí zaznamenať informácie o jazde mimo rozsahu pôsobnosti do tachografu.

Keďže ide o zmiernenia nariadenia, ktoré sa uplatňujú na miestnej úrovni (na celom území členského štátu alebo na jeho časti), možno očakávať, že príslušný orgán o nich informoval kontrolných úradníkov. Preto sú pre ostatné členské štáty zaujímavé len vtedy, keď vodič následne vstúpi do iného členského štátu a predloží na preskúmanie záznamy, ktoré obsahujú zdanlivé porušenia, ale v skutočnosti môže ísť o povolené porušenia.

Kontrolný úradník by preto mal potvrdiť existenciu akéhokoľvek požadovaného uvoľnenia a v prípadoch, keď sa nepotvrdí, potom uplatniť obmedzenia stanovené v článkoch 6 až 9.

2.2.15 Článok 15

2.2.15.1 Text

Členské štáty zabezpečia, aby sa vodiči vozidiel uvedených v článku 3 písm. a) riadili vnútroštátnymi predpismi, ktoré poskytujú primeranú ochranu, pokiaľ ide o povolený čas jazdy a povinné prestávky a doby odpočinku. Členské štáty informujú Komisiu o príslušných vnútroštátnych predpisoch, ktoré sa vzťahujú na takýchto vodičov.

2.2.15.2 Porušenia Žiadne

2.2.15.3 Cestná kontrola Tento článok vyžaduje, aby členské štáty zaviedli predpisy týkajúce sa času jazdy a odpočinku vodičov vozidiel, na ktorých sa vzťahujú výnimky podľa článku 3 písm. a). Tieto predpisy sú len vo vnútroštátnom záujme.

2.2.16 Článok 16

2.2.16.1 Text

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

- (a) pravidelnú vnútroštátnu osobnú dopravu a
- (b) pravidelnú medzinárodnú osobnú dopravu, ktorej terminály na trase sa nachádzajú vo vzdialenosti do 50 km vzdušnou čiarou od hranice medzi dvoma členskými štátmi a dĺžka trasy nepresahuje 100 km.

2. Dopravný
podnik vypracuje cestovný poriadok a rozpis služieb, v ktorom sa pre každého vodiča uvedie jeho meno, miesto, kde sa nachádza, a vopred stanovený rozvrh pre rôzne obdobia jazdy, inej práce, prestávok a disponibility. Každý vodič pridelený na službu uvedenú v odseku 1 musí mať pri sebe výpis z rozpisu služieb a kópiu rozpisu služieb.

3. Rozpis služieb sa:

(a) obsahuje všetky údaje uvedené v odseku 2 za minimálne obdobie zahŕňajúce deň kontroly a predchádzajúcich 56 dní; tieto údaje sa musia aktualizovať v pravidelných intervaloch, ktorých trvanie nesmie presiahnuť jeden mesiac; (k 31. decembru 2024)

(b) musí byť podpísaný vedúcim dopravného podniku alebo osobou oprávnenou ho zastupovať;

(c) dopravný podnik ho uchováva jeden rok po uplynutí obdobia, na ktoré sa vzťahuje. Dopravný podnik poskytne výpis zo zoznamu dotknutým vodičom na ich žiadosť a

(d) byť predložený a odovzdaný na žiadosť oprávneného kontrolóra.

Žiadne ďalšie pripomienky k tomuto článku.

2.2.17 Článok 17

Tento článok sa tu neberie do úvahy, pretože nemá žiadny význam pre činnosť cestného dozoru.

2.2.18 Článok 18

Tento článok sa tu neberie do úvahy, pretože nemá žiadny význam pre činnosť cestného dozoru.

2.2.19 Článok 19

2.2.19.1 Text

1. Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa sankcií za porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a prijímajú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné a primerané závažnosti porušení, ako sa uvádza v prílohe III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (*3), ako aj odrádzajúce a nediskriminačné. Za žiadne porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 sa neuloží viac ako jedna sankcia alebo postup. Členské štáty oznámia Komisii tieto pravidlá a opatrenia spolu s metódou a kritériami zvolenými na vnútroštátnej úrovni na posúdenie ich primeranosti. Členské štáty bezodkladne oznámia všetky následné zmeny a doplnenia, ktoré sa ich týkajú. Komisia informuje členské štáty o týchto pravidlách a opatreniach a o ich prípadných zmenách a doplneniach. Komisia zabezpečí, aby sa tieto informácie uverejnili na

osobitnej verejnej webovej stránke vo všetkých úradných jazykoch Únie, ktorá bude obsahovať podrobné informácie o takýchto sankciách uplatniteľných v členských štátoch.

*(*3) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES, pokiaľ ide o sociálne právne predpisy týkajúce sa činností v cestnej doprave, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).*

2. Členský štát umožní príslušným orgánom uložiť pokutu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia, ktoré bolo zistené na jeho území a za ktoré ešte nebola uložená pokuta, a to aj v prípade, že k porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

Výnimočne, ak sa zistí porušenie:

- ktorý nebol spáchaný na území príslušného členského štátu, a
- ktorý spáchal podnik so sídlom v inom členskom štáte alebo v tretej krajine, alebo vodič, ktorého miesto výkonu práce je v inom členskom štáte alebo v tretej krajine,

členský štát môže do 1. januára 2009 namiesto uloženia pokuty oznámiť skutočnosť porušenia príslušnému orgánu v členskom štáte alebo v tretej krajine, v ktorej je podnik usadený alebo v ktorej má vodič miesto zamestnania.

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

4. Členské štáty zabezpečia, aby v prípade porušenia tohto nariadenia alebo nariadenia (EHS) č. 3821/85 zo strany podnikov alebo pridružených odosielateľov, špeditérov, cestovných kancelárií, hlavných dodávateľov, subdodávateľov a agentúr pre zamestnávanie vodičov platil systém primeraných sankcií, ktoré môžu zahŕňať finančné pokuty.

2.2.19.2 Porušenia

Žiadne

2.2.19.3 Cestná kontrola

Pri cestnej kontrole by si kontrolní pracovníci mali byť vedomí, že tento článok im umožňuje stíhať vodičov (a prevádzkovateľov) za porušenie nariadenia (ES) č. 561/2006, ktoré bolo zistené na území iného členského štátu alebo 3rd krajiny. Podľa rozsudku Súdneho dvora vo veci C-906/19 - Ministère public sa zásada exterritoriality neuplatňuje na porušenia nariadenia (EÚ) č. 165/2014 spáchané v inom členskom štáte EÚ. V dôsledku toho v prípade zistenia týchto porušení nemožno uložiť pokutu. V prípade zistenia takýchto porušení by však kontrolní pracovníci mali následne skontrolovať, či nespôsobujú aj porušenie nariadenia (ES) č. 561/2006. V takom prípade môžu tieto porušenia nariadenia (ES) č. 561/2006 viesť k uloženiu pokuty.

Porušenia nariadenia (EÚ) č. 165/2014 spáchané v inom členskom štáte EÚ, ak sa zistia, sa musia naďalej zaznamenávať a oznamovať orgánom v členskom štáte usadenia podľa nariadenia (ES) č. 1071/2009. ERRU uľahčuje takéto oznamovanie.

2.2.20 Článok 20

2.2.20.1 Text

1. Vodič uchováva všetky dôkazy poskytnuté členským štátom, ktoré sa týkajú uložených sankcií alebo začatia konania, až dovtedy, kým to isté porušenie tohto nariadenia už nemôže viesť k

druhému konaniu alebo sankcii podľa tohto nariadenia.

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

3. Vodič, ktorý je zamestnaný alebo je k dispozícii viac ako jednému dopravnému podniku, poskytne každému podniku dostatočné informácie, ktoré mu umožnia dodržiavať kapitolu II.

Žiadne zmeny MP I

2.2.20.2 Porušenia

Žiadne

2.2.20.3 Cestná kontrola

V prípade zistenia/trestu za porušenie predpisov musia kontrolní pracovníci poskytnúť vodičovi písomný dôkaz o takomto postupe alebo treste. Na tento účel sa môže použiť štandardný formulár schválený CORTE (aktualizovaný po balíku opatrení pre mobilitu 1), ktorý prijali niektoré členské štáty. Pozri prílohu 6.

Formulár vychádza z podobnej požiadavky obsiahnutej v smernici 2014/47/EÚ, ktorá sa týka oznamovania výsledkov cestnej technickej kontroly.

Nepredloženie dôkazov o predchádzajúcich pokutách ponecháva vodičovi možnosť ďalšieho potrestania za to isté porušenie. Ak bola uložená ďalšia sankcia a následne sa predloží dôkaz o predchádzajúcej sankcii, táto sankcia sa musí zrušiť.

2.2.21 Článok 21

2.2.21.1 Text

V prípadoch, keď sa členský štát domnieva, že došlo k porušeniu tohto nariadenia, ktoré môže jednoznačne ohroziť bezpečnosť cestnej premávky, splnomocní príslušný orgán, aby pristúpil k odstaveniu dotknutého vozidla, kým sa neodstráni príčina porušenia. Členské štáty môžu prinútiť vodiča, aby si denne odpočinul. Členské štáty v prípade potreby tiež odoberú, pozastavia alebo obmedzia licenciu podniku, ak je podnik usadený v tomto členskom štáte, alebo odoberú, pozastavia alebo obmedzia vodičský preukaz vodiča. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 24 ods. 2 vypracuje usmernenia s cieľom podporiť harmonizované uplatňovanie tohto článku. Žiadne zmeny MP I

2.2.21.2 Porušenia

Žiadne

2.2.21.3 Cestná kontrola

Tento článok oprávňuje členské štáty zaviesť právne predpisy, ktoré umožňujú odstavenie vozidla spojeného s vodičom porušujúcim predpisy, a umožňuje uložiť prevádzkovateľom a vodičom správne sankcie.

