

IZJAVA O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI: Ovaj skup pitanja i odgovora pripremile su službe Europske komisije i on nije obvezujući za Komisiju. Za tumačenje prava Unije na pravno obvezujući način nadležan je samo Sud Europske unije.

I. Povratak vozača

1. Kako treba shvatiti pojmove „mjesto boravka”, „operativno središte” i „gdje je obično baza vozača” i kako se oni mogu dokazati? Što ako poduzeće ima poslovni nastan u više država članica ili izvan EU-a?

Članak 8. stavak 8.a

U skladu s člankom 26. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 i člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 „mjesto boravka” trebalo bi shvatiti kao mjesto u kojem osoba obično živi, to jest najmanje 185 dana u svakoj kalendarskoj godini, zbog osobnih ili poslovnih veza. Međutim, u slučaju vozača čije su poslovne veze u mjestu različitom od njegovih osobnih veza, koji obavlja prijevoznu djelatnost u različitim državama članicama te koji stoga može naizmjenice živjeti u različitim mjestima u različitim državama članicama, mjestom boravka trebalo bi smatrati mjesto njegovih osobnih veza, pod uvjetom da se ondje vraća redovito, npr. iz obiteljskih razloga.

Pojam „operativno središte” nije definiran u zakonodavstvu EU-a o cestovnom prometu. U skladu s člankom 8. stavkom 8.a „operativno središte” u koje se vozač može vratiti je mjesto u kojem je obično baza vozača tj. mjesto u kojem je njegov rad organiziran, u kojem obično počinje svoje tjedno razdoblje odmora i u koje se redovito vraća, na državnom području države članice u kojoj njegov poslodavac ima stvarni i stabilni poslovni nastan u smislu članka 3. stavka 1. točke (a) Uredbe (EU) br. 1071/2009. Uvjeti za takav stvarni i stabilni poslovni nastan cestovnih prijevoznika utvrđeni su u članku 5. Uredbe (EU) br. 1071/2009. U njemu se među ostalim zahtijeva da poduzeće ima prostorije u kojima čuva svoju temeljnu poslovnu dokumentaciju, posebno računovodstvenu dokumentaciju, kadrovsku dokumentaciju ili dokumentaciju koja sadržava podatke o trajanju vožnje i odmora njegovih vozača.

Ako poduzeće ima poslovni nastan u različitim državama članicama u skladu sa zahtjevima iz članka 5. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, vozač bi se trebao vratiti u operativno središte u kojem mu je obično baza. Ako poduzeće ima poslovni nastan izvan EU-a, operativno središte može biti u trećoj zemlji, koja za potrebe Uredbe u skladu s člankom 2. stavkom 2. točkom (b) može biti jedino Švicarska ili stranka Sporazuma o EGP-u koja nije članica EU-a.

2. Koliko dugo prijevoznik treba čuvati evidenciju o tome da je rad organizirao tako da se vozač može vratiti u svoje mjesto boravka ili u operativno središte poduzeća?

Članak 8. stavak 8.a

Na temelju članka 33. stavka 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 poduzeće mora čuvati zapise tahografa najmanje godinu dana nakon njihove uporabe. Evidencija o radnom vremenu mora se čuvati najmanje dvije godine, kako je utvrđeno u članku 9. točki (b) Direktive 2002/15/EZ. Ta bi evidencija trebala uključivati dokumentaciju o organizaciji povratka vozača jer će ta obveza najkasnije od 2. veljače 2022.

podlijevati provjerama u prostorijama poduzeća u skladu s dijelom B Priloga I. Direktivi 2006/22/EU, kako je izmijenjena Direktivom 2020/1057.

3. Primjenjuje li se obveza vraćanja vozača „kući” na vozila unajmljena iz druge države članice i na vozače u putničkom prijevozu?

Članak 8. stavak 8.a

Uredba (EZ) br. 561/2006, odnosno njezin članak 8. stavak 8.a, kojim se uređuju odnosi između zaposlenih vozača i poslodavaca u pogledu organizacije povratka vozača „kući”, primjenjuje se na cestovni prijevoz robe i putnika, neovisno o tome jesu li vozila u najmu ili u vlasništvu poslodavca i neovisno o tome jesu li namijenjena prijevozu putnika ili robe.

