Razlaga Uredbe (ES) št. 561/2006 za pomoč pri usklajenemu izvrševanju pri cestnih preverjanjih

Kazalo

1. Namen in področje uporabe 5
2. Pravila o urah voznika 7
2.1 Uvod 7
2.1.1 Pogodba AETR 7
2.1.2 Sankcije 8
2.1.3 Cestna preverjanja 8
2.1.4 Vključevanje voznikov 8
2.1.4.1 Komuniciranje 8
2.1.4.2 Predložitev 8
2.1.4.3 Vedenje 9
2.1.5 Struktura dokumenta 9
2.2 Uredba (ES) 561/2006 9
2.2.1 Člen 1 10
2.2.1.1 Besedilo 10
2.2.1.2 Prekrški 10
2.2.1.3 Cestno preverjanje 10
2.2.2 Člen 2 10
2.2.2.1 Člen 2.1 11
2.2.2.1.1 Besedilo 11
2.2.2.1.2 Prekrški 11
2.2.2.1.3 Cestno preverjanje 11
2.2.2.2 Člen 2.2 13
2.2.2.2.1 Besedilo 13
2.2.2.2.2 Prekrški 13
2.2.2.2.3 Cestno preverjanje 13
2.2.2.3 Člen 2.3 14
2.2.2.3.1 Besedilo 14
2.2.2.3.2 Prekrški 14
2.2.2.3.3 Cestno preverjanje 15
2.2.3 Člen 3 19
2.2.3.1 Besedilo 19
2.2.3.2 Prekrški 19
2.2.3.3 Cestno preverjanje 19
2.2.4 Člen 4 23
2.2.4.1 Besedilo 23
2.2.4.2 Prekrški 24
2.2.4.3 Cestno preverjanje 24
2.2.5 Člen 5 27
2.2.5.1 Besedilo 27
2.2.5.2 Prekrški 27
2.2.5.3 Cestno preverjanje 27
2.2.6 Člen 6 28
2.2.6.1 Besedilo 28
2.2.6.2 Prekrški 28
2.2.6.3 Cestno preverjanje 28
2.2.7 Člen 7 33

2.2.7.1 Besedilo ... 33
2.2.7.2 Prekrški ... 33
2.2.7.3 Cestno preverjanje ... 33
2.2.8 Člen 8 ... 36
2.2.8.1 Besedilo ... 36
2.2.8.2 Prekrški ... 37
2.2.8.3 Cestna preverjanja ... 37
2.2.8.4 „12-dnevno pravilo“ ... 45
2.2.8.5 Prekinitve časov počitka zaradi izrednih razmer ... 45
2.2.9 Člen 9 ... 46
2.2.9.1 Besedilo ... 46
2.2.9.2 Prekrški ... 46
2.2.9.3 Cestno preverjanje ... 46
2.2.10 Člen 10 ... 49
2.2.10.1 Besedilo ... 49
2.2.10.2 Prekrški ... 49
2.2.10.3 Cestni nadzor ... 49
2.2.11 Člen 11 ... 51
2.2.11.1 Besedilo ... 51
2.2.11.2 Prekrški ... 51
2.2.11.3 Cestno preverjanje ... 51
2.2.12 Člen 12 ... 52
2.2.12.1 Besedilo ... 52
2.2.12.2 Prekrški ... 52
2.2.12.3 Cestno preverjanje ... 52
2.2.13 Člen 13 ... 53
2.2.13.1 Besedilo ... 53
2.2.13.2 Prekrški ... 54
2.2.13.3 Cestno preverjanje ... 54
2.2.14 Člen 14 ... 55
2.2.14.1 Besedilo ... 55
2.2.14.2 Prekrški ... 55
2.2.14.3 Cestno preverjanje ... 55
2.2.15 Člen 15 ... 56
2.2.15.1 Besedilo ... 56
2.2.15.2 Prekrški ... 56
2.2.15.3 Cestno preverjanje ... 56
2.16 Člen 16 ... 56
2.2.16.1 Besedilo ... 56
2.2.17 Člen 17, 18 ... 56
2.2.18 Člen 19 ... 57
2.2.18.1 Besedilo ... 57
2.2.18.2 Prekrški ... 57
2.2.18.3 Cestno preverjanje ... 57
2.2.19 Člen 20 ... 58
2.2.19.1 Besedilo ... 58
2.2.19.2 Prekrški ... 58
2.2.19.3 Cestno preverjanje ... 58
2.2.20 Člen 21 ... 58

2.2.20.1 Besedilo ... 58
2.2.20.2 Prekrški ... 58
2.2.20.3 Cestno preverjanje ... 59
2.2.21 Členi 22 – 29 ... 59
3. Uredba (EGS) št. 3821/85 – pravila o tahografu in vodenju evidenc ... 60
3.1 Uredba (EGS) št. 3821/85 ... 60
3.1.1 Člen 3 ... 61
3.1.1.1 Besedilo ... 61
3.1.1 2 Prekrški ... 61
3.1.1 3 Cestno preverjanje ... 61
3.1.2 Člen 13 ... 62
3.1.2.1 Besedilo ... 62
3.1.2 2 Prekrški ... 62
3.1.2.3 Cestno preverjanje ... 62
3.1.3 Člen 14 ... 63
3.1.1.1 Besedilo ... 63
3.1.3.2 Prekrški ... 64
3.1.3.3 Cestna preverjanja ... 64
3.1.4 Člen 15 ... 66
3.1.4.1 Besedilo ... 66
3.1.4.2 Prekrški ... 68
3.1.4.3 Cestna preverjanja ... 68
3.1.5 Člen 16 ... 74
3.1.5.1 Besedilo ... 74
3.1.5 2 Prekrški ... 75
3.1.5.3 Cestno preverjanje ... 75
Priloga 1 ... 77
Navodilo 1 ... 77
Navodilo 2 ... 78
Navodilo 3 ... 79
Navodilo 4 ... 80
Navodilo 5 ... 81
Navodilo 6 ... 82
Priloga 2 ... 83
Pojasnilo Komisije št. 1 ... 83
Pojasnilo Komisije št. 2 ... 83
Pojasnilo Komisije št. 3 ... 84
Pojasnilo Komisije št. 4 ... 85
Pojasnilo Komisije št. 5 ... 86
Priloga 3 ... 87
Povzetek UREDBE (ES) št. 561/2006 ... 87
Priloga 4 ... 88
Povzetek UREDBE (EGS) št. 3821/85 ... 88

1. Namen in področje uporabe

Namen tega dokumenta je zapisati splošno dogovorjeno in poenostavljeno razlago Uredbe (ES) št. 561/2006[1] v okviru cestnih preverjanj, ki jih navaja Direktiva 2006/22/ES[2].
Vsebina dokumenta je rezultat posvetovanj delovne skupine TRACE in upošteva posvetovanja, opravljena s strokovnimi telesi, kakršna so IRU (International Road Transport Union – Mednarodna zveza za cestni promet), UETR (Union Europeenne des Transporteurs Routiers – Evropsko združenje mednarodnih cestnih prevoznikov) ter agencije za izvrševanje, ki so zastopane v organizaciji ECR (Euro Control Route) in CORTE (Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement – Konfederacija organizacij za izvrševanje v cestnem prometu), pri čemer je bila agencijam za izvrševanje vseh 27 držav članic dana priložnost, da prispevajo svoja mnenja.
Razlage iz tega dokumenta tako delno izvirajo iz obstoječih nespornih uporab, delno pa – kadar so posvetovanja pokazala, da obstajajo med kontrolnimi organi razlike v uporabi – tudi iz sklicevanj na razpoložljive smernice, kot so navodila, pojasnila in sodbe sodišč.
Vsebino je sestavila majhna delovna skupina, ki jo sestavljajo člani z obsežnim znanjem in izkušnjami na področju izvrševanja. Razprave delovne skupine so se redno razširjale prek zgoraj omenjenih organizacij, da bi se pridobile pripombe in povratne informacije ter doseglo čim bolj optimalno splošno strinjanje z vsebino. Delovna skupina je preučila vse takšne povratne informacije in jih, če je bilo mogoče, vključila v ta dokument, ker pa projekt ne more upoštevati „neobstoječih“ odzivov kot pozitivno povratno informacijo, ni mogoče trditi, da je bilo doseženo splošno strinjanje z vsebino.
Ostalo je majhno število vprašanj, za katere je delovna skupina ugotovila, da ovirajo optimalno razlago Uredbe. Ta vprašanja so bila v ločenem dokumentu poslana Komisiji s prošnjo za pomoč. Komisija je nakazala, da ta vprašanja ne bi smela biti ovira za dokončanje projekta. Projektna skupina zato meni, da je bilo opravljenih dovolj posvetovanj, da se lahko pokaže, da je vsebina dobra podlaga za razvoj produktov usposabljanja, ki bodo učinkoviti in ustrezali namenu.
Produkt usposabljanja, ki bo razvit na podlagi tega dokumenta, bo vključeval navodila z opombami za vodjo usposabljanja, učni načrt, delovni zvezek, vaje za preverjanje znanja, predstavitev v powerpointu ter priporočila za usposabljanje na terenu.
Pripravljena gradiva za usposabljanje so namenjena za začetno usposabljanje novih nadzornih uradnikov, izkušenim uradnikom pa kot usposabljanje za osvežitev znanja.
Državam članicam se priporoča uporaba tega svežnja kot modula, ki ga je treba vključiti v širše usposabljanje nadzornih uradnikov.
Širši namen tega produkta usposabljanja je prispevati k izboljšanju poklicnih standardov pri nadzornih uradnikih.