Články 22 - 29

Tieto články sa tu neberú do úvahy, pretože nemajú žiadny význam pre činnosť cestného dozoru.

Príloha 1 - Usmernenia Európskej komisie

Číslo usmernenia	Číslo článku
1	Článok 12 nariadenia (ES) č. 561/2006
2	Článok 9 nariadenia (ES) č. 561/2006
3	Článok 4 písm. d) a f) nariadenia (ES) č. 561/2006
4	Článok 1 nariadenia (EHS) č. 3821/85 odkazujúci na nariadenie (ES) č. 1360/2002 (príloha 1B)
5	Článok 11 ods. 3 smernice 2006/22/ES
6	Článok 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006
7	Článok 8 ods. 2 a 5 nariadenia (ES) č. 561/2006

Usmernenie 1

Problém: Výnimočná odchýlka od minimálneho odpočinku a maximálneho limitu jazdy s cieľom nájsť vhodné miesto na zastavenie.

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

Prístup, ktorý sa má dodržiavať: Článok 12 obsahuje ustanovenia, ktoré umožňujú vodičovi odchýliť sa od minimálnych požiadaviek na odpočinok a maximálneho času jazdy uvedených v článkoch 6 až 9 s cieľom nájsť vhodné miesto na zastavenie. Tento článok neoprávňuje vodiča odchýliť sa od nariadenia z dôvodov známych pred začatím jazdy. Jeho cieľom je umožniť vodičom riešiť prípady, keď sa počas jazdy nečakane stane nemožným dodržať nariadenie, t. j. v situáciách neobvyklých ťažkostí, ktoré nezávisia od vôle vodiča a sú zjavne nevyhnutné, ktoré nemožno predvídať ani pri vynaložení všetkej starostlivosti. Funkciou výnimky je aj zaistenie bezpečnosti osôb, vozidla a jeho nákladu a požiadavka, že bezpečnosť cestnej premávky musí byť v každom prípade zohľadnená.

Tri strany majú v súvislosti s takýmito situáciami určité povinnosti:

- 1) Dopravný podnik musí starostlivo naplánovať bezpečnú cestu vodiča, pričom musí predvídať napríklad pravidelné dopravné zápchy, poveternostné podmienky a prístup k vhodným parkovacím miestam, t. j. musí organizovať prácu tak, aby vodiči mohli dodržiavať nariadenie, a mal by zohľadniť požiadavky odosielateľov a poisťovní týkajúce sa bezpečného parkovania.
- 2) Vodič sa musí dôsledne držať pravidiel a nesmie sa odchýliť od časových limitov jazdy, pokiaľ sa neočakávané nevyskytnú výnimočné okolnosti a nie je možné dodržať nariadenie bez ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky, bezpečnosti osôb, vozidla alebo jeho nákladu. Ak sa vodič rozhodne, že je potrebné odchýliť sa od nariadenia a že to neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, musí povahu a dôvod odchýlky uviesť ručne (v akomkoľvek jazyku Spoločenstva, na záznamovom hárku alebo na výtlačku zo záznamového zariadenia alebo na rozpise služieb) hneď po zastavení.

3) Pri kontrole vodiča a posudzovaní, či je odchýlka od jazdných limitov opodstatnená, musí kontrolór uplatňovať profesionálnu diskretnosť.

Pri posudzovaní oprávnenosti odchýlky na základe článku 12 musí exekútor dôkladne preskúmať všetky okolnosti vrátane:

(a) história záznamov o jazde vodiča s cieľom zistiť vzor výkonu vodiča a overiť, či vodič bežne dodržiava pravidlá jazdy a času odpočinku a či je odchýlka výnimočná;

(b) odchýlka od časových limitov jazdy nesmie byť pravidelná a musí byť spôsobená výnimočnými okolnosťami, ako sú: veľké dopravné nehody, extrémne poveternostné podmienky, odklon cesty, nedostatok miesta na parkovisku atď. *(Tento zoznam možných výnimočných okolností je len orientačný. Zasadou pri posudzovaní je, že motív možného odchýlenia sa od jazdných limitov nesmie byť vopred známy alebo dokonca predvídateľný);*

(c) denné a týždenné limity jazdy by sa mali dodržiavať; vodič by teda nemal mať žiadne "časové zisky" prekročením limitu jazdy pri hľadaní parkovacieho miesta;

(d) odchýlka od pravidiel času jazdy nesmie viesť k skráteniu požadovaných prestávok, denného a týždenného odpočinku.

Komentár: Európsky súdny dvor, vec C-235/94

Usmernenie 2

Problém: Záznam 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.

Prístup, ktorý sa má dodržiavať: Vodič, ktorý cestuje na iné miesto, ako je prevádzkové stredisko zamestnávateľa, ktoré mu určil zamestnávateľ, aby prevzal a viedol "vozidlo s tachografom", plní záväzok voči svojmu zamestnávateľovi, a preto nedisponuje voľne svojím časom.

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

- každý čas, ktorý vodič strávi cestou na miesto alebo z miesta, ktoré nie je domovom vodiča alebo prevádzkovým strediskom zamestnávateľa a kde má vodič prevziať alebo opustiť vozidlo v rozsahu pôsobnosti nariadenia, bez ohľadu na to, či zamestnávateľ dal pokyny, kedy a ako cestovať, alebo či bola táto voľba ponechaná na vodičovi, by sa mal zaznamenať buď ako "pohotovosť", alebo ako "iná práca" v závislosti od vnútroštátnych právnych predpisov členského štátu a

- každý čas, ktorý vodič strávi riadením **vozidla, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia, na miesto alebo z miesta, ktoré nie je domovom vodiča alebo prevádzkovým strediskom zamestnávateľa a kde má vodič prevziať alebo opustiť vozidlo, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia, by sa mal zaznamenať ako "iná práca"**.

V nasledujúcich troch prípadoch možno čas strávený cestovaním považovať za "odpočinok" alebo "prestávku".

Prvý prípad je, keď vodič sprevádza vozidlo, ktoré sa prepravuje trajektom alebo vlakom. V tomto prípade si vodič môže odpočinúť alebo urobiť prestávku za predpokladu, že má prístup k lehátku alebo lôžku (článok 9.1).

Druhým prípadom je, keď vodič nesprevádza vozidlo, ale cestuje vlakom alebo trajektom na miesto alebo z miesta, kde prevezme riadenie alebo sa vzdá riadenia vozidla v rozsahu pôsobnosti nariadenia (článok 9 ods. 2), ak má na tomto trajekte alebo vo vlaku prístup k lehátku alebo lôžku.

Tretím prípadom je, keď vozidlo obsluhuje viac ako jeden vodič. Ak je druhý člen posádky v prípade potreby k dispozícii na vedenie vozidla, sedí vedľa vodiča vozidla a aktívne sa nepodieľa na pomoci vodičovi, ktorý vedie vozidlo, obdobie 45 minút "doby dostupnosti" tohto člena posádky možno považovať za "prestávku".

Neexistuje žiadne rozlíšenie, pokiaľ ide o charakter pracovnej zmluvy vodiča. Tieto pravidlá sa teda vzťahujú tak na vodičov v trvalom pracovnom pomere, ako aj na vodičov zamestnaných podnikom dočasného zamestnávania, ktorý prenája pracovnú silu.

V prípade "dočasného vodiča" sa "prevádzkovým strediskom zamestnávateľa" rozumie prevádzkové stredisko podniku, ktorý využíva služby tohto vodiča v cestnej doprave ("užívateľský podnik"), a nie ústredie "podniku dočasného zamestnávania".

Komentár: Európsky súdny dvor, vec C-76/77 a vec C-297/99.

Usmernenie 3

Problém: Príkaz na prerušenie prestávky alebo denného či týždenného odpočinku za účelom posunu vozidla na termináli, na parkoviskách alebo v pohraničných oblastiach.

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

Prístup, ktorý sa má dodržiavať: Vo všeobecnosti by mal mať vodič počas denného alebo týždenného odpočinku možnosť voľne disponovať svojím časom, a preto by nemal byť povinný zostať v dosahu svojho vozidla.

Prerušenie prestávky, denného alebo týždenného odpočinku je vo všeobecnosti porušením (pokiaľ sa neuplatňuje "pravidlo trajektu" - článok 9 ods. 1). V termináli alebo na parkovisku však môže nastať náhla neobvyklá situácia alebo núdzová situácia, keď je potrebné vozidlo premiestniť. Na termináli je zvyčajne vodič (zamestnanec terminálu), ktorý v prípade potreby presúva vozidlá.

Ak tomu tak nie je a pohyb vozidla sa stane nevyhnutným v dôsledku mimoriadnych okolností, vodič môže prerušiť odpočinok len na žiadosť príslušného orgánu alebo pracovníka terminálu, ktorí sú oprávnení nariadiť pohyb vozidla.