4. Što se podrazumijeva pod izrazom „[razdoblje odmora] dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada” koje vozač mora uzeti nakon dva skraćena tjedna razdoblja odmora u dva uzastopna tjedna u skladu s člankom 8. stavkom 8.a drugim podstavkom? Kad bi trebalo početi razdoblje nadoknade?

Članak 8. stavak 8.a

Nakon dva skraćena tjedna razdoblja odmora uzeta u dva uzastopna tjedna izvan države članice poslovnog nastana u skladu s člankom 8. stavkom 6. vozač se mora moći vratiti kako bi uzeo redovno tjedno razdoblje odmora od najmanje 45 sati. U skladu s člankom 8. stavkom 6.b prije tog redovnog tjednog razdoblja odmora uzima se razdoblje odmora koje je nadoknada za dva skraćena tjedna razdoblja odmora u prethodna dva tjedna. Primjerice, vozač može uzeti sljedeća razdoblja odmora:

1. tjedan: 24 sata
2. tjedan: 25 sati
3. tjedan: 21 + 20 + 45 sati, pri čemu je razdoblje od 21 sat nadoknada za prvi tjedan, a razdoblje od 20 sati je nadoknada za drugi tjedan.

Redovni tjedni odmor u trećem tjednu mora početi najkasnije po završetku šest 24-satnih razdoblja od kraja prethodnog tjednog razdoblja odmora (6 x 24 h), kako je propisano člankom 8. stavkom 6. To znači da se nadoknada za prethodna dva skraćena tjedna razdoblja odmora mora uzeti i do kraja iskoristiti prije završetka tog razdoblja od 6 x 24 h, kad počinje redovni tjedni odmor.

II. Zabrana provođenja redovnog tjednog odmora u kabini vozila

5. Smije li samozaposleni vozač provesti redovni tjedni odmor u vozilu?

Članak 8. stavak 8.

Uredba (EZ) br. 561/2006 primjenjuje se općenito na sve vozače, zaposlene i samozaposlene, koji obavljaju aktivnosti prijevoza vozilima obuhvaćenima područjem primjene Uredbe. To uključuje zabranu da se redovni tjedni odmor provodi u kabini vozila. Cilj je te zabrane spriječiti umor vozača (zaposlenih ili samozaposlenih) i ukloniti rizike za sigurnost na cestama.

Točno je da se neke odredbe Uredbe (EZ) br. 561/2006 ne primjenjuju na samozaposlene vozače, npr. članak 8. stavak 8.a, kojim se uređuju odnosi između zaposlenih vozača i poslodavaca u pogledu organizacije povratka vozača „kući” (vidjeti 4. pitanje). Međutim, to nije slučaj u pogledu zabrane da se redoviti tjedni odmor provede u kabini vozila. U tom slučaju, sve troškove smještaja izvan vozila trebao bi pokriti samozaposleni vozač.

III. Skraćeni tjedni i dnevni odmor

- 6. Vozač uzima dva uzastopna skraćena tjedna odmora (2 x 24 sata) izvan države članice poslovnog nastana. Kad se vrati kući, uzima nadoknadu (2 x 21 sat) i redovni tjedni odmor (45 sati). Treba li vozač nakon povratka kući uzeti dnevni odmor (9 ili 11 sati) u skladu s člankom 8. stavkom 2. prije nego što može započeti nadoknadu odmora i redovni tjedni odmor?**

Članak 8. stavak 6.

Cilj je članka 8. stavaka 6. i 6.b omogućiti vozaču koji obavlja međunarodni prijevoz na duge relacije da stigne kući i iskoristi dulje razdoblje odmora koje se sastoji od redovnog tjednog razdoblja odmora od najmanje 45 sati i nadoknade za dva skraćena tjedna razdoblja odmora koja su se mogla uzeti u prethodna dva tjedna.

Tim se odredbama, međutim, ne dovodi u pitanje članak 8. stavak 2., na temelju kojeg se dnevno razdoblje odmora koje vozač mora uzeti u svakom razdoblju od 24 sata nakon završetka prethodnog dnevnog ili tjednog razdoblja odmora može produljiti kako bi se ostvarilo redovno tjedno razdoblje odmora ili skraćeno tjedno razdoblje odmora u skladu s člankom 8. stavkom 3.

To znači da, iako se u članku 8. stavku 3. ta mogućnost ne spominje izričito, ona se primjenjuje i na situaciju u kojoj se redovno tjedno razdoblje odmora uzima zajedno s nadoknadama za prethodna skraćena tjedna razdoblja odmora.