Čeprav se ta dokument ukvarja s poenostavljeno razlago Uredbe (ES) 561/2006, taka razlaga realistično gledano ni možna brez sklicevanja na zahteve iz Uredbe (EGS) št. 3821/85[3]. Vendar pa celotna razlaga Uredbe (EGS) št. 3821/85 ne spada v okvir tega dokumenta.

Kadar se dokument sklicuje na najboljšo prakso in smernice za nadzorne uradnike pri ugotavljanju kršitev, se to nanaša posebej na okvir cestnih preverjanj.
Za preverjanja podjetij/prevoznikov bodo boljši viri in manj časovnih omejitev prav gotovo koristni. Lahko se pričakuje tudi temeljitejši pristop. Kljub temu je ta dokument pomemben za navedene vrste preverjanja skladnosti.

Vsebina tega dokumenta temelji na najnovejših razpoložljivih informacijah, njegova prihodnja vrednost pa bo odvisna od posodobitev vsebine, ki bodo sproti odražale odločitve, pravne razlage in spremembe, ter od zmožnosti Komisije, da pomaga pri pojasnjevanju zgoraj omenjenih vprašanj, ki jih je ugotovil projekt.

2. Pravila o urah voznika

2.1 Uvod

Pravila o urah voznika in tahografu so bila na ravni Skupnosti uvedena z **Uredbo Sveta (EGS) 543/69**[4] z dne 25. marca 1969. Ta uredba je uvedla:

- omejitve glede najnižje starosti voznikov, voznikovih spremljevalcev in sprevodnikov;
- omejitve glede neprekinjenega in dnevnega časa vožnje;
- minimalno trajanje in druge pogoje v zvezi z odmori ter dnevnim in tedenskim časom počitka;
- zahtevo glede zapisovanja dejavnosti in spodbujanja uporabe samodejnega zapisovanja.

Namen uredbe je bil izboljšati socialne pogoje oseb, vključenih v sektor cestnega prometa, izboljšati varnost v cestnem prometu ter obravnavati tudi vprašanja konkurence v cestnem in železniškem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh.

Uredba (EGS) 3820/85[5], ki je bila uvedena 20. decembra 1985, je razveljavila **Uredbo (EGS) 543/69** in je bila nato 11. aprila 2006 razveljavljena z **Uredbo (ES) št. 561/2006**. Vsaka naslednja uredba je poskušala izboljšati namene uredbe, ki jo je razveljavila, popraviti morebitne zadeve, ki so se pokazale zaradi netočnosti pri pripravi, in upoštevati druge sorodne predpise.

Ta dokument poskuša razložiti določbe Uredbe (ES) 561/2006 in jih umestiti v okvir funkcije spremljanja skladnosti. Pri tem je treba ponoviti namene vsakega naslednjega sklopa pravil, in sicer:

- izboljšanje varnosti v cestnem prometu;
- izboljšanje socialnih pogojev osebja, ki je vključeno v cestni promet;
- spodbujanje poštene konkurence v sektorju cestnega prometa in drugih vrstah prevoza.

Cilj določb te uredbe je tudi spodbuditi boljše spremljanje in prakso izvrševanja s strani držav članic ter boljšo delovno prakso v sektorju cestnega prometa.

2.1.1 Sporazum AETR

Glede na vrsto vožnje vozila/voznika se lahko uporablja sporazum AETR[6]. Sporazum AETR in Uredba (ES) 561/2006 sta bili tesno usklajeni 26. septembra 2010. Preden se lahko sprejme odločitev o tem, kateri pravni instrument naj velja, je pomembno pravilno ugotoviti vrsto vožnje vozila in druge dejavnike. Nadzorni uradniki morajo pri odkritju kršitev pravilno opredeliti predpise in kršitev(-tve), da izpolnijo pravne zahteve, v nasprotnem primeru so lahko uspešna na formalnostih temelječa izpodbijanja kazni.

2.1.2 Sankcije

Čeprav so sankcije, ki se uporabljajo v zvezi s kršitvijo teh uredb, zadeva posamezne države članice, se pričakuje, da bo uporabljena vsaj sankcija, ki odpravi kršitev. Če se na primer ugotovi, da je voznik kršil predpise o dnevnem počitku, je treba od njega zahtevati, da to obveznost izpolni, preden se mu dovoli nadaljevanje vožnje, ne glede na morebitno naloženo denarno kazen.

2.1.3 Cestna preverjanja

Cestna preverjanja, ki se izvajajo z namenom spremljanja skladnosti z uredbama (ES) 561/2006 in (EGS) 3821/85, sporazumom AETR in drugimi predpisi, se zahtevajo zaradi Direktive 2006/22/ES. Direktiva zahteva, da „se cestna preverjanja opravljajo učinkovito in hitro, da se preverjanje opravi v čim krajšem času in s čim manjšo zamudo za voznika“. Poleg tega je najprimerneje, da se kontrole voznikov avtobusov opravljajo, kadar v vozilu ni potnikov.

Direktiva obravnava tudi, katere zahteve je treba na splošno spremljati.

Pri določanju mesta za preverjanje izvrševanja je treba nekaj pozornosti nameniti tudi dobremu počutju voznikov, ki jih cestna preverjanja zadevajo, npr. dostop do objektov v primeru prepovedi, bodisi neposredno bodisi z navedbo smeri, kar pomeni, da morajo biti nadzorni uradniki pri opravljanju svojih nalog pošteni in nepristranski. Prizadevati si morajo, da z drugimi ravnajo tako, kot pričakujejo, da bodo obravnavani sami.
Vse te vidike je treba določiti glede na postavljene cilje Uredbe (ES) št. 561/2006 (glejte 2.1).

2.1.4 Vključevanje voznikov

2.1.4.1 Komuniciranje

Nadzorni uradniki bodo naleteli na številne voznike iz mnogih različnih držav, zato so težave pri komuniciranju neizogibne.
Lahko se pričakuje, da bo voznik iz katere koli države, vključen v preverjanje izvrševanja, vedel, da se lahko od njega zahteva, da za inšpekcijski pregled predloži določene dokumente. Nadzornim uradnikom ni treba strokovno obvladati jezikov, da zagotovijo to predložitev. Vendar pa morajo nadzorni uradniki storiti več kot le preveriti in potrditi te dokumente; da preverijo skladnost, morajo znati razumeti podatke, ki jih dokumenti vsebujejo. To bo vsekakor zahtevalo vodenje neke oblike dialoga, zato lahko uradniki na primer uporabijo storitve tolmača in prevedene obrazložitvene opombe, ki vozniku in nadzornemu uradniku pomagajo pri sporazumevanju.

2.1.4.2 Predložitev

Nadzorni uradniki lahko ugotovijo resnico le s pregledom drugih podatkov, ki jih lahko poseduje voznik, npr. računov za gorivo, vozovnic za trajekt itd. Zato je treba takšne dokumente od voznika zahtevati in jih primerjati z drugimi časovnimi zapisi; vendar morajo uradniki poznati morebitne omejitve pravice do zahtevanja dokumentov. Če takšni dokumenti niso predloženi, to ni nujno znak, da so zatajeni, da bi se prikrile kršitve.