Na iných miestach (napr. na parkoviskách, na hraničných priechodoch a v núdzových prípadoch), ak existujú objektívne núdzové dôvody, pre ktoré je potrebné vozidlo odstaviť, alebo ak polícia alebo iný orgán (napr.: hasiči, cestné správne orgány, colník atď.) vydá príkaz na odstavenie vozidla, vodič musí na niekoľko minút prerušiť prestávku alebo odpočinok a v takom prípade by nemal byť stíhaný.

Ak vznikne takáto potreba, orgány presadzovania členských štátov musia udeliť určitú toleranciu na základe individuálneho posúdenia situácie.

Takéto prerušenie odpočinku alebo prestávky vodiča musí vodič zaznamenať ručne a malo by byť, ak je to možné, overené príslušným orgánom, ktorý nariadil vodičovi presun vozidla.

Usmernenie 4

Problém: Zaznamenávanie času jazdy digitálnymi tachografmi, keď sa vodiči zúčastňujú na častých alebo viacnásobných zastávkach.

Článok: 1 nariadenia (EHS) č. 3821/85, ktoré odkazuje na nariadenie (ES) č. 1360/2002 (príloha 1B).

Prístup, ktorý sa má dodržiavať: Keďže digitálne tachografy zaznamenávajú presnejšie ako analógové tachografy, vodiči, ktorí sa zúčastňujú na častých alebo viacnásobných zastávkach, môžu pri používaní digitálneho tachografu čeliť vyšším záznamom času jazdy, ako by to bolo pri analógovom tachografe. Táto situácia je dočasná a môže mať vplyv najmä na operácie miestnej rozvážkovej dopravy. Bude trvať len počas prechodného obdobia, počas ktorého budú súčasne existovať analógové aj digitálne tachografy.

S cieľom podporiť rýchle rozšírenie digitálneho tachografu a zároveň zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vodičmi - bez ohľadu na použitý záznamový prístroj - by sa mala umožniť tolerancia pre vnútroštátne orgány presadzovania práva počas tohto prechodného obdobia. Táto prechodná tolerancia by sa mala vzťahovať na tie vozidlá, ktoré sa zúčastňujú na jazdách s častým zastavovaním alebo s viacerými zastávkami a ktoré sú vybavené digitálnymi tachografmi.

Od vykonávateľov sa však vždy očakáva profesionálna diskretnosť. Okrem toho vždy, keď vodič sedí za volantom vozidla a aktívne sa zúčastňuje na dopravnej operácii v rámci rozsahu, bude sa považovať za vodiča bez ohľadu na okolnosti (napríklad v prípadoch, keď sa vodič nachádza v dopravnej zápche alebo na svetelnej križovatke).

Preto:

- Členské štáty by mali informovať svojich kontrolných úradníkov, že pri kontrole údajov z digitálneho tachografu majú možnosť povoliť až 15-minútovú toleranciu v rámci 4,5 hodinového bloku času jazdy pre vozidlá, ktoré sa zúčastňujú na častých alebo viac zastávkových jazdách, za predpokladu, že takéto tvrdenia možno podložiť dôkazmi. Táto tolerancia sa môže uplatniť napríklad ako odpočet jednej minúty na blok času jazdy medzi zastávkami, pričom maximálna tolerancia je 15 minút na štyri a pol (4,5) hodinový blok času jazdy;

- Kontrolní úradníci by sa mali pri uplatňovaní svojej voľnej úvahy riadiť okolnosťami a používať dôkazy, ktoré majú v danom čase k dispozícii (napríklad overiteľný dôkaz, že vodič sa zúčastnil na častých alebo viacnásobných zastávkach), a musia overiť, či ich výklad neohrozuje správne uplatňovanie pravidiel o pracovnom čase vodičov, a tým neohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.

- Členské štáty môžu používať analytický softvér, ktorý je nakonfigurovaný tak, aby do výpočtov času jazdy zahrnul obdobie tolerancie, ale mali by si byť vedomé, že to môže viesť k problémom s dôkazmi v neskoršej fáze. Za každých okolností nesmie tolerancia prekročiť 15-minútový prah tolerancie pre štyri a pol hodinový (4,5) blok času jazdy.

- Tolerancia by nemala diskriminovať ani znevýhodňovať vnútroštátnych ani medzinárodných vodičov a mala by sa zohľadňovať len pri tých operáciách, pri ktorých je zrejmé, že ide o časté alebo viacnásobné zastavenia.

Usmernenie 5

Problém: Formulár na osvedčenie o činnostiach ustanovený rozhodnutím Komisie z 12. apríla 2007.

Článok: 11 ods. 3 smernice 2006/22/ES.

Prístup, ktorý sa má dodržiavať: Osvedčenie sa vzťahuje na určité činnosti počas obdobia uvedeného v článku 15 ods. 7 písm. a) nariadenia (EHS) č. 3821/85, t. j.:

- aktuálny deň + predchádzajúcich 28 dní (od 1. januára 2008)

Osvedčenie sa môže použiť **len vtedy**, ak vodič:

- bol na nemocenskej dovolenke

- bol na dovolenke, ktorá je súčasťou ročnej dovolenky podľa právnych predpisov členského štátu

Štát, v ktorom je podnik usadený

- riadil iné vozidlo vyňaté z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo AETR

Členské štáty nie sú povinné vyžadovať používanie formulára, ale ak členský štát vyžaduje, aby sa formulár používal v prípadoch, ktoré sú v ňom uvedené, tento štandardizovaný formulár musí byť uznaný za platný na tieto účely.

Členské štáty majú možnosť zaviesť ho na svojom území ako povinný a vyžadovať ho od všetkých dotknutých vodičov. Ak sa však v záznamoch tachografu uvádza vedenie vozidla vyňatého z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo AETR, nesmie sa vyžadovať formulár týkajúci sa tohto obdobia.

Elektronický formulár a formulár na vytlačenie, ako aj informácie o členských štátoch, ktoré poskytli jeho povinné používanie je k dispozícii na adrese: http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Formulár je akceptovaný v celej EÚ v ktoromkoľvek úradnom jazyku EÚ. Jeho štandardný formát uľahčuje porozumenie, pretože obsahuje očíslované vopred určené polia, ktoré treba vyplniť.

Všetky polia formulára sa musia vyplniť zadáním. Aby bol formulár platný, musí ho pred jazdou podpísať zástupca spoločnosti aj vodič. V prípade samostatne zárobkovo činných vodičov sa vodič podpisuje raz ako zástupca spoločnosti a raz ako vodič.

Platný je len podpísaný originál. Text formulára sa nesmie upravovať. Tlačivo nesmie byť vopred podpísané a nesmie sa meniť ani vlastnoručnými vyhláseniami. Iba za výnimočných okolností a ak je to právne možné podľa vnútroštátnych právnych predpisov, možno akceptovať telekopiu (fax) formulára.

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

Ak vodič nejazdí už počas cesty, napr. z dôvodu choroby alebo poruchy vozidla, formulár sa nemôže použiť a kontrolné orgány môžu požadovať iný dôkaz o nečinnosti.

Osvedčenie sa vzťahuje len na druhy činností, ktoré sú v ňom uvedené. Formulár nie je možné použiť na iné činnosti.

Je potrebné poznamenať, že formulár nenahrádza povinnosti zaznamenávať činnosti uvedené v článku 6 ods. 5 nariadenia (ES) č. 561/2006 a v článku 15 nariadenia (EHS) č. 3821/85.

Usmernenie 6

Problém: Záznam času stráveného na palube trajektu alebo vlaku, kde má vodič prístup k lôžku alebo ležadlu.

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

Prístup, ktorý sa má dodržiavať: Počas odpočinku musí mať vodič podľa článku 4 písm. f) možnosť voľne disponovať svojím časom. Vodič má však právo na prestávku alebo odpočinok denne alebo týždenne, keď cestuje trajektom alebo vlakom, za predpokladu, že má prístup k lôžku alebo ležadlu. Vyplýva to zo znenia článku 9 ods. 2, ktorý stanovuje, že akýkoľvek čas strávený cestovaním "sa nezapočítava do odpočinku alebo prestávky, *pokiaľ vodič nie je na trajekte alebo vo vlaku a nemá prístup k lôžku alebo ležadlu*".

Okrem toho v súlade s článkom 9 ods. 1 *pravidelný denný odpočinok* v trvaní najmenej 11 hodín na trajekte alebo vo vlaku (ak má vodič k dispozícii lôžko alebo ležadlo) môže byť maximálne dvakrát prerušený inými činnosťami (napríklad nástupom alebo výstupom z trajektu alebo vlaku). Celkový čas týchto dvoch prerušení nesmie presiahnuť 1 hodinu. Tento čas nesmie v žiadnom prípade viesť k skráteniu pravidelného denného odpočinku.

V prípade pravidelného denného odpočinku v dvoch obdobiach, z ktorých prvé musí trvať najmenej 3 hodiny a druhé najmenej 9 hodín (ako je stanovené v článku 4 písm. g)), sa počet prerušení (maximálne dve) týka celého obdobia denného odpočinku, a nie každej časti pravidelného denného odpočinku v dvoch obdobiach.

Výnimka podľa článku 9 ods. 1 sa nevzťahuje na skrátený alebo pravidelný týždenný odpočinok.

