



Trace 2

Učinkovito in usklajeno izvajanje svežnja o mobilnosti 1

PRIPRAVILO: CORTE, ETF, IRU in SQUARIS Consultants



Končna različica
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

ZA

EVROPSKO KOMISIJO

Generalni direktorat za mobilnost in promet
Direktorat C - Zemljišča
Enota C.1 - Cestni promet
1049 Bruselj
E-pošta: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

IZJAVA - Ta dokument je le navodilo in priporočila v njem niso zavezujoča. Pripravili so ga avtorji v skladu s pogodbo št: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) z Evropsko unijo. Izražena mnenja so izključno mnenja izvajalca in ne predstavljajo uradnega stališča naročnika.

Originalna angleška različica tega dokumenta je bila prevedena v vaš jezik s pomočjo programske opreme. To ni uradni prevod. V primeru kakršne koli neskladnosti velja izvirna angleška različica dokumenta.

TRACE 2 Smernice za izvrševanje Uredbe (ES) št. 561/2006 - čas vožnje in počitka



Vsebina

1.	Namen in področje uporabe	2
2.	Pravila o voznikovih urah	4
2.1	Uvod	4
2.1.1	Pogodba AETR	5
2.1.2	Sporazum o trgovini in sodelovanju (TCA)	5
2.1.3	Kazni in prepovedi	5
2.1.4	Pregledi na cesti	6
2.1.5	Sodelovanje z vozniki	6
2.1.5.1	Komunikacija	6
2.1.5.2	Pridobivanje informacij/dokazov	6
2.1.5.3	Odnos	7
2.1.6	Struktura dokumenta	8
2.2	Uredba (ES) št. 561/2006	8
2.2.1	Člen 1	8
2.2.1.1	Besedilo.....	8
2.2.1.2	Kršitve	8
2.2.1.3	Preverjanje na cesti	8
2.2.2	Člen 2	8
2.2.2.1	Člen. 2.1	8
2.2.2.1.1	Besedilo	8
2.2.2.1.2	Kršitve	9
2.2.2.1.3	Preverjanje na cesti	9
2.2.2.2	Člen 2.2.2.2. 2.2	11
2.2.2.2.1	Besedilo	11
2.2.2.2.2	Kršitve	11
2.2.2.2.3	Preverjanje na cesti	11
2.2.2.3	Člen 2.2.2.2. 2.3	12
2.2.2.3.1	Besedilo	12
2.2.2.3.2	Kršitve	13
2.2.2.3.3	Preverjanje na cesti	13
2.2.3	Člen 3	19
2.2.3.1	Besedilo.....	19
2.2.3.2	Kršitve.....	20
2.2.3.3	Preverjanje na cesti	20
2.2.4	Člen 4	25
2.2.4.1	Besedilo.....	25
2.2.4.2	Kršitve.....	26
2.2.4.3	Preverjanje na cesti	26
2.2.5	Člen 5	29
2.2.5.1	Besedilo.....	29
2.2.5.2	Kršitve.....	29
2.2.5.3	Preverjanje na cesti	29
2.2.6	Člen 6	30
2.2.6.1	Besedilo.....	30
2.2.6.2	Kršitve.....	30
2.2.6.3	Preverjanje na cesti	30
2.2.7	Člen 7	35
2.2.7.1	Besedilo.....	35
2.2.7.2	Kršitve.....	35

2.2.7.3	Preverjanje na cesti	36
2.2.8	Člen 8	39
2.2.8.1	Besedilo.....	39
2.2.8.2	Kršitve.....	41
2.2.8.3	Preverjanje na cesti	42
2.2.8.4	"Pravilo 12 dni	55
2.2.8.5	Nujne prekinitve počitka	55
2.2.9	Člen 9	55
2.2.9.1	Besedilo.....	55
2.2.9.2	Kršitve.....	56
2.2.9.3	Preverjanje na cesti	57
2.2.10	Člen 10	60
2.2.10.1	Besedilo.....	60
2.2.10.2	Kršitve.....	61
2.2.10.3	Nadzor ob cesti	61
2.2.11	Člen 11	61
2.2.11.1	Besedilo.....	61
2.2.11.2	Kršitve.....	62
2.2.11.3	Preverjanje na cesti	62
2.2.12	Člen 12	62
2.2.12.1	Besedilo.....	62
2.2.12.2	Kršitve.....	62
2.2.12.3	Pogoji za odstopanje od členov 6 do 9, da se doseže primerno mesto za ustavljanje:	63
2.2.12.4	Pogoji za odstopanje od člena 6(1) in (2) ter člena 8(2) za dosego operativnega centra ali kraja bivanja:.....	63
2.2.12.5	Preverjanje na cesti	63
2.2.13	Člen 13	66
2.2.13.1	Besedilo.....	66
2.2.13.2	Kršitve.....	67
2.2.13.3	Preverjanje na cesti	68
2.2.14	Člen 14	68
2.2.14.1	Besedilo.....	68
2.2.14.2	Kršitve.....	68
2.2.14.3	Preverjanje na cesti	69
2.2.15	Člen 15	69
2.2.15.1	Besedilo.....	69
2.2.15.2	Kršitve.....	69
2.2.15.3	Preverjanje na cesti	69
2.2.16	Člen 16	70
2.2.16.1	Besedilo.....	70
2.2.17	Člen 17	70
2.2.18	Člen 18	70
2.2.19	Člen 19	70
2.2.19.1	Besedilo.....	70
2.2.19.2	Kršitve.....	71
2.2.19.3	Preverjanje na cesti	71
2.2.20	Člen 20	72
2.2.20.1	Besedilo.....	72
2.2.20.2	Kršitve.....	72

2.2.20.3	Preverjanje na cesti	72
2.2.21	Člen 21	72
2.2.21.1	Besedilo.....	72
2.2.21.2	Kršitve.....	72
2.2.21.3	Preverjanje na cesti	73
Priloga 1	- Smernice Evropske komisije	74
Navodila 1	.....	74
Navodila 2	.....	75
Navodila 3	.....	75
Smernice 4	.....	76
Navodila 5	.....	76
Navodila 6	.....	77
Navodila 7	.....	78
Priloga 2	- Pojasnila Evropske komisije	81
Pojasnilo Komisije 1	.....	81
Pojasnilo Komisije 2	.....	81
Pojasnilo Komisije 3	.....	82
Pojasnilo Komisije 4	.....	82
Pojasnilo Komisije 5	.....	83
Pojasnilo Komisije 6	.....	83
Pojasnilo Komisije 7	.....	83
Priloga 3	- Povzetek Uredbe (ES) št. 561/2006	85
Priloga 4	- Obrazec za potrdilo EU o dejavnostih.....	86
Priloga 5	- Obrazec za potrditev dejavnosti AETR.....	87
Priloga 6	- Obrazec za cestni pregled.....	88
Viri	90	

Okrajšave in kratice

AETR	Evropski sporazum o delu posadk vozil v mednarodnem cestnem prometu
CORTE	Konfederacija organizacij za uveljavljanje pravic v cestnem prometu
SODIŠČE EU	Sodišče Evropskih skupnosti
ECR	Euro Contrôle Route
ETF	Evropska federacija delavcev v prometu
EU	Evropska unija
IRU	Mednarodni sindikat cestnega prometa
POA	Obdobje razpoložljivosti
ROADPOL	Evropska mreža za nadzor cestnega prometa
TCA	Sporazum o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom
ZDRUŽEN O KRALJES TVO	Združeno kraljestvo

Vodnik za grafiko

"JOURNEY"	Izraz "vožnja" v spodnjih primerih pomeni posamezen cestni prevoz.
	Zemljevid z barvami, ki označujejo različne države in njihove posebnosti. • Rumena barva za države članice EU, • Zelena za države EGP, • rožnata za države AETR, • Modro za Združeno kraljestvo (podpisnik TCA) in • rdeča za posebne primere, kot je Švica (podpisnica AETR, ki ni država članica EU, vendar upošteva Uredbo (ES) št. 561/2006).
	Puščica, ki označuje vožnjo, ki jo ureja Uredba (ES) št. 561/2006
	Puščica, ki označuje vožnjo, ki jo ureja AETR
	Puščica, ki označuje pot, ki jo ureja TCA
	Puščica, ki označuje potovanje iz 3 rd države, ki ne spada v nobeno od zgoraj navedenih kategorij.
	Ikona, ki označuje državo, v kateri je prevozno podjetje registrirano.
	Ikona, ki označuje raztovarjanje med isto vožnjo. Če med puščicami ni te ikone, to pomeni, da ne gre za isto vožnjo, temveč za novo vožnjo, zato se lahko veljavna pravila spremenijo.

	Ikona, ki označuje, kje se opravi cestni pregled.
---	--

1. Namen in področje uporabe

Namen tega dokumenta je predstaviti splošno sprejeto in poenostavljeno razlago [Uredbe \(ES\) št. 561/2006](#)¹ v okviru cestnih pregledov, kot je določeno v [Direktivi 2006/22/ES](#)² in prilagojeno s [svežnjem o mobilnosti 1](#)³. Po potrebi se sklicuje tudi na druge povezane uredbe, kot so [Uredba \(EU\) št. 165/2014](#)⁴, Priloga IB k [Uredbi Sveta \(EGS\) št. 3821/85](#)⁵ in [Priloga IC, priložena](#) Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2016/799⁶. Vendar so posledice sprememb Uredbe (EU) št. 165/2014 iz svežnja mobilnosti 1 predstavljene v ločenem dokumentu.

Dokument obravnava tudi nekatere interakcije Uredbe (ES) št. 561/2006 s [Sporazumom o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom](#)⁷ in [AETR](#)⁸. Poleg tega so bile obravnavane posledice nekaterih nedavnih sodnih primerov, v dokument pa so bili vključeni tudi nekateri vidiki, pomembni za preglede podjetij.

Ta dokument temelji na prejšnjem ukrepu "TRACE", ki ga je financirala Evropska komisija, da bi oblikovala usklajene smernice za izvrševanje zakonov o času vožnje/počitka, ki so veljali v tistem času. Po sprejetju svežnja o mobilnosti 1 leta 2020 je Evropska komisija financirala nadaljnji ukrep TRACE 2, katerega namen je bil pregledati in posodobiti vsebino dokumentov, pripravljenih v okviru ukrepa TRACE. Akcijo TRACE 2 je pripravila Konfederacija organizacij za izvrševanje predpisov v cestnem prometu (CORTE) v sodelovanju z Mednarodnim sindikatom cestnega prometa (IRU), Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) in podjetjem Squaris Consultants. Pobudo so podprle tudi druge organizacije za nadzor cestnega prometa, kot sta ROADPOL in Euro Control Route (ECR).

Za razvoj sistema TRACE 2 je bila ustanovljena delovna skupina, ki so jo sestavljali strokovnjaki s področja izvrševanja. Poleg tega so bili rezultati razprav te delovne skupine redno posredovani širši skupnosti cestnega prometa, vključno s člani CORTE, IRU in ETF, ter Evropski komisiji in njenim strokovnim skupinam. Cilj te dejavnosti je bil zbrati obsežne povratne informacije in doseči soglasje o usklajenem pristopu k izvrševanju ustrezne zakonodaje o cestnem prometu.

Delovna skupina je preučila vse prejete povratne informacije in jih po možnosti vključila v dokument. Čeprav dokument ni zavezujoč, odraža mnenja, ki so v skupnosti cestnega prometa splošno razširjena in sprejeta.

Pojasnila v tem dokumentu temeljijo na obstoječih nespornih praksah izvrševanja, ki jih uporabljajo izvršitelji po vsej EU. Kjer so posvetovanja z izvršitelji pokazala razlike v praksah, so bili kot podlaga za pojasnila uporabljeni razpoložljivi zapiski, pojasnila, vprašanja in odgovori Evropske komisije ter sodbe Sodišča Evropskih skupnosti (SES).

Pojasnila iz tega dokumenta bodo široko razširjena in bodo uporabljena tudi za pripravo različnih gradiv za usposabljanje v obliki predstavitev v Power Pointu, navodil, informativnih

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 [Sporazum o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom](#)

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

grafov itd. Gradivo za usposabljanje se bo uporabljalo za usposabljanje nadzornih uradnikov (tako novincev kot izkušenih izvršiteljev), ki imajo končno odgovornost za analizo in odkrivanje kršitev, ne glede na pomoč, ki jim jo nudijo programska oprema in orodja.

Vsebina tega dokumenta temelji na najnovejših informacijah, ki so na voljo v času izvajanja projekta, morebitna prihodnja vrednost pa bo odvisna od posodobitev vsebine, ki bodo odražale odločitve sodišč, pravne razlage in spremembe, ko se bodo pojavile.

Te smernice niso pravno zavezujoče. Opozoriti je treba, da je za avtoritativno razlago prava Unije pristojno le Sodišče Evropske unije.

2. Pravila o urah voznikov

2.1 Uvod

S sprejetjem Uredbe Sveta (EGS) 543/69⁹ 25. marca 1969 so bila pravila o voznških urah in tahografih uvedena na ravni Skupnosti. Ta uredba je uvedla:

- Najnižje starostne omejitve za voznike, spremljevalce voznikov in sprevodnike
- Omejitve neprekinjenega in dnevnega časa vožnje
- Minimalno trajanje in drugi pogoji glede odmorov ter dnevnega in tedenskega počitka
- Zahteva po beleženju dejavnosti in spodbujanje uporabe samodejnega beleženja.

Cilj uredbe je bil izboljšati socialne razmere za udeležence v cestnem prometu, izboljšati varnost v cestnem prometu in obravnavati vprašanja konkurence v cestnem in železniškem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh.

Uredba (EGS) 3820/85¹⁰ je bila sprejeta 20. decembra 1985 in je razveljavila Uredbo (EGS) 543/69, ki je bila 11. aprila 2006 razveljavljena z Uredbo (ES) št. 561/2006. Zadnja sprememba Uredbe (ES) št. 561/2006¹¹ je bila uvedena z Uredbo (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020.

Od danes se uporablja samo **Uredba (ES) št. 561/2006**, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EU) 2020/1054. Zgoraj navedene razveljavljene uredbe se ne uporabljajo.

Uredbo (ES) št. 561/2006 dopolnjuje Direktiva 2002/15/ES¹² o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, ki vsebuje pravila, pomembna tudi za čas vožnje in počitka voznikov. V skladu s členom 2(1) se ta direktiva uporablja za mobilne delavce, zaposlene v podjetjih s sedežem v državi članici, ki opravljajo dejavnosti cestnega prevoza, zajete v Uredbi (ES) št. 561/2006. Lahko se zgodi, da se pravila, ki urejajo delovni čas oseb, ki opravljajo mobilne dejavnosti v cestnem prometu v eni državi članici, razlikujejo od drugih. V takih primerih lahko posebne nacionalne predpise za domače voznike uveljavljajo le njihovi nacionalni organi.

Opozoriti je treba tudi, da Uredba (EU) št. 165/2014¹³ določa zahteve za vgradnjo in uporabo tahografov v vozilih s področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006. V zvezi z Uredbo (EU) št. 165/2014 so bila pripravljena ločena navodila.

⁹ UREDBA (EGS) št. 543/69 Sveta z dne 25. th marca 1969 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom.

¹⁰ UREDBA SVETA (EGS) št. 3820/85 z dne 20. th decembra 1985 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom.

¹¹ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

¹² Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

¹³ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

¹³ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

Opomba: Člen 47 Uredbe (EU) št. 165/2014 razveljavlja Uredbo (EGS) št. 3821/85. Vendar se Priloga 1B k Uredbi (EGS) št. 3821/85 (ki določa tehnične zahteve prve generacije digitalnega tahografa) še naprej uporablja v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2016/799.

Direktiva 2006/22/ES¹⁴ določa minimalne ravni cestnih pregledov in kontrol v prostorih prevoznih podjetij za preverjanje skladnosti z določbami Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 in Direktive 2002/15/ES.

2.1.1 Pogodba AETR

AETR je Evropski sporazum o delu posadk vozil v mednarodnem cestnem prometu (AETR). Uporablja se za določene prevozne operacije in vožnje.

Odvisno od narave vožnje z vozilom/voznikom se AETR lahko uporablja ali ne.

AETR in Uredba (ES) št. 561/2006 sta bili tesno usklajeni 26. septembra 2010. Po uvedbi Uredbe (EU) št. 165/2014 in svežnja o mobilnosti 1 pa uredba AETR ni bila posodobljena. Zato zdaj obstajajo razlike med pravili AETR in zakonodajo EU.

Zato je za kontrolorje pomembno, da ob upoštevanju različnih dejavnikov pravilno opredelijo naravo vožnje vozila/voznika, preden se odločijo, kateri pravni instrument se uporablja. Kontrolni uradniki bodo morali ob odkritju kršitev pravilno opredeliti predpis in kršitev(-e), da bi izpolnili zakonske zahteve, sicer bi lahko na sodiščih uspešno izpodbijali obtožbo na podlagi pravnih tehničnih podrobnosti. Ta vidik je podrobneje pojasnjen v spodnjih oddelkih.

2.1.2 Sporazum o trgovini in sodelovanju (TCA)

Po brexitu je bil med EU in Združenim kraljestvom sklenjen sporazum o trgovini in sodelovanju (TCA). V skladu s sporazumom se za prevoz blaga med EU in Združenim kraljestvom uporabljajo podobna pravila o času vožnje in počitka kot v predpisih EU. Vendar potniški promet ni zajet v področje uporabe TCA za čas vožnje in počitka. Zato se za urejanje potniškega prometa uporablja uredba AETR.

2.1.3 Kazni in prepovedi

Višina kazni, ki se uporabljajo za kršitve teh uredb, je v pristojnosti vsake države, pod pogojem, da so kazni učinkovite, sorazmerne s težo kršitev, odvračilne in nediskriminatorne. Nadzorni uradniki lahko zaradi navedene kršitve v skladu s členom 21 Uredbe (ES) št. 561/2006 uvedejo prepovedi. Voznikom se lahko na primer prepove nadaljevanje vožnje ali opravljanje drugega

¹⁴ Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 164/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

dela, dokler se tekoča kršitev ne odpravi. Izvršilni organi morajo oceniti resnost kršitve in ukrepati v skladu z veljavno zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo.

2.1.4 Cestni pregledi

Cestni pregledi se izvajajo za spremljanje skladnosti s Uredbo (ES) št. 561/2006, Uredbo (EU) št. 165/2014, Direktivo 2002/15/ES, AETR, TCA in drugimi predpisi.

V uvodni izjavi 9 Direktive 2006/22/ES se zahteva, da se "cestni pregledi izvajajo učinkovito in hitro, da se pregled opravi v najkrajšem možnem času in s čim manjšo zamudo za voznika".

Poleg tega je treba nadzor nad vozniki avtobusov izvajati tako, da se čim bolj zmanjšajo nevšečnosti za potnike. Pri nadzoru vozil, ki prevažajo potnike, bi bilo treba sprejeti ukrepe za zagotovitev, da se potnikom zagotovijo ustrezna pojasnila in uredi, da se zmanjšajo njihove nevšečnosti.

Izvršilni pregledi se lahko izvajajo na cesti ali v prostorih podjetij. Pri določanju kraja izvajanja nadzora na cesti je treba upoštevati dobrobit voznikov, ki jih ta nadzor zadeva. Na primer, ker se lahko voznikom, pri katerih se ugotovi, da ne spoštujejo časa vožnje in počitka, izdajo prepovedi, bi bilo priporočljivo, da se kontrole ob cesti izvajajo v bližini objektov, kjer lahko vozniki počivajo.

Poleg tega morajo biti nadzorni uradniki pri opravljanju svojih nalog poštene in nepristranske. Prizadevati si morajo, da z drugimi ravnajo tako, kot bi sami pričakovali, da bodo obravnavani.

Vse te premisleke je treba uskladiti z navedenimi cilji Uredbe (ES) št. 561/2006.

2.1.5 Sodelovanje z vozniki

2.1.5.1 Komunikacija

Kontrolorji se srečujejo z mnogimi vozniki iz različnih držav. Zato so komunikacijske težave neizogibne.

Pričakovati je, da se bo vsak voznik iz katere koli države, ki bo naletel na preverjanje, zavedal, da bo verjetno moral predložiti določene posebne informacije.

Vendar pa morajo nadzorni uradniki narediti več kot le pregledati in potrditi te informacije; te informacije morajo razlagati, da preverijo skladnost. Pri tem je nujno potreben dialog, pri čemer lahko uradniki na primer uporabijo storitve tolmača in prevedene pojasnjevalne opombe, ki vozniku in kontrolorju olajšajo razumevanje.

2.1.5.2 Priprava informacij/dokazov

Za nadzor skladnosti s časom vožnje in počitka se uporablja člen 36(3) Uredbe (ES) št. 165/2014. V skladu z navedeno določbo lahko pooblaščen kontrolor preveri skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006 z analizo tahografskih vložkov, prikazanih, natisnjenih ali prenesenih podatkov, ki so bili zabeleženi s tahografom ali voznikovo kartico, ali, če to ni mogoče, katerega koli drugega dokaznega dokumenta, ki utemeljuje neupoštevanje določbe.

Vendar pa lahko nadzorni uradniki za oceno, ali se Uredba (ES) št. 561/2006 uporablja za zadevni prevoz, ugotovijo resnico s pregledom drugih informacij, ki jih ima voznik, npr. računov za gorivo, trajektnih vozovnic itd. Vendar se morajo uradniki zavedati morebitnih omejitev pravice do zahteve po dokumentih. Če takšni dokumenti niso predloženi, to ne pomeni nujno, da so bili zatajeni zaradi prikrivanja kršitev.

Nekateri dokumenti, ki se lahko izkažejo za koristne, so:

Potni list/osebna izkaznica, voziško dovoljenje, tahografski zapisi/podatki, voziška kartica, izpiski, licenca Skupnosti, tehnična dokumentacija vozila, potrdilo o usposabljanju voznika, zavarovalni dokumenti, dovoljenje za vožnjo (če voznik ni iz EU), dokazilo o odpravi pretekle kršitve, CMR, potniški list in vsa dokumentacija, povezana z nevarnim tovorom.

Izvršitelji morajo biti seznanjeni tudi z obvestilom, ki ga je komisija objavila marca 2023¹⁵ in v katerem je ponovljen seznam dokumentov, ki jih lahko zahtevajo izvršitelji, zlasti za nadzor rednega tedenskega počitka.

2.1.5.3 Odnos

Da bi nadzorni uradniki lahko opravljali svojo nalogo spodbujanja varnosti v cestnem prometu in poštene konkurence s spremljanjem skladnosti s tistimi predpisi, ki so namenjeni temu, morajo sprejeti voznikove zapise kot resnično različico dogodkov, razen če ugotovijo razloge za drugačen sum. V tem primeru bi morali nadzorni uradniki opraviti vse potrebne poizvedbe, da ugotovijo vsa dejstva in se prepričajo o verodostojnosti zapisov in skladnosti s predpisi.

Uradniki se morajo vzdržati domneve o krivdi voznikov ali podjetij, razen če odkrijejo nasprotno dokaze, čeprav imajo pravico, da pri usmerjanju svojih nadzornih dejavnosti upoštevajo rezultate prejšnjih izvršilnih pregledov, opravljenih na vozilih podjetja.

Varovati se morajo pred vedenjem, ki bi ga vozniki razumeli kot nadrejeno in vzvišeno ter ki le gradi ovire med policistom in voznikom.

Pri ocenjevanju kršitev morajo kontrolni uradniki po strokovni presoji upoštevati olajševalne okoliščine in primere *višje sile*, ki so posledica pritiskov na komercialne prevozne dejavnosti z več strani, kar vpliva na skladnost s predpisi.

Zagotoviti morajo, da svoje poizvedbe opravljajo strokovno, objektivno in nepristransko.

2.1.6 **Struktura dokumenta**

V tem dokumentu bodo obravnavani vsi členi Uredbe (ES) št. 561/2006, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EU) 2020/1054, ter njihov vpliv in vpliv na preglede skladnosti, ki jih na cesti izvajajo nadzorni uradniki. Zaradi tega pristopa se več členov, čeprav so pomembni, v tem dokumentu ne obravnava podrobno, saj se šteje, da v navedenem kontekstu niso pomembni.

Podobno so v to obravnavo vključeni nekateri členi Uredbe (EU) št. 165/2014, ki so predpogoj za učinkovit cestni nadzor.

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

Kadar so opredeljene tipične kršitve, se sklicuje na razvrstitev resnosti kršitev iz Priloge III k Direktivi 2006/22/ES.

2.2 Uredba (ES) št. 561/2006

2.2.1 Člen 1

2.2.1.1 Besedilo

Uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in počitkih voznikov, ki opravljajo cestni prevoz blaga in potnikov, da bi se uskladili konkurenčni pogoji med načini prevoza v notranjem prometu, zlasti v cestnem sektorju, ter izboljšali delovni pogoji in varnost v cestnem prometu. Cilj te uredbe je tudi spodbujanje izboljšanih praks spremljanja in izvrševanja s strani držav članic ter izboljšanih praks v cestnem prometu. prometna industrija. Brez sprememb MP I

2.2.1.2 Kršitve

Ni

2.2.1.3 Preverjanje na cesti

Neposrednega učinka, ki bi ga morali upoštevati uradniki za nadzor, ni, je pa koristen opomnik o namenu te uredbe.

2.2.2 Člen 2

2.2.2.1 Člen. 2.1

2.2.2.1.1 Besedilo

Ta pravilnik se uporablja za prevoz po cesti:

(a) blaga, pri katerem največja dovoljena masa vozila, vključno s priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 3,5 tone, ali

(aa) od 1. julija 2026 za blago v mednarodnem prevozu ali kabotaži, če največja dovoljena masa vozila, vključno s priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,5 tone; ali

(b) potnikov z vozili, ki so izdelana ali trajno prilagojena za prevoz več kot 9 oseb, vključno z voznikom, in so namenjena temu namenu.

2.2.2.1.2 Kršitve

Ni

2.2.2.1.3 Preverjanje na cesti

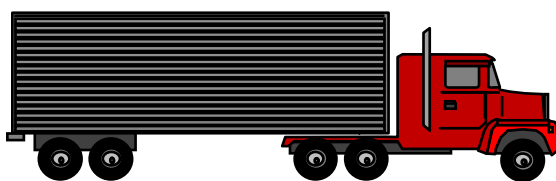
Člen opredeljuje področje uporabe Uredbe. Glede na težo in zmogljivost določa vozila, katerih vozniki morajo upoštevati zahteve Uredbe. Ta odstavek obravnava fizično težo in zmogljivost vozil, ki so zajeta v področje uporabe.

Nadzorni uradniki bodo morali ugotoviti, ali vozilo, ki se obravnava za spremljanje skladnosti, spada v to področje uporabe. Upoštevati je treba izjeme iz člena 3 in nacionalna odstopanja iz člena 13.

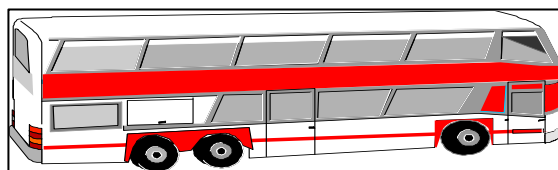
Člen 3 določa nekatere vrste vozil in nekatere vrste kočij, ki so izvzete iz področja uporabe Uredbe.

Vsaka država članica lahko odobri izjeme od členov 5-9 in za te izjeme določi posamezne pogoje na svojem ozemlju za vozila, za katera veljajo odstopanja iz člena 13 in ki se uporabljajo na ozemlju te države članice (za več podrobnosti glej člen 13).

- Ugotovite, ali pregledano vozilo spada na področje uporabe Uredbe.



Slika zgoraj: Primer vozila, ki tehta več kot 3,5 tone.



Slika zgoraj: Primer vozila, ki lahko prevaža več kot 9 oseb, vključno z voznikom.



Slika zgoraj: Primeri lahkih gospodarskih vozil z maso nad 2,5 tone in pod 3,5 tone

- **Tovorna vozila** - Pri večini velikih tovornih vozil bo za ugotovitev, ali spadajo na področje uporabe Uredbe, zadostoval vizualni pregled, pri manjših vozilih pa bo treba pregledati tehnične dokumente, ki jih ima voznik pri sebi, in/ali podatke proizvajalca, ki so priloženi vozilu, da se ugotovi največja dovoljena masa vozila. V večini primerov lahko vizualno opazovanje potrdijo tudi uradni dokumenti, kot je licenca Skupnosti.
- **Potniška vozila** - preštete število potniških sedežev in si oglejte tehnične dokumente vozila.
- Če je možnost zmanjšanja števila sedežev navedena v registrskem dokumentu vozila, to pomeni le, da se sedeži lahko odstranijo brez tehničnega pregleda in posodobitve dokumenta, vendar se lahko vozilo še vedno šteje za razvrščeno v višjo kategorijo (na

primer še vedno v kategorijo M2 in ne M1, tudi po zmanjšanju števila sedežev, na primer z 12 na 9). Takšna vozila bodo še naprej ostala na področju uporabe.



Slika zgoraj: Primeri vozil, ki niso namenjena prevozu blaga ali potnikov.

Opomba: Vozilo mora biti namenjeno prevozu blaga ali potnikov in se običajno uporablja za prevoz blaga ali potnikov; zato se premični žerjav ali črpalka sama po sebi (kot je prikazano zgoraj) ne moreta uporabljati za prevoz blaga in zato takoj ne spadata v področje uporabe.

Rezultati -

Na **področju uporabe** - glede konstrukcije vozila - se lahko nadaljuje inšpekcijski pregled za ugotavljanje skladnosti z zahtevami Uredbe (ES) št. 561/2006.

Izven področja uporabe - Prekinite ali nadaljujte z drugimi inšpekcijskimi pregledi, ki niso povezani z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Kadar vozilo, kot je opredeljeno v tem členu, opravlja cestni prevoz blaga ali potnikov, je vožnja vedno zajeta, razen če se uporablja izjema ali odstopanje iz členov 3 ali 13 (člen 13 lahko voznike na nacionalni ravni izvzame le iz določb členov 5-9).

Vozilo načeloma spada na področje uporabe, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

1. Kar zadeva prevoz blaga, mora presegati omejitve teže iz člena 2(1)(a) ali (aa) - sam ali v kombinaciji.
2. Kar zadeva prevoz potnikov, mora biti izdelan ali trajno prilagojen za prevoz večjega števila oseb, kot je določeno v členu 2(1)(b).
3. Običajno se mora uporabljati za prevoz blaga/potnikov - samo ali v kombinaciji z drugim vozilom.
4. Izjema ne bi smela veljati (v skladu s členoma 3 in 13).

Opomba: "Uporablja se za" prevoz blaga pomeni, da morajo biti vozila (sama ali v kombinaciji) namenjena prevozu blaga.

Kadar je vozilo kombinirano z drugim vozilom (priklopnikom, polpriklopnikom itd.), se kombinacija šteje za eno "vozilo", kot je opredeljeno v členu 2(1)(a) in (aa) Uredbe (ES) št. 561/2006.

2.2.2.2 Art. 2.2

2.2.2.2.1 Besedilo

Ta pravilnik se ne glede na državo registracije vozila uporablja za cestni prevoz:

(a) izključno v Skupnosti; ali
(b) med Skupnostjo, Švico in državami pogodbenicami Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru. Brez sprememb MP I

2.2.2.2.2 Kršitve

Ni

2.2.2.2.3 Preverjanje na cesti

Člen določa, za katere vrste potovanj velja Uredba in posledično za katere AETR. Zato zahteva, da se pred odločitvijo o tem, kateri pravni akt se uporablja za to vožnjo ali dele te vožnje, razume natančna narava vožnje, ki jo opravi vozilo.