Dokumenti, ki jih je treba predložiti na zahtevo, so:
potni list, vozniško dovoljenje, tahografski zapisi/podatki, voznikova kartica, izpisi, dovoljenje Skupnosti, tehnični dokumenti vozila, spričevalo o usposabljanju voznika, dokumenti o zavarovanju, dovoljenje za vožnjo (če voznik ni iz EU), dokazilo o odpravi zgodovinskih prekrškov, CMR, seznam potnikov in vsi dokumenti, ki so povezani z nevarnim tovorom.

2.1.4.3 Vedenje

Da lahko nadzorni uradniki opravljajo svojo funkcijo spodbujanja varnosti v cestnem prometu in poštene konkurence na podlagi spremljanja skladnosti z navedenimi uredbami, oblikovanimi za ta namen, morajo voznikove zapise sprejeti kot resnični prikaz dogodkov, razen če so našli razloge, da sumijo drugače; tedaj pa morajo opraviti vse potrebne poizvedbe, da ugotovijo vsa dejstva in se prepričajo o verodostojnosti zapisov in skladnosti z uredbama.
Uradniki se morajo vzdržati domneve o krivdi voznika ali podjetja, razen če odkrijejo dokaze o nasprotnem, čeprav imajo pri usmerjanju svojih dejavnosti pravico upoštevati rezultate prejšnjih preverjanj izvrševanja, opravljenih na vozilih podjetja.
Vzdržati se morajo obnašanja, ki bi se voznikom zdelo vzvišeno in pokroviteljsko in ki povzroča le ovire med uradnikom in voznikom.
Nadzorni uradniki morajo pri strokovnem presojanju med ocenjevanjem kršitev upoštevati olajševalne okoliščine in ko dogodki višje sile, ki izvirajo iz pritiskov na komercialne prevoze iz številnih četrti, vplivajo na regulativno skladnost.
Zagotoviti morajo, da svoje poizvedbe opravljajo strokovno, objektivno in nepristransko.

2.1.5 Struktura dokumenta

Ta dokument bo obravnaval vsak člen Uredbe (ES) št. 561/2006 in zlasti njihov učinek in vpliv na cestna preverjanja izvrševanja, ki jih na cesti opravljajo nadzorni uradniki. Zaradi tega pristopa nekateri členi, čeprav so pomembni, niso podrobno obravnavani, ker se zdi, da v navedenem okviru niso pomembni.

V to obravnavo so vključeni tudi nekateri členi Uredbe (EGS) št. 3821/85, ki so predpogoj za učinkovito cestno izvrševanje.

Kadar so opredeljeni značilni prekrški, je naveden sklic na razvrstitev resnosti iz Priloge III k Direktivi 2006/22/ES[7] (kot je bila spremenjena.)

2.2 Uredba (ES) 561/2006

2.2.1 Člen 1

2.2.1.1 Besedilo

Uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za uskladitev pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu. Cilj določb te uredbe je tudi pospeševati boljše spremljanje in prakso izvrševanja držav članic ter boljšo delovno prakso v sektorju cestnega prometa.

2.2.1.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.1.3 Cestno preverjanje

Ni neposrednega vpliva za obravnavo s strani nadzornih uradnikov, temveč se uporablja kot koristen opomnik za namen te uredbe.

2.2.2 Člen 2

2.2.2.1 Člen 2.1

2.2.2.1.1 Besedilo

Ta uredba se uporablja za prevoz po cesti:
(a) blaga, kjer največja dovoljena masa vozil, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 3,5 tone; ali
(b) potnikov z vozili, ki so zaradi svoje konstrukcije ali stalne opreme primerna za prevoz več kot devetih oseb, skupaj z voznikom, in so temu tudi namenjena.

2.2.2.1.2 Prekrški

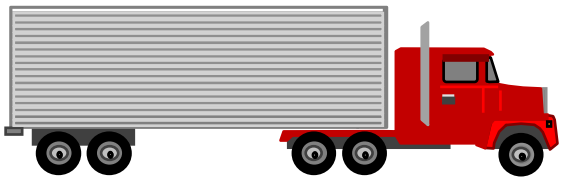
Jih ni.

2.2.2.1.3 Cestno preverjanje

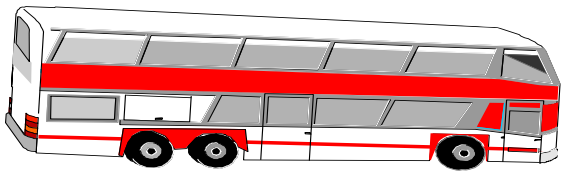
Besedilo člena opredeljuje področje uporabe Uredbe. Določa tudi tista vozila z vidika velikosti in zmogljivosti vozil, katerih vozniki morajo upoštevati zahteve iz Uredbe. Ta odstavek se ukvarja s fizično velikostjo in zmogljivostjo vozil, ki sodijo v področje Uredbe.
Nadzorni uradniki bodo morali določiti, ali vozilo, ki je predvideno za spremljanje skladnosti, spada v to področje uporabe, hkrati pa se morajo sklicevati tudi na izjeme v členu 3 in nacionalna odstopanja, navedena v členu 13.
Člen 3 navaja določene vrste vozil, ki so izvzeta iz področja uporabe Uredbe.

Vsaka država članica lahko odobri izjemo pri uporabi členov 5–9 za vozila, ki spadajo v odstopanja iz člena 13, ki se uporabljajo v navedeni državi članici (dodatne podrobnosti si oglejte v členu 13).

- **Ugotovite, ali pregledano vozilo sodi v področje uporabe Uredbe**



Več kot 3,5 tone



Več kot 8 sedežev za potnike

Tovorna vozila – za večino velikih tovornih vozil bo za ugotavljanje, ali spadajo v področje uporabe, zadoščal ogled, pri manjših vozilih pa bo treba pregledati tehnične dokumente, ki jih ima voznik, in/ali podatke proizvajalca, priložene vozilu, da se ugotovi največja dovoljena masa.

Potniška vozila – preštejte število sedežev za potnike in si oglejte tehnične dokumente vozila.

Na potniških vozilih je dovoljeno odstraniti sedeže, da se njihovo število zmanjša na manj kot 10 skupaj z voznikovim, če je ta sprememba potrjena s podatkom v tehničnem dokumentu. Nadzorni uradniki morajo vedeti, da se postopek urejanja zmanjševanja števila sedežev med državami članicami razlikuje.

Opomba: Vozilo mora biti konstruirano za prevoz blaga ali potnikov in se običajno kot tako tudi uporabljati, zato je mobilni žerjav ali stroj za črpanje betona (ki ne prevaža betona) takoj izključen iz področja uporabe.

Rezultati –

V področju uporabe – glede konstrukcije vozila – inšpekcijski pregled za ugotavljanje skladnosti z zahtevami iz Uredbe 561/2006 se lahko nadaljuje.

Zunaj področja uporabe – prekinite pregled ali nadaljujte s tistim delom inšpekcijskega pregleda, ki se ne nanaša na Uredbo 561/2006.

Kadar vozilo, kakor je opredeljeno s tem členom, prevaža po cesti blago ali potnike, je vožnja vedno v področju uporabe Uredbe, razen če se uporablja izjema ali odstopanje iz členov 3 in 13. (Člen 13 izvzema voznike le iz določb ali členov 5–9).

Uporaba vozila - Leaseurope

Na podlagi dopisa Evropske komisije organizaciji Leaseurope (Evropska zveza združenj lizingodajalcev) je bilo priporočeno, da vožnja vozil za prevoz blaga in potnikov ne spada v področje uporabe Uredbe 561/2006, kadar voznik v okviru svoje zaposlitve nikoli ne prevaža blaga ali potnikov.

Dve glavni kategoriji, ki ju zadeva ta nasvet, sta:

- vozniki, zaposleni pri podjetjih, ki najemajo vozila, ki zbirajo in dostavljajo prazna vozila z vožnjo po cesti ali premikajo vozila med lokalnimi podružnicami za izposojo vozil;
- mehaniki in tehniki, ki lahko zbirajo in dostavljajo prazna vozila v popravilo ali peljejo prazna vozila na letne preskuse.

Zato bi moral nadzorni uradnik, kadar ugotavlja, ali določeno vozilo spada v področje uporabe Uredbe (ES) 561/2006, upoštevati tudi status in dejavnosti voznika.