Usmernenie 7

Problém: Význam pojmu "každé obdobie 24 hodín"

Článok: 8 ods. 2 a 5 nariadenia (ES) č. 561/2006

Pristup, ktorý sa má dodržiavať: V súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia sa nový denný odpočinok čerpá v rámci každého obdobia 24 hodín po skončení predchádzajúceho odpočinku (pravidelný alebo skrátený denný alebo týždenný odpočinok). Nasledujúca 24-hodinová doba začína plynúť od konca využitej kvalifikovanej dennej alebo týždennej doby odpočinku. Pojem "kvalifikovaný" odpočinok by sa mal chápať ako doba odpočinku, pri ktorej sa dosiahne zákonné minimálne trvanie v rámci obdobia 24 hodín po skončení predchádzajúceho kvalifikovaného odpočinku. Tento kvalifikačný odpočinok sa môže skončiť neskôr ako 24 hodín po skončení predchádzajúceho odpočinku, ak je jeho celkové trvanie dlhšie ako minimum požadované právnymi predpismi.

Na určenie súladu s ustanoveniami o dennom odpočinku by mali orgány presadzovania práva preskúmať všetky 24-hodinové obdobia nasledujúce po kvalifikovanom dennom alebo týždennom odpočinku.

V prípadoch, keď sú orgány presadzovania práva konfrontované s obdobiami činnosti nasledujúcimi po kvalifikovanom dennom alebo týždennom odpočinku, počas ktorých vodiči nedosiahnu kvalifikovaný denný odpočinok, sa odporúča, aby orgány presadzovania práva:

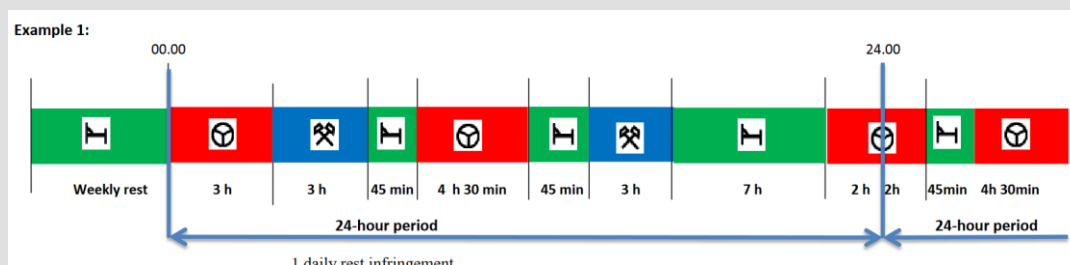
1. rozdeliť vyššie uvedené obdobia činnosti na po sebe nasledujúce obdobia v trvaní 24 hodín počnúc koncom posledného kvalifikovaného denného alebo týždenného odpočinku,
a
2. uplatniť pravidlá o dennom odpočinku na každé z týchto 24-hodinových referenčných období.

Ak koniec takéhoto 24-hodinového obdobia spadá do prebiehajúceho obdobia odpočinku, ktoré nie je kvalifikovaným odpočinkom, pretože jeho zákonné minimálne trvanie nebolo dosiahnuté v rámci 24-hodinového obdobia, ale ktoré pokračuje do nasledujúceho 24-hodinového obdobia a dosiahne minimálne požadované trvanie, potom sa výpočet nasledujúceho 24-hodinového obdobia začína vtedy, keď vodič ukončí odpočinok v celkovom trvaní najmenej 9/11 hodín alebo viac a pokračuje v dennej pracovnej dobe.

Ak je určená kvalifikovaná denná alebo týždenná doba odpočinku, posudzovanie nasledujúcej 24-hodinovej doby odpočinku sa začína na konci tejto kvalifikovanej dennej alebo týždennej doby odpočinku (od konca príslušnej doby odpočinku, ak je odpočinok v skutočnosti dlhší ako požadovaná minimálna doba).

Táto metóda výpočtu by mala orgánom presadzovania práva umožniť identifikovať a sankcionovať všetky porušenia ustanovenia o dennom odpočinku, ku ktorým došlo počas každého obdobia 24 hodín.

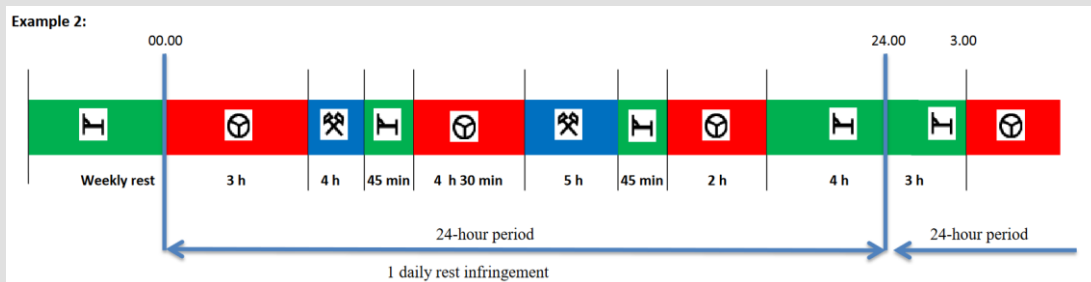
Analogická metóda výpočtu by sa mala uplatňovať na vodičov, ktorí vykonávajú viacčlennú posádku, a referenčné obdobie 24 hodín by sa malo nahradiť 30-hodinovým obdobím, ako je stanovené v článku 8 ods. 5 nariadenia.



Podľa GN7: V prípadoch, keď sú orgány presadzovania práva konfrontované s obdobiami činnosti nasledujúcimi po kvalifikovanom dennom alebo týždennom odpočinku, počas ktorých vodiči nedosiahnu kvalifikovaný denný odpočinok, sa odporúča, aby orgány presadzovania práva:

1. rozdeliť vyššie uvedené obdobia činnosti na po sebe nasledujúce obdobia 24 hodín počnúc koncom posledného kvalifikovaného denného alebo týždenného odpočinku
a

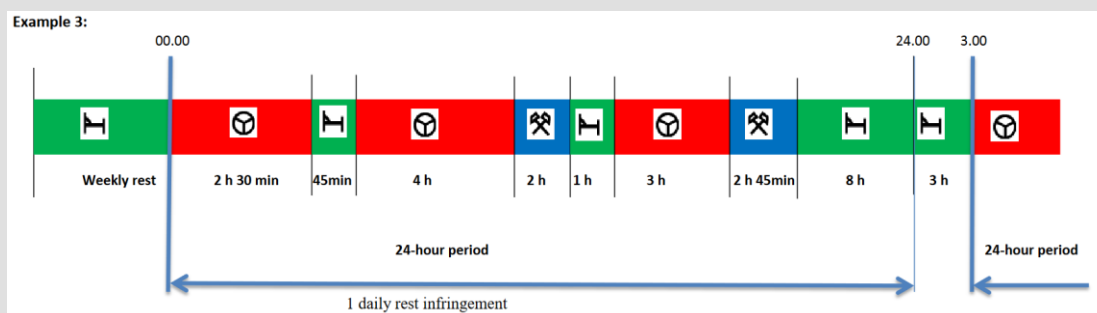
2. uplatniť pravidlá o dennom odpočinku na každé z týchto 24-hodinových referenčných období. Nové 24-hodinové obdobie sa začína o 24:00 hod.



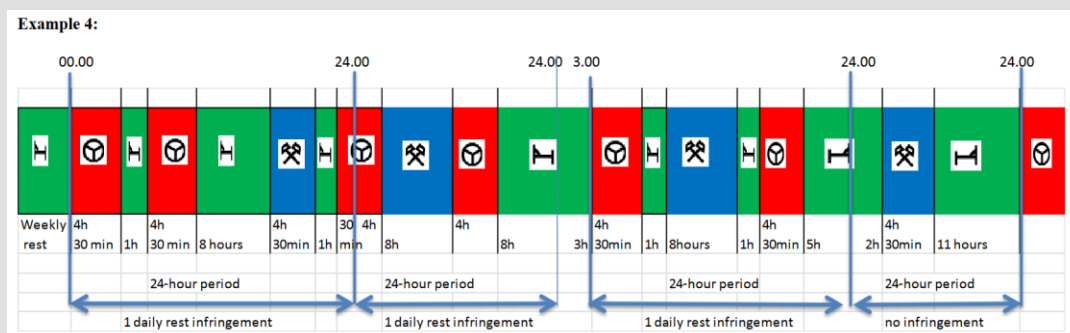
Podľa GN7: V prípadoch, keď sú orgány presadzovania práva konfrontované s obdobiami činnosti nasledujúcimi po kvalifikovanom dennom alebo týždennom odpočinku, počas ktorých vodiči nedosiahnu kvalifikovaný denný odpočinok, sa odporúča, aby orgány presadzovania práva:

1. rozdeliť vyššie uvedené obdobia činnosti na po sebe nasledujúce obdobia 24 hodín počnúc koncom posledného kvalifikovaného denného alebo týždenného odpočinku
- a
2. uplatniť pravidlá o dennom odpočinku na každé z týchto 24-hodinových referenčných období.