Upoštevajte, da je treba ta potovanja opraviti **izključno** na navedenih območjih.

- Z dokumentacijo na vozilu ali posvetovanjem z voznikom določite matično bazo vozila in podrobnosti o vožnji.
- Glej člen 2(3) o tem, ali se uporablja AETR.
- Pri upoštevanju tedenskih in dvotedenskih omejitev vožnje pri mešanih vrstah voženj (tj. tednih, v katerih se izvajajo tako vožnje, ki spadajo v okvir Uredbe (ES) št. 561/2006, kot vožnje, ki spadajo v okvir AETR), je priporočljivo uporabiti pravila, ki veljajo za zadnjo vožnjo. Če na primer zadnje potovanje temelji na AETR, so tudi tedenski časi v skladu z AETR; če pa zadnje potovanje spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, se uporabi ta uredba.
- Če vozila, registrirana v državi članici ali državah Evropskega gospodarskega prostora (EGP), niso na "voznjah AETR", se uporablja Uredba (ES) št. 561/2006.
- Vsako vozilo, ne glede na državo registracije, ki opravi vožnjo, ki je v celoti na območjih iz člena 2(2), spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.

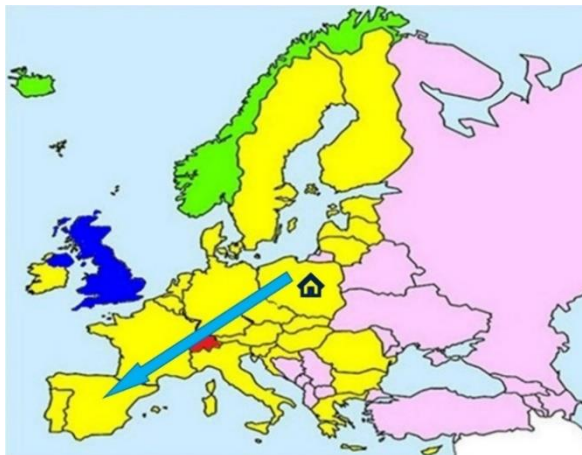
Rezultati -

Na področju uporabe - inšpekcijski pregled za ugotavljanje skladnosti z zahtevami Uredbe (ES) št. 561/2006 se lahko nadaljuje.

Izven področja uporabe ali izvzeto - Prekinitev ali nadaljevanje inšpekcijskih pregledov, ki niso povezani z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Opomba: 26. septembra 2010 je bila AETR skoraj v celoti usklajena z Uredbo (ES) št. 561/2006. Po tem, po sprejetju Uredbe (EU) št. 165/2014 in svežnja o mobilnosti 1, so bile v EU sprejete spremembe, ki so povzročile precejšnje razlike med AETR in uredbami EU. Vozila, registrirana v državi "AETR", morajo izpolnjevati zahteve Uredbe (ES) št. 561/2006, če se uporabljajo za prevoze, ki se v celoti izvajajo znotraj Unije ali med Unijo, Švico in državami EGP.

- i. **Primer 1:** Vožnja poljskega registriranega vozila na poti iz Poljske v Španijo spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.



2.2.2.3 Art. 2.3

2.2.2.3.1 Besedilo

AETR se namesto te uredbe uporablja za mednarodne cestne prevoze, ki se delno izvajajo zunaj območij iz odstavka 2, za:

- (a) vozila, registrirana v Skupnosti ali v državah pogodbenicah AETR, za celotno vožnjo;
- (b) vozila, registrirana v tretji državi, ki ni pogodbenica AETR, samo za del poti na ozemlju Skupnosti ali držav pogodbenic AETR.

Določbe AETR je treba uskladiti z določbami te uredbe, tako da se glavne določbe te uredbe prek AETR uporabljajo za takšna vozila za vsak del vožnje znotraj skupnosti. Brez sprememb MP I

2.2.2.3.2 Kršitve

Ni

2.2.2.3.3 Preverjanje na cesti

Člen opredeljuje potovanja, ki spadajo pod AETR, zato je treba natančno določiti naravo opravljenega potovanja.

- S pregledom dokumentacije na vozilu in posvetovanjem z voznikom ugotovite začetno točko in podrobnosti potovanja, vključno s tranzitnimi točkami. Upoštevati je treba celotno potovanje in ne razdrobljenosti zaradi državnih meja ali obdobja počitka.
- V spodnji preglednici določite, katera pravila veljajo¹⁶:

Uporaba pravil

Ko se vozilo ustavi za preverjanje v EU		Potovanje				
		EU↔EU	EU↔ zunaj EU AETR	EU↔UK	EU↔3 rd Država (ne-AETR)	Združeno kraljestvo↔ AETR, ki ni iz EU
Država registracije prevoznega podjetja	EU					
	AETR, ki ni iz EU					
	ZDRUŽENO KRALJESTVO					
	3 rd država (ki ni AETR)					

Predpisi EU
AETR
TCA (samo za prevoz blaga)

TCA ne zajema prevoza potnikov. Zato se za prevoz potnikov med EU in Združenim kraljestvom uporablja uredba AETR.

Za prevoz, ki ga opravljajo podjetja iz EGP in Švice v EU in nazaj, se uporablja Uredba (EU) št. 561/2006. Če pa prevoz, ki ga opravljajo ta podjetja, poteka v/iz/preko Združenega kraljestva, se uporablja uredba AETR.

Rezultati -

Uporablja se AETR - inšpekcijski pregled za ugotavljanje skladnosti z zahtevami AETR se lahko nadaljuje.

Izven področja uporabe pravil AETR - ocenite, ali potovanje spada v področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, in če spada, nadaljujte s preverjanjem skladnosti z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Izven področja uporabe ES in AETR - Prekinitev ali nadaljevanje inšpekcijskih pregledov, ki niso povezani z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Za spodaj navedene primere uporabite naslednji priročnik za grafike, ki so uporabljene za razlago veljavnih zakonov in poti.

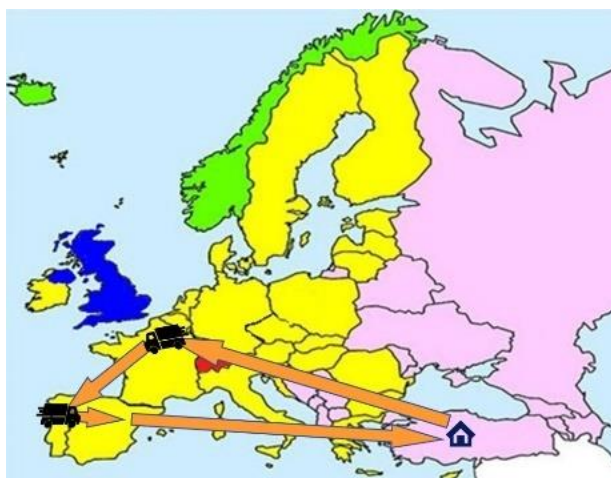
"JOURNEY"	Izraz "potovanje" v spodnjih primerih pomeni en sam cestni prevoz.
------------------	--

¹⁶ Opozoriti je treba, da tabela ne odraža, ali se zadevni prevozi lahko izvajajo, pod kakšnimi pogoji ali na podlagi katerih pravnih podlag.

	Zemljevid z barvami, ki označujejo različne države in njihove posebnosti. • Rumena barva za države članice EU, • Zelena za države EGP, • rožnata za države AETR, • Modro za Združeno kraljestvo (podpisnik sporazuma TCA) in • rdeča za posebne primere, kot je Švica (podpisnica AETR, ki ni država članica EU, vendar upošteva Uredbo (ES) št. 561/2006).
	Puščica, ki označuje vožnjo, ki jo ureja Uredba (ES) št. 561/2006
	Puščica, ki označuje vožnjo, ki jo ureja AETR
	Puščica, ki označuje pot, ki jo ureja TCA
	Puščica, ki označuje potovanje iz 3rd države, ki ne spada v nobeno od zgoraj navedenih kategorij.
	Ikona, ki označuje državo, v kateri je prevozno podjetje registrirano.
	Ikona, ki označuje raztovarjanje med isto vožnjo. Če med puščicami ni te ikone, to pomeni, da ne gre za isto vožnjo, temveč za novo vožnjo, zato se lahko veljavna pravila spremenijo.
	Ikona, ki označuje, kje se opravi cestni pregled.

- ii. **Primer 2:** V Turčiji registrirano vozilo (en voznik), ki potuje v EU z več postanki, mora upoštevati pravila AETR. Na spletni strani¹⁷ je prikazano potovanje, ki se začne v Turčiji in raztovori blago najprej v Franciji in nato na Portugalskem. To je enkratno potovanje, pri katerem se uporabljajo pravila AETR.

Vozilo nato v Španiji naloži novo blago in se vrne v Turčijo. To je ločena vožnja, vendar se pravila AETR uporabljajo tudi za to novo vožnjo.

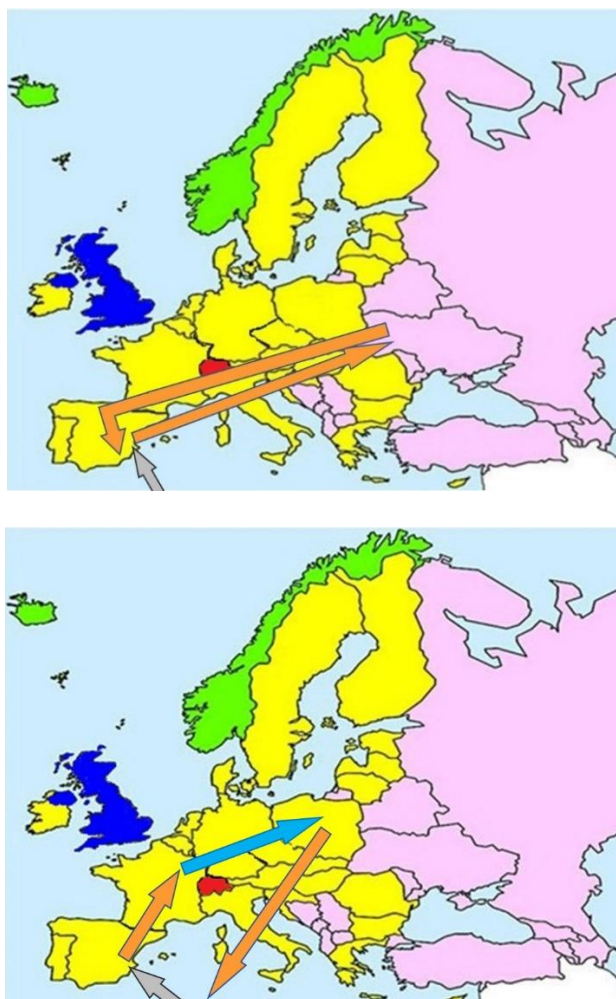


¹⁷ Potovanje "pomeni" posamezen cestni prevoz.

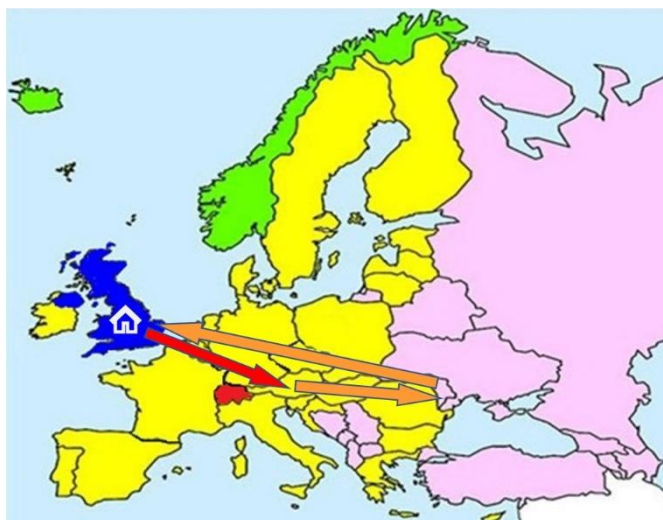
- iii. **Primer 3:** Vozilo, registrirano v tretji državi (ki ni pogodbenica AETR), mora na delu poti v EU in državah pogodbenicah AETR upoštevati pravila AETR. Če pa se začne nova vožnja znotraj EU, se uporablja Uredba (ES) št. 561/2006.

Na prvi sliki spodaj je prikazano vozilo, ki potuje iz Maroka (država 3rd) v Španijo, za del poti na ozemlju EU upošteva AETR.

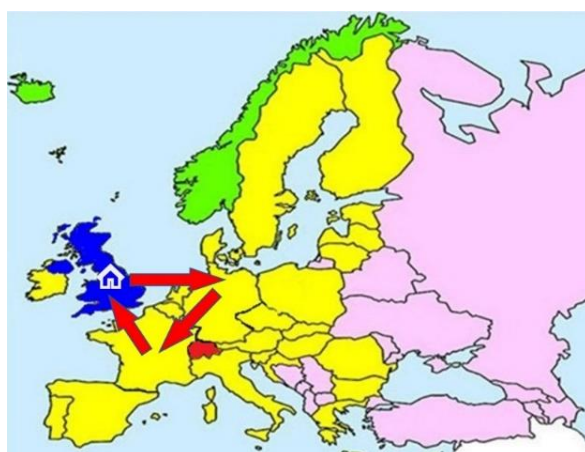
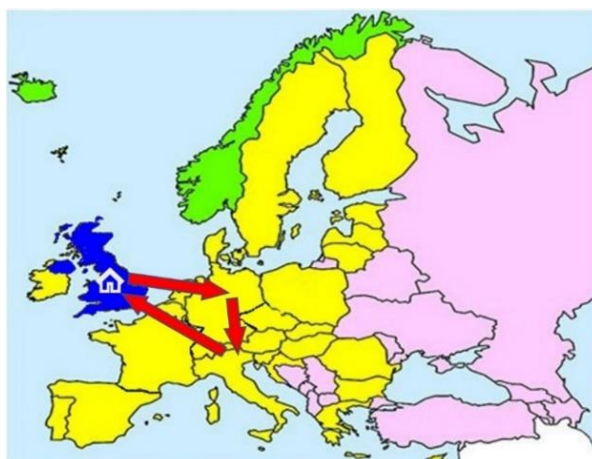
Na drugi sliki spodaj se za novo potovanje iz Francije na Poljsko uporablja Uredba (ES) št. 561/2006.



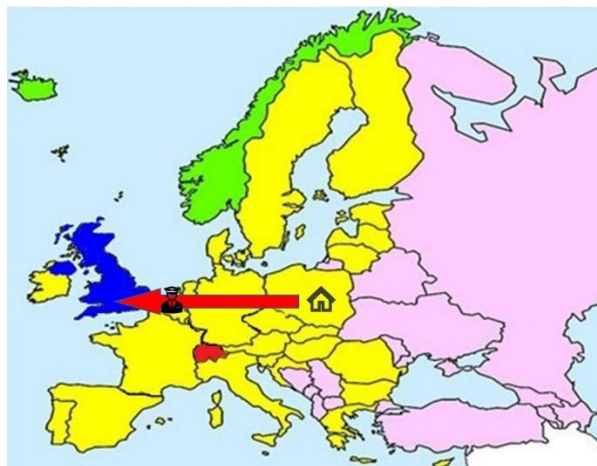
- iv. **Primer 4:** Če tovornjak, registriran v Združenem kraljestvu (en sam voznik), opravi vožnjo za dostavo blaga na Češko, se uporabljajo pravila TCA. Če pa je nato odpremljen v Moldavijo na ločeni vožnji, se uporabljajo pravila AETR. Enako velja tudi za vožnjo iz Moldavije v Združeno kraljestvo prek držav članic EU.



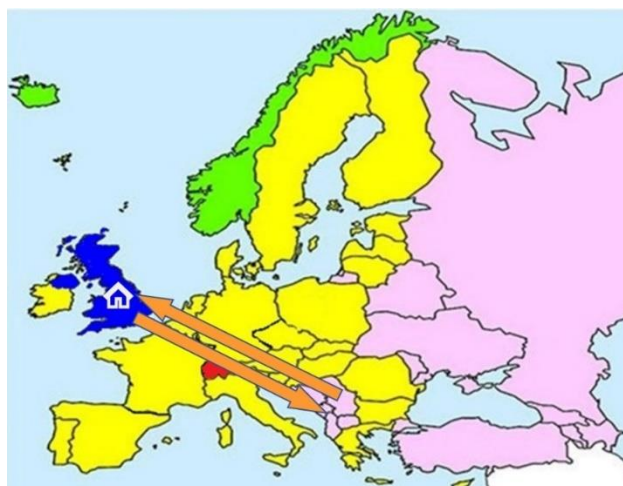
- v. **Primer 5:** Za vozilo, registrirano v Združenem kraljestvu, ki potuje med državami članicami EU (kot je prikazano spodaj), se v skladu z oddelkom 2 dela B Priloge 31 (z naslovom Čas vožnje, odmori in počitki) člena 1(2) TCA uporablja TCA.



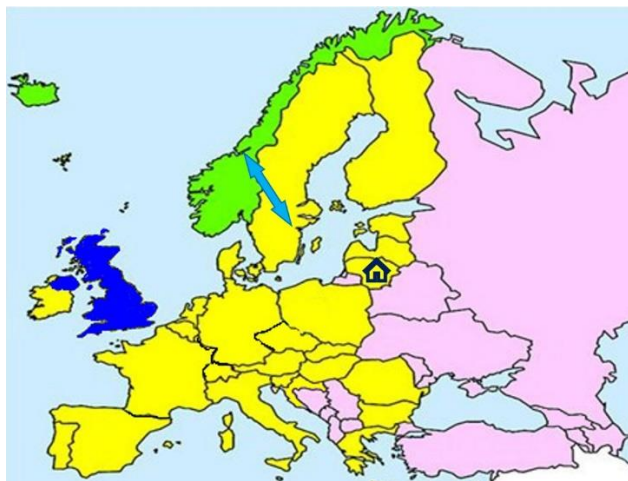
- vi. **Primer 6:** Za poljsko vozilo, ki potuje iz Poljske v Združeno kraljestvo in se ustavi na Nizozemskem, se uporablja TCA v skladu z odstavkom 2 člena 1 Priloge 31, del B, oddelek 2 (z naslovom Čas vožnje, odmori in počitki), člen 1, odstavek 2 TCA.



- vii. **Primer 7:** Za tovornjak, registriran v Združenem kraljestvu, ki potuje iz Združenega kraljestva v Turčijo (in obratno) v okviru ene vožnje, medtem ko poteka skozi države članice EU, se uporabljajo pravila AETR.



- viii. **Primer 8:** Litvanski tovornjak, ki vozi samo med Švedsko in Norveško, spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.



Če povzamemo, morajo nadzorni uradniki ugotoviti, ali katero koli vozilo, ki je predvideno za cestni pregled, spada na področje uporabe pregleda po Uredbi (ES) št. 561/2006, ob upoštevanju določenih izjem in nacionalnih odstopanj, ki se lahko uporabljajo.

Hkrati se glede na vrsto vožnje, ki jo opravlja zadevno vozilo, določi, katera pravila se uporabljajo, tj. Uredba (ES) št. 561/2006, AETR ali TCA.

Izvršitelji bi morali raziskati tudi pot voznika in ugotoviti, ali se razlikuje od poti vozila. Če se poti vozila in voznikove poti razlikujejo, se morajo glede na posebne okoliščine odločiti, katera pravila bodo uporabili.

Pravna služba Komisije je navedla, da čeprav bi besedilo člena 2(3) lahko nakazovalo, da je vožnja, ki jo opravi vozilo, odločilni dejavnik pri obravnavi veljavne uredbe, člen 1 Uredbe (ES) št. 561/2006 določa, da se upošteva dejavnost voznika, zato se vožnja začne, ko se določen voznik pridruži vozilu, in konča, ko voznik konča vožnjo v tem vozilu. Zato je treba v tem kontekstu pri sklicevanju na vožnjo razumeti, da gre za vožnjo z vozilom/voznikom.

Vozilo se na primer uporablja za prevoz tovora iz Turčije prek Srbije v Francijo. En sam voznik, ki se uporablja za celotno vožnjo, mora izpolnjevati pravila AETR. Voznik, ki vozi vozilo od Moldavije do poljske meje, mora upoštevati pravila AETR. Drugi voznik, ki se vozilu pridruži na poljski meji in zaključi vožnjo, mora izpolnjevati zahteve Uredbe (ES) št. 561/2006.

S pomočjo naslednjega seznama določite evropske in bližnje evropske države. Abecedne oznake v oklepajih so oznake, ki jih je državam dodelilo Skupno raziskovalno središče Evropske komisije (JRC) v skladu s predpisi EU. Barva besedila označuje barvo, ki se uporablja za označevanje držav na grafikah in diagramih v tem dokumentu.

Države članice EU:

Avstrija (A), Belgija (B), Bolgarija (BG), Hrvaška (HR), Ciper (CY), Češka (CZ), Danska (DK), Estonija (EST), Finska (FIN), Francija (F), Nemčija (D), Grčija (GR), Madžarska (H), Irska (IRL), Italija (I), Latvija (LV), Litva (LT), Luksemburg (L), Malta (M), Nizozemska (NL), Poljska (PL), Portugalska (P), Romunija (RO), Slovaška (SK), Slovenija (SLO), Španija (E), Švedska (S).

Podpisnik EGP:

Države članice EU + Islandija (IS), Lihtenštajn (FL) in Norveška (N)

Podpisnik TCA:

EU + Združeno kraljestvo (UK)

Posebni primeri:

Švica (CH) je podpisnica AETR in čeprav ni država članica EU, spoštuje Uredbo (ES) št. 561/2006.

Podpisnik AETR:

Države članice EU + podpisnice EGP (razen Islandije) + Švica (CH) + Združeno kraljestvo (UK) + Albanija (AL), Andora (AND), Armenija (ARM), Azerbajdžan (AZ), Belorusija (BY), Bosna in Hercegovina (BIH), Gruzija (GE), Kazahstan (KZ), Kirgizija¹⁸

¹⁸ Koda države za Kirgizijo ni na voljo na spletišču Skupnega raziskovalnega središča.

, Severna Makedonija (MK), Moldavija (MD), Monako (MC), Črna gora (MNE), Rusija (RUS), San Marino (RSM), Srbija (SRB), Tadžikistan (TJ), Turčija (TR), Turkmenistan (TM), Ukrajina (UA), Uzbekistan(UZ).

2.2.3 Člen 3

2.2.3.1 Besedilo

Ta uredba se ne uporablja za cestni prevoz, ki ga opravljajo:

a) Vozila, ki se uporabljajo za prevoz potnikov v linijskih prevozi, če pot, ki jo opravljajo zadevni prevozi, ne presega 50 km.

(aa) vozila ali kombinacije vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 tone, ki se uporabljajo za:

(i) prevoz materiala, opreme ali strojev, ki jih voznik uporablja pri svojem delu, ali

(ii) za dobavo blaga, ki se proizvaja na obrtni osnovi, samo v polmeru 100 km od sedeža podjetja in pod pogojem, da vožnja vozila ni voznikova glavna dejavnost in se prevoz ne opravlja za najem ali plačilo;

b) vozila z največjo dovoljeno hitrostjo, ki ne presega 40 km/h

c) vozila, ki so v lasti ali najemu brez voznika oboroženih sil, civilne obrambe, gasilcev in sil, odgovornih za vzdrževanje javnega reda in miru, kadar se prevoz opravlja zaradi nalog, ki so dodeljene tem službam, in je pod njihovim nadzorom

d) vozila, vključno z vozili, ki se uporabljajo pri nekomercialnem prevozu humanitarne pomoči, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali reševalnih akcijah.

e) Specializirana vozila, ki se uporabljajo v zdravstvene namene

f) Specializirana vozila za pomoč pri okvari, ki delujejo v polmeru 100 km od svoje baze.

g) Vozila, ki se preskušajo v cestnem prometu zaradi tehničnega razvoja, popravila ali vzdrževanja, ter nova ali predelana vozila, ki še niso bila dana v uporabo;

h) Vozila ali kombinacije vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 tone, ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz blaga.

(ha) vozila z največjo dovoljeno maso, vključno s prikolico ali polprikolico, ki presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone, ki se uporabljajo za prevoz blaga, če se prevoz ne opravlja za najem ali plačilo, temveč za lasten račun podjetja ali voznika, in če vožnja ni glavna dejavnost osebe, ki vozi vozilo;

i) gospodarska vozila, ki imajo zgodovinski status v skladu z zakonodajo države članice, v kateri se uporabljajo, in se uporabljajo za nekomercialni prevoz potnikov ali blaga.

2.2.3.2 Kršitve

Ni

2.2.3.3 Preverjanje na cesti

Ko nadzorni uradniki ugotovijo, da vozilo spada na področje uporabe inšpekcijskega pregleda v skladu z Uredbo (ES) št. 561/2006 (člen 2), morajo tudi preveriti, ali tip vozila in narava njegovega delovanja ne izvezemata vozila iz zahtev iz uredb (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014. Pri ugotavljanju veljavnosti morebitne izjeme iz člena 3 bi moralo biti v pomoč naslednje. Vse izjeme je treba razlagati in uporabljati strogo.

Opomba: Izjeme iz tega člena spremljajo enakovredne izjeme glede namestitve tahografov (in njihove uporabe), kot je določeno v členu 3(1) Uredbe (EU) št. 165/2014.

a) Lahko se preveri z vpogledom v vozni red in zemljevid/načrtovalec poti, če ju voznik ima. Upoštevajte, da se izjema nanaša na dejansko razdaljo "poti" in ne na primer na radialno razdaljo.

V primerih, ko velja ta izjema, morajo države članice še vedno *zagotoviti ustrezno zaščito v smislu dovoljenega časa vožnje ter obveznih odmorov in počitkov* (glej člen 15 in člen 16(2) spodaj).

aa) (i) Te oprostitve ni mogoče uporabiti za vozila, ki se uporabljajo samo za dostavo blaga na lokacijo, kjer voznik tega blaga ne uporablja pri svojem delu.

To odstopanje se bolj nanaša na obrtnike, kot so vodovodarji ali gradbeniki, ali druge strokovnjake, ki s seboj nosijo "material, opremo ali stroje". Vendar pa številna, če ne večina teh vozil prevaža tudi svoje zaloge, ki se lahko štejejo le za blago. Vendar pa v primeru, da so ta namenjena za delo voznika, velja izjema.

aa) (ii) "Obrtno blago" je blago, proizvedeno v manjšem obsegu, kot so ročno izdelani predmeti, izdelani z orodjem ali brez njega, na primer šivanje, tkanje, rezbarjenje, pihanje stekla, izdelava pohištva, peka, lončarstvo itd. Oseba, ki izdeluje te predmete, lahko nato uporabi vozilo za dostavo teh predmetov, bodisi posamezni stranki kot del prodajnih pogojev bodisi na mesto, kjer te predmete prodaja, npr. v svojo trgovino ali na obrtne sejme, tržnice itd.

V zvezi z navedenimi izjemami se je treba sklicevati na sodbo Sodišča v zadevi C-13/21 - *Priscoforest SRL proti Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier*, ki pojasnjuje pojem "polmer 100 km od osnove podjetja" kot pojem, ki se nanaša na "ravno črto, ki ne presega 100 km, načrtano na zemljevidu od te osnove in povezuje to osnovo s katero koli točko na krožnem geografskem območju okoli te iste osnove".

b) Največja dovoljena hitrost je navedena na vozilu ali v posebnih dokumentih za vozilo. To vključuje vozila, pri katerih je takšna omejitev določena z nastavljenim omejevalnikom hitrosti.

c) Takšna izvzeta vozila so običajno razvidna po svojem videzu.

V takšnih primerih zahtevajte potrdilo voznika, da gre za takšen prevoz in ne za podobno zasebno storitev.

Pri najetih ali nenaseljenih vozilih bo veljavnost oprostitve razvidna iz zaslišanja voznika in ustreznih dokumentov o namenu potovanja. Če obstaja dvom, bo morda treba preveriti pri delodajalcih/poveljniku.

Ta izjema **ne velja za** gospodarske subjekte, ki so sklenili pogodbo z organi, navedenimi v besedilu, in ki ne opravljajo nalog, dodeljenih tem službam, ali so pod njihovim nadzorom.

d) Pomoč mora biti zagotovljena kot odziv na izredne razmere ali reševanje. To preverite s pregledom dokumentov o tovoru in zaslišanjem voznika.

Pojem nujne pomoči lahko vključuje:

- ukrepi, ki so posledica naravnih nesreč (kot je potres) ali ko je ogroženo življenje/zdravje ljudi ali živali.
- resne prekinitve bistvenih javnih storitev, kot so telekomunikacijske ali poštne storitve, uporaba cest, železnic, pristanišč ali letališč, ali resna materialna škoda, zlasti v okviru humanitarne krize ali naravne nesreče.

Izjema velja le za čas trajanja nujne ali reševalne akcije. Ko je nujna ali reševalna akcija pod nadzorom, oprostitev ne velja več.

Do takšnih izrednih razmer bi lahko prišlo tudi zaradi večjih motenj v prometni infrastrukturi, kot so izjemno hude ali nepričakovane meteorološke razmere.

e) Vozila, kot so reševalna vozila, vozila za darovanje krvi in naprave za skeniranje telesa, morajo biti opremljena s specializirano opremo, ki omogoča določeno vrsto zdravstvene oskrbe. To preverite s fizičnim pregledom vozila. Osnovni namen vožnje mora biti zdravljenje, zato avtobusa, opremljenega za prevoz bolnih ali invalidnih oseb v Lurd, ni mogoče izvzeti iz Uredbe, če se sklicujete na to, da gre za reševalno vozilo.



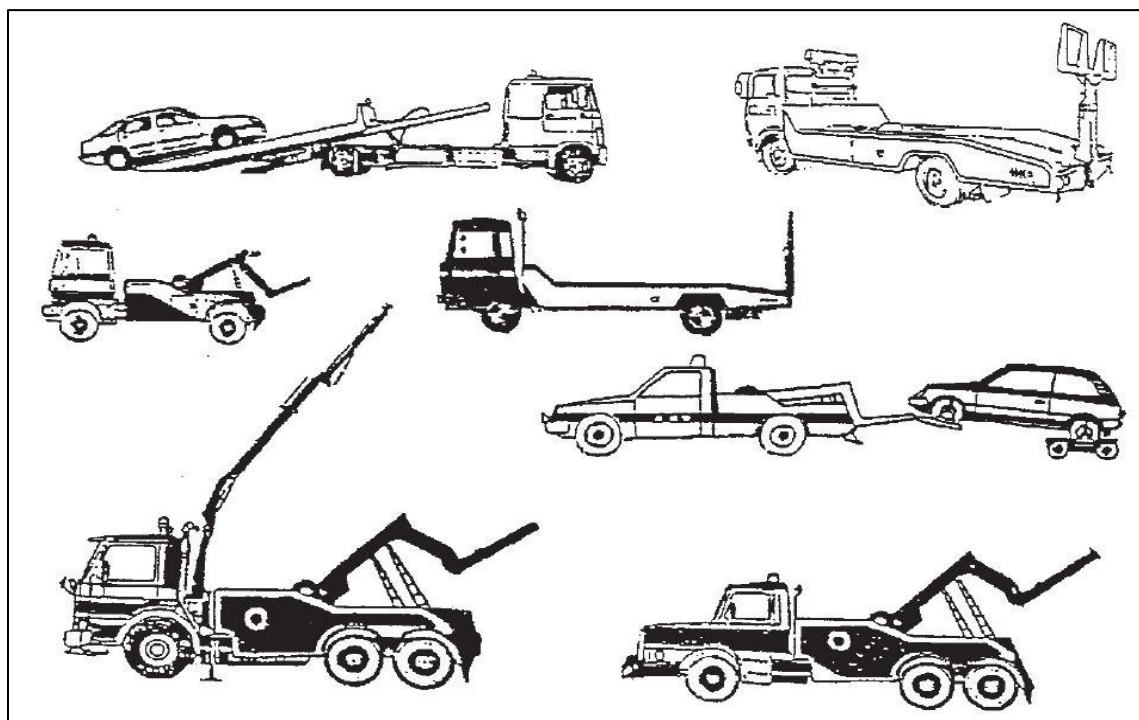
Slika zgoraj: Vozila, ki se uporabljajo kot reševalna vozila.

f) Specializirano vozilo za okvare mora biti izdelano ali prilagojeno tako, da omogoča reševanje invalidnega vozila (glej sodbo Sodišča v zadevi C-79/86 - *Hamilton proti Whitelocku*). Za preverjanje pogoja 100-kilometrskega polmera je treba ugotoviti operativno bazo vozila, da se lahko uporabi oprostitev.