Vsebina tega dopisa ni dosegla splošnega strinjanja držav članic. Vsaka posamezna država članica odloči, ali je ta dopis zanjo zavezujoč.

2.2.2.2 Člen 2.2

2.2.2.2.1 Besedilo

Ta uredba se uporablja ne glede na državo, kjer je vozilo registrirano, za prevoz po cesti, ki se opravlja:
(a) izključno znotraj Skupnosti ali
(b) med Skupnostjo, Švico in državami pogodbenicami Sporazuma o evropskem gospodarskem prostoru.

2.2.2.2.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.2.2.3 Cestno preverjanje

Člen določa, katere vrste vožnje spadajo v področje uporabe Uredbe, in s tem tudi, katere spadajo v sporazum AETR. Člen zahteva, da se razume natančna narava vožnje, ki jo opravlja vozilo, preden se lahko sprejme odločitev o tem, katera uredba se uporablja za to vožnjo ali njene dele.
(Upoštevajte, da se te vožnje opravljajo **izključno** znotraj omenjenih območij)

- Ugotovite domačo bazo vozila in podrobnosti o vožnji na podlagi dokumentacije, ki je v vozilu, ali posvetovanja z voznikom.
- Glejte točko 2.3 o tem, kdaj se uporablja sporazum AETR. Uredba (ES) št. 561/2006 ima pred prednost pred AETR pri obravnavanju tedenskih in dvotedenskih omejitev vožnje, ko se pojavijo mešane vrste vožnje. Če vozila, ki spadajo v področje uporabe Uredbe in so registrirana v državi članici ali državah Evropskega gospodarskega prostora (EGP), niso na „vožnjah AETR“, se uporablja Uredba 561/2006.
- Vsako vozilo, ne glede na državo, kjer je registrirano, ki opravlja vožnjo, ki je v celoti v omenjenih območjih, spada v področje uporabe Uredbe (ES) 561/2006.

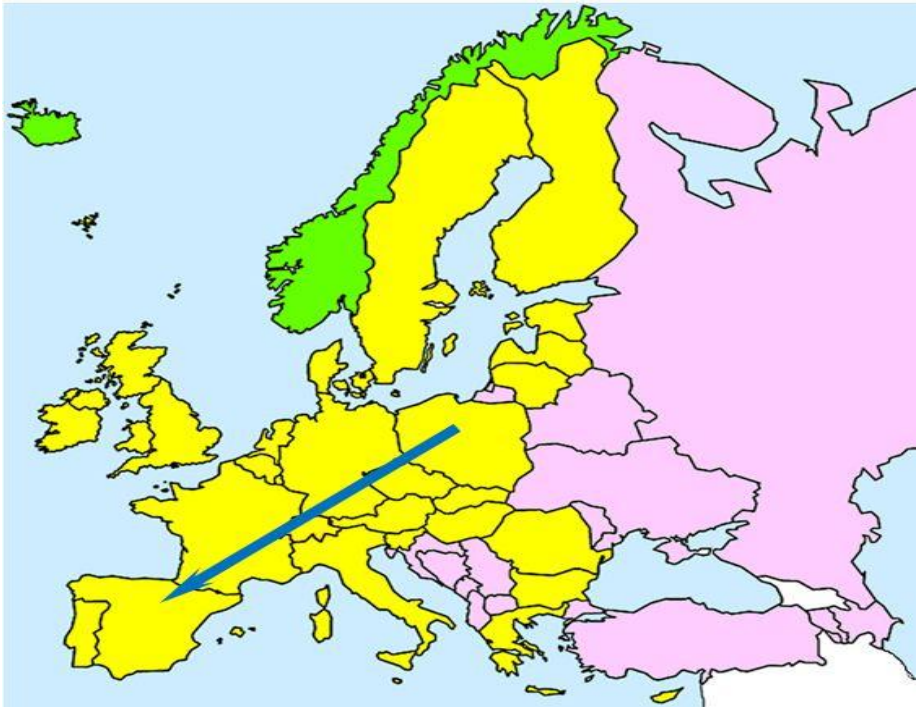
Rezultati –

- **V področju uporabe** – inšpekcijski pregled za ugotavljanje skladnosti z zahtevami iz Uredbe (ES) 561/2006 se lahko nadaljuje.
- **Zunaj področja uporabe ali izvzeta** – prekinite pregled ali nadaljujte s tistim delom inšpekcijskega pregleda, ki se ne nanaša na Uredbo (ES) 561/2006.

Opomba:

- Tesna uskladitev AETR z Uredbo 561/2006 je bila opravljena 26. septembra 2010.
- Vozila, registrirana v „tretji“ državi in državi „AETR“, morajo izpolnjevati Uredbo 561/2006, če so vključena v prevoze, ki v celoti potekajo v tu omenjenih regijah.

Primer: Vožnja vozila, registriranega na Poljskem, na vožnji od Poljske do Španije, spada v področje uporabe Uredbe 561/2006 (če ni drugače izvzeta).



2.2.2.3 Člen 2.3

2.2.2.3.1 Besedilo

AETR se uporablja namesto te uredbe za mednarodne cestne prevoze, ki se delno opravljajo zunaj območij, navedenih v odstavku 2, za:
(a) vozila, registrirana v Skupnosti ali državah, ki so pogodbenice AETR, za celotno vožnjo;
(b) vozila, registrirana v tretji državi, ki ni pogodbenica AETR, samo za del vožnje na ozemlju Skupnosti ali držav, ki so pogodbenice AETR.
Določbe AETR morajo biti usklajene z določbami te uredbe, da se glavne določbe te uredbe prek AETR uporabljajo za takšna vozila za kateri koli del vožnje, opravljen v Skupnosti.

2.2.2.3.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.2.3.3 Cestno preverjanje

Člen opredeljuje vožnje, ki spadajo v področje uporabe AETR, zato je treba ugotoviti natančno naravo vožnje, ki se opravlja.

- Ugotovite izhodiščno točko in podrobnosti o vožnji, vključno s tranzitnimi točkami, s pregledom dokumentacije, ki je v vozilu, in posvetovanjem z voznikom. Upoštevati je treba celotno vožnjo in ne le delov, ki so ločeni zaradi državnih meja ali časov počitka.

- Vozila, registrirana v državah, ki niso članice EU, vendar so pogodbenice AETR, ki vozijo v Skupnosti, so na vožnjah AETR.

- Vozila, ki ne izvirajo iz EU, AETR, EGP ali Švice in vozijo po državah EU ali AETR, so na vožnjah AETR.

- Vozila, registrirana v EU, EGP ali Švici, so na vožnjah AETR, če vozijo v države ali skozi države AETR ali iz teh držav.

Rezultati

Uporablja se AETR – inšpekcijski pregled za ugotovitev skladnosti z zahtevami iz AETR se lahko nadaljuje.

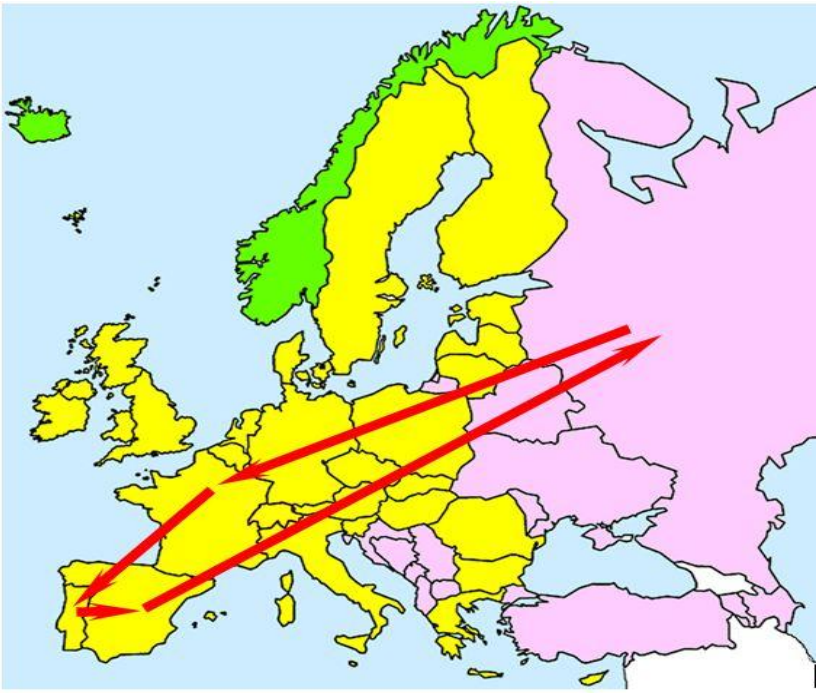
Zunaj področja uporabe pravil AETR – ocenite, ali vožnja spada v področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, in če spada, nadaljujte s preverjanjem skladnosti z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Zunaj področja uporabe Uredbe in AETR – prekinite pregled ali nadaljujte s tistim delom inšpekcijskega pregleda, ki se ne nanaša na Uredbo (ES) 561/2006 ali AETR.