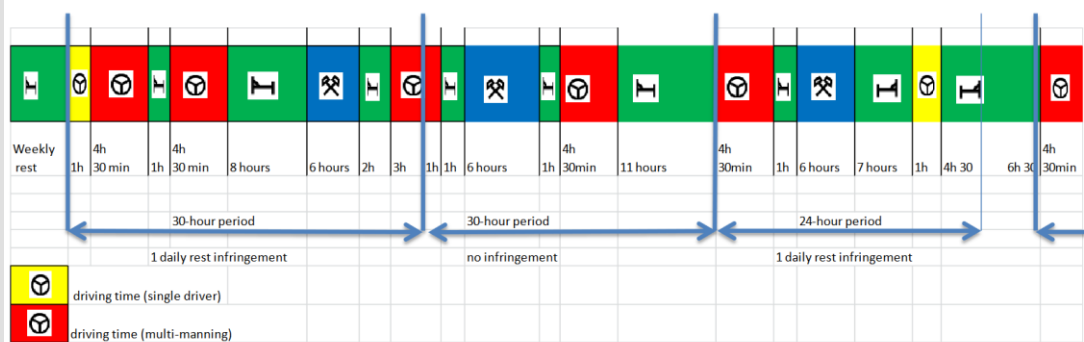
Koniec 24-hodinového obdobia spadá do prebiehajúceho odpočinku, ktorý nie je kvalifikovaným odpočinkom, pretože jeho zákonné minimálne trvanie nebolo dosiahnuté v rámci 24-hodinového obdobia. Taktiež nejde o denný odpočinok s požadovaným trvaním. Na tento účel sa nová 24-hodinová doba začína o 24:00 hod.



Podľa GN7: ak koniec 24-hodinového obdobia spadá do prebiehajúceho obdobia odpočinku, ktoré nie je kvalifikovaným odpočinkom, pretože jeho zákonné minimálne trvanie nebolo dosiahnuté v rámci 24-hodinového obdobia, ale ktoré pokračuje do ďalšieho obdobia 24 hodín a dosiahne minimálne požadované trvanie, niekedy potom sa výpočet ďalšieho 24-hodinového obdobia začne, keď vodič ukončí odpočinok v celkovom trvaní najmenej 9/11 hodín alebo viac a pokračuje v dennej pracovnej dobe. Na tento účel sa nové 24-hodinové obdobie začína o 3:00.



Example 5: Multi-manning



Vyššie uvedené príklady slúžia výlučne na predstavu, ako by bolo možné identifikovať **porušenie ustanovenia o dennom odpočinku na** základe 24-hodinového referenčného obdobia.

Príloha 2 - Vysvetlivky Európskej komisie

Číslo vysvetlivky	Číslo článku
1	Články 1, 2 a 11 nariadenia (ES) č. 561/2006
2	Článok 1, 2, 4 písm. a) a c) nariadenia (ES) č. 561/2006
3	Článok 13 písm. f) nariadenia (EHS) č. 3820/85 a článok 13 písm. d) druhá zarážka nariadenia (ES) č. 561/2006
4	Článok 26
5	Článok 3 písm. h) a článok 13 písm. i) nariadenia (ES) č. 561/2006
6	Článok 14 ods. 2 nariadenia (ES) č. 561/2006
7	Článok 34 ods. 1 a 3 nariadenia (EÚ) č. 165/2014, článok 15 ods. 7 nariadenia (EHS) č. 3821/85, článok 6 ods. 5 nariadenia (ES) č. 561/2006 a článok 11 ods. 3 smernice 2006/22/ES.

Objasnenie Komisie 1

Téma: Vnútroštátne predpisy inšpirované predpismi Spoločenstva.

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

Nastolený problém: Nemecké právo vyžaduje, aby sa pravidlá Spoločenstva o čase jazdy, prestávkach a dobách odpočinku zavedené nariadením (ES) č. 561/2006 uplatňovali aj na menšie "nákladné vozidlá", ako sú uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia, konkrétne na vozidlá s hmotnosťou nad 2,8 tony.

Objasnenie: Skutočnosť, že niektoré druhy dopravy nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia, neznamena, že sú vyňaté z pôsobnosti akýchkoľvek právnych predpisov. Naopak, z tohto ustanovenia vyplýva, že členské štáty môžu v tejto oblasti prijímať právne predpisy. Ak tak členské štáty postupujú, nič im nebráni prijať vnútroštátne predpisy, ktoré sú inšpirované právnymi predpismi Spoločenstva alebo sú s nimi totožné.

Komentár: Objasnenie poskytnuté útvarmi Európskej komisie luxemburským orgánom (list z februára 1993).

Objasnenie Komisie 2

Téma: Vozidlá, ktoré sú prevádzkované na účely opravy, umývania alebo údržby.

Článok: 1, 2, 4 písm. a), 4 písm. c).

Nastolený problém: Vozidlá, ktoré sa vozia na účely opravy, umývania alebo údržby.

Objasnenie: Podľa článku 4 písm. a) nariadenia je cestná preprava definovaná ako akákoľvek cesta, ktorá sa uskutočňuje úplne alebo čiastočne na cestách otvorených pre verejnosť vozidlom, naloženým alebo nenaloženým, používaným na prepravu cestujúcich alebo tovaru. Ak teda vodič riadi vozidlo na účely cesty do autoservisu, do umývačky, na čerpaciu stanicu, na rôzne miesta na odovzdanie alebo prevzatie vozidiel od klientov atď., pričom využíva úplne alebo čiastočne cesty prístupné verejnosti, tento typ cesty spadá pod definíciu cestnej prepravy podľa nariadenia (ES) č. 561/2006. To platí pre každého vodiča bez ohľadu na to, či je jeho zamestnanie dočasného alebo trvalého charakteru.

V článku 1 nariadenia sa však stanovuje, že pravidlá o čase jazdy, prestávkach a dobách odpočinku sa vzťahujú na vodičov, ktorí vykonávajú cestnú prepravu tovaru a cestujúcich. V závislosti od konkrétnych okolností nemusia povinnosti zamestnancov niektorých spoločností vzhľadom na povahu ich funkcií zahŕňať činnosť cestnej prepravy tovaru alebo cestujúcich. V takýchto prípadoch by títo zamestnanci v skutočnosti nevykonávali prepravu tovaru, ako je definovaná v nariadení, a preto by nespádali do rozsahu pôsobnosti jeho ustanovení.

V každom prípade nič nebráni členským štátom uplatňovať pravidlá stanovené v nariadení aj na iné dopravné operácie, vozidlá alebo vodičov, na ktoré sa nariadenie výslovne nevzťahuje.

Komentár: Vysvetlenie poskytnuté útvarmi Európskej komisie členom luxemburských orgánov (list z februára 1993).

Objasnenie Komisie 3

Téma: Vozidlá používané ako miestne obchody na miestnych trhoch.

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

Nastolený problém: Vozidlá používané ako miestne predajne na miestnych trhoch alebo na podomový predaj by mohli byť vyňaté z pravidiel o pracovnom čase vodičov podľa článku 13 písm. f) nariadenia (EHS) č. 3820/85. Táto možnosť už podľa nariadenia 561/2006 neexistuje. Vodiči takýchto vozidiel nejazdia na dlhé vzdialenosti a dlhé hodiny a ich hlavnou profesionálnou činnosťou nie je preprava tovaru, ale jeho predaj.

Objasnenie: Nariadenie (ES) č. 561/2006 podľa článku 13 ods. 1 písm. d) druhej zarážky umožňuje [výnimku] pre vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu materiálu, vybavenia alebo strojov pre potreby vodiča v priebehu jeho práce. Tieto vozidlá sa môžu používať len v okruhu 50 km od základne podniku a pod podmienkou, že riadenie vozidiel nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča. Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-128/04 potvrdzuje, že pojmy "materiál alebo vybavenie" zahŕňajú nielen nástroje a náradie, ale aj tovar, ktorý je potrebný na výkon práce v rámci hlavnej činnosti vodiča príslušného vozidla.

V tejto súvislosti by to znamenalo, že vozidlá používané ako miestne obchody na miestnych trhoch by mohli byť oslobodené od dane podľa tohto článku za predpokladu, že prejedaná vzdialenosť nepresahuje 50 km od základne a že jazda nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča.

Treba však pripomenúť, že táto výnimka nie je automatická, ale závisí od rozhodnutia jednotlivých členských štátov, či ju na svojom území udelia alebo nie.

Komentár: Objasnenie poskytnuté útvarmi Európskej komisie poslancovi Patrickovi Doeringovi (list z 12. novembra 2007).

Objasnenie Komisie 4

Téma: Uplatňovanie článku 26 nariadenia.

Článok: 26.

Nastolený problém: Podľa článku 26 sa "záznamové zariadenie inštaluje a používa vo vozidlách registrovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú prepravu tovaru alebo cestujúcich, s výnimkou vozidiel uvedených v článku 3 nariadenia (ES) č. 561/2006. [...]"

Výsledkom tejto zmeny je povinnosť inštalovať záznamové zariadenie aj do vozidiel s maximálnou prípustnou hmotnosťou 3,5 tony alebo nižšou.

Objasnenie: Podľa článku 3 nariadenia č. 3821/85 je z povinnosti inštalovať záznamové zariadenie vyňatý len zoznam konkrétnych kategórií vozidiel stanovený v článku 3 nariadenia č. 561/2006.

Vzhľadom na uvedené je zrejmé, že samotným účelom nariadenia 3821/85 je zabezpečiť účinné presadzovanie pravidiel stanovených pre časy jazdy, doby odpočinku atď., ktoré sú v súčasnosti obsiahnuté v nariadení 561/2006, a že rozsah uplatňovania týchto pravidiel.

Keďže však v nariadení č. 3821/85 nie je výslovný odkaz na nový článok 2 nariadenia č. 561/2006, takýto výsledok sa musí odvodiť z kombinovaného výkladu článkov 2, 4 a 26 nariadenia č. 561/2006.