- 7. Može li vozač uzeti više od dva skraćena tjedna razdoblja odmora unutar referentnog razdoblja od četiri tjedna utvrđenog u članku 8. stavku 6. trećem podstavku? Trebaju li se sva skraćena tjedna razdoblja odmora nadoknaditi?**

Članak 8. stavak 6.

U članku 8. stavku 6. utvrđeno je:

„U bilo koja dva uzastopna tjedna vozač uzima najmanje: (a) dva redovna tjedna razdoblja odmora; ili (b) jedno redovno tjedno razdoblje odmora i jedno skraćeno tjedno razdoblje odmora od najmanje 24 sata.”
i:

„Odstupajući od prvog podstavka, vozač koji obavlja međunarodni prijevoz tereta može, izvan države članice poslovnog nastana, uzeti dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora pod uvjetom da u bilo koja četiri uzastopna tjedna uzima najmanje četiri tjedna razdoblja odmora, od kojih su najmanje dva redovna tjedna razdoblja odmora.”

Izraz „najmanje” znači da vozač može uzeti više tjednih razdoblja odmora od minimalnog potrebnog tijekom referentnih razdoblja od dva ili četiri tjedna.

Člankom 8. stavkom 6. dopušta se, pod određenim uvjetima, uzimanje dvaju skraćenih tjednih razdoblja odmora u dva uzastopna tjedna. Međutim, ništa ne sprječava vozača da uzme druga razdoblja odmora od 24 sata ili dulje unutar ta dva uzastopna tjedna.

Kad u referentnom razdoblju od četiri tjedna vozač uzme više od dva skraćena tjedna razdoblja odmora, dodatna skraćena tjedna razdoblja odmora ne moraju se nadoknaditi. S druge strane, to ne utječe na obvezu nadoknade dvaju skraćenih tjednih razdoblja odmora kako je propisano člankom 8. stavkom 6.b. U slučaju više od dva skraćena tjedna razdoblja odmora, skraćeno tjedno razdoblje odmora koje se uzima najbliže zahtijevanom roku od šest 24-satnih razdoblja od završetka prethodnog tjednog razdoblja odmora utvrđenog u članku 8. stavku 6. trebalo bi se smatrati skraćenim tjednim razdobljem koje treba nadoknaditi.

Primjerice, u razdoblju od četiri uzastopna tjedna vozač može uzeti najkraća zahtijevana tjedna razdoblja odmora u kombinaciji s dodatnim razdobljima odmora sljedećim redoslijedom:

1. tjedan: 45 sati (npr. subota – ponedjeljak)
2. tjedan: 24 sata (najkasnije: nedjelja – ponedjeljak)
3. tjedan: 24 sata (npr. srijeda – četvrtak) i 27 sati (najkasnije: nedjelja – ponedjeljak)
4. tjedan: 21 + 18 (petak – nedjelja) + 45 sati (najkasnije: nedjelja – utorak) (razdoblja odmora od 21 sat i 18 sati nadoknade su za dva skraćena tjedna razdoblja odmora uzeta u drugom i trećem tjednu (nedjelja – ponedjeljak) u skladu s člankom 8. stavkom 6.b, a dodatno razdoblje odmora uzeto u trećem tjednu (srijeda – četvrtak) ne treba se nadoknaditi).

8. Smije li vozač provesti dnevni i skraćeni tjedni odmor u vozilu?

Članak 8.

Prema članku 8. stavku 8. redovna tjedna razdoblja odmora i svako tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada za prethodna tjedna razdoblja odmora ne provode se u vozilu. To znači da vozač može odlučiti provesti svoj dnevni odmor i/ili skraćeni tjedni odmor u vozilu.

U članku 4. točki (f) Uredbe (EZ) br. 561/2006 „odmor” se definira kao bilo koje neprekinuto razdoblje tijekom kojega vozač slobodno raspolaže svojim vremenom. Iz te je definicije jasno da se dnevni ili skraćeni tjedni odmor može provesti u vozilu samo kad je to vozilo u mirovanju, jer je to jedina okolnost koja omogućuje vozaču da slobodno raspolaže svojim vremenom.