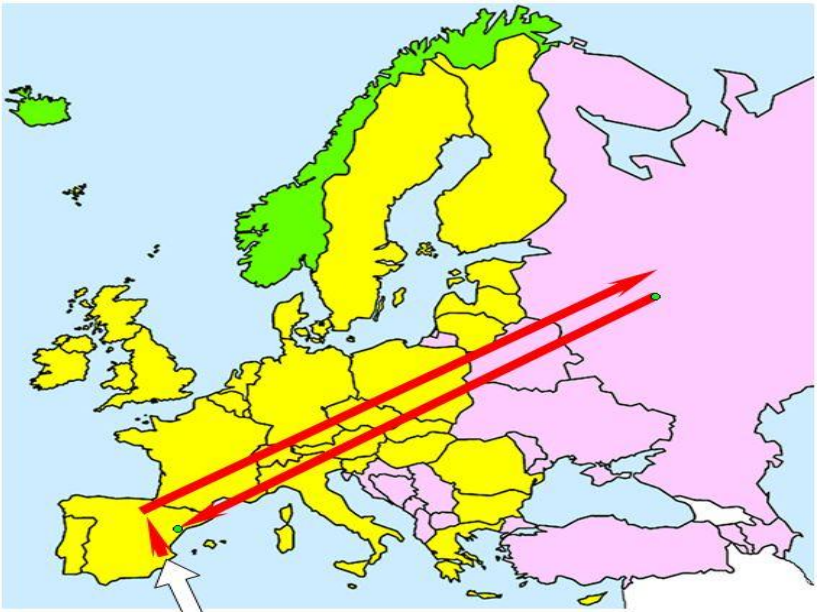
Opomba:
Uporaba izraza „delno“ v tem členu pomeni, da se je neki del vožnje moral opraviti zunaj regije, ki jo sestavljajo Skupnost, EGP in Švica. AETR se ukvarja z **mednarodnimi prevozi**, vendar v tem okviru obravnava prevoz, ki v celoti ostaja v regiji, ki obsega Skupnost, EGP in Švico, kot **nacionalni prevoz**, ne glede na to, ali prečka državne meje, zato takšen prevoz ne spada v področje uporabe AETR.
Vendar obstaja še nerešena pravna razprava med EU in Združenimi narodi o upravičenosti uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 namesto sporazuma AETR za voznike vozil, ki niso registrirana v EU, čeprav opravljajo vožnje izključno v EU in brez poseganja v člen 2.2 Uredbe EU.
Čeprav so zdaj omejitve glede vožnje in časa počitka, opisane v AETR in Uredbi 561/2006, tesno usklajene, bo treba pravilno opredeliti, katera uredba se krši, zato je znanje o tem, katera uredba se uporablja, bistvenega pomena za zagotovitev trdne pravne utemeljitve sankcije.

Vozila „tretjih“ držav morajo izpolnjevati pravila AETR, kadar so na ozemlju Skupnosti ali pogodbenice AETR in opravljajo prevoze, opredeljene v tretjem odstavku člena.
Če za voznika v posameznem tednu veljajo določbe AETR in Uredbe 561/2006, morata biti tedenski počitek in dovoljen čas vožnje v skladu z Uredbo (ES) št. 561/2006.

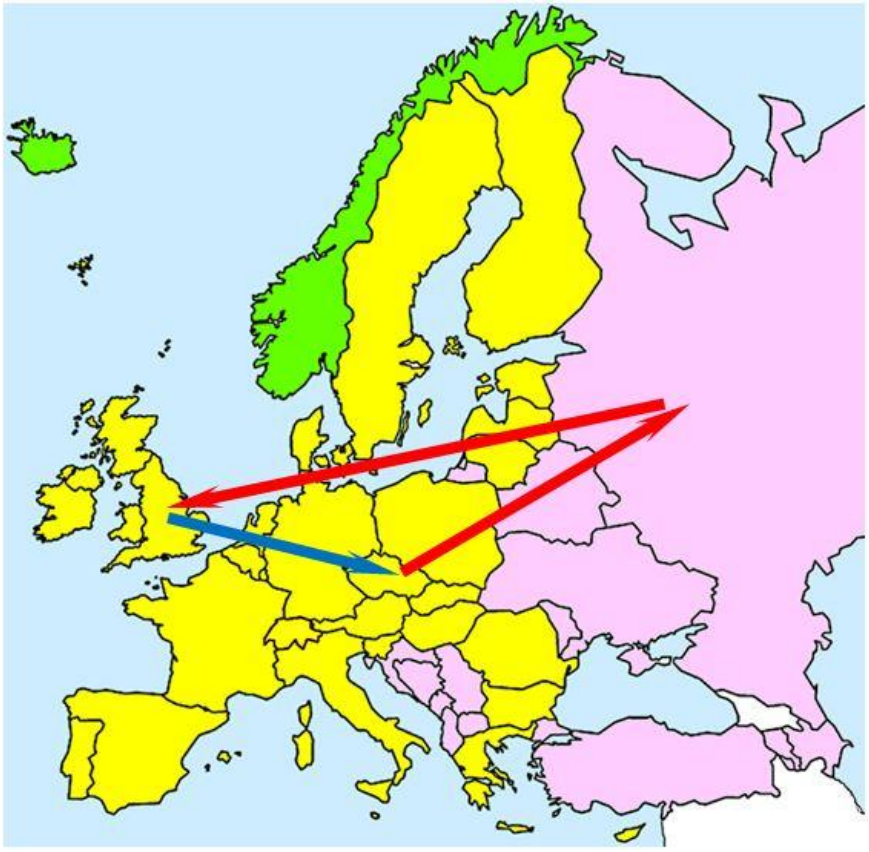
Primer: Vozilo, registrirano v Rusiji (z enim voznikom), ki je na vožnji z več postanki v Evropsko unijo, mora upoštevati pravila AETR. Opisana vožnja je vožnja vozila, ki prevaža pošiljke v Francijo, Portugalsko in Španijo, sledi ji pretovarjanje pošiljke za prevoz iz Španije v Rusijo.



Primer: Vozilo, registrirano v Maroku („tretja“ država), mora med vožnjo v EU ali tranzitom EU upoštevati pravila AETR.



Primer: Tovorno vozilo (z enim voznikom), registrirano v Združenem kraljestvu, dostavlja v Češko republiko – uporablja se Uredba (ES) 561/2006. Nato je napoteno v Rusijo, da pobere tovor za dostavo v Združeno kraljestvo – uporabljajo se pravila AETR.



Če povzamemo, nadzorni uradniki morajo ugotoviti, ali katero koli vozilo, ki je predvideno za cestno preverjanje, spada v formalni okvir inšpekcijskega pregleda iz Uredbe (ES) 561/2006, pri čemer morajo upoštevati navedene izjeme in nacionalna odstopanja, ki se morda uporabljajo.
Hkrati bo narava vožnje, ki jo opravlja zadevno vozilo, določila, kateri sklop pravil se uporablja, tj. Uredba (ES) 561/2006, AETR ali nacionalna pravila.

Pravna služba Evropske komisije je obrazložila, da čeprav bi lahko besedilo člena 2.3 pomenilo, da je vožnja, ki jo opravlja **vozilo**, odločilni dejavnik pri ugotavljanju, katera uredba se uporablja, pa člen 1 Uredbe (ES) št. 561/2006 navaja, da je dejavnost voznika tista, ki se obravnava, tako da se vožnja začne, ko **določen voznik** vstopi v vozilo, in konča, ko voznik zaključi vožnjo z navedenim vozilom. Kadar se v tem okviru navede sklic na vožnjo, je treba upoštevati, da pomeni vožnjo vozila/voznika. Na primer vozilo se uporablja za prevoz tovora iz Moskve prek Minska do Pariza. Če celotno vožnjo opravi en sam voznik, mora upoštevati pravila AETR. V primeru več voznikov mora voznik, ki vozi vozilo iz Moskve do poljske meje, upoštevati pravila AETR, drugi voznik, ki vstopi v vozilo na poljski meji in zaključi vožnjo, pa mora upoštevati Uredbo (ES) št. 561/2006.
Opomba: Posledice te razlage še niso bile v celoti preučene, zato morda v nekaterih državah članicah prevladuje uporaba opredelitve vožnje, ki temelji na vozilu.