Zavedajte se, da se lahko v polmeru 100 km vozilo uporablja za dejavnosti, ki niso povezane z odpravljanjem okvar; na primer, vozilo za odpravljanje okvar, opremljeno z drsno posteljo za odstranitev invalidnega avtomobila, bi se lahko v polmeru 100 km od baze vozila uporabljalo za prevoz blaga, ki ni pokvarjeno vozilo, in bi bilo izvzeto iz Uredbe.¹⁹

Ta tip vozila je lahko opremljen s tahografom, vendar ga v okviru te izjeme ni treba uporabljati.

Za "obnovitveno" vožnjo, ki presega polmer 100 km, je treba namestiti in uporabljati tahograf ter upoštevati čas vožnje in počitka.



Slika zgoraj: Specializirano vozilo za okvare

g) Za preverjanje uporabe te oprostitve je treba ugotoviti naravo in namen opravljenega potovanja (na primer z zaslišanjem voznika in preverjanjem dokumentov, kot je pogodba o

¹⁹ V zadevi C-79/86 - Hamilton proti Whitelock je Sodišče navedlo, da "je iz samih besed zgoraj navedenih določb razvidno, da je zadevno odstopanje pogojeno le z naravo vozila kot 'specializiranega vozila za okvare', **ne glede na vrsto opravljenega prevoza.**"

popravilu vozila). Oprema v vozilu in vrsta tovora, ki se prevaža, lahko pokažeta, da se ta izjema morda ne uporablja. Ta izjema ne velja, kadar vozilo odpeljete na obvezni redni tehnični pregled. Tipičen primer izvzete dejavnosti bi lahko bil mehanik, ki opravlja vožnjo, da preveri, ali je krmilni mehanizem vozila zadovoljivo popravljen.

Izvzeta so vozila, na katerih potekajo cestni preskusi za namene tehničnega razvoja, popravila ali vzdrževanja, ter nova ali predelana vozila, ki še niso bila dana v uporabo.

h) Vrsta vozila/kapaciteta je razvidna iz dokumentov, ki se nanašajo na vozilo. Pri prevozu ne sme biti elementa najema ali plačila ali lastnega računa, blago, ki se prevaža, pa ne sme biti povezano s trgovino ali dejavnostjo (glej opredelitev nekomercialnega prevoza blaga v členu 4(r)). Voznika je treba zaslišati, tovor pa pregledati, da se ta dejstva preverijo. Kombinacija vozil pomeni vozilo in priklopnik ali polpriklopnik. Vozila, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 tone, spadajo v področje uporabe, tudi če so opremljena kot začasni zasebni bivalni prostor in se uporabljajo tudi za nekomercialni prevoz blaga. (Glej sodbo Sodišča v zadevi C-666/21 - *Åklagarmyndigheten*).

ha) Lahka gospodarska vozila bodo spadala na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 in bodo morala biti od 1. julija 2026 opremljena s pametnim tahografom različice 2, če njihova največja dovoljena masa, vključno s priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,5 tone (vendar ne 3,5 tone) in se uporabljajo za mednarodni prevoz za najem ali plačilo (člen 2(1) v povezavi s členom 3(ha) Uredbe (ES) št. 561/2006).

Ta vozila so oproščena, če prevoz ni opravljen za najem ali plačilo, temveč za lasten račun podjetja ali voznika, in če vožnja ni glavna dejavnost osebe, ki vozi vozilo.

Kar zadeva "lastno" naravo prevoznih dejavnosti, mora biti prevoz blaga zlasti "le pomožen za splošne dejavnosti podjetja" (glej točko (v) člena 1(5)(d) Uredbe (ES) št. 1072/2009).

Glede "glavne dejavnosti voznika" (iz člena 3(aa) in (ha) ter člena 13(1)(d) in (q)) se lahko upošteva opis iz uvodne izjave Direktive (EU) 2018/645 o spremembi Direktive 2003/59/ES in Direktive 2006/126/ES. V uvodni izjavi je navedeno: "Na splošno se šteje, da vožnja ni voznikova glavna dejavnost, če zavzema manj kot 30 % tekočega mesečnega delovnega časa."

i) "Zgodovinska" vozila so opredeljena v zakonodaji vsake države članice. Taka vozila se ne smejo uporabljati za komercialni prevoz blaga ali potnikov. Voznike in potnike je treba zaslišati, da se preverijo ti pogoji.

Če povzamemo, vozila, ki so v členu 3 opredeljena kot izvzeta, niso pregledana na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006, vendar to ne pomeni, da so izvzeta iz drugih oblik pregledov. Zahtevane izjeme morajo preveriti nadzorni uradniki in če se takšne zahteve izkažejo za neutemeljene, mora slediti popoln inšpekcijski pregled na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006.

V skladu s členom 6(5) morajo vozniki "vožnjo izven področja uporabe" zabeležiti kot "drugo delo" z ročnim vnosom na tahografski vložek ali izpis ali z uporabo ročnega vnosa na tahografu (tj. z uporabo gumba/ključa "izven področja uporabe" na tahografu).

Nadzorni uradniki in vozniki se morajo zavedati dejstva, da tahograf sam po sebi ne razlikuje med "vožnjo v okviru" in "vožnjo izven okvira".

"Vožnjo izven obsega" je treba vedno izračunati kot "drugo delo".

2.2.4 Člen 4

2.2.4.1 Besedilo

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) "**cestni prevoz**" pomeni vsako vožnjo, ki se v celoti ali delno opravi po cestah, odprtih za javnost, z vozilom, naloženim ali nenaloženim, ki se uporablja za prevoz potnikov ali blaga;

(b) "**vozilo**" pomeni motorno vozilo, vlečno vozilo, priklopnik ali polpriklopnik ali kombinacijo teh vozil, ki so opredeljena na naslednji način:

- "**motorno vozilo**": vsako vozilo na lastni pogon, ki vozi po cesti, razen vozila, ki stalno vozi po tirih, in se običajno uporablja za prevoz potnikov ali blaga,

- "**traktor**": vsako vozilo na lastni pogon, ki vozi po cesti, razen vozila, ki se stalno premika po tirih, in je posebej zasnovano za vleko, potiskanje ali premikanje prikolic, polprikolic, orodja ali strojev,

- "**priklopnik**": katero koli vozilo, namenjeno za priklop na motorno vozilo ali traktor,

- "**polpriklopnik**": priklopnik brez sprednje osi, povezan tako, da znaten del njegove teže in teže tovora nosi vlečno ali motorno vozilo;

(c) "**voznik**" pomeni vsako osebo, ki vozi vozilo tudi za krajši čas ali ki se prevaža v vozilu v okviru svojih nalog, da je po potrebi na voljo za vožnjo;

(d) "**odmor**" pomeni vsako obdobje, v katerem voznik ne sme opravljati vožnje ali drugega dela in ki je namenjeno izključno okrevanju;

(e) "**drugo delo**" pomeni vse dejavnosti, ki so opredeljene kot delovni čas v členu 3(a) Direktive 2002/15/ES, razen "vožnje", vključno s kakršnim koli delom za istega ali drugega delodajalca v prometnem sektorju ali zunaj njega;

(f) "**počitek**" pomeni vsako neprekinjeno obdobje, v katerem lahko voznik prosto razpolaga s svojim časom;

(g) "**dnevni počitek**" pomeni dnevni čas, v katerem lahko voznik prosto razpolaga s svojim časom, in zajema "redni dnevni počitek" in "skrajšani dnevni počitek":

- "**redni dnevni počitek**" pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 11 ur. Ta redni dnevni počitek se lahko opravi tudi v dveh obdobjih, od katerih mora biti prvo neprekinjeno obdobje najmanj 3 ure, drugo pa neprekinjeno obdobje najmanj 9 ur,

- "**skrajšani dnevni počitek**" pomeni vsako obdobje počitka, ki traja najmanj devet ur in manj kot 11 ur;

(h) "**tedenski čas počitka**" pomeni tedenski čas, v katerem lahko voznik prosto razpolaga s svojim časom, in zajema "redni tedenski čas počitka" in "skrajšani tedenski čas počitka":

- "*redni tedenski počitek*" pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 45 ur,
- "*skrajšani tedenski počitek*" pomeni vsako obdobje počitka, krajše od 45 ur, ki se lahko pod pogoji iz člena 8(6) skrajša na najmanj 24 zaporednih ur;
- (i) "*Teden*" pomeni časovno obdobje med ponedeljkom ob 00.00 in nedeljo ob 24.00;
- (j) "*čas vožnje*" pomeni trajanje zabeležene dejavnosti vožnje:
 - samodejno ali polavtomatsko s tahografom, kot je opredeljen v Prilogi I in Prilogi IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85, ali
 - Ročno, kot zahteva člen 16(2) Uredbe (EGS) št. 3821/85;
- (k) "*dnevni čas vožnje*" pomeni skupni čas vožnje med koncem dnevnega počitka in začetkom naslednjega dnevnega počitka ali med dnevnim počitkom in tedenskim počitkom;
- (l) "*tedenski čas vožnje*" pomeni skupni zbrani čas vožnje v enem tednu;
- (m) "*največja dovoljena masa*" pomeni največjo dovoljeno obratovalno maso vozila, ko je polno naloženo;
- (n) "*linijski prevoz potnikov*" pomeni nacionalne in mednarodne prevoze, kot so opredeljeni v členu 2 Uredbe Sveta (EGS) št. 684/92 z dne 16. marca 1992 o skupnih pravilih za mednarodni avtobusni prevoz potnikov (10);
- (o) "*veččlanska posadka*" pomeni stanje, ko sta v vsakem obdobju vožnje med katerima koli dvema zaporednima dnevnima počitkoma ali med dnevnim in tedenskim počitkom v vozilu vsaj dva voznika, ki opravljata vožnjo. V prvi uri vožnje z več vozniki je prisotnost drugega voznika ali voznikov neobvezna, v preostalem obdobju pa je obvezna;
- (p) "*prevozno podjetje*" pomeni vsako fizično osebo, vsako pravno osebo, vsako združenje ali skupino oseb brez pravne osebnosti, ki je pridobitna ali nepridobitna, ali vsako uradno telo, ki je samostojna pravna oseba ali je odvisno od organa, ki je taka oseba, in ki opravlja cestni prevoz za najem ali plačilo ali za svoj račun;
- (q) "*čas vožnje*" pomeni skupni čas vožnje od trenutka, ko voznik začne vožnjo po času počitka ali odmora, do trenutka, ko voznik izkoristi čas počitka ali odmora. Obdobje vožnje je lahko neprekinjeno ali prekinjeno;
- (r) "*nekomercialni prevoz*" pomeni vsak cestni prevoz, ki ni prevoz za najem ali plačilo ali za lasten račun, za katerega se ne prejme nobenega neposrednega ali posrednega plačila in ki vozniku vozila ali drugim neposredno ali posredno ne prinaša nobenega dohodka ter ni povezan s poklicno ali poslovno dejavnostjo.

2.2.4.2 Kršitve

Ni

2.2.4.3 Preverjanje na cesti

Člen vsebuje ustrezne opredelitve, ki omogočajo pravilno in lažje razumevanje predvidenega pomena. Pri razlagi členov Uredbe (ES) št. 561/2006 se je treba pogosto sklicevati na te

opredelitve. V mnogih primerih je treba opredelitve pojmov podrobneje razložiti in pojasniti, kar po potrebi sledi v nadaljevanju:

a) Javno dostopno cesto določi vsaka država članica. Vožnja (v tem primeru) se začne, ko voznik prevzame vozilo, in konča, ko preneha upravljati vozilo ali ko izkoristi ustrezen čas za počitek. V tem primeru je lahko vožnja sestavljena iz več kratkih voženj. Ta opredelitev dejansko vključuje v področje uporabe Uredbe vožnjo zunaj cest (npr. na zasebnem zemljišču), če se ta izvaja na vožnji, ki vključuje tudi vožnjo po cestah, odprtih za javnost, med dnevnim obdobjem vožnje. Ta opredelitev ohranja prazna vozila na področju uporabe.

b) Opozorilo: vozilo se lahko nanaša na kombinacijo vozil (vozilo in priklopnik).

c) To opredeljuje osebe, ki vozijo vozilo, tudi za krajši čas, ali so na voljo za vožnjo kot vozniki (v okviru svojih dolžnosti) in tako spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014.

d) Odmor se lahko vzame v vozilu, ki se premika (multimanping), če je voznik neaktiven in če se ta čas uporabi izključno za regeneracijo. Glede na to, da digitalni tahografi ne omogočajo beleženja odmora v premikajočih se vozilih, je v primeru veččlanske vožnje v vozilu, opremljenem z digitalnim tahografom, običajna praksa izvršiteljev, da se obdobje 45 minut razpoložljivosti šteje kot zabeležen odmor.

e) Vključuje vsako delo, ki ni vožnja za katerega koli delodajalca v prometnem sektorju ali zunaj njega, vključno z vožnjo zunaj področja uporabe. Na primer, če je bila oseba pri delodajalcu tri ure zaposlena kot varnostnik, preden je za drugega delodajalca prevzela nadzor nad vozilom s področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, se prva dejavnost šteje za "drugo delo" v smislu Uredbe (ES) št. 561/2006 in jo je treba evidentirati kot tako. Glej opis, ki je naveden v 6. členu (v oddelku 2.2.6.3 tega dokumenta).

f) "voznik lahko prosto razpolaga s svojim časom" pomeni, da voznik ni na razpolago nobenemu delodajalcu.

g) Redni dnevni počitek traja najmanj 11 ur neprekinjeno ali pa, če je v dveh obdobjih, traja prvo najmanj 3 ure, drugo pa najmanj 9 ur.

Skrajšani dnevni počitek traja vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur.

Za namene seštevanja dnevne vožnje (glej točko k) spodaj) je treba ugotoviti, kdaj se začne dnevni počitek. Zato se za ta namen šteje, da se je dnevni počitek, ki se upošteva kot "delitev", začel, ko se je začel "9-urni" del.

Dnevni počitek se lahko priključi obdobju nadomestila za predhodno skrajšani tedenski počitek.

h) Tedenski počitek je obdobje neprekinjenega počitka, ki traja toliko časa, da je lahko **vsaj** redni tedenski počitek ali skrajšani tedenski počitek.

Redni tedenski počitek traja najmanj 45 ur neprekinjeno.

Skrajšano tedensko obdobje je najmanj 24 ur, vendar manj kot 45 ur neprekinjeno.

Tako se tedenski počitek v trajanju 49 ur šteje za redni tedenski počitek, počitek v trajanju 31 ur pa za skrajšani tedenski počitek.

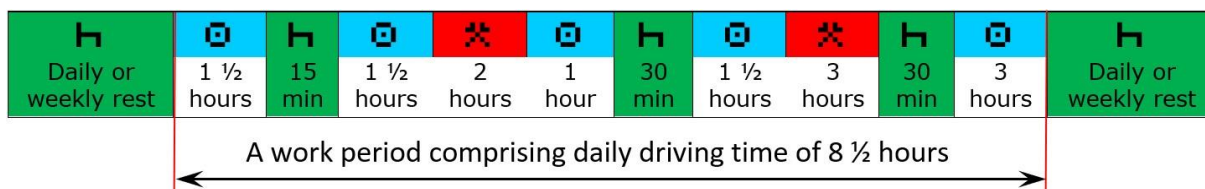
Tedenski počitek lahko obsega redni ali skrajšani tedenski počitek in nadomestilo za predhodno skrajšani tedenski počitek.

i) Teden pomeni "fiksni teden", tj. od 00:00 ure v ponedeljek do 24:00 ure v nedeljo (lokalno).

j) To se nanaša na čas vožnje, ki ga samodejno ali polavtomatsko zabeleži pravilno delujoči tahograf ali po potrebi ročno.

Upoštevajte, da se lahko zaradi omejitev digitalne zapisovalne opreme ta čas nekoliko razlikuje od dejanskega časa vožnje (glejte 4. navodilo).

k) Velja, da ta opredelitev zajema tudi vožnjo med tedenskim in dnevnim počitkom ali med dvema tedenskima počitkoma.



Za pojasnila o simbolih, uporabljenih v zgornji grafiki (in drugje v tem dokumentu), glej člen 34(5) Uredbe (EU) št. 165/2014.

l) Tedenski čas vožnje pomeni skupni zbrani čas vožnje v enem tednu. Vključuje tudi vsak čas vožnje, ki je posledica prekinitve rednega dnevnega počitka zaradi premikov trajektov ali vlakov.

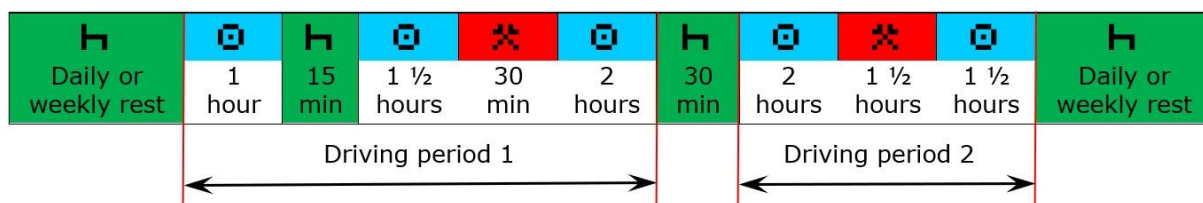
m) Uredba se uporablja za vozila ali kombinacije vozil z največjo dovoljeno maso nad 3 500 kg, pod določenimi pogoji pa se bo (od 1. julija 2026) uporabljala tudi za vozila ali kombinacije vozil z največjo dovoljeno maso med 2 500 kg in 3 500 kg. Nadzorni uradniki morajo poskrbeti za pravilno razlago tehničnih dokumentov vozila ali podatkov proizvajalca. Največja dovoljena masa bo običajno navedena za obe vrsti vožnje, tj. za vožnjo s samostojnim vozilom ali kombiniranim vozilom. Nekatera vozila ne spadajo v področje uporabe Uredbe, če se uporabljajo samostojno, vendar pa spadajo v področje uporabe, če se uporabljajo kot kombinacija.

n) Pojasnila niso potrebna.

o) Enemu vozniku (vozniku A) se lahko med vožnjo pridruži eden ali več drugih voznikov (npr. voznik B in voznik C). To prav tako spada v koncept veččlanske vožnje.

p) Pojasnilo ni potrebno.

q) Dnevno obdobje vožnje je sestavljeno iz več obdobji vožnje, ki so lahko neprekinjena ali prekinjena.



r) Ta točka določa opredelitev nekomercialnega prevoza, ki je zlasti pomembna za člene 3(d), 3(h) in 3(i). Zajema vozila, ki se uporabljajo za lastne potrebe za nekomercialne prevoze (npr. za prevoz konj ali dirkalnih avtomobilov kot hobi), ki ne prejemajo nobenega neposrednega ali posrednega denarja. Poleg tega "prevoz" "ni povezan s poklicno ali komercialno dejavnostjo". V tem primeru bi morali kontrolni uradniki oceniti, ali je dejavnost (kot je npr. razstava konj ali prireditev z dirkalnimi avtomobili) mogoče uvrstiti med poklicne/komercialne dejavnosti ali pa gre zgolj za hobi.

2.2.5 Člen 5

2.2.5.1 Besedilo

1. *Najnižja starost voznikov je 18 let.*
2. *Najnižja starost za voznike je 18 let. Vendar lahko države članice znižajo najnižjo starost za sovoznike voznikov na 16 let, če:*
 - (a) *cestni prevoz se opravlja v eni državi članici v polmeru 50 kilometrov od kraja, kjer ima vozilo sedež, vključno z lokalnimi upravnimi območji, katerih središče je v tem polmeru;*
 - (b) *zmanjšanje je namenjeno poklicnemu usposabljanju in*
 - (c) *upoštevanje omejitev, ki jih določajo nacionalni predpisi države članice na področju zaposlovanja. Brez sprememb MP I*

2.2.5.2 Kršitve

Starost posadke	561- 5
-----------------	---------------

2.2.5.3 Preverjanje na cesti

Nadzorni uradniki morajo na podlagi informacij, ki jih zagotovi voznik, ugotoviti bazo vozila in podrobnosti o vožnji. Za ugotavljanje starosti se lahko uporabi pregled osebnih dokumentov voznika ali voznika ali dokumentov za izdajo dovoljenja.

Kršitev je podana, če je sopotnik sprevodnika ali voznika mladoleten.

Če so voznikovi sopotniki stari od 16 do 18 let, preverite, ali ni bila prekoračena omejitev polmera 50 km²⁰.

²⁰ Za izračun mejnih polmerov glej sodbo Sodišča v zadevi C-13/21 - Pricoforest SRL proti Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier

V skladu s smernicami iz Priloge III k Direktivi 2006/22/ES bi bilo treba kršitev zahteve glede najnižje starosti voznikov obravnavati kot *resno kršitev*.

2.2.6 Člen 6

2.2.6.1 Besedilo

1. Dnevni čas vožnje ne sme biti daljši od devetih ur.

Vendar se lahko dnevni čas vožnje podaljša na največ 10 ur, in sicer največ dvakrat na teden.

2. Tedenski čas vožnje ne sme presegati 56 ur in ne sme povzročiti prekoračitve najdaljšega tedenskega delovnega časa, določenega v Direktivi 2002/15/ES.

3. Skupni čas vožnje v dveh zaporednih tednih ne sme presegati 90 ur.

4. Dnevni in tedenski čas vožnje vključuje ves čas vožnje na ozemlju Skupnosti ali tretje države.

5. Voznik kot drugo delo evidentira vsak čas, porabljen v skladu s točko (e) člena 4, in vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe, ter evidentira vsa obdobja razpoložljivosti, kot so opredeljena v točki (b) člena 3 Direktive 2002/15/ES, v skladu s točko (b)(iii) člena 34(5) Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta (*1). Ta zapis se vnese ročno na evidenčni list ali izpis ali z uporabo naprav za ročni vnos na tahografu.

(*1) Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

2.2.6.2 Kršitve

Več kot 10 ur vožnje	561- 6-1
Preseganje 9 ur, ko je dovoljenih le 9 ur (ni več 10 ur).	561- 6-1
Preseganje tedenske omejitve vožnje 56	561- 6-2
Preseganje 2 tedenske omejitve 90	561- 6-3
Kršitev 165 o evidentiranju dejavnosti.	561- 6-5

2.2.6.3 Preverjanje na cesti

Kontrolorji morajo analizirati vsak tahografski vložek (ali digitalne podatke), da ugotovijo dnevni čas vožnje, in jih ustrezno sešteti, da ugotovijo tedensko skupno število voženj. Tedenski seštevki vožnje se nato pregledajo za določitev dvotedenskih seštevnikov vožnje. Uporabite naslednji dvostopenjski postopek:

Korak 1

- Preverite zabeležen čas vožnje iz tahografskega vložka ali digitalnih podatkov. To storite tako, da seštejete obdobja vožnje med koncem dnevnega ali tedenskega počitka in začetkom naslednjega dnevnega/tedenskega počitka, da določite dnevno obdobje vožnje.

[Komisija je na spletni strani²¹ priporočila, da se za določitev dnevnega časa vožnje, kadar voznik ni v celoti počival, kot to zahteva Uredba (ES) št. 561/2006, časi vožnje, prekinjeni z najmanj sedemurnim počitkom, ne seštevajo. Upoštevajte, da bi kljub temu takšno nezadostno obdobje počitka še vedno pomenilo kršitev zahtev glede dnevnega počitka].

- Preverite, ali ni bila prekoračena omejitev 10-urne vožnje. Če je "več kot 9 ur" dosežena pred polnočjo, je treba podaljšanje šteti v prvi teden.
- To ponovite za vsak izdelan zapis.
- Kršitev te meje pomeni kršitev v vsakem primeru. Razvrstitev kršitev po resnosti v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/ES (kršitve B5, B6, B7 in B8):
 - $10h < \dots < 11h$ *manjša kršitev*
 - $11h \leq \dots < 12h$ *huda kršitev*
 - $12h \leq \dots$ *zelo resna kršitev*
 - Prekoračitev dnevnega časa vožnje 10 ur za 50 % ali več brez odmora ali brez počitka v trajanju vsaj 4,5 ure, $15 ur \leq \dots$ in brez odmora/počitka ... *je najhujša kršitev*.
- Preverite, ali je bilo v enem tednu (glejte opredelitev pojma "**teden**" v členu 4) 9-urno dnevno obdobje vožnje preseženo največ dvakrat.
- Če se to zgodi, je vsak dogodek, ki presega dovoljeni dve priložnosti, kršitev dnevne vožnje (9 ur). Kategorizacija resnosti kršitev v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/ES (kršitve B1, B2, B3 in B4):
 - $9h < \dots < 10h$ *manjša kršitev*
 - $10h \leq \dots < 11h$ *huda kršitev*
 - $11h \leq \dots$ *zelo resna kršitev*
 - prekoračitev dnevnega časa vožnje 9 ur za 50 % ali več brez odmora ali brez počitek najmanj 4,5 ure, $13h30 \leq \dots$ in brez odmora/počitka ... *najhujša kršitev*. (Vendar je treba opozoriti, da ta kršitev (tj. "prekoračitev dnevnega časa vožnje 9 ur za 50 % ali več v kombinaciji s 4,5-urnim odmorom/počitkom") izhaja iz kršitve dveh različnih določb Uredbe (ES) št. 561/2006 o času vožnje, odmorih in počitku)
- Za določitev tedenske vožnje se v vsakem tednu seštejejo obdobja dnevne vožnje, ki veljajo za predložene evidence. Upoštevajte, da lahko voznik med tedenskimi počitki zbere 58 ur vožnje, če njegov delovni vzorec ni usklajen s "fiksni tednom", in še vedno izpolnjuje zahteve. Če v katerem koli tednu tedenska vožnja presega 56 ur, je to kršitev. Kategorizacija resnosti kršitev v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/ES (kršitve B9, B10, B11 in B12)
 - $56h < \dots < 60h$ *manjša kršitev*
 - $60h \leq \dots < 65h$ *resna kršitev*
 - $65h \leq \dots < 70h$ *zelo resna kršitev*.
 - Preseganje tedenskega časa vožnje za 25 % ali več, $70h \leq \dots$ *najhujša kršitev*.

²¹ Glej Izvedbeni sklep Komisije z dne 7. junija 2011, C(2011) 3759 konč.
https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2011_3759_en.pdf.

- Seštejte (določene) zaporedne tedenske vožnje, da ugotovite dvotedensko vsoto. Vsako dvotedensko (fiksno) skupno število ur, ki presega dovoljenih 90 ur, je kršitev. Kategorizacija resnosti kršitev v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/ES (kršitve B13, B14, B15 in B16):
 - $90h < \dots < 100h$ manjša kršitev
 - $100h \leq \dots < 105h$ resna kršitev
 - $105h \leq \dots < 112h30$ zelo huda kršitev
 - Preseganje največjega skupnega časa vožnje v dveh zaporednih tednih za 25 % ali več, $112h30 \leq \dots$ najhujša kršitev.

Korak 2

- Preučite vsak zapis, da ugotovite, ali so bile obračunane vse dejavnosti voznikov, kot je na primer drugo delo. Evidenca mora vključevati delo, opravljeno pred prevzemom nadzora nad vozilom in po predaji nadzora. Zahteva je, da se evidentira kot "drugo delo":
 - vsak porabljen čas, opredeljen kot delovni čas v členu 3(a) Direktive 2002/15/ES;
 - vsak čas vožnje vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006;
- Poleg tega pa tudi ustrezno evidentirajte:
 - vsa obdobja razpoložljivosti, kot so opredeljena v členu 34(5)(b)(iii) Uredbe (EU) št. 165/2014.
- Zapisati ga je treba ročno na tahografski vložek, izpis ali z uporabo naprav za ročni vnos na tahografu.
- Pri neprekinjenem evidentiranju mora voznik pojasniti razloge za to. Če se z zaslišanjem voznika ali drugimi dokazi, ki so na voljo nadzornemu uradniku, ugotovi, da so se izvajale predpisane dejavnosti, ki niso bile zabeležene, to pomeni, da ni bilo opravljeno beleženje, in je kršitev tega člena.
 - Takšna kršitev pomeni *zelo resno kršitev*.
- Obrazec potrdila, ki ga vozniki predložijo prostovoljno, lahko pomaga zagotoviti informacije o dejavnostih voznikov, ki so odsotni iz vozil. Ta obrazec lahko dopolnjuje zapise tahografov in mora odražati le dejavnosti, ki jih zaradi tehničnih razlogov ni bilo mogoče zabeležiti s tahografom. Predloga obrazca za potrdilo je na voljo na naslednji povezavi: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods/form-attestation-activities_en (glej tudi Prilogo 4 k temu dokumentu). Na ravni AETR obstaja obrazec, ki povzema obrazec potrdila EU (Dodatek 3 k Sporazumu AETR) in je prav tako na voljo na naslednji povezavi: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf> (glej tudi Prilogo 5 tega dokumenta).

Vendar je treba opozoriti, da države članice voznikom ne morejo naložiti zahteve po predložitvi potrditvenih obrazcev (glej drugi pododstavek člena 34(3) Uredbe (EU) št. 165/2014).

Evropska komisija pripravlja usklajeno rešitev za beleženje in nadzor obdobj izven vozila.

PRIMERI

i. Primer 1 - 10-urni dan vožnje s pravilno izkoriščenimi odmori

													
Daily or weekly rest	1 hour	45 min	2 hours	15 min	2 ½ hours	30 min	2 hours	15 min	2 ½ hours	Daily or weekly rest			
Driving period Driving period Driving period													

ii. Primer 2 - Nepopolni dnevni počitek lahko privede do kršitve dnevnega časa vožnje (dnevno obdobje vožnje 20 ur)

																
Daily or weekly rest	4 ½ hours	45 min	4 ½ hours	6 ½ hours	4 ½ hours	2 hours		5 ½ hours	3 ½ hours	45 min	3 hours	Daily or weekly rest				

iii. Primer 3 - pravilna porazdelitev časa vožnje in tedenskega počitka.