Osim toga, člankom 8. stavkom 8. zahtijeva se da se redovno tjedno razdoblje odmora i svako tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati provede u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za spavanje i sanitarnim prostorima u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti. Kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 13. Uredbe (EU) 2020/1054, to je nužno kako bi se „vozačima osigurali odgovarajući uvjeti za odmor”. Isto se načelo primjenjuje na dnevna i skraćena tjedna razdoblja odmora, koja se stoga mogu provesti u vozilu samo ako ima prikladno mjesto za spavanje. To je u skladu s općim ciljevima osiguravanja odgovarajućih radnih uvjeta za vozače i poboljšanja sigurnosti na cestama.

IV. Iznimno prekoračenje vremena vožnje

- 9. Na temelju članka 12. drugog i trećeg podstavka vozač može odstupiti od članka 6. stavaka 1. i 2. te članka 8. stavka 2. na način da prekorači dnevno i tjedno vrijeme vožnje. Ako je ukupno dnevno vrijeme vožnje vozača kraće od najvećeg dopuštenog, može li iskoristiti odstupanje od članka 8. stavka 2. a da pritom ne mora prekoračiti dnevno ili tjedno vrijeme vožnje? Ako zbog primjene ovog odstupanja vozač započne svoj tjedni odmor nakon završetka šest 24-satnih razdoblja od kraja prethodnog tjednog razdoblja odmora, je li to kršenje Uredbe?**

Članak 12.

Cilj je odstupanja omogućiti vozaču da u iznimnim okolnostima provede tjedni odmor „kod kuće” (tj. u mjestu boravka vozača ili u operativnom središtu poslodavca), a ne na lokaciji koja je udaljena od „kuće” manje od dva sata vožnje. Omogućeno je da se odstupi od ograničenja vremena vožnje (članak 6. stavci 1. i 2.) i/ili od obveze uzimanja dnevnog razdoblja odmora unutar 24 sata nakon završetka prethodnog razdoblja odmora (članak 8. stavak 2.). Ponekad će vozač morati odstupiti i od članka 6. stavaka 1. i 2. i od članka 8. stavka 2., ali ne nužno. U drugim slučajevima, u kojima primjerice vozač može voziti sat ili dva dulje bez prekoračenja maksimalnog dnevnog vremena vožnje od 9 ili 10 sati utvrđenog u članku 6. stavku 1. i maksimalnog tjednog vremena vožnje od 56 sati utvrđenog u članku 6. stavku 2., odstupanje će biti ograničeno na članak 8. stavak 2.

Međutim, člankom 12. vozaču se ne dopušta odstupanje od obveze započinjanja tjednog razdoblja odmora najkasnije nakon završetka šest 24-satnih razdoblja od kraja prethodnog tjednog razdoblja odmora, kako je utvrđeno u članku 8. stavku 6. drugom podstavku. Stoga se odstupanje mora pažljivo primjenjivati.

Primjerice, ako je vozač završio svoj prethodni tjedni odmor u ponedjeljak u 8 sati ujutro, sljedeći tjedni odmor mora započeti u nedjelju u 8 sati ujutro. Ako je u subotu (šesto 24-satno razdoblje rada) vozač počeo voziti u 8 sati ujutro i vozio 12 sati (10 dopuštenih sati + najviše dva sata u slučaju odstupanja), pod uvjetom da uzme sve potrebne stanke (ukupno dva sata u ovom primjeru), mogao bi stići „kući” oko 22 sata istog dana. To bi mu još uvijek omogućilo da započne tjedni odmor u roku propisanom člankom 8. stavkom 6.

- 10. Kako bi trebalo shvatiti odstupanje od članka 8. stavka 2. utvrđeno u članku 12. drugom i trećem podstavku? Je li moguće skratiti dnevni odmor za određeno razdoblje (za sat ili dva) koje će se nadoknaditi do kraja trećeg tjedna nakon tjedna o kojem je riječ?**

Članak 8. stavak 2. i članak 12.

Člankom 8. stavkom 2. od vozača se zahtijeva da uzme dnevno razdoblje odmora (najmanje 9 sati skraćenog odmora ili najmanje 11 sati redovnog odmora) u roku od 24 sata nakon završetka prethodnog dnevnog ili tjednog odmora.