Podľa článku 26 ods. 1 nariadenia č. 561/2006 sa teda definície uvedené v jeho článku 4 majú uplatňovať "na účely" nariadenia č. 3821/85. Článok 4 obsahuje definíciu pojmu "cestná preprava", ktorá sa však musí vykladať v súvislosti s obmedzením rozsahu tohto pojmu v článku 3 nariadenia č. 3821/85, čo má za následok, že vozidlá vyňaté podľa článku 2 nariadenia č. 561/2006 budú rovnako vyňaté z akejkoľvek povinnosti inštalovať a používať záznamové zariadenie.

Komentár: Objasnenie, ktoré poskytli útvary Európskej komisie nemeckým orgánom (list z 28. júna 2006).

Objasnenie Komisie 5

Téma: Záznam zmiešanej činnosti jazdy "v" a "mimo" rozsahu pôsobnosti.

Článok: Článok 3 písm. h), článok 13 písm. i).

Nastolený problém: Záznam zmiešanej činnosti "v" a "mimo" rozsahu pôsobnosti.

Objasnenie: Podľa článku 3 písm. a) sa nariadenie nevzťahuje na cestnú prepravu "vozidlami používanými na prepravu cestujúcich v rámci pravidelnej dopravy, ak trasa, ktorú predmetná doprava pokrýva, nepresahuje 50 km". To znamená, že nariadenie sa vzťahuje na vodičov, ktorí vykonávajú tento typ vylúčenej služby, len pokiaľ vykonávajú aj činnosti, ktoré patria do jeho pôsobnosti, a len vo vzťahu k týmto "zahrnutým" činnostiam.

Okrem toho sa v článku 6 ods. 5 nariadenia vyžaduje, aby vodič zaznamenával ako "inú prácu" každý čas strávený riadením vozidla používaného na obchodné operácie, ktoré nespádajú do rozsahu pôsobnosti nariadenia. Inými slovami, činnosti vedenia vozidla, ktoré nespádajú do definície "času vedenia vozidla" na účely nariadenia, sa nemôžu počítať ako "odpočinok" podľa definície v článku 4 písm. f), v dôsledku čoho sa musia zohľadniť pri jeho celkovom uplatňovaní.

Ak teda vodič autobusu vykonáva kombinovanú pravidelnú dopravu, musí používať záznamy z tachografu bez ohľadu na to, ktorá jazdná činnosť, t. j. mimo rozsahu pôsobnosti alebo v rozsahu pôsobnosti nariadenia, prevažuje. Pri tých jazdách, ktoré presahujú 50 km, by mal vodič zaznamenať "čas jazdy" a pri kratších jazdách by mal zaznamenať "jazdu mimo rozsahu pôsobnosti" pod značkou "iná práca".

Komentár: Vysvetlenie poskytnuté útvarmi Európskej komisie talianskej organizácii ANAV (list z 23. júla 2007).

Objasnenie Komisie 6

Téma: Dočasné výnimky v naliehavých výnimočných prípadoch

Článok: 14 (2)

Objasnenie: Podľa článku 14 ods. 2 má každý členský štát možnosť udeliť v naliehavých prípadoch dočasnú výnimku z uplatňovania ustanovení nariadenia na obdobie maximálne 30 dní. Táto skutočnosť by sa mala bezodkladne oznámiť Komisii.

Tento článok je navrhnutý tak, aby umožnil členským štátom riešiť situácie náhlych výnimočných okolností, ktorým sa nedá vyhnúť a ktoré nemožno predvídať, keď sa neočakávane stane nemožným uplatňovať ustanovenia nariadenia v plnom rozsahu počas krátkeho obdobia.

Ak dôsledky takýchto výnimočných okolností pretrvávajú a znemožňujú dodržiavanie ustanovení nariadenia dlhšie ako 30 dní, členský štát môže v súlade s článkom 14 ods. 1 požiadať Komisiu o povolenie ďalšieho predĺženia dočasného uvoľnenia z uplatňovania určitých ustanovení nariadenia.

Objasnenie Komisie 7

Téma: Zaznamenávanie a kontrola činností a doby nečinnosti vodičov mimo vozidla

Článok: 34 ods. 1 a 3 nariadenia (EÚ) č. 165/2014, 15 ods. 7 nariadenia (EHS) č. 3821/85, 6 ods. 5 nariadenia (ES) č. 561/2006, 11 ods. 3 smernice 2006/22/ES

Objasnenie: S cieľom zabezpečiť rýchlejšiu, účinnejšiu a komplexnejšiu kontrolu dodržiavania ustanovení nariadenia (ES) č. 561/2006 o čase jazdy, prestávkach a dobách odpočinku sa v právnych predpisoch EÚ vyžaduje, aby vodič a dopravný podnik vypracovali úplný súbor záznamov o činnostiach vodiča za príslušné obdobie.

V tejto súvislosti sa v článku 34 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 vyžaduje, aby vodiči používali záznamové listy alebo karty vodiča každý deň, počas ktorého vedú vozidlo, a v článku 34 ods. 3 sa stanovuje, že ak vodič v dôsledku neprítomnosti vo vozidle nemôže používať tachograf namontovaný vo vozidle, obdobia inej práce, pohotovosti a obdobia prestávok a odpočinku sa zaznamenávajú pomocou ručných vstupov. Druhý odsek článku 34 ods. 3 zakazuje členským štátom uložiť povinnosť používať formulár osvedčenia pre činnosti vodiča počas jeho

neprítomnosti vo vozidle. Nezakazuje však používanie takéhoto formulára vodičmi na účely osvedčovania činností počas ich neprítomnosti vo vozidle a v prípade, že nebolo možné zaznamenať tieto činnosti späťne ručnými vstupmi. Dôvodom tohto ustanovenia je zabrániť zbytočnému zaťaženiu vodičov a podnikov a podporiť používanie tachografu ako hlavného nástroja na zobrazovanie, zaznamenávanie, ukladanie a tlač údajov o činnostiach a obdobiach nečinnosti vodiča.

V súlade s článkom 15 ods. 7 nariadenia (EHS) č. 3821/85 (ktorý nahradí článok 36 nariadenia (EÚ) č. 165/2014) by vodič mal byť schopný predložiť a predložiť príslušným orgánom úplný súbor záznamov tachografu vrátane ručných záznamov za aktuálny deň a predchádzajúcich 28 dní.

Túto povinnosť opakuje článok 6 ods. 5 nariadenia (ES) č. 561/2006, ktorý vyžaduje, aby vodič zaznamenával iné doby práce a pohotovosti každý deň od poslednej dennej alebo týždennej doby odpočinku, a nielen v dňoch, keď vodič vykonáva činnosti, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia. Bolo by v rozpore s cieľmi a duchom nariadenia, ak by sa vyžadovali len záznamy za deň, keď sa vykonáva jazda "v rozsahu pôsobnosti". Na únavu vodiča totiž môže mať vplyv aj iná práca mimo odvetvia dopravy alebo jazda mimo rozsahu pôsobnosti, ktorá následne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky a zhoršuje jeho zdravotný stav a pracovné podmienky.

V článku 11 ods. 3 smernice 2006/22/ES sa stanovuje, že v určitých situáciách, keď bol vodič mimo vozidla, by sa mal v priebehu 28 dní použiť elektronický a tlačiteľný formulár stanovený rozhodnutím Komisie zo 14. decembra 2009 [K(2009) 9895]. Tento formulár "potvrdenie o činnosti" slúži na zaznamenanie informácií, ktoré nebolo možné zaznamenať do tachografu prostredníctvom ručných záznamov.

Praktická implementácia:

Všetky uvedené ustanovenia sa musia čítať spoločne. Následne je potrebné chápať, že vodič je povinný predložiť a predložiť celý súbor záznamov tachografu za aktuálny deň a predchádzajúcich 28 dní. Tieto záznamy by mali zahŕňať všetky obdobia činnosti (jazda, pohotovosť, jazda mimo rozsahu pôsobnosti, iná práca atď.) a nečinnosti (prestávky, odpočinok, ročná dovolenka, práceneschopnosť atď.) za každý deň. Ak v dôsledku neprítomnosti vo vozidle nie je možné použiť tachograf každý deň na zaznamenanie činností a období nečinnosti vodiča, tieto by sa mali zaznamenať späťne pomocou ručných záznamov v deň, keď vodič aktivuje tachograf po období neprítomnosti vo vozidle. Ak z technických dôvodov takéto späťne zaznamenávanie nie je možné (napr. v prípade generácie digitálnych tachografov 1st) alebo sa javí ako nadmerne zaťažujúce (napr. vodič pracoval mimo rozsahu pôsobnosti počas dlhšieho obdobia, ktoré predchádzalo činnosti jazdy v rozsahu pôsobnosti), vodič môže použiť štandardný formulár potvrdenia stanovený rozhodnutím Komisie K(2009) 9895 s cieľom pokryť medzery v záznamoch tachografu. Orgánom členských štátov zodpovedným za presadzovanie predpisov sa odporúča, aby v takýchto odôvodnených situáciách akceptovali tento štandardný formulár osvedčenia, ale zároveň by členské štáty nemali vyžadovať používanie tohto formulára (alebo akéhokoľvek iného formulára osvedčujúceho činnosti vodiča mimo vozidla) a nemali by sankcionovať vodičov za absenciu takéhoto formulára.