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 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																			

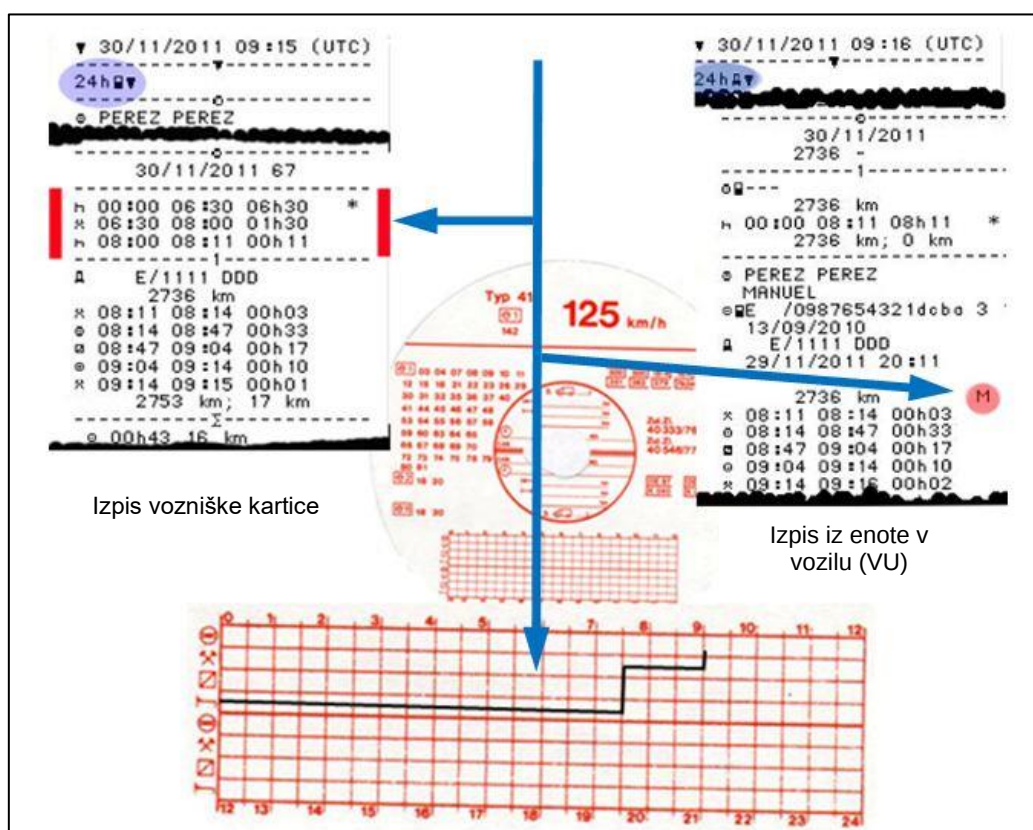
✓

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

Opomba: Ko voznik v "tednu" (tj. obdobju med 00:00 v ponedeljek in 24:00 v nedeljo) doseže 56 ur vožnje, v tem "tednu" ne sme več voziti.

Zgornji pristop velja tudi za dvotedensko časovno omejitev vožnje.

iv. Primer 4 - dejavnosti, ki se izvajajo zunaj vozila in se beležijo ročno.



Opomba: Ta primer prikazuje ročni vnos na hrbtno stran tahografskega vložka voznika, ki je počival od 00:00 do 07:30 po lokalnem času in nato opravljal "drugo delo" od 07:30 do 09:00, ko je začel voziti. Od tega trenutka dalje je bil tahografski list vstavljen v zapisovalno napravo, nadaljnje dejavnosti pa so se samodejno zapisovale na voščeno stran tahografskega lista.

2.2.7 Člen 7

2.2.7.1 Besedilo

Po štirih urah in pol vožnje mora voznik vzeti neprekinjen odmor, ki ni krajši od 45 minut, razen če ne vzame časa za počitek.

Ta odmor se lahko nadomesti z najmanj 15-minutnim odmorom, ki mu sledi najmanj 30-minutni odmor, ki se razporedi v celotnem obdobju tako, da so izpolnjene določbe prvega odstavka.

Voznik, ki opravlja večnamensko vožnjo, lahko naredi 45-minutni odmor v vozilu, ki ga vozi drug voznik, če voznik, ki dela odmor, ne pomaga vozniku, ki vozi vozilo.

2.2.7.2 Kršitve

Neizkoriščanje kvalifikacijskega odmora.	561- 7
--	--------

2.2.7.3 Preverjanje na cesti

- Za vsak zapis seštejete čas vožnje (od prvega obdobja vožnje po počitku), dokler ne dosežete 4,5 ure.
- ta čas vožnje mora *vključevati* 45-minutni odmor ali najmanj 15-minutni odmor, ki mu sledi najmanj 30-minutni odmor, ali,
- temu obdobju vožnje mora *slediti* 45-minutni odmor, preden se začne novo obdobje vožnje.

Opomba: Zahteva, da se "odmori" evidentirajo kot "odmori", je izrecna. Pri tem je treba uporabiti simbol "postelja".

- Če zgornji pogoji niso izpolnjeni, je prišlo do kršitve.
- Če se kvalifikacijski odmor (vsaj 45 minut ali 15+30 minut) naredi, preden se nabere 4,5 ure vožnje, se s tem "zbriše rezultat" in izračun se začne znova.
- Ob koncu vsakega kvalifikacijskega odmora nadaljujte z ocenjevanjem zabeleženih obdobj vožnje na ta način, dokler se ne začne dnevni počitek.
- Če se odkrije kršitev, seštejete obdobja vožnje, zabeležena med ustreznimi obdobji počitka ali odmora. Tako se ugotovi resnost kršitve.
- Če skupni čas vožnje pred kvalifikacijskim odmorom preseže dovoljenih 4,5 ure, to pomeni kršitev. Kategorizacija resnosti kršitve v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/ES (kršitve C1, C2 in C3):
 - $4h30 < \dots < 5h$ - *manjša kršitev*.
 - $5h \leq \dots < 6h$ - *huda kršitev*
 - $6h \leq \dots$ - *zelo resna kršitev*
- Ta pristop k ugotavljanju skladnosti s to uredbo (tj. Uredbo (ES) št. 561/2006) je bil opredeljen v sodbi Sodišča v zadevi C-116/92 - *Charlton in drugi*²².

Če je odmor razdeljen, mora prvi odmor trajati vsaj 15 minut; če je daljši od 15 minut, se še vedno šteje kot 15 minut. Če je krajši od 15 minut, se sploh ne šteje kot odmor.

²² Sodišče je razsodilo, da se mora v primeru, ko je voznik med štiriinpolurnim obdobjem ali na njegovem koncu izkoristil 45-minutni odmor kot enkratni odmor ali kot več najmanj 15-minutnih odmorov, izračun iz člena 7(1) Uredbe začeti znova, ne da bi se upoštevali čas vožnje in odmori, ki jih je voznik predhodno opravil.

Če voznik najprej vzame 30-minutni odmor, ki mu sledi 15-minutni odmor, gre za kršitev. Ker se prvi odmor šteje za 15 minut, mora drugi odmor trajati vsaj 30 minut in ne 15 minut.

Podobno, če voznik najprej vzame 25-minutni odmor in nato še 25-minutni odmor na koncu 4,5-urne vožnje, bo kljub 50-minutnemu trajanju odmora prišlo do kršitve. Ker se prvi 25-minutni odmor šteje kot 15 minut, mora posledično drugi odmor trajati vsaj 30 minut in ne 25 minut.

Opomba: Samo v dveh primerih se čas potovanja lahko šteje za "odmor":

Če ima vozilo več članov posadke - v tem primeru je član posadke, ki je na voljo za vožnjo, kadar je to potrebno, in sedi poleg voznika vozila ter beleži "obdobje razpoložljivosti". Če voznik začne voziti ali opravljati drugo delo pred koncem odmora (tj. pred 45 minutami), se to ne bo štelo za kvalificirani odmor. Poleg tega med odmorom voznik, ki ga koristi, ne sme pomagati vozniku, ki vozi vozilo.

Drugi primer je, ko voznik spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom, ladjo ali vlakom. Vendar je praktična uporaba tega primera omejena.

- Iz teh izračunov je treba izključiti obdobja vožnje "zunaj področja uporabe".
- Tudi druge kršitve te zahteve se lahko zdijo nepomembne, zlasti kadar nakopičene prekinitev presegajo zahtevano količino, vendar ne izpolnjujejo drugih meril. Kljub temu morajo nadzorni uradniki zagovarjati uredbo, saj ni sprejemljivo prilagajati in spreminjati uredbe glede na operativne potrebe. Kljub temu je treba posamezne primere te vrste, kadar se pojavijo, obravnavati z nekaj pragmatizma.

PRIMERI

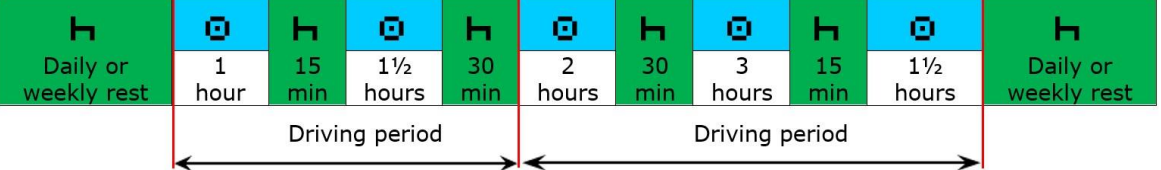
i) Primer 1 - Pravilno izbrani odmor.

 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											

	✓

Nadzorni uradnik bi moral tudi preveriti, ali so takšne prekinitve v skladu s členom 5(1) Direktive 2002/15/ES.

ii) Primer 2 - Dodatni odmori

 Slika A	✓
 Slika B	✗

Na zgornji sliki B je v drugem obdobju vožnje zabeležen 45-minutni (30+15) odmor.

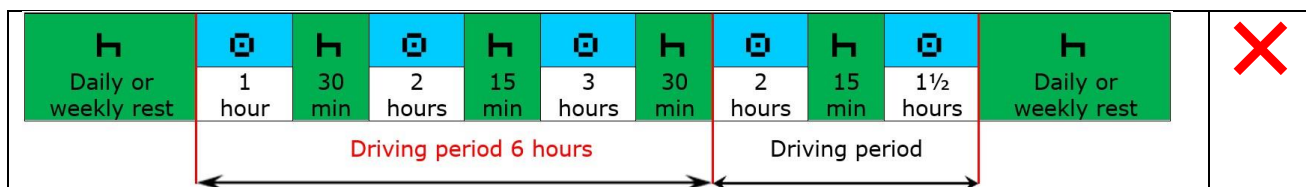
- po petih urah vožnje in
- 45 minut ni razdeljenih na predpisan način.

Porazdelitev na zgornji sliki B kaže anomalijo, saj preveč prekinitev, ki so slabo razporejene v celotnem obdobju vožnje, dejansko pomeni kršitev Uredbe. Če voznik v prvem obdobju vožnje ne bi vzel enega od dveh odmorov, ne bi bilo kršitve.

Nadzorni uradniki bi morali take kršitve obravnavati kot tehnične in manjše po naravi ter uporabiti zdravo pamet in namesto kazni sprejeti konstruktiven pristop, če bi zgolj besedilna uporaba privedla do absurdnih rezultatov.

iii) Primer 3 -

V spodnjem primeru je bilo pred 45-minutnim odmorom na predpisan način (tj. 15+30 minut) prevoženih 6 ur.

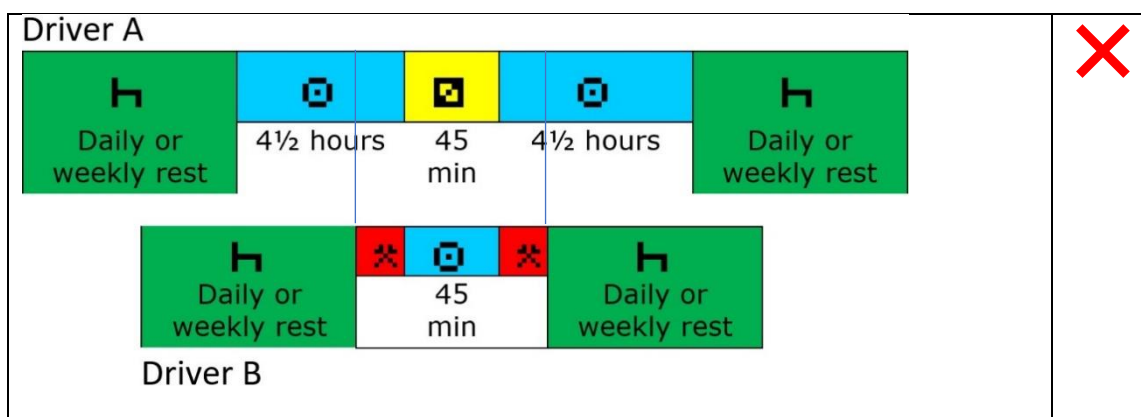


iv) Primer 4 -

Voznik A ni v situaciji veččlanske posadke, ker je prvo in drugo 4,5-urno obdobje deloma vozil kot en sam voznik . Zato se 45-minutno obdobje razpoložljivosti, ko voznik A ne vozi, ne šteje za odmor.

Spodnji primer ni dovoljen zaradi kršitve koriščenja odmora kot razpoložljivosti, medtem ko v vozilu nista dva voznika.

Voznik B vozi v situaciji, ko se vozi v več skupinah, vendar ne gre za kršitev.



2.2.8 Člen 8

2.2.8.1 Besedilo

1. Voznik si vzame dnevni in tedenski počitek.
2. V vsakem obdobju 24 ur po koncu prejšnjega dnevnega ali tedenskega počitka mora voznik opraviti nov dnevni počitek.

Če del dnevnega počitka, ki spada v 24-urno obdobje, traja najmanj devet ur, vendar manj kot 11 ur, se zadevni dnevni počitek šteje za skrajšani dnevni počitek.

3. Dnevni počitek se lahko podaljša v redni tedenski počitek ali skrajšani tedenski počitek.
4. Voznik ima lahko največ tri skrajšane dnevne počitke med katerima koli dvema tedenskima počitkoma.
5. Z odstopanjem od odstavka 2 mora voznik, ki opravlja veččlansko posadko, v 30 urah po koncu dnevnega ali tedenskega počitka izkoristiti nov dnevni počitek v trajanju najmanj devet ur.
6. V katerih koli dveh zaporednih tednih voznik opravi vsaj:

(a) dva redna tedenska počitka ali

(b) en redni tedenski počitek in en skrajšani tedenski počitek, ki traja vsaj 24 ur.

Tedenski počitek se začne najkasneje ob koncu šestih 24-urnih obdobjih od konca prejšnjega tedenskega počitka.

Z odstopanjem od prvega pododstavka lahko voznik, ki opravlja mednarodni prevoz blaga zunaj države članice, v kateri ima sedež, vzame dva zaporedna skrajšana tedenska počitka, če voznik v katerih koli štirih zaporednih tednih vzame vsaj štiri tedenske počitke, od katerih sta vsaj dva redna tedenska počitka.

Za namene tega odstavka se šteje, da voznik opravlja mednarodne prevoze, pri katerem voznik začne dva zaporedna skrajšana tedenska počitka zunaj državo članico sedeža delodajalca in državo, v kateri imajo vozniki sedež, prebivališče.

6a. Z odstopanjem od odstavka 6 lahko voznik, ki opravlja enkratni občasni prevoz potnikov v mednarodnem prometu, kot je opredeljen v Uredbi (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov (11), preloži tedenski počitek za največ 12 zaporednih 24-urnih obdobjih po predhodnem rednem tedenskem počitku, če:

(a) prevoz traja vsaj 24 zaporednih ur v državi članici ali tretji državi, za katero se uporablja ta uredba in ki ni država, v kateri se je prevoz začel;

(b) voznik začne uporabljati odstopanje:

(i) dva redna tedenska počitka ali

(ii) en redni tedenski počitek in en skrajšani tedenski počitek v trajanju vsaj 24 ur.

Vendar se to skrajšanje nadomesti z enakovrednim obdobjem počitka, ki se koristi en bloc pred koncem tretjega tedna po koncu obdobja odstopanja;

(c) po 1. januarju 2014 je vozilo opremljeno s tahografom v skladu z zahtevami iz Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85 in

(d) po 1. januarju 2014, če vozilo vozi v času od 22.00 do 6.00, ima več posadk ali pa se čas vožnje iz člena 7 skrajša na tri ure.

Komisija natančno spremlja uporabo tega odstopanja, da zagotovi ohranjanje varnosti v cestnem prometu pod zelo strogimi pogoji, zlasti s preverjanjem, ali skupni zbrani čas vožnje v obdobju, za katerega velja odstopanje, ni pretiran. Komisija do 4. decembra 2012 pripravi poročilo, v katerem oceni posledice odstopanja glede varnosti v cestnem prometu in socialnih vidikov. Če meni, da je to primerno, Komisija v zvezi s tem predlaga spremembe te uredbe.

6b. Vsako skrajšanje tedenskega počitka se nadomesti z enakovrednim obdobjem počitka en bloc pred koncem tretjega tedna, ki sledi zadevnemu tednu.

Če sta bila zaporedoma korišćena dva skrajšana tedenska počitka v skladu z tretji pododstavek odstavka 6, se pred naslednjim tedenskim počitkom upošteva počitek kot nadomestilo za ta dva skrajšana tedenska počitka.

7. Vsak počitek kot nadomestilo za skrajšani tedenski počitek se priključi drugemu počitku, ki traja najmanj devet ur.

8. Redni tedenski počitek in vsak tedenski počitek, ki traja več kot 45 ur

kot nadomestilo za predhodno skrajšani tedenski počitek, se ne sme uporabljati v vozilu. Na spletni strani .

se izvaja v primerni, spoloma prijazni nastanitvi z ustreznim spalnim in sanitarnim prostorom. objekti in naprave.

Vse stroške nastanitve zunaj vozila krije delodajalec.

8a. Prevozna podjetja organizirajo delo voznikov tako, da vozniki

se lahko vrnejo v operativni center delodajalca, kjer se voznik običajno nahaja, in kjer se začne voznikov tedenski počitek, v državi članici delodajalca

ali se vrniti v kraj stalnega prebivališča voznika v vsakem obdobju štirih let. zaporedne tedne, da preživi vsaj en redni tedenski počitek ali tedenski počitek obdobje, daljše od 45 ur, kot nadomestilo za skrajšani tedenski počitek.

Če pa je voznik v dveh zaporednih skrajšanih tedenskih počitkih v skladu z odstavkom 6 prevozno podjetje organizira delo voznika tako, da se lahko voznik vrne pred začetkom rednega tedenskega počitka, ki je daljši od 45 ur in se koristi kot nadomestilo. Podjetje dokumentira, kako izpolnjuje to obveznost, in hrani dokumentacijo v svojih prostorih, da ga lahko predloži na zahtevo nadzornih organov.

9. Tedenski počitek, ki je v dveh tednih, se lahko šteje v enem od teh tednov, ne pa v obeh.

10. Komisija najpozneje do 21. avgusta 2022 oceni in poroča Parlamentu in Svetu o tem, ali je treba sprejeti ustreznejša pravila za voznike, ki opravljajo občasne prevoze prevoz potnikov, kot je opredeljen v točki 4 člena 2 Uredbe (ES) št. 1073/2009, lahko sprejeti.

Člen 8a

1. Komisija zagotovi, da so informacije o varnih in varovanih parkiriščih lahko dostopne voznikom, ki opravljajo cestni prevoz blaga in potnikov. 2. Komisija objavi seznam vseh parkirišč, ki so bila certificirana, da se voznikom zagotovi ustrezna:

- odkrivanje in preprečevanje vdorov,*
- osvetlitev in vidljivost,*
- kontaktne točke in postopki v nujnih primerih,*
- spolum prijazne sanitarne prostore,*
- možnosti nakupa hrane in pijače,*
- komunikacijske povezave,*
- napajanje.*

Seznam takšnih parkirišč je na voljo na enem uradnem spletnem mestu, ki se redno posodablja.

2. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 23a za določitev standardov, ki podrobneje določajo raven storitev in varnosti na območjih iz odstavka 1 ter postopke za certificiranje parkirišč.

3. Na vseh parkiriščih, ki so bila certificirana, je lahko navedeno, da so certificirana v skladu s standardi in postopki Unije.

*V skladu s točko (c) člena 39(2) Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (*2) morajo države članice spodbujati ustvarjanje parkirnih prostorov za komercialne udeležence v prometu.*

4. Komisija do 31. decembra 2024 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o razpoložljivosti ustreznih počivališč za voznike in varovanih parkirišč ter o razvoju varnih in varovanih parkirišč, certificiranih v skladu z delegiranimi akti iz odstavka 2. V tem poročilu so lahko navedeni ukrepi za povečanje števila in kakovosti varnih in varovanih parkirišč.

*(*2) Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).*

2.2.8.2 Kršitve

Nezadosten dnevni počitek.	561- 8-2
Nezadosten dnevni počitek (DM)	561- 8-5
Neupoštevanje zadostnega tedenskega počitka.	561- 8-6

2.2.8.3 Preverjanje na cesti

Za preverjanje skladnosti je treba pregledati izdelane zapise tahografov (ali digitalne podatke), da se ugotovijo obdobja počitka, ki bi sestavljala ali predstavljala kvalificirani dnevni počitek (11, 3+9 ali 9 ur). Poleg tega je treba ugotoviti, kateri so ustrezni tedenski počitki (24 ur, 45 ur, 45 ur + nadomestilo).

Nadzorni uradniki se morajo zavedati, da lahko vsak počitek nad 9 ur vključuje skrajšani dnevni počitek in nadomestilo (glej "Pravila o tedenskem počitku"), zato morajo pred ocenjevanjem skladnosti od voznika preveriti, ali je temu tako.

Dnevnega in tedenskega počitka ni dovoljeno koristiti v premikajočem se vozilu. Vprašanja in odgovori ES, del II, odgovor na vprašanje.8 se glasi:

"Člen 4(f) Uredbe (ES) št. 561/2006 opredeljuje "počitek" kot vsako neprekinjeno obdobje, v katerem lahko voznik prosto razpolaga s svojim časom. Iz te opredelitve je jasno razvidno, da je dnevni ali skrajšani tedenski počitek mogoče opraviti le v mirujočem vozilu, saj je to edina okoliščina, ki vozniku omogoča, da prosto razpolaga s svojim časom."

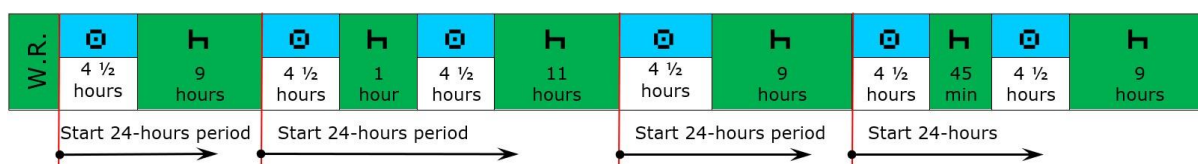
A. Pravila za dnevni počitek

Praviloma se novo 24-urno obdobje začne po zadnjem ustreznem tedenskem ali dnevnem počitku.

Vendar pa je v skladu z navodili št. 7 (glej Prilogo 1 spodaj): "V primerih, ko se izvršitelji soočajo z obdobji dejavnosti, ki sledijo ustreznemu dnevnemu ali tedenskemu počitku in med katerimi vozniki ne opravijo ustreznega dnevnega počitka, je priporočljivo, da izvršitelji:

1. zgoraj navedena obdobja aktivnosti razdelite na zaporedna obdobja 24 ur od konca zadnjega kvalificiranega dnevnega ali tedenskega počitka, in .
2. za vsako od teh 24-urnih referenčnih obdobj uporablja pravila o dnevnem počitku."

Voznik mora v 24 urah po zadnjem tedenskem ali dnevnem počitku, ki **izpolnjuje pogoje**, opraviti redni dnevni počitek (vsaj 11 ur **ali** 3+9 ur) ali skrajšani dnevni počitek (vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur).



Voznik lahko zahtevo po dnevnem počitku izpolni v 24 urah, ko se začne naslednje 24-urno obdobje.

Voznik lahko med tedenskimi počitki, ki izpolnjujejo pogoje, zamenja redni dnevni počitek s skrajšanim dnevnim počitkom največ trikrat. Če je to število preseženo, je kršitev rednega dnevnega počitka storjena v vsakem primeru (razen v dovoljenih treh primerih), ko je čas počitka krajši od 11 ur.

Dnevni počitek, ki izpolnjuje pogoje, se lahko podaljša, da se šteje za tedenski počitek. Tako vozniku ob koncu tedna ni treba izkoristiti dnevnega in tedenskega počitka.

Večnamensko upravljanje: V primeru, da več kot en voznik vozi kot posadka, veljajo drugačna pravila. Vsak voznik mora opraviti dnevni počitek v trajanju najmanj 9 ur v 30 urah od začetka dela po tedenskem ali dnevnem počitku. Za upravičenost do tega odstopanja morata biti v vozilu vsaj dva voznika, ki sta na voljo za vožnjo, razen v prvi uri (sešteti), ko lahko vozi en voznik sam. Ne pozabite: počitka ni mogoče koristiti v premikajočem se vozilu.

Opomba: Iz zapisov tahografov (če so pravilno vodeni) je razvidno, ali je voznik vozil kot del posadke. Na analognih tahografskih vložkih bodo obdobja razpoložljivosti in odmora zabeležena v premikajočem se vozilu, digitalni vložek pa bo vseboval indikator "posadka".

Kršitve členov 8.2 in 8.5 se odkrijejo tako, da se preveri vsako 24-urno obdobje (ali 30-urno obdobje v primeru veččlanske zasedbe) od zadnjega tedenskega ali dnevnega **ustreznega** počitka, da se preveri trajanje neprekinjenega počitka. Trajanje takšnega obdobja voznikove dejavnosti kaže na resnost kršitve.

V Prilogi III k Direktivi 2006/22/ES so nezadostni dnevni počitki razvrščeni na naslednji način (kršitve D1 do D9)

Redni dnevni počitek:

- $10\text{h} \leq \dots < 11\text{h}$ - *manjša kršitev*
- $8\text{h}30 \leq \dots < 10\text{h}$ - *resna kršitev*
- $\dots < 8\text{h}30$ - *zelo resna kršitev*

Skrajšani dnevni počitek (če je dovoljen) ali večurni počitek:

- $8\text{h} \leq \dots < 9\text{h}$ - *manjša kršitev*
- $7\text{h} \leq \dots < 8\text{h}$ - *resna kršitev*
- $\dots < 7\text{h}$ - *zelo resna kršitev*

Če se deveturni del deljenega dnevnega počitka skrajša za:

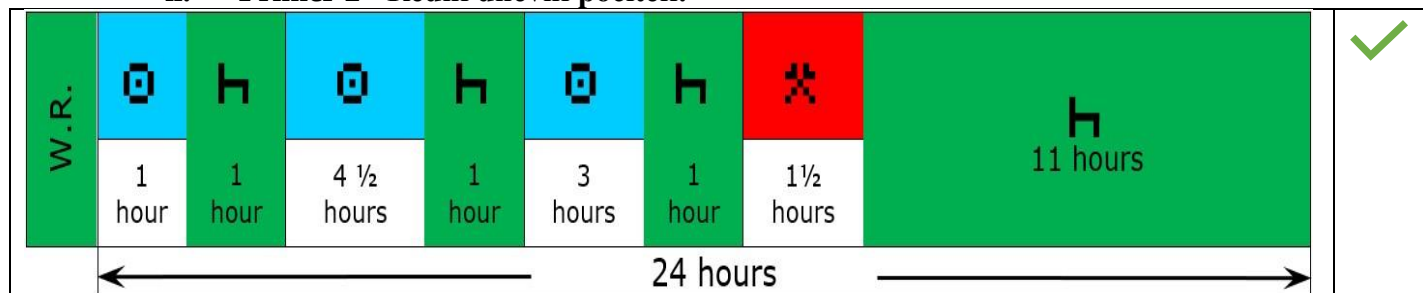
- $3\text{h} + [8\text{h} \leq \dots < 9\text{h}]$ - *manjša kršitev*
- $3\text{h} + [7\text{h} \leq \dots < 8\text{h}]$ - *resna kršitev*
- $3\text{h} + [\dots < 7\text{h}]$ - *zelo resna kršitev*

PRIMERI DNEVNIH POČITKOV

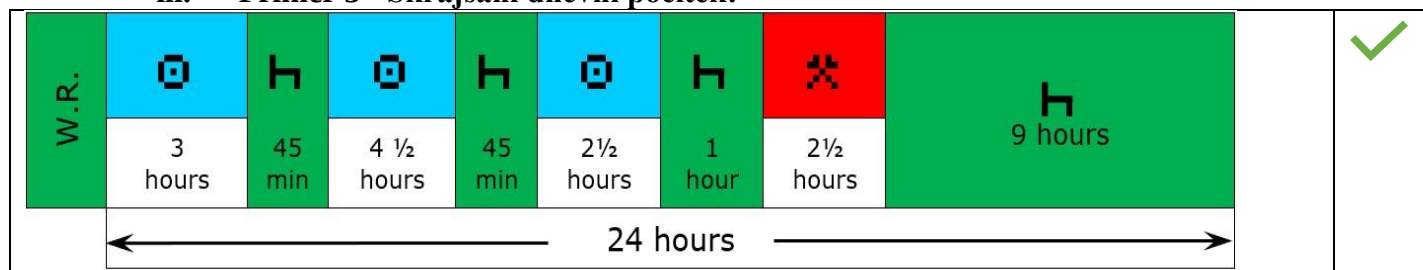
i. Primer 1 - Redni dnevni počitek (deljeni dnevni počitek):



ii. **Primer 2 - Redni dnevni počitek:**



iii. **Primer 3 - Skrajšani dnevni počitek:**



iv. **Primer 4 - voznikov dan traja manj kot 24 ur:**



B. Pravilo dveh tednov in nadomestilo

Tedenski počitek iz člena 4 je lahko redni tedenski počitek, ki traja najmanj 45 ur, ali skrajšani tedenski počitek, ki traja najmanj 24 ur (vendar manj kot 45 ur).

Voznik mora začeti tedenski počitek najkasneje 144 ur (6X24 ur) od zaključka prejšnjega tedenskega počitka, ki izpolnjuje pogoje.

V katerih koli dveh zaporednih "fiksni tednih" (od ponedeljka do nedelje) mora voznik opraviti (ali začeti opravljati) vsaj:

- dva redna tedenska počitka (najmanj 45 ur); ALI
- redni tedenski počitek (najmanj 45 ur) in skrajšani tedenski počitek (najmanj 24 ur)

Opomba: To število tedenskih počitkov je minimalna zahteva in poleg te minimalne zahteve se lahko uporabijo tudi drugi ustrezni tedenski počitki.

Zmanjšanje tedenskega počitka je treba nadomestiti z enakovrednim zmanjšanjem počitka **en bloc, pri čemer** je treba počitek **trajati vsaj 9 ur** pred koncem **tretjega tedna, ki sledi tednu, v katerem je prišlo do zmanjšanja**.

Opomba: Pri uporabi novih pravil za 4 tedne bodite pozorni na to, da se lahko uporabljajo drugačna pravila o nadomestilih.

Tedenski počitek, ki traja dva tedna, se lahko šteje v eno od obeh obdobj, ne pa v obe.

Vendar se lahko počitek, ki traja najmanj 69 ur, šteje za dva zaporedna tedenska počitka (v ločenih fiksnih tednih), če se pravilo 6x24(144) ur ne krši pred ali po zadevnem obdobju.

Preverjanje skladnosti, ki ga opravi nadzorni uradnik, mora vključevati naslednje korake:

- **Korak 1:** Izhajajoč iz najstarejšega zapisa (podatkov), določite dve tedenski obdobji počitka (45 + 45, 45 + 24 ali 24 + 45) v katerih koli dveh zaporednih fiksnih tednih. Če ni dveh ustreznih tedenskih počitkov, to pomeni, da je bila ugotovljena kršitev.