Uporabite naslednji seznam, da opredelite Evropske države in države blizu Evrope.

Države članice EU:

Avstrija (A), Belgija (B), Bolgarija (BLG), Ciper (CY), Češka republika (CZ), Danska (DK), Estonija (EST), Finska (SF), 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 (SL), Španija (E), Švedska (S) in Združeno kraljestvo (GB)

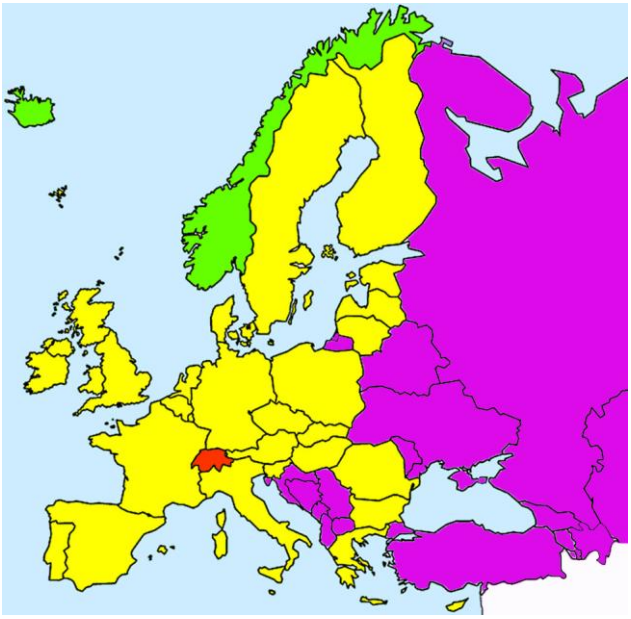
Pogodbenice EGP

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

Pogodbenice AETR
Vse države članice EU + vse pogodbenice EGP (razen Islandije) +
Albanija (AL), Andora (AD), Armenija (AM), Azerbajdžan (AZ), Belorusija (BY), Bosna in Hercegovina (BA), Hrvaška (HR), Gruzija (GE), Kazahstan (KZ), Makedonija (MK), Monako (MC), Moldavija (MD), Rusija (SU), San Marino (SM), Srbija (SRB), Črna gora (MNE), Tadžikistan (TJ), Turčija (TR),Turkmenistan (TM), Ukrajina (UA), Uzbekistan (UZ) + Švica (CH)

Druge

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



2.2.3 Člen 3

2.2.3.1 Besedilo

Ta uredba se ne uporablja za prevoz po cesti z:

(a) vozili za prevoz potnikov v linijskih prevozih, če linija ni daljša od 50 km;

b) vozili z največjo dovoljeno hitrostjo, ki ne presega 40 kilometrov na uro;

c) vozili, ki jih imajo v lasti ali v najemu brez voznika oborožene sile, civilna zaščita, gasilci in sile, odgovorne za vzdrževanje javnega reda, če se prevoz opravlja kot posledica nalog, dodeljenih tem silam, in je pod njihovim nadzorom;

d) vozili, vključno z vozili za nekomercialni prevoz humanitarne pomoči, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali reševalnih akcijah;

e) specializiranimi vozili, ki se uporabljajo za medicinske namene;

f) vozili, ki so specializirana za vleko vozil v okvari in delujejo v oddaljenosti 100 km od svoje baze;

g) vozili, s katerimi se opravljajo preizkusne vožnje za namene tehničnega razvoja, popravila ali vzdrževanja, ter novimi ali predelanimi vozili, ki še niso bila dana v uporabo;

h) vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 ton in se uporabljajo za nekomercialni prevoz blaga;

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

2.2.3.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.3.3 Cestno preverjanje

Nadzorni uradnik je morda določil, da vozilo spada v področje inšpekcijskega pregleda v skladu z Uredbo (ES) 561/2006 (člen 2), vendar se mora prepričati, da zaradi vrste vozila in narave njegove vožnje ni izvzeto iz zahtev, navedenih v uredbah (ES) št. 561/2006 in (EGS) št. 3821/85. Besedilo v nadaljevanju naj bi pomagalo pri ugotavljanju veljavnosti morebitnih izjem, navedenih v členu 3.
Opomba: Izjeme pri uporabi tega člena spremljajo enakovredne izjeme glede vgradnje tahografov (in njihove uporabe), ki so navedene v členu 3(1) Uredbe (EGS) št. 3821/85.

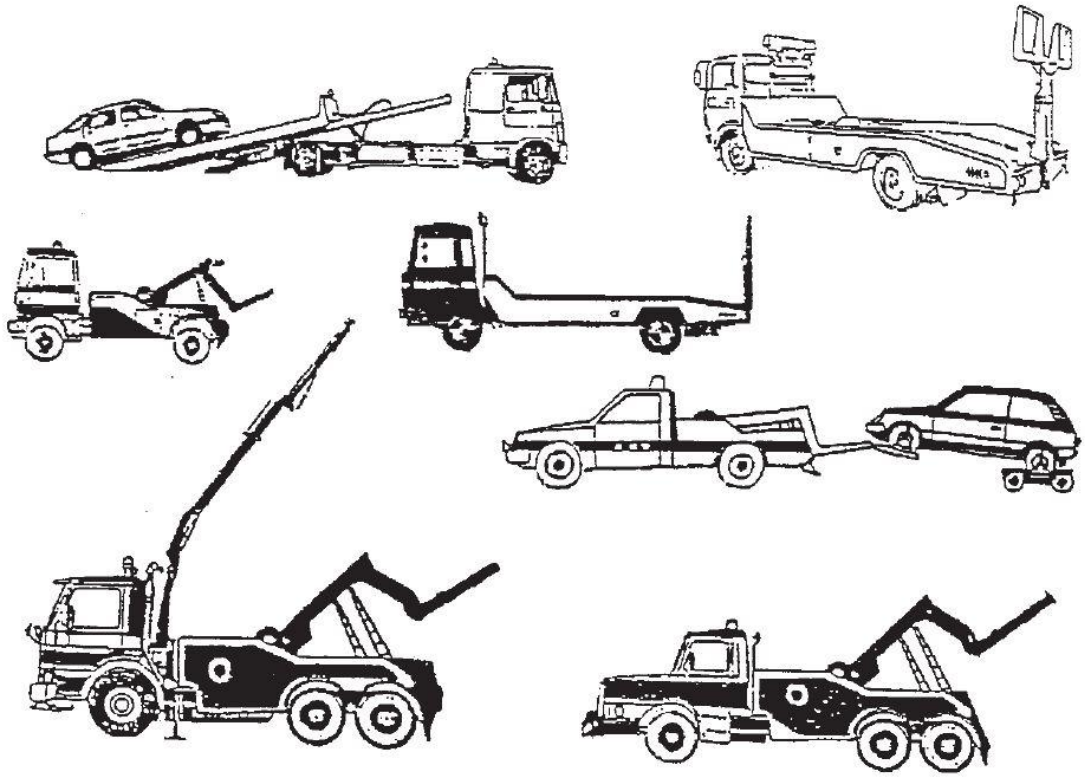
a) Se lahko preverijo s sklicevanjem na vozni red prevoza in zemljevid/načrt poti, če jih voznik poseduje. Opomba: uporablja se dejanska razdalja poti, ne zračna razdalja. Upoštevajte tudi, da so nastavitve razdalje v miljah med postajo in začetno točko prevoza ali celo med postajami dejansko vožnje, ki spadajo v področje uporabe Uredbe, vendar organi za izvrševanje nekaterih držav članic lahko zavzamejo pragmatično stališče, da so to vožnje, ki ne vključujejo prevoza potnikov in bi bilo nesmiselno vztrajati, da so tahografi vgrajeni.
b) Največja dovoljena hitrost je označena na vozilu ali v dokumentih posameznega vozila. Vključuje tudi vozila, pri katerih se takšna omejitev doseže z nastavljeno napravo za omejevanje hitrosti.