Odstupanjem na temelju članka 12. ne dopušta se skraćivanje dnevnog razdoblja odmora. Međutim, ono može dovesti do situacije u kojoj zbog produljenog vremena vožnje (za sat do dva) koje je vozaču nužno da stigne „kući” s obzirom na iznimne okolnosti vozač neće moći iskoristiti cijeli dnevni odmor u roku od

24 sata nakon završetka prethodnog dnevnog ili tjednog odmora, kako se zahtijeva člankom 8. stavkom 2. U tom slučaju, dnevno razdoblje odmora bilo bi i mora biti završeno, bez skraćivanja, nakon razdoblja od 24 sata koje se računa od završetka prethodnog dnevnog razdoblja odmora, odstupajući od članka 8. stavka 2. Takvo dnevno razdoblje odmora može se produljiti tako da ono bude tjedno razdoblje odmora, kako je dopušteno člankom 8. stavkom 3., pod uvjetom da tjedni odmor počinje najkasnije nakon završetka šest 24-satnih razdoblja, kako se zahtijeva člankom 8. stavkom 6.

11. Kako bi trebalo nadoknaditi dodatne sate vožnje zbog iznimnih okolnosti (npr. treba li sat vožnje više nadoknaditi satom više odmora)? Treba li nadoknaditi i stanku od 30 minuta ili samo dodatno vrijeme vožnje?

Članak 12. drugi, treći i peti podstavak

Kako je navedeno u članku 12. petom podstavku Uredbe svako razdoblje produljenja vremena vožnje na temelju ovog odstupanja mora se nadoknaditi istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (*en bloc*) s bilo kojim razdobljem odmora prije isteka trećeg tjedna od primjene odstupanja.

Stanke ne treba nadoknaditi, samo dodatno vrijeme vožnje.

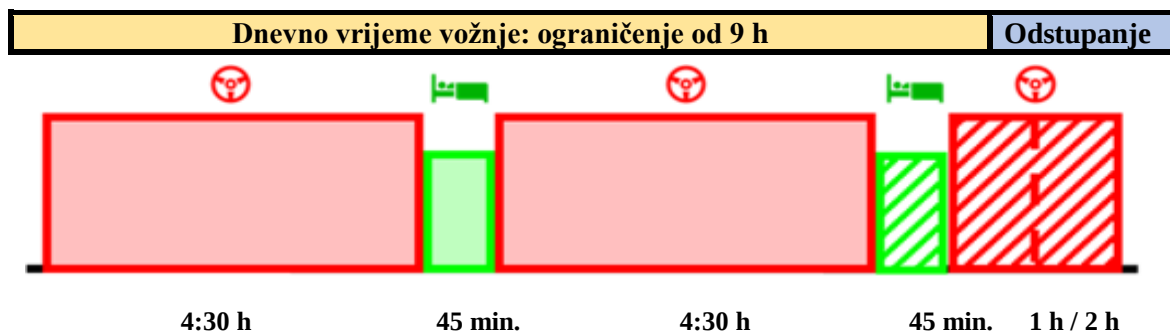
Na primjer, ako je vozač vozio sat i pol dulje od dopuštenog ograničenja dnevnog vremena vožnje, trebalo bi mu nadoknaditi to produljeno vrijeme vožnje dodavanjem sat i pol odmora jednom od njegovih tjednih ili dnevnih razdoblja odmora koja se uzimaju do kraja trećeg tjedna nakon tjedna o kojem je riječ.

12. Ako vozač iskoristi odstupanje iz članka 12., bi li nakon 4,5 sata vožnje trebao uzeti stanku od 30 ili 45 minuta prije dodatne vožnje?

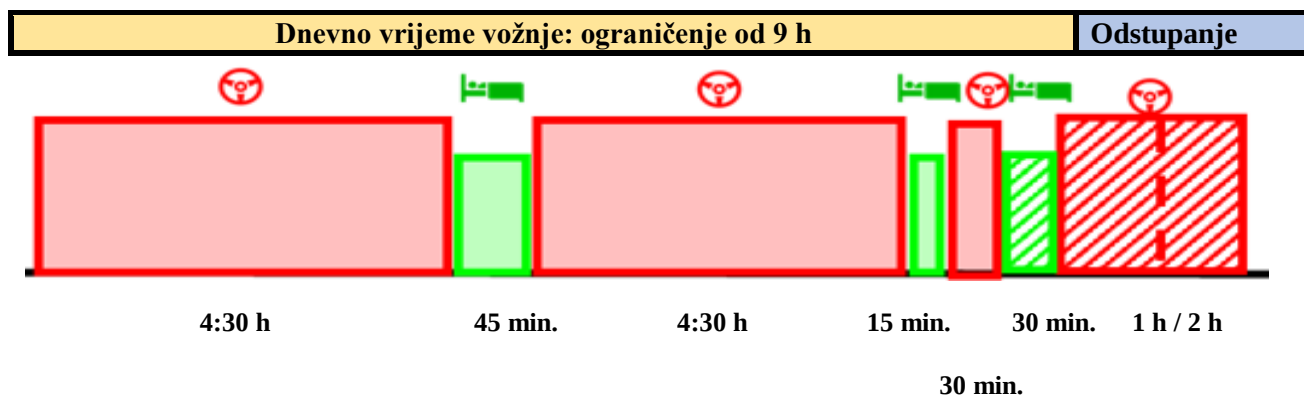
Članak 12.