Opomba: Če ne morete izpolniti pogojev iz zgornjega koraka 1, morate upoštevati tudi (novo) pravilo o 4 tednih za mednarodno potovanje. Glej razlago spodaj pod naslovom Pravilo 4 tednov.

- **Korak 2:** Če je tedenskih počitkov dovolj, določite, da med dvema zaporednima tedenskima počitkoma ni več kot 6 X 24 ur. V nasprotnem primeru to pomeni kršitev.

Nato se premaknite za en teden naprej in ponovno začnite računati od koraka 1.

- **Korak 3:** V primeru preverjanja v prostorih podjetja je mogoče realno oceniti skladnost z zahtevami glede nadomestila. Na cesti pa so takšni pregledi omejeni zaradi omejenega števila evidenc, ki jih je treba predložiti.

Opomba: Zgolj preverjanje, da razmik med ustreznimi tedenskimi počitki ne presega 6 X 24 ur, ne zadostuje.

Kršitev je tudi, če je bil počitek vzet v določenem tednu, vendar je bilo ugotovljeno, da ne traja dovolj dolgo, da bi bila izpolnjena zahteva Uredbe.

Skrajšanje skrajšanega tedenskega počitka (kadar je to dovoljeno) je kršitev. Kategorizacija resnosti prekrška (Priloga III k Direktivi 2006/22/ES, prekrški D13, D14 in D15)

- $22h \leq \dots < 24h$ 24h manjša kršitev
- $20h \leq \dots < 22h$ huda kršitev
- $\dots < 20h$ zelo resna kršitev

Skrajšanje rednega tedenskega počitka je kršitev. Kategorizacija resnosti kršitve v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/ES (kršitve D16, D17 in D18):

- $42h \leq \dots < 45h$ manjša kršitev
- $36h \leq \dots < 42h$ huda kršitev
- $\dots < 36h$ zelo resna kršitev

Pri preverjanju skladnosti z zahtevami glede nadomestila mora policist z zaslišanjem podjetja ali voznika poskusiti ugotoviti, kdaj je bilo nadomestilo za skrajšani tedenski počitek izplačano.

Pri ugotavljanju, ali je upoštevano pravilo o "3rd tednih, ki sledijo itd.", je treba ugotoviti, na kateri teden se nanaša tedenski počitek (glej zgoraj). Neizpolnitev zahtev glede nadomestila za skrajšani tedenski počitek pomeni, da je ta tedenski počitek nezadosten in pomeni kršitev.

Pri preverjanju skladnosti veččlanske posadke je treba (če je mogoče) skupaj pregledati evidence vseh voznikov, da se preveri, ali so bili izpolnjeni pogoji odstopanja za veččlansko posadko. Če

so na voljo evidence samo enega voznika, je še vedno mogoč omejen pregled na podlagi 30-urnega obdobja.

Prepovedano je vzeti redni tedenski počitek in vsak tedenski počitek, daljši od 45 ur, ki se vzame kot nadomestilo za prejšnji skrajšani tedenski počitek v vozilu.

Izvršitelji bi morali raziskati, kako je voznik preživel redni tedenski počitek. Če ga je porabil v vozilu, gre za kršitev, ki jo je treba kaznovati (npr. globa za podjetje). Opozoriti je treba, da kontrolorji za to preiskavo od voznikov ne morejo zahtevati hotelskih računov. Člen 34(3) Uredbe (EU) št. 165/2014 določa, da države članice od voznikov ne zahtevajo, da predložijo obrazce, ki potrjujejo njihove dejavnosti, medtem ko niso v vozilu.

Ta čas počitka je treba izkoristiti v primerni, spoloma prijazni nastanitvi z ustreznimi spalnimi in sanitarnimi prostori. Pri tem so lahko koristne smernice Evropske komisije o "spolom prijaznih" nastanitvah in objektih (glej Vprašanja in odgovori EK o izvajanju svežnja o mobilnosti 1 (1. del), vprašanje 5).

PRIMERI

i. Primer 1 - neustrezen tedenski počitek:

V dvotedenskem obdobju, ki zajema 2. in 3. teden, je samo en tedenski počitek.

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. Primer 2 - Pravilno izkoriščen tedenski počitek:

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 (☼/🕒)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (☼/🕒)	Work / driving (☼/🕒)	Work / driving (☼/🕒)	Work / driving (☼/🕒)	
		6							5					4					
		24-hour periods							24-hour periods					24-hour periods					

S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
	Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest	Work / driving (☼/🕒)	Work / driving (☼/🕒)	Work / driving (☼/🕒)	Work / driving (☼/🕒)	Work / driving (☼/🕒)	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					6						3						
	24-hour periods					24-hour periods						24-hour periods						

iii. Primer 3 - Nadomestilo za tedenski počitek:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4								
Red weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)		Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	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								
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													

Vprašanja in odgovori Evropske komisije o izvajanju svežnja o mobilnosti 1 (2. del)

Vprašanje.7: Ali lahko voznik v referenčnem obdobju štirih tednov iz tretjega pododstavka člena 8(6) izkoristi več kot dva skrajšana tedenska počitka? Ali je treba nadomestiti vse skrajšane tedenske počitke?

Odgovor: Izraz "vsaj" pomeni, da lahko voznik v referenčnih obdobjih dveh ali štirih tednov izkoristi več tedenskih počitkov, kot je minimalni zahtevani počitek.

Člen 8(6) pod določenimi pogoji dovoljuje, da se v dveh zaporednih tednih koristita dva skrajšana tedenska počitka. Vendar vozniku nič ne preprečuje, da bi v teh dveh zaporednih tednih vzel še druge počitke, ki trajajo 24 ur ali več.

Če voznik v štiritedenskem referenčnem obdobju izkoristi več kot dva skrajšana tedenska počitka, dodatnih skrajšanih tedenskih počitkov ni treba nadomestiti. Po drugi strani pa ne vplivajo na obveznost nadomestila za dva skrajšana tedenska počitka, kot zahteva člen 8(6b). V primeru več kot dveh skrajšanih obdobji tedenskega počitka je treba kot skrajšano obdobje tedenskega počitka, ki ga je treba nadomestiti, upoštevati skrajšano obdobje tedenskega počitka, ki je najbližje zahtevanemu roku šestih obdobji po 24 ur od konca prejšnjega obdobja tedenskega počitka, določenega v členu 8(6).

Na primer, v obdobju štirih zaporednih tednov lahko voznik izkoristi minimalni zahtevani tedenski počitek v kombinaciji z dodatnimi počitki v naslednjem zaporedju:

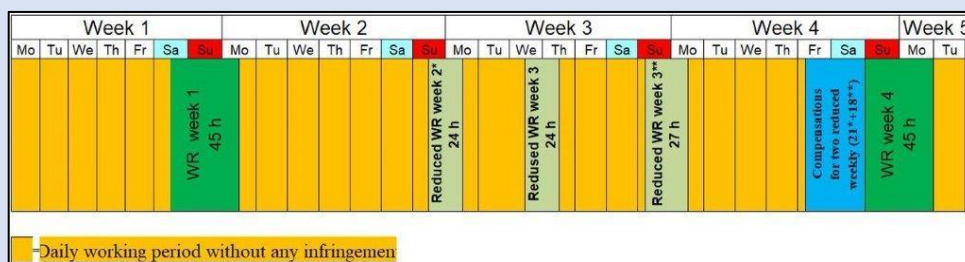
1. teden: 45 ur (npr. sobota - ponedeljek)

2. teden: 24 ur (najpozneje: nedelja - ponedeljek)

3. teden: 24 ur (npr. sredo-četrtek) in 27 ur (najpozneje: nedelja-ponedeljek)

4. teden: 21+18 (petek-nedelja) +45 ur (najkasneje: nedelja-torek) (21-urni in 18-urni počitek sta nadomestilo za dva skrajšana tedenska počitka v 2. in 3. tednu (nedelja-ponedeljek) v skladu s členom 8(6b), medtem ko dodatnega počitka v 3. tednu (sreda-četrtek) ni treba nadomestiti).

Oglejte si spodnjo grafiko:



C. Pravilo 4 tednov: Člen 8.6 Tedenski počitek na mednarodnih potovanjih

"Pravilo štirih tednov" je odstopanje od "pravila dveh tednov", ki določa, da lahko voznik v dveh zaporednih tednih vzame (ali začne) najmanj (glej oddelek B):

- dva redna tedenska počitka (najmanj 45 ur); ALI
- redni tedenski počitek (najmanj 45 ur) in skrajšani tedenski počitek (najmanj 24 ur).

če so izpolnjeni določeni pogoji.

Za uveljavitev pravila štirih tednov lahko sledite naslednjim korakom:

- **Korak 1:** Upoštevajte, ali je pravilo dveh tednov izpolnjeno.

- **Korak 2:** Če pravilo dveh tednov ni kršeno, prenehajte s preverjanjem tedenskih počitkov.
- **Korak 3:** Če pravilo dveh tednov ni izpolnjeno, preučite, ali so izpolnjeni pogoji za uporabo pravila štirih tednov.

Pogoji, ko velja pravilo štirih tednov:

- vozniki opravljajo mednarodni prevoz blaga (ne potnikov): vozniki opravljajo mednarodni prevoz, ko začnejo dva zaporedna skrajšana tedenska počitka zunaj države članice, v kateri ima delodajalec sedež, in države, v kateri imajo vozniki stalno prebivališče.
- vozniki izkoristijo dva zaporedna skrajšana tedenska počitka zunaj države članice sedeža, če so v štirih zaporednih tednih izkoristili vsaj štiri tedenske počitke, od katerih sta vsaj dva redna tedenska počitka. V **praksi to pomeni preverjanje dveh rednih tedenskih počitkov pred in po dveh skrajšanih tedenskih počitkih.**

Korak 4: Če zgornji pogoji niso izpolnjeni, gre za kršitev pravila dveh tednov v skladu s členom 8(6).

- **Korak 5:** Če so zgornji pogoji izpolnjeni, nadaljujte s preverjanjem skladnosti s pravilom štirih tednov.
- **Korak 6:** Če kršitev pravila štirih tednov ni ugotovljena, potem v obravnavanih štirih tednih tudi ni kršitve pravila dveh tednov. Zdaj se vrnite na korak 1 in ponovite izračun od naslednjega tedna naprej.
- **Korak 7:** Če odkrijete kršitev pravila štirih tednov, o tem sestavite poročilo. Upoštevajte, da v tem primeru kršitve pravila 2 tednov ne smete več obravnavati. Zdaj se vrnite na korak 1 in ponovite izračun od naslednjega tedna naprej.

PRIMERI

Opomba: Simboli, uporabljeni v primerih v tem delu dokumenta v nadaljevanju:

R

Označuje 24-urni počitek, razen če ni navedeno drugače. Če je počitek krajši od 24 ur, se to označi z navedbo števila ur, za katere je bil počitek vzet. Npr. počitek v trajanju 16 ur se navede kot

R16

C

Navedeno je število ur, ki se vzamejo kot nadomestilo za skrajšani tedenski počitek.

i. Primer 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 preverjati skladnost s pravilom dveh tednov:

- ✓ V prvem in drugem tednu je bil tedenski počitek redni (48 ur) in skrajšani (24 ur), zato ni kršitve.
- ✓ V 2. in 3. tednu je tedenski počitek krajši (24 ur) in krajši (24 + 27 ur), zato **ni upoštevano** pravilo dveh tednov.

Ker v 2. in 3. tednu ni bilo upoštevano pravilo 2 tednov, preverite, ali so izpolnjeni pogoji za uporabo pravila 4 tednov:

- ✓ Pogoj, da vozniki opravljajo mednarodni prevoz blaga, je izpolnjen.
- ✓ Zdaj preverite, ali je izpolnjen pogoj štirih tedenskih počitkov v štirih tednih (od katerih sta vsaj dva redna). Pri tem vedno upoštevajte *2 tedna pred in po 2 skrajšanih tedenskih počitkih*. Pri tem vidimo, da je v tednih od 1 do 4 ta pogoj prav tako izpolnjen.

Zdaj začnite preverjati skladnost s pravilom štirih tednov (začnite v prvem tednu):

- ✓ 1. teden ima redni tedenski počitek. V 2. in 3. tednu je tedenski počitek skrajšan, za kar je predvideno nadomestilo pred rednim tedenskim počitkom v 4. tednu, zato ni kršitve pravila o 4 tednih.
- ✓ Ker v 1. do 4. tednu ni kršitve pravila o 4 tednih, tudi pravila o 2 tednih ne štejemo za kršeno.

Zdaj se vrnite na korak 1 in začnite v naslednjem tednu (tj. od 2. do 5. tedna).

- ✓ Ko sledimo korakom, vidimo, da v tednih od 2 do 5 niso izpolnjeni pogoji za uporabo pravila 4 tednov (2. in 3. teden - skrajšani tedenski počitek, 4. teden 45 ur in 5. teden skrajšani tedenski počitek).
- ✓ Ker v 2. do 5. tednu niso izpolnjeni pogoji za uporabo pravila 4 tednov, se kršitev pravila 2 tednov kaznuje le v 2. in 3. tednu.

ii. Primer 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

Najprej preverite skladnost s pravilom dveh tednov:

- ✓ V prvem in drugem tednu je bil tedenski počitek skrajšan (40 ur) in redni (24 + 48 ur), torej je bilo upoštevano pravilo dveh tednov.
- ✓ V 2. in 3. tednu ugotovljamo redni (24 + 48 ur) in skrajšani (24 ur) tedenski počitek, zato je upoštevano pravilo dveh tednov.
- ✓ V tretjem in četrtem tednu sta ugotovljena dva skrajšana tedenska počitka po 24 ur, zato **ni bilo** upoštevano pravilo dveh tednov.

Ker v 3. in 4. tednu ni bilo upoštevano pravilo 2 tednov, preverite, ali so izpolnjeni pogoji za uporabo pravila 4 tednov:

- ✓ Izpolnjen je pogoj, da se vozniki ukvarjajo z mednarodnim prevozom blaga.
- ✓ Zdaj preverite, ali je izpolnjen pogoj štirih tedenskih počitkov v štirih tednih (od katerih sta vsaj dva redna). Pri tem vedno upoštevajte *2 tedna pred in po 2 skrajšanih tedenskih počitkih*. Pri tem vidimo, da:
 - V tednih od 1 do 4 ta pogoj ni izpolnjen, zato gre za kršitev pravila dveh tednov, ki se kaznuje.
 - V tednih od 2 do 5 je ta pogoj izpolnjen.
 - V 3. do 6. tednu je ta pogoj ponovno izpolnjen.

Zdaj začnite preverjati skladnost s pravilom štirih tednov v tednih, v katerih so izpolnjeni pogoji:

- ✓ **V 2. do 5. tednu** - 2. teden ima redni tedenski počitek. V 3. in 4. tednu sta dva skrajšana tedenska počitka, ki se nadomestita v 5. tednu pred rednim tedenskim počitkom, zato pravilo 4 tednov ni kršeno. Ker pravilo 4 tednov ni kršeno, za to obdobje prav tako ne štejemo, da je bilo kršeno pravilo 2 tednov.
- ✓ **V 3. do 6. tednu** - v 3. in 4. tednu je bil tedenski počitek skrajšan, kar se nadomesti v 5. tednu pred rednim tedenskim počitkom, zato pravilo 4 tednov ni kršeno. Ker pravilo štirih tednov ni bilo kršeno, za to obdobje prav tako ne štejemo, da je bilo kršeno pravilo dveh tednov.

V preostalih tednih:

- ✓ Če vzamemo 6. in 7. teden, pravilo dveh tednov ni kršeno.
- ✓ Če vzamemo 7. in 8. teden, pravilo dveh tednov ni kršeno.
- ✓ Če vzamemo 8. in 9. teden, pravilo dveh tednov ni kršeno.

Kršitev pravila dveh tednov v tretjem in četrtem tednu se torej kaznuje le za prvi do četrti teden, ko niso izpolnjeni pogoji za uporabo pravila štirih tednov. Za druga obdobja (tj. od 2. do 5. tedna in od 3. do 6. tedna) se kršitev pravila 2 tednov ne kaznuje, ker je bilo upoštevano pravilo 4 tednov.

iii. Primer 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

Najprej preverite skladnost s pravilom dveh tednov:

- ✓ V prvem in drugem tednu je redni (48 ur) in drugi redni (24 + 48 ur) tedenski počitek, zato ni kršitve.
- ✓ V drugem in tretjem tednu je redni (24 + 48 ur) in drugi redni (48 ur) tedenski počitek, zato ni kršitve.
- ✓ V tretjem in četrtem tednu je redni (48 ur) in skrajšani (24 ur) tedenski počitek, zato ni kršitve.
- ✓ V četrtem in petem tednu sta dva skrajšana tedenska počitka po 24 ur, **zato pravilo dveh tednov ni izpolnjeno.**

Ker v 4. in 5. tednu ni bilo upoštevano pravilo dveh tednov, preverite, ali so izpolnjeni pogoji za uporabo pravila štirih tednov:

- ✓ Izpolnjen je pogoj, da se vozniki ukvarjajo z mednarodnim prevozom blaga.
- ✓ Zdaj preverite, ali je izpolnjen pogoj štirih tedenskih počitkov v štirih tednih (od katerih sta vsaj dva redna). Pri tem vedno upoštevajte *2 tedna pred in po 2 skrajšanih tedenskih počitkih*. Pri tem vidimo, da:
 - V tednih od 2 do 5 je ta pogoj izpolnjen.
 - V 3. do 6. tednu je ta pogoj izpolnjen.

Zdaj začnite preverjati skladnost s pravilom štirih tednov v tednih, v katerih so izpolnjeni pogoji:

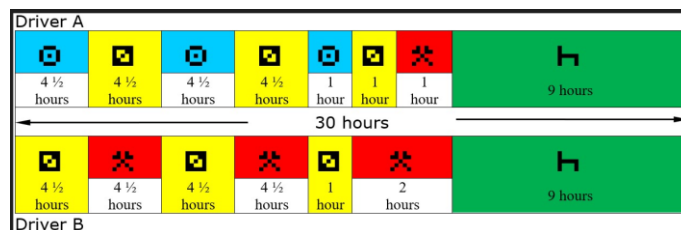
- ✓ Vidimo, da je bilo kršeno pravilo štirih tednov, ker v šestem tednu, pred začetkom rednega tedenskega počitka, ne najdemo nadomestila za skrajšani tedenski počitek v četrtem in petem tednu; **gre za kršitev drugega pododstavka člena 8.6b.**
- ✓ Ker je kršitev pravila o štirih tednih ugotovljena in kaznovana, se kršitev pravila o dveh tednih ne bi smela več obravnavati.

Opomba: podjetje je dolžno organizirati delo voznika tako, da lahko voznik koristi nadomestilo in redni počitek doma. To ni obveznost voznika. Dokazila za to obveznost mora hraniti podjetje, izpolnjevanje te obveznosti pa je treba preverjati med pregledi v podjetju in ne med cestnimi pregledi.

D. Večopravilnost

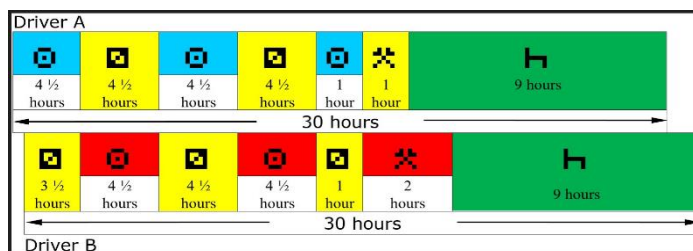
Primeri veččlanske posadke: naslednji primeri prikazujejo možne razporeditve dejavnosti voznikov, ki delujejo kot posadke v skladu s to uredbo.

i. Primer 1:



ii. Primer 2:

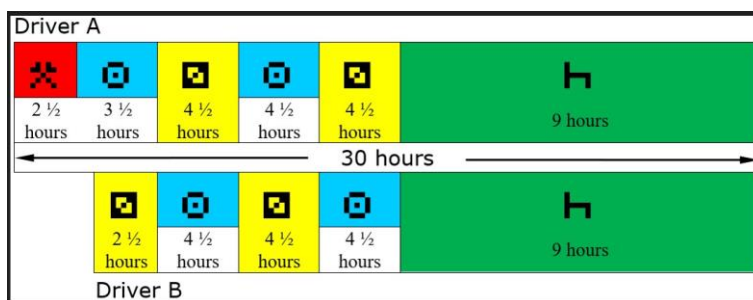
V primeru, prikazanem spodaj, voznik A vozi sam eno uro, preden se mu pridruži voznik B, je to dovoljeno v okviru veččlanske posadke.



iii. Primer 3:

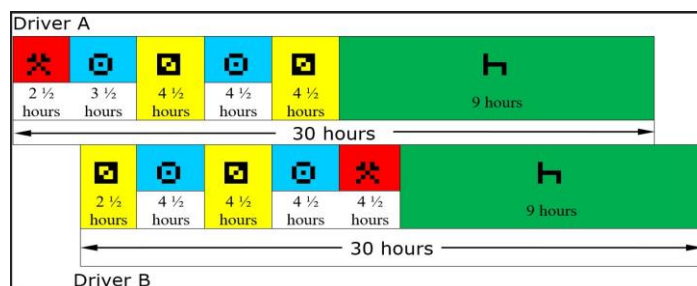
V spodnjem primeru je voznik A dve uri in pol opravljal "drugo delo", nato je začel voziti in čez eno uro se mu je pridružil voznik B. To je dovoljeno v okviru veččlanske vožnje. Vendar upoštevajte, da če se vožnja z veččlansko posadko nadaljuje, voznik B ne more ponovno začeti

vožnje, dokler voznik A ne zaključi dnevnega počitka. Voznik B lahko eno uro opravlja drugo delo.



iv. Primer 4:

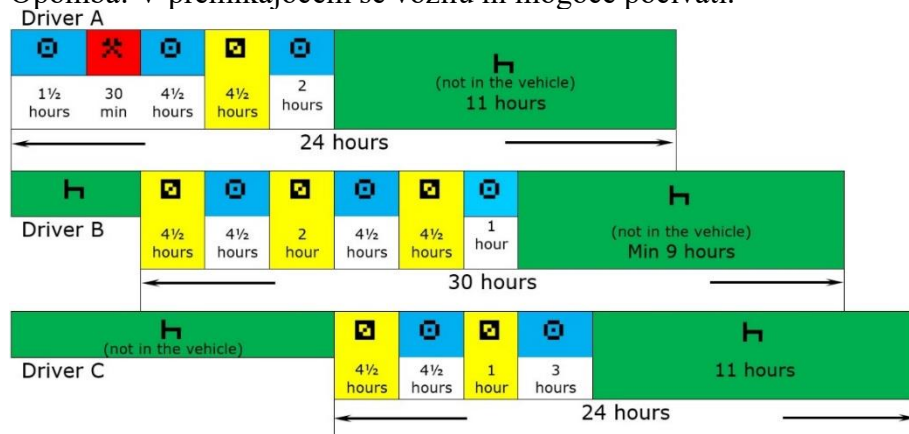
Podobno je dopustna tudi naslednja razdelitev dejavnosti.



v. Primer 5:

Spodnji primer na spletni strani prikazuje, kako lahko vozilo vozijo trije vozniki. Voznik A ni v situaciji več voznikov, ker je vozil 1,5 ure brez drugega voznika v vozilu. Voznik C ni v situaciji veččlanske posadke, ker je vozil 3 ure brez drugega voznika v vozilu. Tako ostane le voznik B, ki je bil med vožnjo vedno z drugim voznikom na krovu.

Opomba: V premikajočem se vozilu ni mogoče počivati.



2.2.8.4 "Pravilo 12 dni

Člen 8(6a) Uredbe (ES) št. 561/2006 vključuje odstopanje za voznike na posameznih občasnih vožnjah v mednarodnem prevozu potnikov, ki lahko tedenski počitek prestavijo na konec dvanajstega dne. Izračun 12 dni se začne ob koncu tedenskega počitka in nato šteje do 12 zaporednih 24-urnih obdobij. Odstopanje zahteva tudi, da mora voznik pred začetkom potovanja izkoristiti redni 45-urni počitek. Da bi bil voznik upravičen do odložitve tedenskega počitka, mora izpolnjevati vse zahteve:

(a) prevoz traja vsaj 24 zaporednih ur v državi članici ali tretji državi, za katero se uporablja ta uredba in ki ni država, v kateri se je prevoz začel; (b) voznik začne uporabljati odstopanje:

- (i) dva redna tedenska počitka;
- (ii) ali (ii) en redni tedenski počitek in en skrajšani tedenski počitek, ki traja vsaj 24 ur. Vendar se skrajšanje nadomesti z enakovrednim obdobjem počitka, ki se en bloc izkoristi pred koncem tretjega tedna po koncu obdobja odstopanja;

(c) po 1. januarju 2014 je vozilo opremljeno s tahografom v skladu z zahtevami iz Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85 in

(d) po 1. januarju 2014, če je vozilo med vožnjo od 22.00 do 6.00 v veččlanski posadki ali če se čas vožnje iz člena 7 skrajša na tri ure (**opomba: zavedajte se, da skrajšanje neprekinjenega časa vožnje ni kršitev, temveč zahteva**).

Med vožnjo od 22.00 ure zvečer do 6.00 ure zjutraj, če je vozilo z enim voznikom, čas vožnje ne sme biti daljši od treh ur. To je pogoj 12-dnevnega pravila in ga ni mogoče kršiti.

Če te zahteve niso izpolnjene, mora voznik izkoristiti običajni tedenski počitek, kot je opredeljen v členu 8(6), zato so vse kršitve kršitve tedenskega počitka.

2.2.8.5 Nujne prekinitve počitka

Običajno je prekinitev dnevnega ali tedenskega počitka kršitev (razen pravila "trajekt" - glej oddelek 2.2.9.1). V nujnih primerih ali po navodilu policije ali drugega organa je sprejemljivo, da voznik za nekaj minut prekine počitek, da prestavi ali premakne svoje vozilo (glej Prilogo, Navodila 3). Prekinitev je treba zabeležiti, po potrebi ročno, z opombo organa, ki je dal navodilo. To se ne sme šteti za kršitev.

2.2.9 Člen 9

2.2.9.1 Besedilo

1. *Z odstopanjem od člena 8 lahko voznik, ki spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, in ima redni dnevni počitek ali skrajšani tedenski počitek, ta počitek največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure. Med rednim dnevnim počitkom ali skrajšanim tedenskim počitkom ima voznik na voljo spalno kabino, ležišče ali kavč.*

V zvezi z rednim tedenskim počitkom se to odstopanje uporablja samo za potovanja s trajektom ali vlakom, kadar: (a) potovanje traja 8 ur ali več in (b) voznik ima na trajektu ali vlaku dostop do spalnega prostora.

2. *Čas, ki ga voznik porabi za potovanje na kraj, kjer prevzame nadzor nad vozilom, ki spada na področje uporabe te uredbe, ali za vrnitev s tega kraja, ko vozilo ni niti na voznikovem domu niti v operativnem centru delodajalca, kjer se voznik običajno nahaja, se ne šteje kot počitek*

ali odmor, razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do spalnega prostora, ležišča ali kavča.

3. Vsak čas, ki ga voznik porabi za vožnjo vozila, ki ne spada na področje uporabe te uredbe, do vozila, ki spada na področje uporabe te uredbe, ali z njega, ki ni na voznikovem domu ali v operativnem centru delodajalca, kjer se voznik običajno nahaja, se šteje kot drugo delo.

Člen 9a

Komisija do 31. decembra 2025 pripravi poročilo o oceni uporabe sistemov avtonomne vožnje v državah članicah ter ga predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. To poročilo se osredotoči zlasti na morebitni vpliv teh sistemov na pravila o času vožnje in počitka. Temu poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe.

Vprašanja in odgovori Evropske komisije o izvajanju svežnja o mobilnosti 1 (1. del)

Vprašanje 7. Ali mora voznik, ki spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, na potovanju, ki traja 8 ur ali več, in ima dostop do spalne kabine, preostale dele rednega tedenskega počitka preživeti v primerni nastanitvi ali lahko te dele rednega tedenskega počitka preživi v vozilu?

Odgovor: V skladu s členom 8(8) Uredbe (ES) št. 561/2006 se redni tedenski počitek in vsak tedenski počitek, ki je daljši od 45 ur in je nadomestilo za prejšnji skrajšani tedenski počitek, ne sme izvajati v vozilu. Izkoristiti jih je treba v primerni nastanitvi, kot je podrobno določeno v Uredbi.

Člen 9(1) Uredbe obravnava primere, ko voznik spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, in v zvezi s tem določa nekatera odstopanja. Medtem ko se sklicuje na člen 8 kot celoto, ne dovoljuje odstopanja od prepovedi, določene v členu 8(8), da se v vozilu počivajo določene vrste počitka. Namesto tega, kot izhaja iz njegovih določb, se lahko odstopanja, ki jih dovoljuje, nanašajo le na možnost "prekinitve" določenih obdobji počitka, tj. rednega dnevnega počitka, skrajšanega tedenskega počitka ali rednega tedenskega počitka. Tako odstopa le od določbe, po kateri "počitek" pomeni "vsako neprekinjeno obdobje, v katerem lahko voznik prosto razpolaga s svojim časom".

Zato voznik pred vkrcanjem in/ali po izkrcanju s trajekta/vlaka ne sme preživeti dela svojega rednega tedenskega počitka v vozilu.

2.2.9.2 Kršitve

Nezadosten dnevni počitek	561- 8-2
Nevodenje evidence	561- 6-5
Neupoštevanje zadostnega tedenskega počitka.	561- 8-6

2.2.9.3 Preverjanje na cesti

- To odstopanje vozniku omogoča, da prekine redni dnevni počitek (11 ur ali 3+9 ur) in skrajšani tedenski počitek največ **dvakrat**, kadar spremlja vozilo na vlaku ali trajektu. Skupno število teh prekinitiv ne sme presegati ene ure.
- Med rednim dnevnim počitkom ali skrajšanim tedenskim počitkom mora imeti voznik na voljo spalno kabino, ležišče ali kavč. Kadar je redni tedenski počitek prekinjen s potovanjem s

trajektom ali vlakom, je sprejemljiva samo spalnica, če je načrtovano potovanje dolgo vsaj 8 ur.

- Da bi preverili skladnost s podrobnostmi tega odstopanja, določite prekinjeni dnevni počitek in preverite, da njegovo skupno trajanje ni daljše od ene ure in da sestavni deli prekinjenega dnevnega počitka skupaj še vedno predstavljajo redni dnevni počitek.

V primeru uporabe tega odstopanja v zvezi z rednim tedenskim počitkom mora potovanje s trajektom ali vlakom trajati 8 ur ali več. To odstopanje se lahko uporablja v okviru Uredbe (ES) št. 561/2006 ali TCA. Če potovanje spada na področje uporabe AETR, se lahko počitek na trajektu/vlaku prekine le za redni dnevni počitek.

- Da bi lahko prekinil dnevni čas počitka, mora strojevodja v skladu s členom 9.1 uporabiti simbol trajekta/vlaka v tahografu, kot je predpisan v členu 34. 5 b Uredbe 165/2014.