c) Takšna izvzeta vozila so običajno opazna zaradi svojega videza.
V takšnih primerih zahtevajte od voznika, da potrdi, ali to velja in ne gre za podobno opravljeno zasebno vožnjo.
Pri najetih ali izposojenih vozilih bodo vprašanja o namenu vožnje, postavljena vozniku, nakazala veljavnost izvzetja. V primerih, ko obstaja dvom, je morda potrebno preveriti pri delodajalcu/nalogodajalcu.
To izvzetje **ne velja** za komercialne prevoznike, ki opravljajo pogodbeno delo za organe, navedene v besedilu.
d) Ta pomoč mora biti neposredni odziv na izredne razmere ali reševanje. Samo za zagotavljanje humanitarne ali dobrodelne pomoči izjema ni upravičena. Preverite to s pregledom dokumentov o tovoru in vprašanji vozniku.
Izredne razmere so opredeljene tako, da obsegajo:

- nevarnost za življenje ali zdravje ljudi ali živali,
- resno prekinitev bistvenih javnih storitev, telekomunikacijskih in poštnih storitev, uporabe cest, železniških prog, pristanišč ali letališč ali resna premoženjska škoda.

Izjema velja le v času trajanja izrednih razmer. Ko so izredne razmere pod nadzorom, izjema preneha veljati.
Velike poškodbe prometne infrastrukture, ki jih povzroči podaljšano in močno sneženje, lahko privedejo do takšnih izrednih razmer.
e) Vozila, kakor so rešilni avtomobili, vozila za darovalce krvi in vozila z napravami za pregledovanje telesa, morajo biti opremljena s specializirano opremo, ki zagotavlja določeno vrsto zdravniške pomoči. To preverite s fizičnim pregledom vozila. Glavni namen vožnje mora biti povezan z medicinsko pomočjo, zato na primer avtobus, ki je opremljen za prevoz bolnih ali invalidnih oseb v Lourdes, ne more biti izvzet iz področja uporabe Uredbe na podlagi trditve, da gre za rešilni avtomobil.

f) Vozilo, ki je specializirano za vleko vozil v okvari, mora biti zasnovano ali prilagojeno za reševanje vozila ali vozil v okvari (sodba Sodišča Evropske unije). Ugotoviti je treba bazo vozila, da se preveri pogoj 100-kilometrskega polmera, ki je potreben za veljavnost izvzetja**.** Upoštevajte, da se lahko vozilo v polmeru 100 km uporablja za dejavnosti, ki niso povezane z odpravo okvare, npr. vozilo za vleko vozil v okvari, ki je opremljeno s premičnim podstavkom za popravilo avtomobila v okvari, lahko v polmeru 100 km od baze vozila namesto vozila v okvari prevaža drugo blago in je izvzeto iz področja uporabe Uredbe.
Ta vrsta vozila je lahko opremljena s tahografom, vendar v pogojih tega izvzetja uporaba tahografa ni obvezna.
Vleka „vozila v okvari“ na razdalji, ki v polmeru presega 100 km, bi zahtevala vgradnjo in uporabo tahografa.



g) Ugotoviti je treba naravo in namen vožnje, ki se opravlja (z vprašanjem vozniku), da se preveri uporaba te izjeme. Oprema v vozilu in narava kakršnega koli tovora, ki se prevaža, lahko nakazujeta, da ta izjema morda ne velja. Ta izjema ne velja, kadar se vozilo vozi na obvezni redni pregled. Značilni primer izvzete dejavnosti je lahko vožnja, ki jo opravi mehanik, da bi preveril, ali je krmilni mehanizem vozila zadovoljivo popravljen.
Nova vozila, ki opravljajo preverjanja razvoja, so izvzeta.

Predelana (ali rekonstruirana) vozila na cestnih testih pred uporabo so izvzeta.

h) Vrsta/zmogljivost vozila se dokaže z dokumenti za posamezno vozilo. Pri vožnji ne sme biti elementa najema ali plačila in blago, ki se prevaža, ne sme biti povezano s trgovanjem ali poslovanjem. Ta dejstva je treba preveriti z vprašanji vozniku in pregledom tovora. Kombinirano vozilo pomeni vozilo s priklopnikom ali polpriklopnikom.

i) „Starodobna“ vozila so opredeljena v zakonodaji posamezne države članice. Takšna vozila se ne smejo uporabljati za komercialni prevoz blaga ali potnikov. Te pogoje je treba preveriti z vprašanji voznikom in potnikom ter pregledom morebitnega tovora.

Povzetek

Vozila, ki so v členu 3 opredeljena kot izvzeta, se na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006 ne preverjajo, vendar jih to ne izvzema iz drugih vrst inšpekcijskega pregleda. Nadzorni uradniki morajo preveriti zahtevana izvzetja in če se izkaže, da so takšna izvzetja neutemeljena, mora slediti popoln inšpekcijski pregled v skladu s področjem uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.
Priporočljivo je, da se izvzeta vožnja na neki točki zabeleži kot vožnja „zunaj področja uporabe“ Uredbe, s čimer se navede, da je treba ta čas vožnje obravnavati kot „drugo delo“, kadar se opravlja skupaj z dejavnostmi, ki sodijo v področje uporabe Uredbe.

2.2.4 Člen 4

2.2.4.1 Besedilo

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:
(a) „prevoz po cesti“ pomeni vsako vožnjo naloženega ali praznega vozila za prevoz potnikov ali blaga, ki v celoti ali delno poteka po javnih cestah;

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

— „motorno vozilo“: vsako vozilo z močjo lastnega motorja, ki vozi po cesti, razen tirnega vozila, in ki se običajno uporablja za prevoz potnikov ali blaga,
— „vlečno vozilo“: vsako vozilo z močjo lastnega motorja, ki vozi po cesti, razen tirnega vozila, in je posebej konstruirano za vleko, potiskanje ali premikanje priklopnikov, polpriklopnikov, orodij ali strojev,
— „priklopnik“: vsako vozilo, ki je konstruirano za priklop na motorno ali vlečno vozilo,
— „polpriklopnik“: priklopno vozilo brez sprednje osi, ki je priklopljeno tako, da bistveni del njegove teže in teže tovora nosi vlečno ali motorno vozilo;

(c) „voznik“ pomeni vsako osebo, ki vozi vozilo, četudi le za krajši čas, ali je v vozilu na podlagi svojih delovnih obveznosti, da je po potrebi na voljo za vožnjo;

(d) „odmor“ pomeni vsako obdobje, v katerem voznik ne sme voziti ali opravljati katerega koli drugega dela in ki je namenjeno izključno za oddih;

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

(f) „počitek“ pomeni vsako neprekinjeno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom;

(g) „dnevni čas počitka“ pomeni dnevno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, in zajema „redni dnevni čas počitka“ in „skrajšani dnevni čas počitka“;
— „redni dnevni čas počitka“ pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 11 ur. Druga možnost je, da se ta redni dnevni čas počitka izkoristi v dveh obdobjih, od katerih mora biti prvo neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj 3 ure, drugo pa neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj 9 ur,
— „skrajšani dnevni čas počitka“ pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur;

(h) „tedenski čas počitka“ pomeni vsak tedenski čas, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, in zajema „redni tedenski čas počitka“ in „skrajšani tedenski čas počitka“;
— „redni tedenski čas počitka“ pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 45 ur,
– „skrajšani tedenski čas počitka“ pomeni vsako obdobje počitka, ki traja manj kot 45 ur in ki se lahko ob upoštevanju pogojev, določenih v členu 8(6), skrajša na najmanj 24 zaporednih ur;
(i) „teden“ pomeni obdobje od ponedeljka od 00.00 ure do nedelje do 24.00 ure;

(j) „obdobje vožnje“ pomeni trajanje dejavnosti vožnje, zabeležene:
— avtomatsko ali polavtomatsko na tahografu, kakor je opredeljeno v Prilogi I in Prilogi IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85, ali
— ročno, kakor to zahteva člen 16(2) Uredbe (EGS) št. 3821/85;

(k) „dnevni čas vožnje“ pomeni skupni čas vožnje med koncem enega dnevnega časa počitka in začetkom naslednjega dnevnega časa počitka ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka;

(l) „tedenski čas vožnje“ pomeni skupni čas vožnje v enem tednu;