Člankom 7. prvim podstavkom zahtijeva se da vozač uzme stanku od najmanje 45 minuta nakon razdoblja vožnje od 4,5 sata. Člankom 12. podstavcima od drugog do petog ne dopušta se odstupanje od tog zahtjeva. Stoga nakon 4,5 sata vožnje i prije sljedećeg razdoblja vožnje vozač mora uzeti stanku od 45 minuta. Ako vozač uzme stanku od 45 minuta (ili od 30 minuta nakon koje slijedi prethodna stanika od 15 minuta) i nakon toga treba nastaviti vožnju još sat do dva, nije obavezan uzeti dodatnu stanku od 30 minuta prije te dodatne vožnje. U slučajevima u kojima vozač smije voziti 10 sati tijekom dana i ako je već dosegnuo to ograničenje dnevnog vremena vožnje te treba nastaviti vožnju još sat do dva kako bi stigao „kući” na tjedni odmor, mora uzeti dodatnu stanku od 30 minuta prije te dodatne vožnje. S druge strane, nije potrebna dodatna stanika od 30 minuta ako vozač prekorači dnevno vrijeme vožnje za manje od jednog sata.

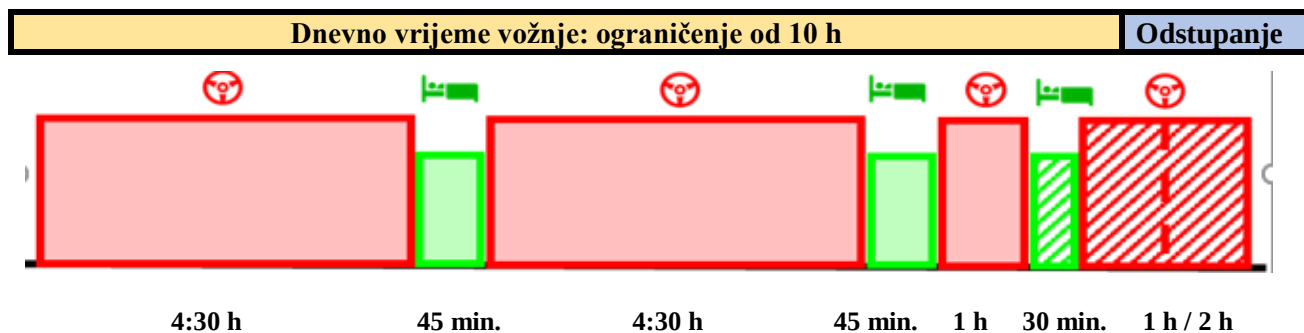
Primjer 1.: vozač je vozio 4,5 sata i zatim uzeo stanku od 45 minuta; nakon toga vozi još 4,5 sata i uzima drugu stanku od 45 minuta. Dosegnuo je svoje dnevno ograničenje od 9 sati vožnje, ali još mora nastaviti voziti sat do dva kako bi stigao „kući”. U tom slučaju može nastaviti vožnju nakon stanke od 45 minuta nakon drugog razdoblja vožnje od 4,5 sata.



Primjer 2.: vozač je vozio 4,5 sata i zatim uzeo stanku od 45 minuta; vozio je još 4 sata i uzeo dio stanke od 15 minuta, nastavio voziti još 30 minuta nakon čega se zaustavio radi stanke od 30 minuta. To je u skladu s člankom 7. kojim se dopušta podjela stanke od najmanje 45 minuta u dva dijela, tj. u stanku od najmanje 15 minuta nakon koje slijedi stanika od najmanje 30 minuta). Ako nakon te stanke od 30 minuta vozač treba nastaviti vožnju od dodatnih sat do dva kako bi stigao „kući”, ne mora uzeti dodatnih 30 minuta stanke.