Príloha 3 - Prehľad nariadenia (ES) č. 561/2006

Článok	Popis	Porušenia
1	Uvádza nariadenie a stanovuje účel a ciele dokumentu	Nie
2	Určuje vozidlá, na ktoré sa vzťahuje nariadenie	Nie
3	Uvádza typy vozidiel, na ktoré sa vzťahuje výnimka z nariadenia	Nie
4	Uvádza definície niektorých pojmov použitých v texte nariadenia. (Všimnite si, že sa tu zaviedol pojem "delený odpočinok".)	Nie
5	Definuje minimálny vek sprievodcov a pomocníkov vodičov	Áno
6	Nastaví denné jazdné limity, týždenné jazdné limity a dva týždenné jazdné limity. Vyžaduje zaznamenávanie jazdy mimo rozsahu pôsobnosti a POA v ktorýkoľvek deň, keď je v rozsahu pôsobnosti.	Áno
7	Definuje požiadavku na prestávku v jazde, limity jazdy a zloženie kvalifikačných prestávok.	Áno
8	Požiadavky na denný a týždenný odpočinok vodičov a platné pravidlá. Zavádza pravidelné a skrátené doby odpočinku a pravidlá ich používania. Požiadavka na kompenzáciu skráteného týždenného odpočinku. Zahŕňa zákaz čerpania pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle.	Áno
8a	Diskutuje o povinnosti komisie informovať vodičov o bezpečných a chránených parkovacích miestach, o stanovení noriem pre takéto parkovacie miesta a o ich certifikácii.	Nie
9	Zavádza pravidlá týkajúce sa prípustného rozdelenia odpočinku s cieľom využiť trajektové alebo vlakové služby. Vyžaduje, aby vodiči zaznamenávali činnosti súvisiace s prácou pred a po prevzatí vozidla, ktoré sa majú zaznamenať. Vyžaduje, aby sa jazda "mimo rozsahu pôsobnosti" zaznamenala ako "iná práca".	Áno
10	Definuje neprijateľné platobné režimy. vyžaduje, aby dopravcovia pri organizovaní práce vodičov dodržiavali nariadenie. Stanovuje zodpovednosť prevádzkovateľov za porušenie nariadenia vodičmi bez ohľadu na to, kde sa ho dopustili. Vymedzuje limity zodpovednosti prevádzkovateľa. vyžaduje, aby zmluvní partneri rešpektovali nariadenie pri zostavovaní harmonogramov a časových rozvrhov. Definuje požiadavky prevádzkovateľa týkajúce sa pravidelného sťahovania a zabezpečenia údajov digitálneho tachografu.	Áno
11	Umožňuje členským štátom zaviesť prísnejšie limity pre vnútroštátne cesty, ktoré musia zohľadňovať iné dohody. Uplatňuje sa len na vnútroštátne cesty.	Nie
12	Stanovuje právo vodiča odchyliť sa od požiadaviek nariadenia v núdzových prípadoch a definuje podmienky spojené s týmto právom.	Nie
13	Umožňuje členským štátom udeliť výnimky z definovaného zoznamu pre špecifické druhy dopravy, ktoré sa pohybujú na vnútroštátnej úrovni, z požiadaviek článkov 5 až 9 vrátane.	Nie
14	Umožňuje členským štátom neuplatňovať nariadenie za výnimočných okolností na obmedzené obdobie.	Nie
15	Stanovuje požiadavku, aby členské štáty zaviedli kontroly uplatniteľné na dopravu vyňatú podľa článku 3 písm. a)	Nie
16	Týka sa pravidelnej osobnej dopravy, v ktorej nie je namontovaný tachograf. Ukladá povinnosť vypracovať cestovné poriadky a rozpisy. Platnosť sa končí 31. 12. 2007 v dôsledku článku 26.	Áno
17	vymedzuje požiadavky na podávanie správ a monitorovanie uložené členským štátom	Nie
18	žiada členské štáty, aby zaviedli legislatívne opatrenia na nadobudnutie účinnosti nariadenia	Nie
19	Týka sa sankcií ukladaných členskými štátmi za porušenie nariadenia. Definuje charakteristiky týchto trestov a požiadavku, aby sa porušenie pravidiel trestalo len raz. Extrateritorialita.	Nie
20	Zavádza požiadavku, že vodič musí uchovávať a byť schopný predložiť dôkaz o uloženej pokute. vyžaduje, aby vodiči poskytli príslušné informácie viacerým zamestnávateľom, aby mohli splniť svoje povinnosti.	Áno
21	Zavádza imobilizáciu (zákaz) za porušenie predpisov, ktoré má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Vyžaduje správne sankcie pre hospodárske subjekty, ktoré porušujú právne predpisy členských štátov.	Nie
22	núti členské štáty, aby si navzájom pomáhali pri monitorovaní dodržiavania predpisov a vymieňali si informácie o sankciách uložených obyvateľom členských štátov	Nie
23	ukladá Komisii povinnosť	Nie
24	Procesné technické aspekty	Nie
25	Obsahuje právo členského štátu požiadať Komisiu, aby sa zaoberala rozdielmi v uplatňovaní a presadzovaní nariadenia.	Nie
26	Mení a dopĺňa 3821/85 (zosúlaďuje výnimky, obmedzuje platnosť článku 16)	Nie
27	Mení a dopĺňa 2135/98	Nie
28	Zrušuje nariadenie 3820/85	Nie
29	Uvádza dátum nadobudnutia účinnosti nariadenia	Nie

Príloha 4 - Formulár osvedčenia o činnostiach EÚ.

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES¹
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR²)

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

- (1) Name of the undertaking: _____
- (2) Street address, postal code, city, country: _____, _____, _____, _____
- (3) Telephone number (including international prefix): _____
- (4) Fax number (including international prefix): _____
- (5) E-mail address: _____

I, the undersigned:

- (6) Name and first name: _____
- (7) Position in the undertaking: _____

declare that the driver:

- (8) Name and first name: _____
- (9) Date of birth (day/month/year): ____/____/____
- (10) Driving licence or identity card or passport number: _____
- (11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): ____/____/____

for the period:

- (14) ☐ was on sick leave: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
- (15) ☐ was on annual leave: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
- (16) ☐ was on leave or rest: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
- (17) ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Reg. 561/2006 or the AETR:
from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
- (18) ☐ performed other work than driving: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
- (19) ☐ was available: from ____/____/20____ to ____/____/20____ (day/month/year)
- (20) Place: _____ Date: _____
- Signature: _____

- (21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

- (22) Place: _____ Date: _____

Signature of the driver: _____

¹ This form is available in electronic and printable versions at the following address: <http://ec.europa.eu>

² European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

Príloha 5 - Formulár osvedčenia o činnostiach AETR

Attestation of activities* /Formulaire d'attestation d'activités*

(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)/(RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OU L'AETR**)

To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey/ À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage

To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept/ À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés

False attestations constitute an infringement/ Les fausses attestations constituent une infraction

Part to be filled in by the undertaking (Partie à remplir par l'entreprise)

1. Name of the undertaking/ Nom de l'entreprise
2. Street address, postal code, city/ Rue, code postal, ville

Country/ Pays:

3. Telephone number (including international prefix)/ Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)
4. Fax number (including international prefix)/ Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)
5. Adresse courrier électronique/ e-mail address:

I, the undersigned (Le soussigné):

6. Name and first name/ Nom et prénom
7. Position in the undertaking/ Fonction dans l'entreprise

declare that the driver/ déclare que le conducteur:

8. Name and first name/ Nom et prénom
9. Date of birth (day/month/year)/ Date de naissance: (jour/mois/année):
10. Driving licence or identity card or passport number/ Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport

11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/ qui a commencé travailler dans l'entreprise le (jour/mois/année):

au cours de la période/ for the period:

12. from (hour/day/month/year) du (heure/jour/mois/année):
13. to (hour/day/month/year) au (heure/jour/mois/année):
14. ☐ was on sick leave*** / était en congé de maladie
15. ☐ was on annual leave*** / était en congé annuel
16. ☐ was on leave or rest*** / était en congé ou repos
17. ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*** / conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR
18. ☐ performed other work than driving*** / effectuait autre travail que la conduite
19. ☐ was available*** / était disponible

20. Place/ Lieu: Date/ date:

Signature/ signature

21. I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above (Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée).