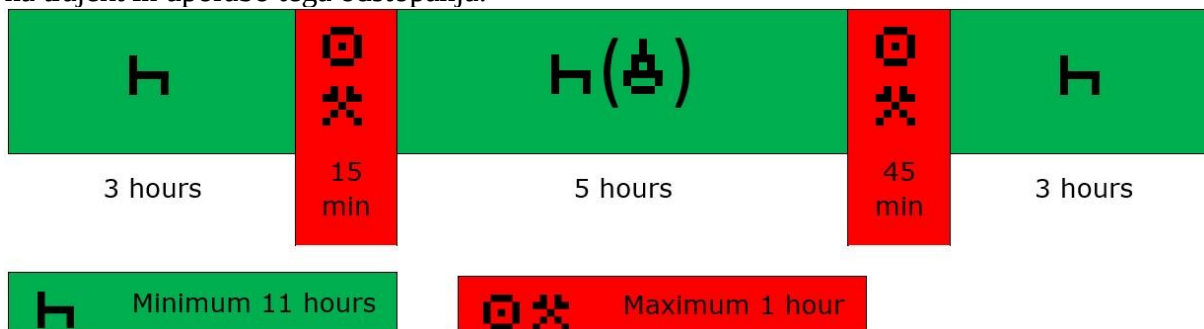
Kontrolni uradniki lahko zahtevajo tudi predložitev železniške ali trajektne vozovnice, da bi pomagali pri potrditvi odstopanja, čeprav se morajo zavedati, da voznikom teh vozovnic ni treba predložiti (člen 34(3) Uredbe (EU) št. 165/2014); poleg tega vozovnic ne izdajajo vedno trajektna podjetja.

Če ti pogoji niso izpolnjeni, je bila storjena **kršitev dnevnega počitka** (glej člen 8), ki se nadaljuje, dokler se ne izkoristi ustrezen dnevni počitek. (Glej tudi Prilogo 1, 7. navodilo Evropske komisije).

PRIMERI

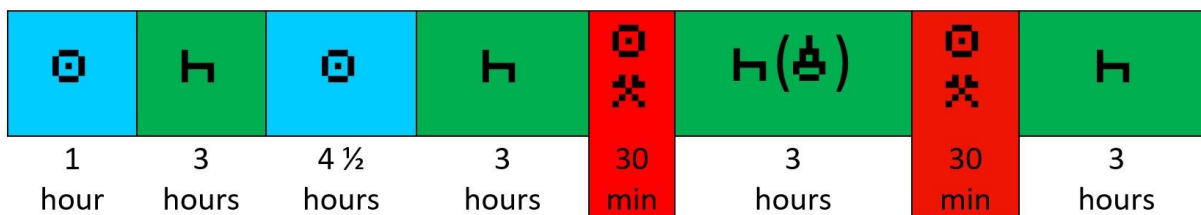
i. Primer 1 -

Spodaj je primer, ki prikazuje prekinitev rednega dnevnega počitka zaradi vkrcanja in izkrcanja na trajekt in uporabo tega odstopanja:



Opomba: Vsota časa počitka mora biti vsaj 11 ur, vsota dveh prekinitev pa ne sme biti daljša od ene ure. Vožnje, opravljene med takšno prekinitvijo, se v skladu z Uredbo ne morejo upoštevati v dnevnem obdobju vožnje, ki velja pred in po prekinjenem dnevnem počitku, vendar se štejejo v tedensko in dvotedensko omejitev vožnje. Nadomestilo za tedenski počitek se lahko prišteje k dnevnemu počitku, ki je bil izkoriščen na ta način.

ii. Primer 2 - Prekinitev (trajekt) deljenega počitka:

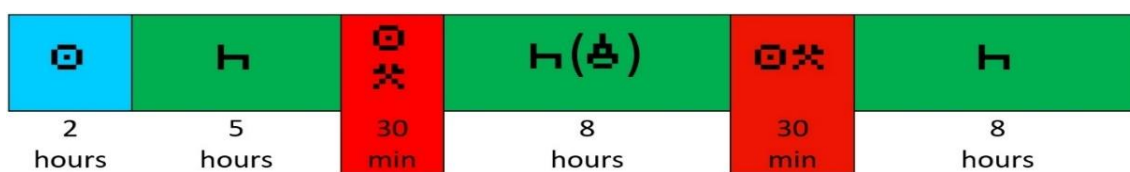


Opomba: Opozoriti je treba, da takšne prekinitve niso dovoljene, če se med vožnjo z več posadkami uporablja 9-urni dnevni počitek. Za uporabo tega odstopanja morajo vozniki, ki vozijo z več osebami, **redno** dnevno počivati vsaj 11 ur.

iii. Primer 3 -

Spodaj je primer, ki prikazuje prekinitev rednega tedenskega počitka za vkrcanje na trajekt in izkrcanje z njega ter uporabo tega odstopanja.

1. dan:



2. dan:



Opomba: Vsota počitka mora znašati vsaj 45 ur, vsota dveh prekinitev ne sme biti daljša od ene ure, potovanje s trajektom ali vlakom pa mora biti načrtovano za 8 ur ali več. Voznik mora imeti na trajektu ali vlaku dostop do spalnega prostora. Del rednega tedenskega počitka, kot je prikazan zgoraj, ni dovoljeno koristiti v vozilu.

To pravilo se uporablja v primeru Uredbe (ES) št. 561/2006 in TCA. Če potovanje poteka v okviru AETR, se to pravilo ne more uporabiti.

vi. Primer 4 - Nepravilna prekinitev (trajekt) rednega tedenskega počitka:

1. dan:

					
2 hours	5½ hours	30 min	scheduled 7½ hours 	30 min	8 hours

2. dan:

 24 hours

Opomba: Primer je skoraj enak prejšnjemu. Razlika je v trajanju potovanja s trajektom ali vlakom. Ker je "načrtovano" potovanje krajše od 8 ur, uporaba odstopanja ni dovoljena.

- Voznik, ki potuje na določen kraj, ki ni delodajalčev operativni center in ki mu ga določi delodajalec, da bi prevzel in vozil vozilo, opremljeno s tahografom, izpolnjuje obveznost do delodajalca in zato ne more prosto razpolagati s svojim časom. Zato je treba vsak čas potovanja na lokacijo ali z lokacije, ki ni voznikov dom ali operativni center delodajalca in kjer voznik prevzame ali zapusti vozilo, za katero velja Uredba (ES) št. 561/2006, ne glede na to, ali je delodajalec dal navodila glede časa in načina potovanja ali pa je to odločitev sprejel voznik, zabeležiti kot "razpoložljivost" ali "drugo delo", odvisno od zakonodaje držav članic (glej sodbo Sodišča v zadevi C-124/09 Smit Reizen²³).

Tudi vsak čas, ki ga voznik porabi za vožnjo vozila, ki ne spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, na lokacijo ali z lokacije, ki ni običajno operativno središče njegovega delodajalca ali voznikov dom in kjer naj bi voznik prevzel ali zapustil vozilo, ki spada na področje uporabe te uredbe, je treba evidentirati kot "drugo delo". (Glej tudi Prilogo, 2. navodilo).

To teoretično pomeni, da voznik, ki zaključi delovni dan zunaj svojega običajnega delovnega mesta, ne more opravljati nobenega nadaljnjega dela, na primer vožnje domov, ne da bi to dejavnost zabeležil, in lahko stori kršitev.



²³ Sodba Sodišča EU z dne 29. aprila 2010, zadeva C-124/09.

Če obstaja sum, da so bile opravljene dejavnosti, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, vendar niso bile zabeležene (na primer vožnja brez kartice), je treba voznika zaslišati, da pojasni, katere dejavnosti so bile opravljene v teh časovnih obdobjih.

Zapisi, ki kažejo, da je voznik končal svoje naloge na eni lokaciji in jih naslednji dan nadaljeval na drugi lokaciji, lahko pomenijo, da ni evidential dejavnosti, določenih v tem členu.

Voznike, ki prevzamejo nadzor nad vozilom daleč od svojega doma ali običajnega kraja zaposlitve, je treba zaslišati o poti do prevzema vozila, da se ugotovi, ali voznik ni evidential vseh svojih dejavnosti.

Če se dejavnosti, ki sodijo v področje uporabe, ne evidentirajo, gre za kršitev člena 34 Uredbe (EU) št. 165/2014, ki je v skladu z Direktivo 2006/22/ES opredeljena kot zelo resna kršitev.

2.2.10 Člen 10

2.2.10.1 Besedilo

1. *Prevozno podjetje voznikom, ki jih zaposluje ali ki so mu dani na razpolago, ne sme izplačati nobenega plačila, niti v obliki premije ali dodatka k plači, povezanega s prevoženimi razdaljami, hitrostjo dostave in/ali količino prepeljanega blaga, če je to plačilo takšne vrste, da ogroža varnost v cestnem prometu in/ali spodbuja k kršitvi te uredbe.*

2. *Prevozno podjetje organizira delo voznikov iz odstavka 1 tako, da lahko vozniki izpolnjujejo zahteve Uredbe (EGS) št. 3821/85 in poglavja II te uredbe. Prevozno podjetje ustrezno pouči voznika in redno preverja, da zagotovi skladnost z Uredbo (EGS) št. 3821/85 in poglavjem II te uredbe.*

3. *Prevozno podjetje je odgovorno za kršitve, ki jih storijo vozniki podjetja, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju druge države članice ali tretje države.*

Brez poseganja v pravico držav članic, da prevoznim podjetjem naložijo polno odgovornost, lahko države članice to odgovornost pogojujejo s tem, da podjetje krši odstavka 1 in 2. Države članice lahko upoštevajo vse dokaze, da prevozno podjetje ne more biti razumno odgovorno za storjeno kršitev.

4. *Podjetja, pošiljatelji, špediterji, organizatorji potovanj, glavni izvajalci, podizvajalci in agencije za zaposlovanje voznikov zagotovijo, da pogodbeno dogovorjeni vozniki redno upoštevajo to uredbo.*

5.

(a) *Prevozno podjetje, ki uporablja vozila, ki so opremljena s tahografom v skladu s Prilogo IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85 in ki spadajo na področje uporabe te uredbe, mora*

(i) zagotovi, da se vsi podatki iz enote vozila in voznikove kartice prenašajo tako redno, kot določa država članica, in da se ustrezni podatki prenašajo pogostejše, tako da se zagotovi prenos vseh podatkov v zvezi z dejavnostmi, ki jih izvajajo to podjetje ali se izvajajo za to podjetje;

(ii) zagotovi, da se vsi podatki, preneseni iz enote vozila in voznikove kartice, hranijo vsaj 12 mesecev po snemanju in da so ti podatki na zahtevo inšpektorja dostopni neposredno ali na daljavo v prostorih podjetja;

(b) *za namene tega odstavka se "preneseni" razlaga v skladu z opredelitvijo iz točke (s) poglavja I Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85;*

(c) *najdaljše obdobje, v katerem se ustrezni podatki prenesejo v skladu s točko (a)(i), določi*

2.2.10.2 Kršitve

Kršitve upravljavca zaradi nezavarovanja podatkov iz tahografov.

2.2.10.3 Nadzor ob cesti

Ta člen nalaga obveznosti upravljavcem. Kršitev, podrobno opisanih v odstavkih 1, 2 in 4, ni mogoče ustrezno odkriti ali preiskati med cestnimi pregledi, zato jih je najbolje preiskati med pregledi upravljavca, ki se izvajajo v njegovih prostorih, kjer ima verjetno dostop do potrebnih dokazov. Če obstaja sum kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006 v zvezi s čezmejnimi prevozi, je dobra praksa, da se vse zbrane informacije posredujejo izvršilnim organom države članice sedeža.

V zvezi s kršitvami iz odstavka 3 ("odgovornost upravljavca") se je treba posvetovati z nacionalno zakonodajo vsake države članice.

Kljub temu so lahko informacije, zbrane pri cestnih pregledih, koristne za državo članico, da ugotovi, katere izvajalce je morda treba preiskati.

Kršitev iz odstavka 5 se nanaša na obveznosti operaterja glede prenosa in varovanja digitalnih podatkov, zato je pomembna predvsem pri preiskavah podjetij.

2.2.11 Člen 11

2.2.11.1 Besedilo

Država članica lahko za cestni prevoz, ki se v celoti opravlja na njenem ozemlju, določi daljše minimalne odmore in počitke ali krajši najdaljši čas vožnje od tistih, ki so določeni v členih 6 do 9. Pri tem države članice upoštevajo ustrezne kolektivne ali druge pogodbe med socialnimi partnerji. Kljub temu se ta uredba še naprej uporablja za voznike, ki opravljajo mednarodne prevoze. Brez sprememb MP I

2.2.11.2 Kršitve

Ni

2.2.11.3 Preverjanje na cesti

Čeprav lahko posamezne države članice določijo strožje omejitve od tistih, ki jih določa Uredba (ES) št. 561/2006, se omejitve iz te uredbe še vedno uporabljajo za mednarodna potovanja.

Pri voznikih/vozilih na mednarodnih vožnjah je treba še vedno izvajati standardne preglede.

V državah članicah, ki imajo strožjo ureditev za nacionalna potovanja, se bodo izvršilni pregledi izvajali v skladu z njihovo nacionalno zakonodajo.

2.2.12 Člen 12

2.2.12.1 Besedilo

Če s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu in če vozilo lahko pride do primernege mesta za ustavljanje, lahko voznik odstopa od členov 6 do 9, če je to potrebno za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora. Voznik mora razlog za takšno odstopanje navesti ročno na tahografskem vložku ali na izpisu iz tahografa ali v razporedu dela najpozneje ob prihodu na ustrezno mesto ustavljanja.

Če s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu, lahko voznik v izjemnih okoliščinah odstopa od člena 6(1) in (2) ter člena 8(2) tudi tako, da prekorači dnevni in tedenski čas vožnje za največ eno uro, da bi prišel v operativni center delodajalca ali v kraj voznikovega prebivališča in izkoristil tedenski počitek.

Pod enakimi pogoji lahko voznik prekorači dnevni in tedenski čas vožnje za največ dve uri, če je neposredno pred dodatno vožnjo izkoristil neprekinjen 30-minutni odmor za prihod v operativni center delodajalca ali voznikovo prebivališče za koriščenje rednega tedenskega počitka.

Voznik mora razlog za tak odhod ročno navesti na tahografskem vložku ali na izpisu iz tahografa ali na seznamu služb najkasneje ob prihodu v namembni kraj ali na ustrezno postajališče.

Vsako podaljšanje se nadomesti z enakovrednim obdobjem počitka, ki se vzame skupaj s počitkom do konca tretjega tedna po zadevnem tednu.

2.2.12.2 Kršitve

Ni kršitve.

2.2.12.3 Pogoji za odhod iz členov 6 do 9 za dosego primernege kraja za ustavljanje:

- varnost v cestnem prometu ne sme biti ogrožena, cilj pa mora biti omogočiti vozilu, da pride do primernege mesta za ustavljanje
- obseg odstopanja mora biti takšen, kot je potrebno za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora

Opomba: Člen 12 vsebuje določbe, ki vozniku dovoljujejo, da odstopa od zahtev glede minimalnega počitka in najdaljšega časa vožnje iz členov 6 do 9, da bi našel primerno mesto za postanek. Ta člen vozniku ne dovoljuje odstopanja od Uredbe iz razlogov, ki so bili znani pred začetkom vožnje. (Glej Prilogo 1 - Smernice 1 Evropske komisije).

2.2.12.4 Pogoji za odstopanje od člena 6(1) in (2) ter člena 8(2) za dosego operativnega centra ali kraja bivanja:

- varnost v cestnem prometu ne sme biti ogrožena.
- obseg odstopanja mora biti takšen, kot je potrebno za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora
- obstajati morajo izjemne okoliščine (glej Prilogo 1 k Smernicam 1 Evropske komisije).²⁴

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

Opomba: čas vožnje do doma ali operativnega centra ne sme biti daljši od 1 ali 2 ur, da se voznik pripelje do operativnega centra delodajalca oziroma do kraja stalnega prebivališča, kjer lahko izkoristi tedenski počitek.

2.2.12.5 Preverjanje na cesti

Odhod iz členov 6 do 9 do primerne kraja postanka.

- Če varnost v cestnem prometu ni ogrožena in če je vozniku omogočeno, da pride do primerne kraja za ustavljanje, se lahko dovoli odstopanje od pravil EU, kolikor je to potrebno za zagotovitev varnosti oseb (vključno s potniki), vozila ali njegovega tovora.
- Vozniki morajo razlog za odhod zabeležiti na hrbtne strani tahografskih vložkov (če uporabljajo analogne tahografe) ali na izpisu ali začasnem listu (če uporabljajo digitalne tahografe) najpozneje ob prihodu na ustrezno mesto ustavljanja.
- V skladu s sodbo Sodišča v zadevi C-235/94 - Bird se ta izjema lahko uporabi le v primerih, ko med potjo nepričakovano ni mogoče upoštevati pravil o delovnem času voznikov. Z drugimi besedami, načrtovane kršitve pravil niso dovoljene. To pomeni, da se mora voznik ob nepredvidenem dogodku sam odločiti, ali je potrebno odstopanje od pravil. Pri tem mora voznik upoštevati potrebo po zagotavljanju varnosti v cestnem prometu.

Odstopanje od člena 6(1) in (2) ter člena 8(2) za dosego operativnega centra ali kraja bivanja.

- Odstopanje od časovnih omejitev vožnje ne sme biti redno ali načrtovano in ga morajo povzročiti izjemne okoliščine, kot so: večje prometne nesreče, izredne vremenske razmere, obvozi, pomanjkanje prostora na parkirišču itd. (glej napotke 1) Ta seznam možnih izjemnih okoliščin je le okvirni. Načelo za ocenjevanje je, da motivov za morebitno odstopanje od omejitev vožnje ni mogoče vnaprej poznati ali celo predvideti. O uporabi 12. člena se mora odločiti voznik in ne upravljavec.
- Dodatni čas vožnje vozniku omogoča, da le preseže dnevne in tedenske omejitve časa vožnje in pri tem ne izpolni obveznosti, da mora v 24 urah opraviti dnevni počitek.
- Voznik lahko prekorači dnevne in tedenske omejitve časa vožnje za največ eno uro, da pride v operativni center delodajalca ali v kraj stalnega prebivališča voznika, kjer lahko izkoristi tedenski počitek. Za redni tedenski počitek lahko voznik prekorači časovno omejitev vožnje za največ dve uri, če je neposredno pred dodatno vožnjo opravil 30-minutni neprekinjen odmor.
- Kršitve bodo posledica prekoračitve dovoljenega časa vožnje ali neupoštevanja 30-minutnega odmora pred dvema dodatnima urama vožnje. Neupoštevanje katerega koli dela odstopanja pomeni, da je treba voznikove dejavnosti oceniti na podlagi običajnih pravil.
- Če voznik izkoristi dodatno vožnjo pred dnevnim počitkom, gre za kršitev, saj se dodatna vožnja lahko izkoristi le za prihod v bazo/domov, da bi izkoristil tedenski počitek.
- Voznik mora razloge za tak odhod ročno navesti na tahografskem vložku ali na izpisu iz tahografa ali v razporedu dela najpozneje ob prihodu v namembni kraj ali na ustrezno postajališče.

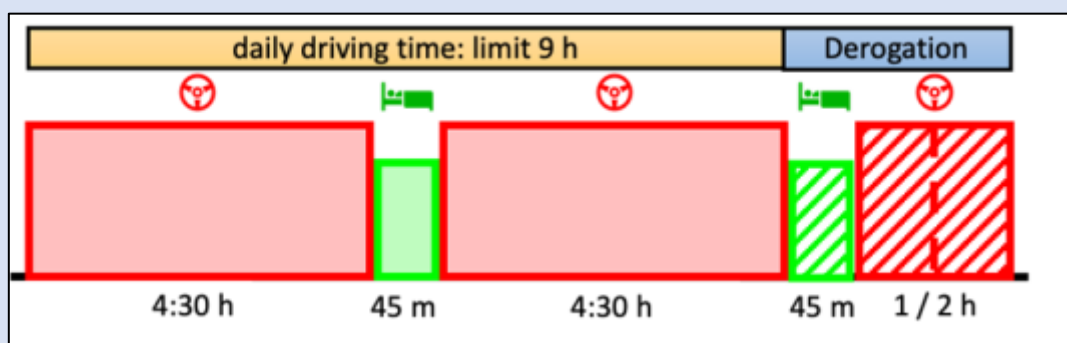
- Kot je navedeno v petem pododstavku člena 12 Uredbe, je treba vsako obdobje podaljšanja časa vožnje na podlagi tega odstopanja nadomestiti z enakovrednim obdobjem počitka, ki ga je treba v treh tednih po uporabi odstopanja izrabiti skupaj z vsakim obdobjem počitka. Odmorov ni treba nadomestiti, nadomestiti je treba le dodatni čas vožnje. Če je na primer voznik vozil 1,5 ure dlje od dovoljenega dnevnega časa vožnje, mu je treba ta podaljšani čas vožnje nadomestiti z dodatkom 1,5 ure počitka k enemu od njegovih tedenskih ali dnevnih počitkov, ki ga je koristil do konca tretjega tedna po zadevnem tednu.

Vprašanja in odgovori Evropske komisije o izvajanju svežnja o mobilnosti 1 (2. del)

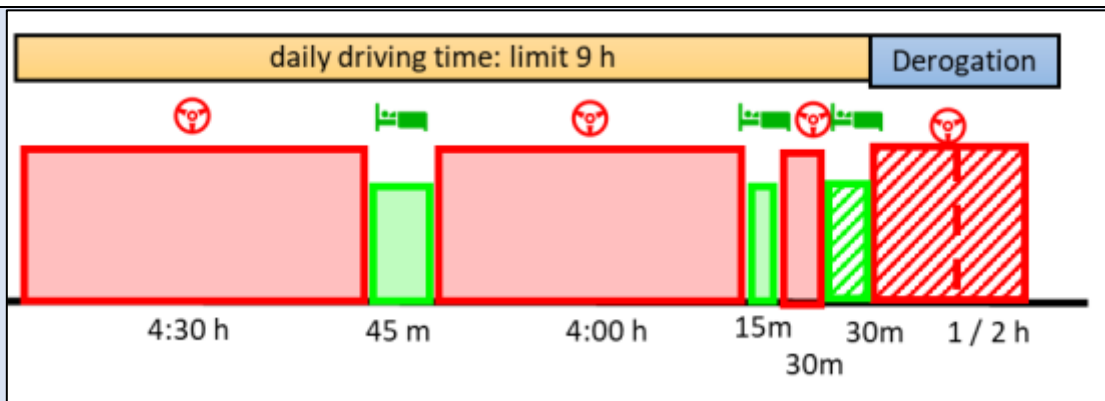
Vprašanje 13. Če voznik uporabi odstopanje iz člena 12, ali mora po 4,5 urah vožnje pred dodatno vožnjo vzeti 30-minutni ali 45-minutni odmor?

Odgovor: Člen 7, prvi pododstavek, določa, da mora voznik po 4,5 urah vožnje imeti najmanj 45-minutni odmor. Člen 12(2) do (5) ne dovoljuje odstopanja od tega.

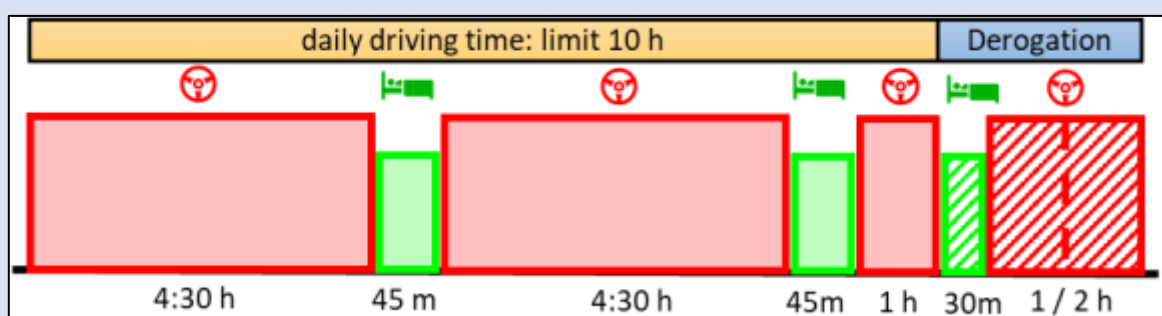
Zato mora voznik po 4,5 urah vožnje in pred naslednjo vožnjo narediti 45-minutni odmor. Če je voznik vzel 45-minutni odmor (ali 30-minutni odmor, ki mu je sledil 15-minutni odmor) in mora nato nadaljevati vožnjo še 1-2 uri, mu pred nadaljevanjem vožnje ni treba vzeti dodatnega 30-minutnega odmora. V primerih, ko sme voznik voziti 10 ur na dan in če je že dosegel dnevno omejitev časa vožnje ter mora nadaljevati vožnjo od 1 do 2 uri, da pride do svojega "doma" za tedenski počitek, mora pred to dodatno vožnjo vzeti dodatni 30-minutni odmor. Po drugi strani pa dodatni 30-minutni odmor ni potreben, če voznik preseže dnevni čas vožnje za manj kot eno uro. Primer 1: voznik je vozil 4,5 ure, nato je vzel 45-minutni odmor; nato je vozil še 4,5 ure in vzel še 45-minutni odmor. Dosegel je dnevno omejitev 9 ur vožnje, vendar mora še naprej voziti 1 ali 2 uri, da pride do "doma". V tem primeru lahko nadaljuje z vožnjo po 45-minutnem odmoru, ki sledi drugi vožnji v trajanju 4,5 ure.



Primer 2: voznik je vozil 4,5 ure, nato je imel 45-minutni odmor; nato je vozil še 4 ure in imel del 15-minutnega odmora, nato je nadaljeval vožnjo še 30 minut, nato pa se je ustavil in imel 30-minutni odmor. To je v skladu s členom 7, ki dovoljuje razdelitev najmanj 45-minutnega odmora na dva dela, tj. najmanj 15-minutni odmor, ki mu sledi najmanj 30-minutni odmor. Če mora po tem 30-minutnem odmoru nadaljevati vožnjo še 1 ali 2 dodatni uri, da pride domov, mu ni treba vzeti dodatnih 30 minut odmora.



Primer 3; voznik je vozil 4,5 ure, nato je imel 45-minutni odmor, nato je vozil še 4,5 ure in imel še 45-minutni odmor. Če je njegov dnevni časovni limit vožnje 10 ur, lahko vozi še dodatno 1 uro. Če mora po tej uri vožnje voziti še dodatno od 1 do 2 uri, da pride do "doma", mora pred dodatno vožnjo vzeti nov 30-minutni odmor.



V vseh zgornjih primerih lahko voznik vzame obvezni odmor v dveh delih, tj. najmanj 15 minut, ki jim sledi najmanj 30 minut odmora, razporejenega na 4,5 ure vožnje, kot je dovoljeno v drugem odstavku člena 7. To ne vpliva na obveznost (ali ne) koriščenja dodatnega 30-minutnega odmora pred podaljšanim časom vožnje, ki traja 1-2 uri.

Nadzorni uradniki morajo:

- Preveri natančno naravo dogodka, zaradi katerega je voznik uporabil določbe iz tega člena. Upoštevajte posebne primere iz **Smernic 1** (glejte Prilogo 1 spodaj).
- Preverite posnetke za potrditev oprostitev.
- Preverite, ali je izjema uporabljena tako, da je mogoče doseči primerno točko ustavljanja. *Opomba: to ni dovoljenje za dokončanje potovanja. Vendar pa se morajo izpraševalci zavedati, da v času kontrole vožnja morda še ni dosegla primerne postajališča in zato odstopanje od pravil morda ni bilo zabeleženo. V takšnih okoliščinah se takšna opustitev ne sme šteti za kršitev.*
- Preverite, ali je bil kraj postanka prva primerna lokacija.
- Preverite sistematično in ponavljajočo se uporabo izvzetja na podlagi prejšnjih evidenc. Če se ta oprostitev napačno uveljavlja, preverite, ali so kršeni členi 6-9.

2.2.13 Člen 13

2.2.13.1 Besedilo

1. Če to ne vpliva na cilje iz člena 1, lahko vsaka država članica odobri izjeme od členov 5 do 9 in za te izjeme določi posamezne pogoje na svojem ozemlju ali, s soglasjem zadevnih držav, na ozemlju druge države članice, ki se uporabljajo za naslednje prevoze:

(a) vozila, ki so v lasti ali najemu javnih organov brez voznika za opravljanje cestnega prevoza, ki ne konkurirajo zasebnim prevoznim podjetjem;

(b) vozila, ki jih brez voznika uporabljajo ali najemajo kmetijska, vrtnarska, gozdarska, kmetijska ali ribiška podjetja za prevoz blaga v okviru svoje podjetniške dejavnosti v polmeru do 100 km od sedeža podjetja;

(c) kmetijski traktorji in gozdarski traktorji, ki se uporabljajo za kmetijske ali gozdarske dejavnosti v polmeru do 100 km od sedeža podjetja, ki je lastnik, najemnik ali zakupnik vozila;

(d) vozila ali kombinacije vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 tone, ki jih uporabljajo izvajalci univerzalne storitve, kot so opredeljeni v členu 2(13) Direktive 97/67/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. decembra 1997 o skupnih pravilih za razvoj notranjega trga poštnih storitev v Skupnosti in za izboljšanje kakovosti storitev, za dostavo pošilk kot del univerzalne storitve. Ta vozila se uporabljajo samo v polmeru 100 km od sedeža podjetja in pod pogojem, da upravljanje vozil ni voznikova glavna dejavnost;

(e) vozila, ki obratujejo izključno na otokih ali regijah, izoliranih od preostalega nacionalnega ozemlja, katerih površina ne presega 2 300 kvadratnih kilometrov in ki s preostalim nacionalnim ozemljem niso povezani z mostom, brodom ali predorom, odprtim za uporabo motornih vozil, ter ne mejijo na drugo državo članico;

(f) vozila, ki se uporabljajo za prevoz blaga v polmeru 100 km od sedeža podjetja in jih poganja zemeljski ali utekočinjeni plin ali elektrika ter katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, ne presega 7,5 tone;

(g) vozila, ki se uporabljajo za učenje vožnje in izpite za pridobitev vozniškega dovoljenja ali potrdila o strokovni usposobljenosti, če se ne uporabljajo za komercialni prevoz blaga ali potnikov;

(h) vozila, ki se uporabljajo v zvezi s storitvami vzdrževanja kanalizacije, varstva pred poplavami, vode, plina in elektrike, vzdrževanja in nadzora cest, zbiranja in odvoza gospodinjskih odpadkov od vrat do vrat, telegrafskih in telefonskih storitev, radijskega in televizijskega oddajanja ter odkrivanja radijskih ali televizijskih oddajnikov ali sprejemnikov;

(i) vozila z 10 do 17 sedeži, ki se uporabljajo izključno za nekomercialne prevoze potnikov;

(j) specializirana vozila za prevoz cirkuške in zabaviščne opreme;

(k) posebej opremljena mobilna projektna vozila, katerih osnovni namen je uporaba kot izobraževalni objekt, ko so nepremična;

(l) vozila, ki se uporabljajo za zbiranje mleka s kmetij in vračanje posod z mlekom ali mlečnih izdelkov, namenjenih za krmo za živali, na kmetije;

(m) specializirana vozila za prevoz denarja in/ali dragocenosti;

(n) vozila, ki se uporabljajo za prevoz živalskih odpadkov ali trupel, ki niso namenjena za prehrano ljudi;

(o) vozila, ki se uporabljajo izključno na cestah znotraj vozlišč, kot so pristanišča, letališča in železniški terminali;

(p) vozila, ki se uporabljajo za prevoz živih živali s kmetij na lokalne trge in obratno ali s trgov v lokalne klavnice v radiju do 100 km;

(q) vozila ali kombinacije vozil, ki prevažajo gradbene stroje za gradbeno podjetje, do polmera 100 km od sedeža podjetja, če vožnja vozil ni voznikova glavna dejavnost;

(r) vozila, ki se uporabljajo za dostavo pripravljene betonske mešanice.