Primjer 3.: vozač je vozio 4,5 sata i zatim uzeo stanku od 45 minuta; nakon toga vozi još 4,5 sata i uzima drugu stanku od 45 minuta. Ako je ograničenje njegova dnevnog vremena vožnje 10 sati, može voziti još jedan sat. Ako nakon tog sata vožnje mora voziti još sat do dva kako bi stigao „kući”, mora uzeti novu stanku od 30 minuta prije dodatne vožnje.



U svim prethodnim primjerima vozač može uzeti obveznu stanku u dva dijela, tj. najmanje 15 minuta nakon čega slijedi stanka od najmanje 30 minuta raspoređena tijekom razdoblja od 4,5 sata vožnje, kako je dopušteno člankom 7. drugim stavkom. To ne utječe na obvezu (ili izostanak obveze) uzimanja dodatne stanke od 30 minuta prije produljenog vremena vožnje od sat do dva.

V. Višečlana posada

13. Kako bi trebalo zabilježiti stanku od 45 minuta u vozilu koje se kreće za drugog vozača koji je uključen u višečlanu posadu, s obzirom na to da digitalni tahograf automatski bilježi raspoloživost vozača? U kojem intervalu vozač može uzeti stanku od 45 minuta, tj. na početku, na kraju razdoblja raspoloživosti ili u bilo kojem intervalu razdoblja raspoloživosti?

Članak 7.

Člankom 7. prvim stavkom zahtijeva se da vozači uzmu stanku najkasnije nakon razdoblja vožnje od 4,5 sata. Ta stanka stoga slijedi odmah nakon razdoblja vožnje.

Vozač koji vozi u timu (višečlanoj posadi) može svoju stanku od 45 minuta provesti u vozilu koje se kreće pod uvjetom da ne pomaže vozaču koji upravlja vozilom.

Budući da trenutačne verzije tahografa ne omogućuju bilježenje stanki u vozilu koje se kreće, uobičajena je praksa provedbenih tijela da razdoblje od 45 minuta vozačeve raspoloživosti koje se nastavlja na vožnju, kad je riječ o višečlanoj posadi, smatraju stankom.

14. Je li moguće uzeti stanku u dva dijela kad je riječ o vožnji višečlane posade?

Članak 7.

Mogućnost da se stanka od najmanje 45 minuta uzme u dva dijela, koji moraju trajati najmanje 15 minuta nakon čega slijedi najmanje 30 minuta, nije ograničena na pojedinačnu vožnju. Stoga u načelu vozači koji voze u timu (višečlana posada) mogu uzeti stanku u dva dijela.

Međutim, čini se nepraktičnim podijeliti stanku kad je riječ o vožnji višečlane posade jer bi to značilo da drugi vozač vozi samo 15 minuta dok prvi vozač uzima stanku i zatim predaje vožnju prvom vozaču ili da prvi vozač uzima stanku od 15 minuta tijekom cijelog razdoblja od 4,5 sata vožnje drugog vozača.

VI. Tahografi

15. Kako provedbena tijela mogu osigurati da se aktivnosti utovara i istovara bilježe ako vozači nemaju pravnu obvezu voditi takvu evidenciju?

Članak 8. stavak 1. Uredbe (EU) br. 165/2014

Druga verzija pametnih tahografa uključuje novu funkciju automatskog bilježenja položaja vozila tijekom aktivnosti utovara i istovara. Bilježenje lokacije mora aktivirati vozač koji mora navesti aktivnost utovara,

istovara ili istodobnu aktivnost utovara i istovara kako bi se lokacija zabilježila. Ta aktivnost unosi se ručno putem izbornika tahografa.

Uredbom (EU) br. 165/2014 vozači doista nisu izričito obvezani zabilježiti aktivnosti utovara i istovara. Međutim, aktivnosti bilježenja važan su dio rada vozača i potpuna evidencija važna je kako bi se zajamčilo da kontrole budu troškovno učinkovite i da ne predstavljaju preveliko opterećenje. Stoga je ključno da se vozače na odgovarajući način uputi da upotrebljavaju sve funkcije pametnih tahografa kako bi se osigurala potpuna evidencija i izbjegle dugotrajne kontrole, posebice na cesti.