22. Place/ Lieu: Date/ date:

Signature of the driver/ Signature du conducteur

* This form is available in electronic and printable versions at the following address / Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante: <http://www.unecce.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport / Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

*** Choose only one box/ Ne cocher qu'une seule case.

Príloha 6 - Formulár cestnej kontroly

	Name Contact address Telephone numbers e-mail address of Control Authority		Roadside Check Form Driving and rest time EU Regulations 561/2006 and 165/2014 AETR Agreement		11. Result of check ☐ Further enquiries ☐ Report/Fine ☐ Warning ☐ Prohibition of use ☐ No infringement	
Place of roadside check						
13. Area code of enforcement authority:		13. Enforcement officer identity:		1. Place of control – Location and road number:		2. Date:
						3. Time:
Road type ☐ Motorway ☐ National (trunk) road ☐ Other road type						
Vehicle						
4. Vehicle registration number:		6. Vehicle type/group:		Gross vehicle weight: (GVW)		8. Nationality:
4. Trailer vehicle registration number:		6. Vehicle type/group:		Gross vehicle weight: (GVW)		8. Nationality:
Operator						
8. Operator, name:				Nationality:		Address:
Number of Community license:				Phone:		
Driver						
9. Name:		Date of birth:		Nationality:		Address:
Driver card number:				Phone:		
Employer – if different from section 9:				Nationality:		Address and phone number:
Transport type						
☐ National carriage		☐ Carriage of goods		☐ SMART tachograph (Gen.2)		☐ EU journey
☐ International carriage		☐ Carriage of passengers		☐ Digital tachograph (Gen.1)		☐ TCA
				☐ Analogue tachograph		☐ AETR
						☐ National / other
Period for which data have been analysed						
From: (date)		Time:		To: (date)		Time:
						Number of days checked:
						7. Odometer reading:
Offences – For offence codes see reverse of form						
EU/AETR Code:	ERRU:	Time(s) and date(s):		EU/AETR code:	ERRU:	Time(s) and date(s):
Use of vehicle prohibited until:						
Time:		Date:		OR		☐ No prohibition of use applied
12. Comments:						
May be continued on page 2						
Data downloaded or charts taken from driver and/or vehicle						
Receipt given for:	☐ Number of tachograph cards	☐ Number of printouts	☐ Digital data from vehicle unit	☐ Digital data from driver card	☐ Other (specify above)	
13. Controllers signature:			Drivers signature:			

* Numbered boxes follow protocol set out in Directive 2014/47/EU

Areas shaded in green are obligatory fields.

Offence Codes				(Regulation (EC) No 561/2006 = 561, Regulation (EC) No 165/2014 = 165 AETR : Annex = ANX, AETR Appendix 1 = APP1, AETR Appendix 1B = APP1B)			
EU	AETR	National	Drivers Hours	EU	AETR	National	Records
561-5	AETR-5		Age of crew / conductor / driver	561-6-5-a	AETR-6-5-a		Fail to make manual record (analogue tachograph)
561-6-1-1	AETR-6-1-1		Excess daily driving time – 9 hours	561-6-5-d	AETR-6-5-d		Fail to make manual entry (digital tachograph)
561-6-1-2	AETR-6-1-2		Excess daily driving time – 10 hours	561-9-2	AETR-8b-2		Travelling time recorded as rest or break
561-6-2	AETR-6-2		Excess driving time in 1 week - 56 hours	561-9-3	AETR-8b-3		Fail to record out of scope driving as 'Other Work'
561-6-3	AETR-6-3		Excess driving time in 2 weeks - 90 hours	561-12-a	AETR-9-1-a		Failure to indicate reason manually on record sheet (emergency)
561-7	AETR-7		Break(s)	561-12-d	AETR-9-1-d		Failure to indicate reason manually on printout (emergency)
561-8-2	AETR-8-2		Daily rest period – single crewed	561-20	-		Failed to produce infringement notice
561-8-4	AETR-8-5		More than 3 reduced daily rest periods	561-27	AETR-13-1		Wrong type of tachograph (analogue/digital)
561-8-5	AETR-8-3		Daily rest period – multi manning	165-32-3	ANX-12-8-1		Destroyed or suppressed stored/recorded data
561-8-6-1	AETR-8-6a-1		Fail to take prescribed weekly rest period	165-33-1-1	ANX-11-1		Not issued a sufficient number of record sheets to driver
561-8-6-2	AETR-8-6a-2		More than six 24-hour periods from last weekly rest	165-33-1-3	ANX-11-1-2		Not issued a sufficient number of printing paper to driver
561-8-6a	AETR-8-6b		More than twelve 24-hours periods from last weekly rest	165-33-2	ANX-11-2		Failed to preserve sheets/printouts in good order
561-8-6a-1	AETR-8-6b-1		Insufficient weekly rest	165-34-1-1	ANX-12-2-1		Tachograph sheet not used
561-8-6b	-		Compensation for two consecutive reduced weekly rest periods not taken en-bloc with the following weekly rest period	165-34-1-3	ANX-12-2-4		Unauthorised withdrawal of card/sheet
561-8-8	AETR-8-8		Ban on the regular weekly rest taken in cabin	165-34-1-4	ANX-12-2-3		Tachograph sheet used for longer than 24 hours
561-8a	-		Transport undertaking unable to prove the work organization enabling a driver to return 'home' at least every 4 weeks	165-34-2-1	ANX-12-1-1		Dirty or damaged sheets used
561-9-1	AETR-8bis-1		No normal daily/shortened weekly rest taken when interrupting daily rest on ferry/train	165-34-3	ANX-12-2b		Fail to make manual record when the driver(s) is/are away from the vehicle
☐	☐		Other - specify	165-34-4-a	ANX-12-2c		Record sheet not on correct place (multi manning)
				165-34-5a	ANX-12-3-1		Time recorded on the sheet(s) not agree(s) with the official time in the country of registration of the vehicle
				165-34-5-2	ANX-12-3-2		Fail to correctly operate mode switch
				165-34-5-3	-		Failed to put in train/ferry when daily- and weekly rest is interrupted by 561/2006, article 9.1
EU	AETR	National	Digital Tachograph	165-34-6	ANX-12-5		Incorrect center field entries on sheet
165-1-1-1	AETR-10-1		Tachograph does not meet the requirements	165-34-6e	ANX-12-5e		Time of any change of vehicle is not noted
165-1-1-2	ANX-1-1b-1		Tachograph settings/parameters are not correct	165-34-6-b	-		No country symbols written down on sheet whose borders are crossed during the daily working period (analogue)
165-3-1-a-1	AETR-10-d		Type approved tachograph not installed/activated	165-34-7-1	-		No country symbols noted where a driver started and/or finished the daily working period
165-3-1-d-2	ANX-10		Tachograph incorrectly calibrated	165-34-7-2	-		No country symbols noted whose borders are crossed during the daily working period (digital)
165-22-1-d	ANX-9-1-d		Tachograph incorrectly repaired	165-35-2	ANX-13-2		Failed to make and sign required printouts
165-22-4-d	ANX-9-4-d		Installation plaque missing	165-36-1	ANX-12-7-1		Failed to produce correct number of tachograph sheets or printouts
165-22-5-d	ANX-9-2-d		Seals missing				
165-23-1-d	APP1B-2		Two yearly check not carried out				
165-32-3-d	ANX-12-8-d		Unauthorised wire/switch/device present on vehicle				
165-33-1-3	ANX-11-1-d		No/Insufficient paper to carry out printout on request				
165-37-1-d	ANX-13-1-d		Tachograph defective for longer than permitted				
☐	☐		Other - specify	☐	☐		Other – specify
EU	AETR	National	Analogue Tachograph	EU	AETR	National	Driver cards
165-1-1-1	AETR-10-1		Tachograph does not meet the requirements	165-27-2	ANX-11-4-1		Driver holding more than one driver card
165-1-1-2	ANX-1-1b-1		Tachograph settings/parameters are not correct	165-27-2	ANX-11-4-2		Use card for which driver is not authorized
165-3-1-a-1	AETR-10-a		Type approved tachograph not installed	165-28-1	ANX-12-1-3		Failed to apply for replacement driver card within 7 days
165-3-1-a-2	APP1-VI-2		Tachograph incorrectly installed	165-29-2-1	ANX-13-3-1		Failed to report loss or theft of driver card
165-3-1-a-3	APP1-III-F		Tachograph incorrectly calibrated	165-29-2-2	ANX-13-3-2		Failed to return damaged/mafunctioning driver card
165-22-1-a	ANX-9-1-a		Tachograph incorrectly repaired	165-32-1	ANX-10		Driver fail to ensure correct functioning/use driver card
165-22-4-a	ANX-9-4-a		Installation plaque missing	165-32-3-d-2	ANX-12-8-2		Used forged driver card
165-22-5-a	ANX-9-2		Seals missing	165-34-1-2	ANX-12-2-2		Driving without correctly inserting a driver card
165-23-1-a	APP1-VI-3a		Two yearly check not carried out	165-34-2-2	ANX-12-1-2		Used dirty or damaged driver card
165-32-3-a	ANX-12-8-a		Unauthorised wire/switch/device present on vehicle	165-34-4-d	ANX-12-2-5		Second driver – Fail to correctly insert a driver card
165-33-1-2	ANX-11-1-a		Incompatible tachograph sheet used	165-34-7	ANX-12-5b		No country symbols where work starts and ends
165-34-5-1	ANX-12-3		Incorrect time set in tachograph	165-36-2	ANX-12-7-2		Failed to produce driver card
165-37-1-a	ANX-13-1-a		Tachograph defective for longer than permitted				
☐	☐		Other - specify	☐	☐		Other - specify
National	National legislation – Exemptions and derogations			National	National legislation – Exemptions and derogations.		

Comments continued from page 1:

Important explanatory note to driver

Violations of the driving and rest time regulations can endanger traffic safety, reduce employee protection and distort competition.
This form has been provided to you in accordance with Article 20 (1) of EU Regulation no. 561/2006
This form will assist you in any future enforcement checks in which you may be involved.
Article 20 (2) of EU Regulation no. 561/06 requires you to produce this form to an enforcement officer, upon demand.
You must also provide a copy of this form to the operator responsible for the transport

Zdroje

Pracovná skupina CORTE/VOSA (DVSA)

Pracovná skupina pre čas jazdy a odpočinku ECR

MIDT (EU-MIDT/ENC/003 - 2005 rev 6)

MOU (dohodnuté vysvetlenie nariadenia (ES) č. 561/2006)

Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85

Nariadenie (EÚ) č. 165/2014

Nariadenie (ES) č. 561/2006