2. 2. Države članice obvestijo Komisijo o izjemah, odobrenih v skladu z odstavkom 1, Komisija pa o tem obvesti druge države članice.

3. Če to ne vpliva na cilje iz člena 1 in če je zagotovljena ustrezna zaščita voznikov, lahko

država članica po odobritvi Komisije na svojem ozemlju odobri manjše izjeme od te uredbe za vozila, ki se uporabljajo na vnaprej določenih območjih z gostoto prebivalstva manj kot pet oseb na kvadratni kilometer, v naslednjih primerih:

- redni notranji potniški promet, če njegov vozni red potrdijo organi (v tem primeru se lahko dovolijo le izjeme v zvezi z odmori), in
- notranji cestni prevoz blaga za lastne potrebe ali za najem ali plačilo, ki ne vpliva na enotni trg in je potreben za ohranitev nekaterih industrijskih sektorjev na zadevnem ozemlju ter če določbe te uredbe o izjemah določajo omejitveni polmer do 100 km. Cestni prevoz v skladu s to izjemo lahko vključuje vožnjo na območje z gostoto prebivalstva pet ali več oseb na kvadratni kilometer samo zaradi zaključka ali začetka vožnje. Vsi takšni ukrepi morajo biti sorazmerni po naravi in obsegu.

2.2.13.2 Kršitve

Ni, če se oprostitev pravilno uporabi.

2.2.13.3 Preverjanje na cesti

Nadzorni uradniki bi morali potrditi uporabo te izjeme tako, da v sodelovanju z voznikom ugotovijo podrobnosti o vožnji, uporabi vozila, vrsti opreme, ki se uporablja v vozilu, in podrobnosti o tovoru. Upoštevati je treba, da ta člen omogoča izjeme samo od členov 5-9.

Zaradi nepravilne uporabe odstopanja s strani voznika bi moral biti opravljen podroben pregled na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014.

Opomba: Ustrezna izjema od zahteve po namestitvi (in uporabi) tahografa je določena v členu 3(2) Uredbe (EU) št. 165/2014.

Nadzorni uradniki se morajo tudi zavedati, da se voznik ali upravljavec morda ne zaveda, da se uporablja posebna izjema, in poskuša ravnati v skladu z Uredbo (ES) št. 561/2006 itd., čeprav se morda uporabljajo drugi predpisi.

Gre za **nacionalna** odstopanja, ki se razlikujejo od države članice do države članice in običajno veljajo le znotraj nacionalnih meja držav članic, čeprav lahko obstaja lokalni sporazum med sosednjimi državami, ki omogoča vzajemno priznavanje.

Dodatne smernice so na voljo v domači zakonodaji.

Dejavnosti, ki se izvajajo na podlagi teh odstopanj, je treba evidentirati kot drugo delo, če se na delovni dan izvajajo skupaj z vožnjo, ki spada v področje uporabe.

Zaradi nepravilne uporabe odstopanja s strani voznika bi moral biti opravljen podroben pregled na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014.

Če je treba potrditi zahtevano odstopanje, je na spodnji spletni strani EU na voljo aktualni seznam nacionalnih odstopanj, ki veljajo v vsaki državi članici. Nadzorni uradniki jih morajo zato upoštevati pri izvajanju cestnih pregledov:
https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

2.2.14 Člen 14

2.2.14.1 Besedilo

1. Če to ne vpliva na cilje iz člena 1, lahko države članice po odobritvi Komisije odobrijo izjeme od uporabe členov 6 do 9 za prevoze, ki se izvajajo v izjemnih okoliščinah.
2. V nujnih primerih lahko države članice v izjemnih okoliščinah odobrijo začasno izjemo za obdobje največ 30 dni, ki jo ustrezno utemeljijo in o njej takoj obvestijo Komisijo. Komisija te informacije nemudoma objavi na javni spletni strani.
3. Komisija obvesti druge države članice o vsaki izjemi, odobreni v skladu s tem členom.

2.2.14.2 Kršitve

Ni

2.2.14.3 Preverjanje na cesti

Uredba državam članicam dovoljuje, da (na zahtevo Komisije) sprostijo zahtevo po upoštevanju omejitev vožnje iz členov 6-9. Prav tako se lahko države članice odzovejo na izjemne okoliščine ali izredne razmere. (npr. izredno moteče vremenske razmere ali epidemija) in odobrijo začasne izjeme za obdobje do 30 dni, pri čemer o tem obvestijo tudi Komisijo.

Medtem ko se bodo nadzorni uradniki v času trajanja izrednega dogodka verjetno zavedali takšne sprostitev, pa se morajo zavedati, da so takšne sprostitev morda veljale pri pregledu dokumentacije nekaj časa po dogodku.

Uradni posodobljeni seznam začasnih izjem je na voljo na spletni strani Komisije: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/social-provisions/driving-time-and-rest-periods_en.

Prevoznim podjetjem, katerih vozniki trenutno opravljajo izvzete prevoze (na primer nekomercialne humanitarne prevoze), priporočamo, da izpolnijo in uporabijo obrazce za potrdilo EU/AETR ter jih hranijo v vozilih za namene nadzora, ko bodo opravljali nadaljnje komercialne prevoze v okviru Uredbe (ES) št. 561/2006. Poklicnim voznikom se priporoča tudi, da izpolnjen in podpisan obrazec potrdila predložijo nadzornim uradnikom med cestnimi pregledi. Če je v vozilu, ki se uporablja za izvzete dejavnosti, kot je nekomercialna humanitarna pomoč, na voljo tahograf, mora voznik informacije o vožnji zunaj področja uporabe zabeležiti v tahograf.

Ker gre za olajšave Uredbe, ki se uporabljajo lokalno (na celotnem ali delnem ozemlju države članice), je mogoče pričakovati, da je pristojni organ z njimi seznanil nadzorne uradnike. Zato so za druge države članice zanimive le, če voznik pozneje vstopi v drugo državo članico in predloži v pregled zapise, ki vsebujejo očitne kršitve, dejansko pa so lahko dovoljene kršitve.

Kontrolni uradnik mora zato potrditi obstoj kakršne koli zahtevane olajšave in v primerih, ko ta ni potrjena, uporabiti omejitve iz členov 6 do 9.

2.2.15 Člen 15

2.2.15.1 Besedilo

Države članice zagotovijo, da za voznike vozil iz točke (a) člena 3 veljajo nacionalni predpisi, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje ter obveznih odmorov in počitkov. Države članice obvestijo Komisijo o ustreznih nacionalnih predpisih, ki se uporabljajo za take voznike.

2.2.15.2 Kršitve

Ni

2.2.15.3 Preverjanje na cesti

Ta člen od držav članic zahteva, da sprejmejo predpise o času vožnje in počitka za voznike vozil, ki so iz teh predpisov izvzeti na podlagi člena 3(a). Ti predpisi so samo v nacionalnem interesu.

2.2.16 Člen 16

2.2.16.1 Besedilo

1. Če v vozilo ni vgrajena tahografska naprava v skladu z Uredbo (EGS) št. 3821/85, se odstavka 2 in 3 tega člena uporabljata za:

- (a) redne nacionalne prevoze potnikov in*
- (b) redne mednarodne prevoze potnikov, katerih terminali na progi so od meje med dvema državama članicama oddaljeni do 50 km zračne razdalje in katerih dolžina proge ne presega 100 km.*

2. Prevozno podjetje sestavi vozni red in razpored služb, v katerem so za vsakega voznika navedeni njegovo ime, kraj, kjer ima sedež, in vnaprej določen razpored za različna obdobja vožnje, drugega dela, odmorov in razpoložljivosti. Vsak voznik, dodeljen za prevoz iz odstavka 1, mora imeti pri sebi izpisek iz razporeda dela in kopijo voznega reda.

3. Razpored delovnih nalogov:

(a) vsebuje vse podatke iz odstavka 2 za najmanjše obdobje, ki zajema dan nadzora in predhodnih 56 dni; te podatke je treba posodabljeni v rednih časovnih presledkih, ki ne smejo trajati več kot en mesec; (na dan 31. decembra 2024)

(b) podpiše ga vodja prevoznega podjetja ali oseba, ki je pooblaščen za njegovo zastopanje;

(c) ga prevozno podjetje hrani eno leto po izteku obdobja, ki ga zajema. Prevozno podjetje zadevnim voznikom na njihovo zahtevo izda izpisek iz seznama in

(d) mora biti predložen in izročen na zahtevo pooblaščenega inšpektorja.

O tem členu ni več pripomb.

2.2.17 Člen 17

Ta članek tukaj ni obravnavan, saj ni pomemben za dejavnosti cestnega nadzora.

2.2.18 Člen 18

Ta članek tukaj ni obravnavan, saj ni pomemben za dejavnosti cestnega nadzora.

2.2.19 Člen 19

2.2.19.1 Besedilo

1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014, ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Te kazni so učinkovite in sorazmerne s težo kršitev, kot je navedeno v Prilogi III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*3), ter odvračilne in nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014 se ne sme izreči več kot ena kazen ali postopek. Države članice Komisijo uradno obvestijo o teh pravilih in ukrepih, skupaj z metodo in merili, izbranimi na nacionalni ravni za oceno njihove sorazmernosti. Države članice nemudoma uradno obvestijo o vseh naknadnih spremembah, ki vplivajo nanje. Komisija obvesti države članice o teh pravilih in ukrepih ter o vseh njihovih spremembah. Komisija zagotovi, da se te informacije objavijo na posebnem javnem spletišču v vseh uradnih jezikih Unije, ki vsebuje podrobne informacije o takih kaznih, ki se uporabljajo v državah članicah.

(*3) Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

2. Država članica pristojnim organom omogoči, da podjetju in/ali vozniku naložijo kazen za kršitev te uredbe, ki je bila ugotovljena na njenem ozemlju in za katero še ni bila naložena kazen, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju druge države članice ali tretje države.

Izjemoma v primeru ugotovljene kršitve:

- ki ni bilo storjeno na ozemlju zadevne države članice, in
- ki ga je storilo podjetje s sedežem v drugi državi članici ali tretji državi ali voznik, ki ima kraj zaposlitve v drugi državi članici ali tretji državi,

država članica lahko do 1. januarja 2009 namesto izreka kazni o kršitvi obvesti pristojni organ v državi članici ali tretji državi, v kateri ima podjetje sedež ali v kateri ima voznik kraj zaposlitve.

3. Kadar država članica začne postopek ali naloži kazen za določeno kršitev, vozniku o tem predloži ustrezno pisno dokazilo.

4. Države članice zagotovijo, da za kršitve te uredbe ali Uredbe (EGS) št. 3821/85 s strani podjetij ali povezanih pošiljateljcev, špediterjev, organizatorjev potovanj, glavnih izvajalcev, podizvajalcev in agencij za zaposlovanje voznikov velja sistem sorazmernih kazni, ki lahko vključujejo denarne kazni.

2.2.19.2 Kršitve

Ni

2.2.19.3 Preverjanje na cesti

Pri cestni kontroli se morajo kontrolni uradniki zavedati, da jim ta člen omogoča pregon voznikov (in upravljavcev) zaradi kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006, ki so bile ugotovljene na ozemlju druge države članice ali 3rd države. V skladu s sodbo Sodišča EU v zadevi C-906/19 - Ministère public se načelo ekstrateritorialnosti ne uporablja za kršitve Uredbe (EU) št. 165/2014, storjene v drugi državi članici EU. Posledično v primeru odkritja teh kršitev ni

mogoče izreči globe. Če pa so takšne kršitve odkrite, morajo nadzorni uradniki nato preveriti, ali so povzročile tudi kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006. V tem primeru se lahko za te kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006 izreče globa.

Kršitve Uredbe (EU) št. 165/2014, storjene v drugi državi članici EU, je treba v skladu z Uredbo (ES) št. 1071/2009 še vedno evidentirati in sporočiti organom v državi članici sedeža. ERRU olajšuje takšno sporočanje.

2.2.20 Člen 20

2.2.20.1 Besedilo

1. Voznik hrani vse dokaze, ki jih zagotovi država članica v zvezi z naloženimi kaznimi ali začetkom postopka, dokler zaradi iste kršitve te uredbe ni več mogoče sprožiti drugega postopka ali izreči kazni v skladu s to uredbo.

2. Voznik na zahtevo predloži dokazila iz odstavka 1.

3. Voznik, ki je zaposlen ali je na voljo več kot enemu prevoznemu podjetju, vsakemu podjetju zagotovi zadostne informacije, da se lahko uskladi s poglavjem II. Brez sprememb MP I

2.2.20.2 Kršitve

Ni

2.2.20.3 Preverjanje na cesti

Če je bila kršitev odkrita/kaznovana, morajo kontrolorji vozniku predložiti pisno dokazilo o takšnem postopku ali kazni. V ta namen se lahko uporabi standardni obrazec, ki ga je odobril CORTE (posodobljen po paketu mobilnosti 1) in so ga sprejele nekatere države članice. Glej Prilogo 6.

Obrazec temelji na podobni zahtevi iz Direktive 2014/47/EU, ki se nanaša na poročanje o rezultatih cestnega tehničnega pregleda.

Če voznik ne predloži dokazil o predhodni kazni, je lahko za isto kršitev kaznovan tudi v prihodnje. Če je bila izrečena nova kazen in je dokaz o prejšnji kazni predložen naknadno, je treba slednjo kazen preklicati.

2.2.21 Člen 21

2.2.21.1 Besedilo

V primerih, ko država članica meni, da je prišlo do kršitve te uredbe, ki bi lahko očitno ogrozila varnost v cestnem prometu, pooblasti ustrezni pristojni organ, da začne z imobilizacijo zadevnega vozila, dokler se vzrok kršitve ne odpravi. Države članice lahko od voznika zahtevajo, da vsak dan počiva. Države članice po potrebi tudi odvzamejo, začasno odvzamejo ali omejijo dovoljenje podjetja, če ima podjetje sedež v tej državi članici, ali odvzamejo, začasno odvzamejo ali omejijo vozniško dovoljenje voznika. Komisija v skladu s postopkom iz člena 24(2) pripravi smernice za spodbujanje usklajene uporabe tega člena. Brez sprememb MP I

2.2.21.2 Kršitve

Ni

2.2.21.3 Preverjanje na cesti

Ta člen pooblašča države članice za uvedbo zakonodaje, ki omogoča imobilizacijo vozila, povezanega z voznikom kršiteljem, in dovoljuje upravne sankcije proti upravljavcem in voznikom.

Členi 22 - 29

Ti članki tukaj niso obravnavani, saj niso pomembni za dejavnosti cestnega nadzora.

Priloga 1 - Smernice Evropske komisije

Številka smernice	Številka člena
1	Člen 12 Uredbe (ES) št. 561/2006
2	Člen 9 Uredbe (ES) št. 561/2006
3	Člen 4(d) in (f) Uredbe (ES) št. 561/2006
4	Člen 1 Uredbe (EGS) št. 3821/85, ki se nanaša na Uredbo (ES) št. 1360/2002 (Priloga 1B)
5	Člen 11(3) Direktive 2006/22/ES
6	Člen 9(1) Uredbe (ES) št. 561/2006
7	Člen 8(2) in (5) Uredbe (ES) št. 561/2006

Navodila 1

Vprašanje: Izjemno odstopanje od minimalne omejitve počitka in maksimalne omejitve vožnje zaradi iskanja primerne mesta za ustavljanje.

Člen: 12 Uredbe (ES) št. 561/2006

Pristop, ki ga je treba uporabiti: Člen 12 vsebuje določbe, ki vozniku dovoljujejo, da pri iskanju primerne mesta za ustavljanje odstopa od zahtev glede minimalnega počitka in najdaljšega časa vožnje iz členov 6 do 9. Ta člen vozniku ne dovoljuje odstopanja od Uredbe iz razlogov, ki so bili znani pred začetkom vožnje. Njegov namen je omogočiti voznikom, da se soočijo s primeri, ko med vožnjo nepričakovano postane nemogoče upoštevati Uredbo, tj. v primerih neobičajnih težav, ki niso odvisne od voznikove volje in so očitno neizogibne ter jih ni mogoče predvideti, čeprav je voznik ravnal z vso potrebno skrbnostjo. Odstopanje ima tudi funkcijo zagotavljanja varnosti oseb, vozila in njegovega tovora ter zahteve, da je treba v vsakem primeru upoštevati varnost v cestnem prometu.

Tri stranke imajo določene obveznosti v zvezi s takšnimi situacijami:

- 1) Prevozno podjetje mora skrbno načrtovati varno vožnjo voznika in pri tem predvideti na primer redne zastoje, vremenske razmere in dostop do ustreznih parkirišč, kar pomeni, da mora delo organizirati tako, da bodo vozniki lahko ravnali v skladu z Uredbo, ter upoštevati, da so izpolnjene zahteve pošiljatelj in zavarovalnic glede varnega parkiranja.
- 2) Voznik se mora dosledno držati pravil in ne sme odstopati od časovnih omejitev vožnje, razen če se nepričakovano pojavijo izjemne okoliščine in je nemogoče upoštevati uredbo, ne da bi bila ogrožena varnost v cestnem prometu, varnost oseb, vozila ali njegovega tovora. Če se voznik odloči, da je treba odstopiti od Uredbe in da to ne bo ogrozilo varnosti v cestnem prometu, mora takoj po ustavitvi ročno (v katerem koli jeziku Skupnosti, na tahografskem vložku ali na izpisu iz tahografa ali na razporedu dela) navesti vrsto in razlog za odstopanje.

3) Izvršitelj mora pri nadzoru voznika in presoji, ali je odstopanje od omejitev vožnje upravičeno, ravnati po strokovni presoji.

Pri presoji upravičenosti odstopanja na podlagi 12. člena mora izvršitelj skrbno preučiti vse okoliščine, vključno z:

(a) zgodovina voznikovih vozniških evidenc, da se ugotovi vzorec voznikovega delovanja in preveri, ali voznik običajno spoštuje pravila o času vožnje in počitka ter ali je odstopanje izjemno;

(b) odstopanje od časovnih omejitev vožnje ne sme biti redno in mora biti posledica izjemnih okoliščin, kot so: večje prometne nesreče, izredne vremenske razmere, obvozi na cesti, pomanjkanje prostora na parkirišču itd. *(Ta seznam možnih izjemnih okoliščin je le okvir. Načelo za presojo je, da motiv morebitnega odstopanja od omejitev vožnje ne sme biti vnaprej znan ali celo predvidljiv);*

(c) upoštevati je treba dnevne in tedenske omejitve vožnje, zato voznik ne sme imeti "časovnih koristi" zaradi prekoračitve omejitve vožnje pri iskanju parkirne mesta;

(d) odstopanje od pravil o času vožnje ne sme povzročiti zmanjšanja zahtevanih odmorov, dnevnega in tedenskega počitka.

Komentar: Sodišče Evropskih skupnosti, zadeva C-235/94

Navodila 2

Vprašanje: 561/2006: evidentiranje časa potovanja voznika na lokacijo, ki ni običajni kraj prevzema ali odjave vozila.

Člen: Člen 9 Uredbe (ES) št. 561/2006.

Pristop, ki ga je treba upoštevati: Voznik, ki potuje na določen kraj, ki ni delodajalčev operativni center in ki mu ga določi delodajalec, da bi prevzel in vozil "vozilo s tahografom", izpolnjuje obveznost do delodajalca in zato ne razpolaga s svojim časom prosto.

Zato v skladu s členoma 9(2) in 9(3):

- vsak čas, ki ga voznik porabi za potovanje na lokacijo ali z lokacije, ki ni voznikov dom ali operativni center delodajalca in kjer naj bi voznik prevzel ali zapustil vozilo s področja uporabe Uredbe, ne glede na to, ali je delodajalec dal navodila glede časa in načina potovanja ali je bila ta izbira prepuščena vozniku, je treba evidentirati kot "razpoložljivost" ali "drugo delo", odvisno od nacionalne zakonodaje države članice; in
- vsak čas, ki ga voznik porabi za vožnjo **vozila, ki ni zajeto v področje uporabe Uredbe, na lokacijo, ki ni voznikov dom ali operativni center delodajalca in kjer naj bi voznik prevzel ali zapustil vozilo, ki je zajeto v področje uporabe Uredbe, ali z nje, je treba evidentirati kot "drugo delo"**.

V naslednjih treh primerih se čas potovanja lahko šteje za "počitek" ali "odmor".

V prvem primeru voznik spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom. V tem primeru lahko voznik počiva, če ima na voljo ležišče ali ležišče (člen 9.1).

Drugi primer je, ko voznik ne spremlja vozila, ampak potuje z vlakom ali trajektom do kraja ali z njega, kjer bo prevzel nadzor ali opustil nadzor nad vozilom v okviru področja uporabe Uredbe (člen 9.2), če ima na tem trajektu ali vlaku dostop do kavča ali ležišča.

Tretji primer je, če vozilo upravlja več kot en voznik. Če je drugi član posadke na voljo za vožnjo, kadar je to potrebno, sedi poleg voznika vozila in ni aktivno vključen v pomoč vozniku pri vožnji vozila, se lahko 45 minut "obdobja razpoložljivosti" tega člana posadke šteje za "odmor".

Pri pogodbi o zaposlitvi voznika ni razlik glede na naravo pogodbe o zaposlitvi. Zato se ta pravila uporabljajo tako za voznike za nedoločen čas kot tudi za voznike, zaposlene v podjetju za začasno zaposlovanje, ki najema delovno silo.

Za "začasnega voznika" pomeni "operativni center delodajalca" operativni center podjetja, ki uporablja storitve tega voznika za svoj cestni prevoz ("podjetje uporabnik"), in ne sedež "podjetja za začasno zaposlovanje".

Komentar: Zadeva C-76/77 in zadeva C-297/99, Sodišče Evropskih skupnosti.

Navodila 3

Vprašanje: Odreditev prekinitve odmora ali dnevnega ali tedenskega počitka za premik vozila naprej na terminalu, parkiriščih ali mejnih območjih.

Člen: (d) in (f) Uredbe (ES) št. 561/2006.

Pristop, ki ga je treba uporabiti: Na splošno mora imeti voznik med dnevnim ali tedenskim počitkom možnost, da prosto razpolaga s svojim časom, zato mu ni treba ostati na dosegu svojega vozila.

Na splošno je prekinitve odmora, dnevnega ali tedenskega počitka kršitev (razen če se uporablja "pravilo trajekta" - člen 9(1)). Vendar pa lahko na terminalu ali parkirišču pride do nenadne neobičajne situacije ali nujnega primera, ko je treba vozilo premakniti. Na terminalu je običajno voznik (zaposleni na terminalu), ki po potrebi premakne vozila.

Če temu ni tako in je premik vozila zaradi izrednih okoliščin neizogiben, lahko voznik prekine počitek le na zahtevo pristojnega organa ali uradnika terminala, ki je pooblaščen za odreditev premikov vozila.

Na drugih mestih (npr. na parkiriščih, na mejnih prehodih in v nujnih primerih), če obstajajo objektivni nujni razlogi, zaradi katerih je treba vozilo premakniti, ali če policija ali drug organ (npr.: gasilci, organi cestne uprave, cariniki itd.) odredi premik vozila, mora voznik za nekaj minut prekiniti odmor ali počitek in v tem primeru ne sme biti preganjan.

Če se pojavi takšna potreba, morajo izvršilni organi držav članic na podlagi ocene posameznih razmer odobriti določeno toleranco.

Takšno prekinitvev voznikovega počitka ali odmora mora voznik ročno zabeležiti in jo mora, če je mogoče, potrditi pristojni organ, ki je vozniku odredil premik vozila.

Smernice 4

Vprašanje: Vprašanje: beleženje časa vožnje z digitalnimi tahografi, kadar vozniki pogosto ali večkrat ustavljajo na postajališčih.

Člen: 1 Uredbe (EGS) št. 3821/85, ki se sklicuje na Uredbo (ES) št. 1360/2002 (Priloga 1B).

Pristop, ki ga je treba uporabiti: Ker digitalni tahografi beležijo natančneje kot analogni tahografi, se lahko vozniki, ki sodelujejo pri pogostih ali večkratnih postankih, pri uporabi digitalnega tahografa soočijo z večjim beleženjem časa vožnje, kot bi se to zgodilo pri uporabi analognega tahografa. Ta položaj je začasen in lahko vpliva predvsem na lokalne prevoze za dostavo. Trajalo bo le v prehodnem obdobju, v katerem bosta analogni in digitalni tahograf obstajala hkrati.

Da bi spodbudili hitro širjenje digitalnega tahografa in hkrati zagotovili enako obravnavo voznikov - ne glede na uporabljeni tahograf - bi bilo treba v tem prehodnem obdobju omogočiti toleranco za nacionalne izvajalske agencije. Ta prehodna toleranca bi morala veljati za tista vozila, ki so vključena v vožnje s pogostimi postanki ali vožnje z več postanki in so opremljena z digitalnimi tahografi.

Vendar pa se od izvršiteljev pričakuje, da bodo vedno ravnali strokovno diskretno. Poleg tega se bo vedno, ko bo voznik sedel za volanom vozila in aktivno sodeloval pri prevozu v okviru nadzora, štel, da vozi, ne glede na okoliščine (na primer v primerih, ko je voznik v prometnem zamašku ali na semaforju).

Zato:

- Države članice bi morale svoje nadzorne uradnike obvestiti, da imajo pri preverjanju podatkov digitalnega tahografa možnost dovoliti do 15-minutno odstopanje v štiriinpolurnem (4,5-urnem) bloku časa vožnje za vozila, ki so vključena v vožnje s pogostimi ali več postajami, če so take trditve podprte z dokazi. Ta toleranca se lahko uporablja na primer kot odbitek ene minute na blok časa vožnje med postanki, pri čemer je največ 15 minut na štiri in pol (4,5) urni blok časa vožnje;

- Kontrolni uradniki morajo pri izvajanju diskrecijske pravice upoštevati okoliščine in uporabiti dokaze, ki so jim bili takrat na voljo (na primer preverljiv dokaz, da je bil voznik udeležen pri pogostih ali večkratnih postankih), ter preveriti, ali njihova razlaga ne zmanjšuje pravilne uporabe pravil o voznikovem delovnem času in s tem ogroža varnost v cestnem prometu.

- Države članice lahko uporabijo analitično programsko opremo, ki je konfigurirana tako, da v izračune časa vožnje vključi tolerančno obdobje, vendar se morajo zavedati, da lahko to v poznejši fazi povzroči težave pri dokazovanju. V vseh okoliščinah toleranca ne sme presežati 15-minutnega praga tolerance za štiri in polurni (4,5) blok časa vožnje.

- Toleranca ne sme biti diskriminatorna ali neugodna za nacionalne ali mednarodne voznike in jo je treba upoštevati le pri tistih prevozi, pri katerih potovanje očitno vključuje pogoste prevoze ali prevoze z več postanki.

Navodila 5

Vprašanje: Obrazec za potrdilo o dejavnostih, določenih z Odločbo Komisije z dne 12. aprila 2007.

Člen: Člen 11(3) Direktive 2006/22/ES.

Pristop, ki ga je treba uporabiti: Potrdilo zajema nekatere dejavnosti v obdobju iz člena 15(7)(a) Uredbe (EGS) št. 3821/85, tj:

- tekoči dan + predhodnih 28 dni (od 1. januarja 2008).

Potrdilo se lahko uporabi **le**, če ima voznik:

- je bil na bolniškem dopustu.

- bil na dopustu, ki je del letnega dopusta v skladu z zakonodajo države članice

Država, v kateri ima podjetje sedež

- je vozil drugo vozilo, ki je izvzeto iz področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 ali AETR

Državam članicam ni treba zahtevati uporabe obrazca, če pa država članica zahteva uporabo obrazca v primerih, ki jih predvideva, je treba ta standardizirani obrazec priznati kot veljaven za te namene.

Države članice imajo možnost, da na svojem ozemlju uvedejo obvezno vožnjo in jo zahtevajo od vseh zadevnih voznikov. Če pa je v zapisih tahografov prikazana vožnja vozila, ki je izvzeto iz področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 ali AETR, se za to obdobje obrazec ne sme zahtevati.

Elektronski obrazec in obrazec za tiskanje ter informacije o državah članicah, ki so pripravile

njegova obvezna uporaba je na voljo na:

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

Obrazec je sprejemljiv po vsej EU v katerem koli uradnem jeziku EU. Njegova standardna oblika olajšuje razumevanje, saj vsebuje oštevilčena vnaprej določena polja, ki jih je treba izpolniti.

Vsa polja v obrazcu je treba izpolniti z vnosom. Da bi bil obrazec veljaven, ga morata pred vožnjo podpisati predstavnik podjetja in voznik. Pri samozaposlenih voznikih se voznik enkrat podpiše kot zastopnik podjetja in enkrat kot voznik.

Velja samo podpisan izvirnik. Besedila obrazca ni dovoljeno spreminjati. Obrazec ne sme biti vnaprej podpisan, prav tako ne sme biti spremenjen z lastnoročnimi izjavami. Samo v izjemnih okoliščinah in če je to zakonsko mogoče v skladu z nacionalno zakonodajo, se lahko sprejme telekopija (faks) obrazca.

Obrazec je lahko natisnjen na papirju z logotipom podjetja in kontaktnimi podatki, vendar je treba izpolniti tudi polja s podatki o podjetju.

Če voznik ne vozi že na poti, npr. zaradi bolezni ali okvare vozila, obrazca ni mogoče uporabiti, izvršilni organi pa lahko zahtevajo druga dokazila o neaktivnosti.

Potrdilo zajema le vrste dejavnosti, ki jih vsebuje. Obrazca ni mogoče uporabiti za druge dejavnosti.

Opozoriti je treba, da obrazec ne nadomešča obveznosti evidentiranja dejavnosti iz člena 6(5) Uredbe (ES) št. 561/2006 in člena 15 Uredbe (EGS) št. 3821/85.

Navodila 6

Vprašanje: Vprašanje: Evidentiranje časa, preživetega na trajektu ali vlaku, kjer ima strojevodja dostop do ležišča ali kavča.

Člen: (1) Uredbe (ES) št. 561/2006.

Pristop, ki ga je treba uporabiti: V skladu s členom 4(f) mora imeti voznik med počitkom na splošno možnost, da prosto razpolaga s svojim časom. Vendar ima strojevodja pravico do dnevnega ali tedenskega odmora ali počitka, kadar potuje s trajektom ali vlakom, pod pogojem, da ima na voljo ležišče ali kavč. To izhaja iz besedila člena 9(2), ki določa, da se čas potovanja "ne šteje kot počitek ali odmor, razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do ležišča ali kavča".

Poleg tega je v skladu s členom 9(1) *redni dnevni počitek* na trajektu ali vlaku, ki traja najmanj 11 ur (če ima strojevodja na voljo ležišče ali ležalnik), lahko največ dvakrat prekinjen z drugimi dejavnostmi (kot je vkrcanje ali izkrcanje na trajekt ali vlak). Skupni čas teh dveh prekinitev ne sme biti daljši od ene ure. Ta čas v nobenem primeru ne sme povzročiti skrajšanja rednega dnevnega počitka.

V primeru rednega dnevnega počitka v dveh obdobjih, od katerih mora prvo trajati najmanj 3 ure, drugo pa najmanj 9 ur (kot je določeno v členu 4(g)), se število prekinitev (največ dve) nanaša na celotno obdobje dnevnega počitka in ne na vsak del rednega dnevnega počitka v dveh obdobjih.

Odstopanje v skladu s členom 9(1) se ne uporablja za skrajšani ali redni tedenski počitek.

Navodila 7

Vprašanje: Pomen izraza "vsakih 24 ur"

Člen: (2) in (5) Uredbe (ES) št. 561/2006

Pristop, ki ga je treba uporabiti: V skladu s členom 8(2) Uredbe je treba v vsakem obdobju 24 ur po koncu prejšnjega počitka (rednega ali skrajšanega dnevnega ali tedenskega počitka) zagotoviti nov dnevni počitek. Naslednje 24-urno obdobje se začne od konca kvalifikacijskega dnevnega ali tedenskega počitka. Izraz "kvalificirani" počitek je treba razumeti kot počitek, pri katerem se v obdobju 24 ur po koncu prejšnjega kvalificiranega počitka doseže zakonsko določeno minimalno trajanje. Ta kvalifikacijski počitek se lahko konča kasneje kot 24 ur po koncu prejšnjega počitka, če je njegovo skupno trajanje daljše od minimuma, ki ga zahteva zakonodaja.

Za ugotavljanje skladnosti z določbami o dnevnem počitku morajo izvršitelji preučiti vsa 24-urna obdobja, ki sledijo dnevnemu ali tedenskemu počitku, ki izpolnjuje pogoje.

Če se izvršitelji soočajo z obdobji dejavnosti, ki sledijo ustreznemu dnevnemu ali tedenskemu počitku in med katerimi vozniki ne opravijo ustreznega dnevnega počitka, je priporočljivo, da izvršitelji:

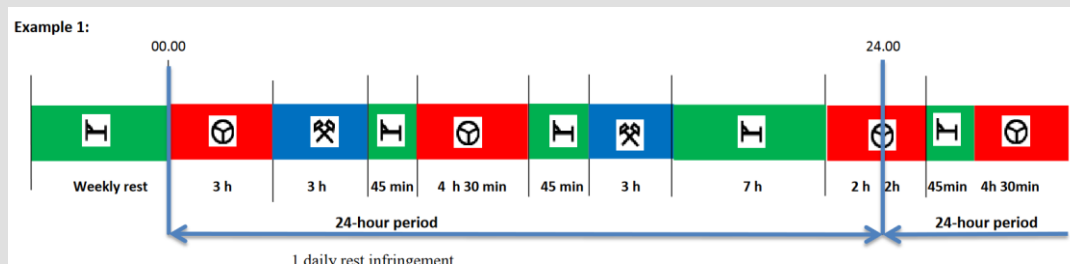
1. zgoraj navedena obdobja aktivnosti razdelite na zaporedna obdobja 24 ur od konca zadnjega kvalificiranega dnevnega ali tedenskega počitka, in .
2. za vsako od teh 24-urnih referenčnih obdobj uporabite pravila o dnevnem počitku.

Če konec takega 24-urnega obdobja spada v trajajoče obdobje počitka, ki ni kvalificiran počitek, ker v 24-urnem obdobju ni bil dosežen njegov zakonsko predpisani minimalni čas trajanja, vendar se nadaljuje v naslednje 24-urno obdobje in doseže minimalno zahtevano trajanje, se izračun naslednjega 24-urnega obdobja začne, ko voznik konča svoj počitek, ki traja najmanj 9/11 ur ali več, in nadaljuje svoje dnevno delovno obdobje.

Če je določen ustrezen dnevni ali tedenski počitek, se ocena naslednjega 24-urnega obdobja začne ob koncu tega ustreznega dnevnega ali tedenskega počitka (od konca ustreznega počitka, če je počitek dejansko daljši od zahtevanega minimalnega obdobja).

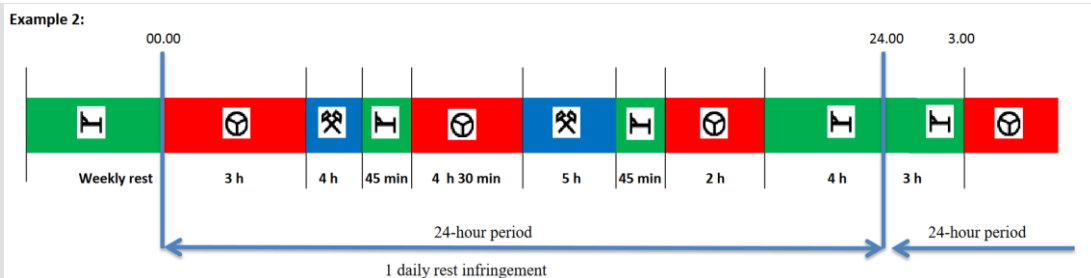
Ta metoda izračuna bi morala izvršiteljem omogočiti, da ugotovijo in kaznujejo vse kršitve določbe o dnevnem počitku, storjene v vsakem obdobju 24 ur.

Analogna metoda izračuna bi se morala uporabljati za voznike, ki vozijo z več vozniki, referenčno obdobje 24 ur pa bi bilo treba nadomestiti s 30-urnim obdobjem, kot je določeno v členu 8(5) Uredbe.



V skladu s standardom GN7: V primerih, ko se izvršitelji soočajo z obdobji dejavnosti po ustreznem dnevnem ali tedenskemu počitku, med katerimi vozniki ne opravijo ustreznega dnevnega počitka, je priporočljivo, da izvršitelji:

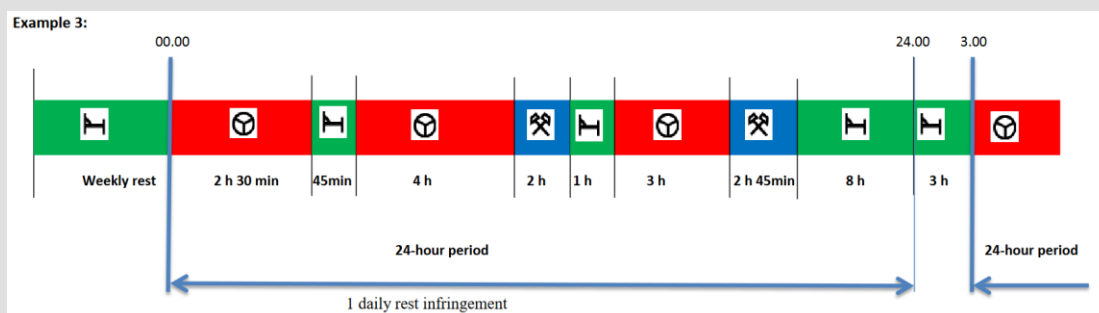
1. zgoraj navedena obdobja dejavnosti razdeli na zaporedna obdobja 24 ur od konca zadnjega dnevnega ali tedenskega počitka, ki izpolnjuje pogoje. in .
2. za vsako od teh 24-urnih referenčnih obdobj uporabite pravila o dnevnem počitku. Novo 24-urno obdobje se začne ob 24:00



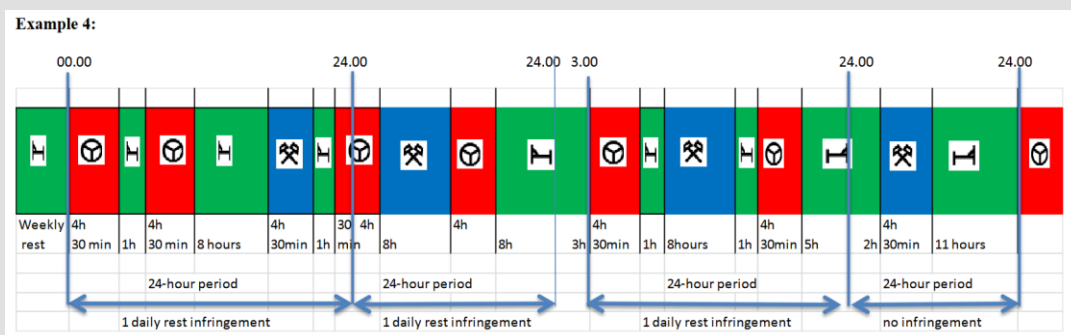
V skladu s standardom GN7: V primerih, ko se izvršitelji soočajo z obdobji dejavnosti po ustreznem dnevnem ali tedenskem počitku, med katerimi vozniki ne opravijo ustreznega dnevnega počitka, je priporočljivo, da izvršitelji:

1. zgoraj navedena obdobja dejavnosti razdeli na zaporedna obdobja 24 ur od konca zadnjega dnevnega ali tedenskega počitka, ki izpolnjuje pogoje.
in .
2. za vsako od teh 24-urnih referenčnih obdobij uporabite pravila o dnevnem počitku.

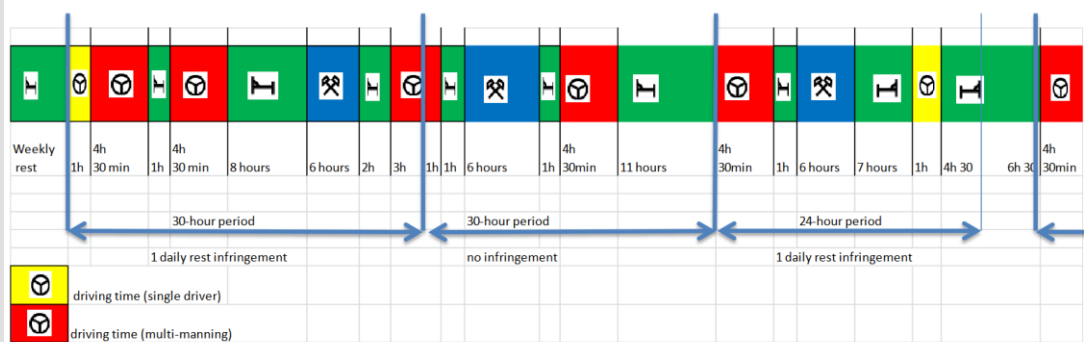
Konec 24-urnega obdobja spada v obdobje trajnega počitka, ki ni kvalificiran počitek, saj v 24-urnem obdobju ni bil dosežen njegov zakonsko določen minimalni čas trajanja. Prav tako ne gre za dnevni počitek zahtevanega trajanja. Zato se novo 24-urno obdobje začne ob 24:00.



V skladu z BN7: če konec 24-urnega obdobja pade v trajajoči počitek, ki ni kvalificiran počitek, ker v 24-urnem obdobju ni bil dosežen, vendar se nadaljuje v naslednje 24-urno obdobje in doseže minimalno zahtevano trajanje, se izračun naslednjega 24-urnega obdobja začne, ko voznik konča svoj počitek, ki traja najmanj 9/11 ur ali več, in nadaljuje svoje dnevno delovno obdobje. Zato se novo 24-urno obdobje začne ob 3:00.



Example 5: Multi-manning



Zgornji primeri so namenjeni zgolj prikazu, kako bi lahko ugotovili kršitve določbe o dnevnem počitku na podlagi 24-urnega referenčnega obdobja.

Priloga 2 - Pojasnila Evropske komisije

Številka pojasnjevalne opombe	Številka člena
1	Členi 1, 2 in 11 Uredbe (ES) št. 561/2006
2	Členi 1, 2, 4(a) in 4(c) Uredbe (ES) št. 561/2006
3	Člen 13(f) Uredbe (EGS) št. 3820/85 in druga alineja člena 13(d) Uredbe (ES) št. 561/2006
4	Člen 26
5	člena 3(h) in 13(i) Uredbe (ES) št. 561/2006
6	Člen 14(2) Uredbe (ES) št. 561/2006
7	Člen 34(1) in (3) Uredbe (EU) št. 165/2014, člen 15(7) Uredbe (EGS) št. 3821/85, člen 6(5) Uredbe (ES) št. 561/2006 in člen 11(3) Direktive 2006/22/ES.

Pojasnilo Komisije 1

Tema: Nacionalni predpisi po vzoru predpisov Skupnosti.

Člen: področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, členi 1, 2 in 11 Uredbe.

Zastavljeno vprašanje: 561/2006 se uporabljajo tudi za manjša "tovorna vozila" od tistih iz člena 2(1)(a) Uredbe, in sicer za vozila, ki presegajo 2,8 tone.

Pojasnilo: Dejstvo, da nekatere vrste prevoza ne spadajo na področje uporabe Uredbe, ne pomeni, da so izvzete iz katere koli zakonodaje. Nasprotno, ta določba pomeni, da lahko države članice na tem področju prosto sprejemajo zakonodajo. Če države članice tako ravnaajo, jim nič ne preprečuje, da sprejmejo nacionalne predpise, ki temeljijo na zakonodaji Skupnosti ali so z njo enaki.

Komentar: Pojasnilo, ki so ga službe Evropske komisije posredovale luksemburškemu organom (dopis iz februarja 1993).

Pojasnilo Komisije 2

Tema: Vozila, ki se vozijo zaradi popravila, pranja ali vzdrževanja.

Člen: 1, 2, 4(a), 4(c).

Zastavljeno vprašanje: Vozila se vozijo zaradi popravila, pranja ali vzdrževanja.

Pojasnilo: V skladu s členom 4(a) Uredbe je cestni prevoz opredeljen kot vsako potovanje, ki se v celoti ali delno opravi po cestah, odprtih za javnost, z vozilom, naloženim ali nenaloženim, ki se uporablja za prevoz potnikov ali blaga. Kadar torej voznik vozi vozilo, da bi šel na servis, v pralnico, na bencinsko črpalko, na različne lokacije, da bi od strank odpeljal ali prevzel vozila itd., pri čemer v celoti ali delno uporablja ceste, ki so odprte za javnost, ta vrsta vožnje spada pod opredelitev cestnega prevoza v skladu z Uredbo (ES) št. 561/2006. To velja za vse voznike, ne glede na to, ali je njihova zaposlitev začasna ali stalna.

Člen 1 Uredbe pa določa, da se pravila o času vožnje, odmorih in počitkih uporabljajo za voznike, ki opravljajo cestni prevoz blaga in potnikov. Odvisno od posebnih okoliščin naloge zaposlenih v nekaterih podjetjih zaradi narave njihovih funkcij morda ne vključujejo dejavnosti cestnega prevoza blaga ali potnikov. V takšnih primerih ti zaposleni dejansko ne bi opravljali prevoza blaga, kot je opredeljen v Uredbi, in zato ne bi spadali na področje uporabe njenih določb.

Vsekakor pa državam članicam nič ne preprečuje, da bi pravila iz te uredbe uporabljale tudi za druge prevozne dejavnosti, vozila ali voznike, ki jih ta uredba izrecno ne zajema.

Komentar: Pojasnilo, ki so ga službe Evropske komisije posredovale članom luksemburških organov (dopis iz februarja 1993).

Pojasnilo Komisije 3

Tema: Vozila, ki se uporabljajo kot lokalne trgovine na lokalnih tržnicah.

Člen: (f) Uredbe (EGS) št. 3820/85 in 13(d), druga alineja Uredbe (ES) št. 561/2006.

Zastavljeno vprašanje: Vozila, ki se uporabljajo kot lokalne trgovine na lokalnih tržnicah ali za prodajo od vrat do vrat, bi lahko bila izvzeta iz pravil o delovnem času voznikov v skladu s členom 13(f) Uredbe (EGS) št. 3820/85. Ta možnost v skladu z Uredbo 561/2006 ne obstaja več. Vozniki takšnih vozil ne vozijo na dolge razdalje in dolgo časa, njihova glavna poklicna dejavnost pa ni prevoz blaga, temveč njegova prodaja.

Pojasnilo: Uredba (ES) št. 561/2006 v drugi alineji člena 13(1)(d) dovoljuje izvzete vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 7,5 tone in se uporabljajo za prevoz materiala, opreme ali strojev, ki jih voznik uporablja pri svojem delu. Ta vozila se uporabljajo samo v polmeru 50 km od sedeža podjetja in pod pogojem, da vožnja vozil ni voznikova glavna dejavnost.

Sodba Sodišča v zadevi C-128/04 potrjuje, da pojma "material ali oprema" ne zajemata le orodja in instrumentov, temveč tudi blago, ki je potrebno za opravljanje dela v okviru glavne dejavnosti voznika zadevnega vozila.

V tem kontekstu bi to pomenilo, da so vozila, ki se uporabljajo kot lokalne trgovine na lokalnih tržnicah, lahko izvzeta iz tega člena pod pogojem, da prevožena razdalja ne presega 50 km od baze in da vožnja ni glavna dejavnost voznika.

Vendar je treba opozoriti, da ta izjema ni samodejna, temveč je odvisna od odločitve posamezne države članice, ali jo bo na svojem ozemlju odobrila ali ne.

Komentar: Patrick Doering (pismo z dne 12. novembra 2007).

Pojasnilo Komisije 4

Tema: Uporaba člena 26 Uredbe.

Člen: 26.

Zastavljeno vprašanje: V skladu s členom 26 se "tahograf vgradi in uporablja v vozilih, registriranih v državi članici, ki se uporabljajo za cestni prevoz blaga ali potnikov, razen v vozilih iz člena 3 Uredbe (ES) št. 561/2006. [...]"

Posledica te spremembe je obveznost vgradnje tahografa tudi v vozila z največjo dovoljeno maso 3,5 tone ali manj.

Pojasnilo: V skladu s členom 3 Uredbe 3821/85 je samo seznam posebnih kategorij vozil iz člena 3 Uredbe 561/2006 posebej izvzet iz obveznosti vgradnje tahografa.

Glede na navedeno je jasno, da je namen Uredbe 3821/85 zagotoviti učinkovito izvrševanje pravil o času vožnje, času počitka itd., kot jih zdaj vsebuje Uredba 561/2006, in da je področje uporabe teh pravil.

Ker pa v Uredbi 3821/85 ni izrecnega sklicevanja na novi člen 2 Uredbe 561/2006, je treba takšen rezultat izpeljati iz skupne obravnave členov 2, 4 in 26 Uredbe (ES) št. 561/2006.

V skladu s členom 26(1) Uredbe 561/2006 se tako opredelitve iz člena 4 Uredbe uporabljajo "za namene" Uredbe 3821/85. Člen 4 vsebuje opredelitev pojma "cestni prevoz", ki pa jo je treba brati ob upoštevanju omejitve področja uporabe tega pojma iz člena 3 Uredbe 3821/85, tako da bodo vozila, izvzeta iz člena 2 Uredbe 561/2006, prav tako izvzeta iz obveznosti vgradnje in uporabe tahografov.

Komentar: Službe Evropske komisije so nemškemu organu posredovale pojasnilo (dopis z dne 28. junija 2006).

Pojasnilo Komisije 5

Tema: Tokratna tema: Zapisovanje mešane dejavnosti vožnje "znotraj" in "zunaj" področja uporabe.

Člen: Člen 3(h), 13(i).

Zastavljeno vprašanje: Vključitev mešane dejavnosti vožnje "v" in "izven" področja uporabe.

Pojasnilo: V skladu s členom 3(a) se Uredba ne uporablja za cestni prevoz z "vozili, ki se uporabljajo za prevoz potnikov v linijskih prevozi, pri katerih trasa zadevnih prevozov ne presega 50 km". To pomeni, da se Uredba za voznike, ki opravljajo to vrsto izključenih storitev, uporablja le, če opravljajo tudi dejavnosti, ki spadajo na njeno področje uporabe, in le v zvezi s temi "vključenimi" dejavnostmi.

Poleg tega člen 6(5) Uredbe od voznika zahteva, da kot "drugo delo" evidentira vsak čas vožnje vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe. Z drugimi besedami, dejavnosti vožnje, ki ne spadajo v opredelitev "časa vožnje" za namene Uredbe, se ne morejo šteti za "počitek", kot je opredeljen v členu 4(f), zato jih je treba upoštevati pri splošni uporabi Uredbe.

Če torej voznik avtobusa opravlja več različnih linijskih prevozov, mora uporabljati tahografske zapise ne glede na to, katera dejavnost vožnje, tj. zunaj ali znotraj področja uporabe Uredbe, je prevladujoča. Pri vožnjah, daljših od 50 km, mora voznik zabeležiti "čas vožnje", pri krajših vožnjah pa mora "vožnjo zunaj področja uporabe" zabeležiti pod oznako "drugo delo".

Komentar: Pojasnilo, ki so ga službe Evropske komisije posredovale italijanski organizaciji ANAV (dopis z dne 23. julija 2007).

Pojasnilo Komisije 6

Tema: Začasne izjeme v nujnih izjemnih okoliščinah

Člen: 14 (2)

Pojasnilo: V skladu s členom 14(2) ima vsaka država članica možnost, da v nujnih primerih odobri začasno izjemo od uporabe določb Uredbe za obdobje največ 30 dni. O tem dejstvu je treba takoj obvestiti Komisijo.

Namen tega člena je omogočiti državam članicam, da se spopadejo z nenadnimi izjemnimi okoliščinami, ki so neizogibne in jih ni mogoče predvideti, ko nepričakovano postane nemogoče za kratek čas uporabiti določbe Uredbe v celoti.

Če se posledice takšnih izjemnih okoliščin nadaljujejo, zaradi česar je izpolnjevanje določb Uredbe nemogoče dlje kot 30 dni, lahko država članica v skladu s členom 14(1) zaprosi Komisijo za dovoljenje za nadaljnje podaljšanje začasne oprostitve uporabe nekaterih določb Uredbe.

Pojasnilo Komisije 7

Tema: Beleženje in nadzor dejavnosti ter obdobja neaktivnosti voznikov, ko niso v vozilu

Člen: Člen 34(1) in (3) Uredbe (EU) št. 165/2014, člen 15(7) Uredbe (EGS) št. 3821/85, člen 6(5) Uredbe (ES) št. 561/2006, člen 11(3) Direktive 2006/22/ES

Pojasnilo: 561/2006 o času vožnje, odmorih in počitkih, zakonodaja EU zahteva, da voznik in prevozno podjetje pripravita celoten sklop evidenc o voznikovih dejavnostih v določenem časovnem obdobju.

V zvezi s tem člen 34(1) Uredbe (EU) št. 165/2014 določa, da morajo vozniki uporabljati tahografske vložke ali vozniške kartice vsak dan vožnje, člen 34(3) pa določa, da kadar voznik zaradi odsotnosti iz vozila ne more uporabljati tahografa, nameščenega v vozilu, se obdobja drugega dela, razpoložljivosti ter obdobja odmorov in počitka vnesejo z ročnim vnosom. Drugi odstavek člena 34(3) državam članicam prepoveduje, da bi predpisale uporabo obrazca, ki potrjuje voznikove dejavnosti med odsotnostjo iz vozila. Vendar pa voznikom ne prepoveduje uporabe takega obrazca za potrjevanje dejavnosti, ko so bili odsotni iz vozila, kadar teh dejavnosti niso mogli zabeležiti za nazaj z ročnimi vnosi. Razlog za to določbo je preprečiti nepotrebne obremenitve voznikov in podjetij ter spodbujati uporabo tahografov kot glavnega orodja za prikazovanje, beleženje, shranjevanje in tiskanje podrobnosti o voznikovih dejavnostih in obdobjih nedejavnosti.

V skladu s členom 15(7) Uredbe (EGS) št. 3821/85 (ki ga bo nadomestil člen 36 Uredbe (EU) št. 165/2014) bi moral biti voznik sposoben predložiti in pokazati pristojnim organom celoten niz zapisov tahografov, vključno z ročnimi vpisi, za tekoči dan in predhodnih 28 dni.

Ta obveznost je ponovljena v členu 6(5) Uredbe (ES) št. 561/2006, ki zahteva, da voznik evidentira druga obdobja dela in razpoložljivosti vsak dan po zadnjem dnevnem ali tedenskem počitku, in ne le na dneve, ko voznik opravlja dejavnosti, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. V nasprotju s cilji in duhom Uredbe bi bilo, če bi se zahtevala samo evidenca za dan, ko se opravi vožnja, ki spada v področje uporabe. Dejansko lahko na utrujenost voznika vpliva tudi drugo delo zunaj prometnega sektorja ali vožnja zunaj obsega, kar posledično ogroža varnost v cestnem prometu ter poslabšuje njegovo zdravje in delovne pogoje.

Člen 11(3) Direktive 2006/22/ES določa, da je treba v nekaterih primerih, ko je bil voznik v obdobju 28 dni odsoten od vozila, uporabiti elektronski obrazec, ki ga je mogoče natisniti in je določen z Odločbo Komisije z dne 14. decembra 2009 [C(2009) 9895]. Ta obrazec "potrdilo o dejavnosti" služi za registracijo informacij, ki jih ni bilo mogoče registrirati v tahografu z ročnimi vpisi.

Praktično izvajanje:

Vse zgoraj navedene določbe je treba brati skupaj. Nato je treba razumeti, da mora voznik pokazati in predložiti celoten sklop tahografskih zapisov za tekoči dan in predhodnih 28 dni. Ti zapisi morajo zajemati vsa obdobja aktivnosti (vožnja, razpoložljivost, vožnja izven obsega, drugo delo itd.) in neaktivnosti (odmori, počitki, letni dopust, bolniški dopust itd.) za vsak dan. Kadar zaradi odsotnosti iz vozila ni mogoče vsak dan uporabiti tahografa za evidentiranje voznikovih dejavnosti in obdobja nedejavnosti, jih je treba evidentirati za nazaj z ročnimi vpisi na dan, ko voznik aktivira tahograf po obdobju odsotnosti iz vozila. Če zaradi tehničnih razlogov takšno retroaktivno beleženje ni mogoče (npr. pri generaciji digitalnih tahografov 1st) ali se zdi pretirano obremenjujoče (npr. voznik je delal zunaj vozila daljše obdobje pred dejavnostjo vožnje v območju nadzora), lahko voznik uporabi standardni obrazec potrdila, določen z Odločbo Komisije C(2009) 9895, da bi pokrili vrzeli v zapisih tahografov. Izvršilnim organom držav članic se priporoča, da v takšnih upravičenih primerih sprejmejo ta standardni obrazec potrdila, vendar hkrati države članice ne smejo zahtevati uporabe tega obrazca (ali katerega koli drugega obrazca, ki potrjuje voznikove dejavnosti, ko ni v vozilu) in ne smejo kaznovati voznikov zaradi pomanjkanja takega obrazca.

Priloga 3 - Povzetek Uredbe (ES) št. 561/2006

Člen	Opis	Kršitve
1	Uvod v uredbo ter namen in cilji dokumenta	Ne
2	Določa vozila, ki jih zajema uredba.	Ne
3	Določa tipe vozil, ki so izvzeti iz uredbe.	Ne
4	Opredelitev nekaterih izrazov, uporabljenih v besedilu Uredbe. (Upoštevajte "razdeljeni počitek", ki je bil uveden tukaj.)	Ne
5	Opredeljuje najnižjo starost za sprevodnike in spremljevalce voznikov.	Da
6	Nastavi omejitve dnevne vožnje, tedenske vožnje in dveh tedenskih voženj. Zahteva evidentiranje vožnje zunaj področja uporabe in POA na katerikoli dan, ko je v področju uporabe.	Da
7	Opredeljuje zahtevo po prekinitvi vožnje, omejitve vožnje in sestavo kvalifikacijskih prekinitev.	Da
8	Zahteva po dnevnem in tedenskem počitku za voznike ter veljavna pravila. Uvaja redne in skrajšane počitke ter pravila o uporabi. Zahteva po nadomestilu za skrajšani tedenski počitek. Vključuje prepoved uporabe rednega tedenskega počitka v vozilu.	Da
8a	Obravnava obveznost komisije, da voznike obvešča o varnih in zavarovanih parkirnih mestih, določitev standardov za taka parkirna mesta in njihovo certificiranje.	Ne
9	Uvaja pravila o dovoljeni delitvi počitka za uporabo storitev trajekta ali vlaka. Od voznikov zahteva, da pred prevzemom vozila in po njem zabeležijo dejavnosti, povezane z delom, ki jih je treba zabeležiti. Zahteva, da se vožnja "zunaj področja uporabe" evidentira kot "drugo delo".	Da
10	opredeljuje nesprejemljive režime plačil. od prevoznikov zahteva, da pri organizaciji dela voznikov upoštevajo Uredbo. določa odgovornost upravljavcev za kršitve predpisov, ki jih storijo vozniki, ne glede na to, kje so bile storjene. Opredeljuje omejitve odgovornosti upravljavca. od pogodbenih partnerjev zahteva, da pri pripravi časovnih razporedov in časovnih razporedov spoštujejo uredbo. Opredeljuje zahteve upravljavca glede rednega prenosa in varovanja podatkov iz digitalnega tahografa.	Da
11	Državam članicam dovoljuje, da uvedejo strožje omejitve za nacionalna potovanja, pri čemer morajo upoštevati druge sporazume. Velja samo za nacionalne vožnje.	Ne
12	Določa pravico voznika, da v nujnih primerih odstopa od zahtev Uredbe, in opredeljuje pogoje, povezane s to pravico.	Ne
13	Državam članicam omogoča, da za določene vrste prometa, ki potekajo po državi,odobrijo odstopanja od zahtev iz členov od 5 do vključno 9.	Ne
14	državam članicam dovoljuje, da v izjemnih okoliščinah za omejeno obdobje ne uporabljajo Uredbe.	Ne
15	določa zahtevo, da morajo države članice vzpostaviti nadzor, ki se uporablja za promet, izvzet iz člena 3(a)	Ne
16	Gre za redni potniški promet, pri katerem ni vgrajenega tahografa. Uvaja zahtevo po izdelavi voznih redov in voznih redov. Preneha veljati 31. 12. 2007 zaradi člena 26.	Da
17	Opredeljuje zahteve za poročanje in spremljanje, ki veljajo za države članice.	Ne
18	od držav članic zahteva, da sprejmejo zakonodajne ukrepe za uveljavitev uredbe	Ne
19	zadeva kazni, ki jih države članice naložijo za kršitve Uredbe. Opredeljuje značilnosti teh kazni in zahtevo, da se kršitve kaznujejo samo enkrat. Ekstrateritorialnost.	Ne
20	Uvaja zahtevo, da mora voznik hraniti in biti sposoben predložiti dokazilo o izrečeni kazni. od voznikov zahteva, da več delodajalcem razkrijejo ustrezne informacije, da lahko izpolnijo svoje obveznosti.	Da
21	uvaja imobilizacijo (prepoved) za kršitve, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu. Zahteva upravne sankcije za upravljavce, ki kršijo pravila, ki jih določi država članica.	Ne
22	države članice zavezuje, da si medsebojno pomagajo pri spremljanju skladnosti in izmenjujejo informacije o kaznih, izrečenih rezidentom držav članic.	Ne
23	Komisiji nalaga obveznost, da	Ne
24	Postopkovne tehnične podrobnosti	Ne
25	Vsebuje pravico države članice, da od Komisije zahteva, da obravnava razlike pri uporabi in izvrševanju Uredbe.	Ne
26	spreminja 3821/85 (uskladi izjeme, omeji rok veljavnosti člena 16)	Ne
27	Spreminja 2135/98	Ne
28	Razveljavitev Uredbe 3820/85	Ne
29	Podaja datum začetka veljavnosti uredbe	Ne

Priloga 4 - Obrazec za potrdilo EU o dejavnostih.

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.

Priloga 5 - Obrazec za potrditev dejavnosti 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.

Priloga 6 - Obrazec za cestni pregled

	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							

RCF 12

Viri

Delovna skupina CORTE/VOSA (DVSA)

Delovna skupina za čas vožnje in počitka ECR

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

MOU (dogovorjena razlaga Uredbe (ES) št. 561/2006)

Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85

Uredba (EU) št. 165/2014

Uredba (ES) št. 561/2006