(m) „največja dovoljena masa“ pomeni največjo dovoljeno obratovalno maso polno naloženega vozila;

(n) „linijski prevozi potnikov“ pomenijo notranje in mednarodne prevoze, kot so določeni v členu 2 Uredbe Sveta (EGS) št. 684/92 z dne 16. marca 1992 o skupnih pravilih za mednarodni avtobusni prevoz potnikov (10);

(o) „vožnja z več vozniki“ pomeni situacijo, v kateri sta v vsakem obdobju vožnje med katerima koli dvema zaporednima dnevnima časoma počitka ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka v vozilu vsaj dva voznika, ki vozita. Za prvo uro vožnje z več vozniki je prisotnost drugega voznika neobvezna, za preostanek obdobja pa obvezna;

(p) „prevozno podjetje“ je vsaka fizična oseba, pravna oseba, združenje ali skupina oseb brez pravne osebnosti, ki dela za zaslužek ali ne, ali vsak uradni organ, ki ima lahko lastno pravno osebnost ali je odvisen od določenega organa oblasti, ki ima pravno osebnost, ki opravlja prevoz po cesti, bodisi za najem ali plačilo bodisi za svoj račun;

(q) „čas vožnje“ je celotni čas vožnje od trenutka, ko voznik začne z vožnjo po času počitka ali odmoru, do začetka časa počitka ali odmora. Čas vožnje je lahko neprekinjen ali prekinjen.

2.2.4.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.4.3 Cestno preverjanje

V členu so navedene ustrezne opredelitve pojmov, ki omogočajo pravilno in enostavnejše razumevanje predvidenega pomena. Pri razlagi členov Uredbe (ES) 561/2006 se bo treba pogosto sklicevati na te opredelitve pojmov. V mnogih primerih je treba izpopolniti in pojasniti tudi same opredelitve pojmov, kar je po potrebi navedeno v nadaljevanju:

a) Javno cesto opredeli posamezna država članica. Vožnja se (v tem primeru) začne, ko voznik prevzame vozilo, in konča, ko preneha upravljati vozilo ali si vzame ustrezni čas počitka. V tem primeru je lahko vožnja sestavljena iz številnih kratkih voženj. Ta opredelitev dejansko kot vožnjo v področju uporabe Uredbe vključuje tudi vožnjo zunaj ceste (npr. na zasebnem zemljišču), če se opravlja na vožnji, ki vključuje tudi vožnjo na javni cesti med

dnevnim obdobjem vožnje. V skladu s to opredelitvijo ostajajo v področju uporabe Uredbe tudi prazna vozila.

b) Opomnik: Vozilo lahko pomeni kombinacijo vozila (vozilo in priklopnik).

c) To opredeljuje potnike, ki so na razpolago za vožnjo kot vozniki in so tako v področju uporabe uredb 561/2006 in 3821/85 od trenutka, ko se začne njihov delovni dan.
Razpoložljivost za vožnjo (kot del delovne obveznosti) je treba v zapisu voznika evidentirati kot razpoložljivost.
Če sta v vozilu oba voznika (z 1 uro odstopanja na začetku vožnje), se je možno sklicevati na ugodnosti za vožnjo z več vozniki, v nasprotnem primeru se za oba voznika uporabljajo pravila za vožnjo z enim voznikom.
Nadzorni uradniki morajo vedeti, da lahko vozniki trdijo, da niso na razpolago, čeprav dejansko so. Lahko pa se zgodi, da so vozniki dejansko potniki in niso na razpolago za vožnjo ter jih je treba obravnavati kot takšne, razen če obstajajo dokazi o nasprotnem.

d) Voznik si lahko vzame odmor v vozilu, ki se premika (vožnja z več vozniki), če ni dejaven in je čas namenjen izključno za oddih. Če je več voznikov v vozilu, opremljenem z digitalnim tahografom, in se odmor vzame v vozilu, ki se premika, se 45 minut obdobja razpoložljivosti upošteva kot zabeleženi odmor. (Digitalni tahograf ne omogoča zapisa odmora v vozilu, ki se premika). Če je čas razpoložljivosti zabeležen v vozilu z enim voznikom in ni dokaza, da ta čas ni bil namenjen izključno oddihu, številne agencije držav članic za izvrševanje upoštevajo takšen čas kot odmor.

e) Vključuje katero koli delo, ki ni vožnja, za katerega koli delodajalca v sektorju prevoza ali zunaj njega, skupaj z vožnjo zunaj področja uporabe Uredbe. Če je bila oseba na primer 3 ure zaposlena kot varnostnik pri nekem delodajalcu, preden je prevzela vozilo s področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 za drugega delodajalca, se prva dejavnost v smislu Uredbe (ES) št. 561/2006 šteje za „drugo delo“ in mora biti zabeležena kot takšna. Vendar pa ni treba zabeležiti vožnje zunaj področja uporabe Uredbe ali drugega dela za noben dan, ko ni bila opravljena vožnja, ki sodi v področje uporabe Uredbe.

f) Svobodno razpolaganje itd. pomeni, da voznik ne more prostovoljno delati, ker je tudi kot neplačani delavec pod nadzorom delodajalca. Prostovoljno delo, ki ne vključuje pogodbene obveznosti, se lahko šteje za svobodno razpolaganje s časom.

g) Redni dnevni počitek traja neprekinjeno vsaj 11 ur; če poteka v dveh obdobjih, pa mora prvo obdobje trajati vsaj 3 ure in drugo vsaj 9 ur.
Skrajšani dnevni počitek traja vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur.
Za namene združevanja dnevnega časa vožnje (glejte točko k) je treba opredeliti, kdaj se začne čas dnevnega počitka, zato se za ta namen upošteva, da se je „deljen“ dnevni počitek začel, ko se je začel „9-urni“ del počitka.
K dnevnemu času počitka se lahko prišteje čas nadomestila za predhodni skrajšan tedenski čas počitka.

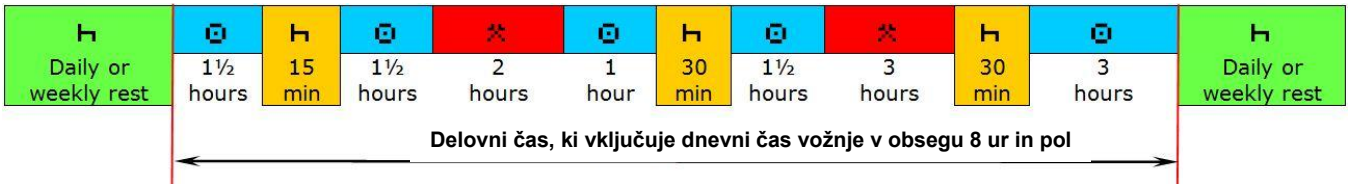
h) Tedenski čas počitka je čas neprekinjenega počitka, ki traja dovolj dolgo, da je lahko **vsaj** redni tedenski čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka.
Redni tedenski čas počitka traja neprekinjeno vsaj 45 ur.
Skrajšani tedenski čas počitka traja neprekinjeno vsaj 24 ur, vendar manj kot 45 ur.

Tako se tedenski počitek, ki traja 49 ur, šteje za redni tedenski počitek, počitek, ki traja 31 ur, pa za skrajšan tedenski počitek.
Tedenski čas počitka je lahko sestavljen iz rednega ali skrajšanega tedenskega počitka, povečanega za nadomestilo za predhodni skrajšani tedenski počitek.

i) Teden pomeni „običajni teden“, to je od ponedeljka ob 00.00 uri do nedelje ob 24.00 uri (po lokalnem času).

j) To se nanaša na čas, porabljen za vožnjo, kakor je avtomatsko ali polavtomatsko zabeležen na tahografu, ki deluje pravilno, ali po potrebi ročno.
Upoštevajte, da se zaradi omejitev digitalnega tahografa ta čas lahko nekoliko razlikuje od dejanskega časa vožnje (glejte navodilo št. 4).

k) Sprejeto je, da ta opredelitev vsebuje tudi vožnjo med tedenskimi časi počitka in dnevnimi časi počitka ali med dvema tedenskima časoma počitka.



l) Tedenski čas vožnje pomeni skupni čas vožnje v tednu. Vključuje tudi čas vožnje, ki je posledica prekinitve rednih dnevnih časov počitka zaradi premikanja trajekta ali vlaka.

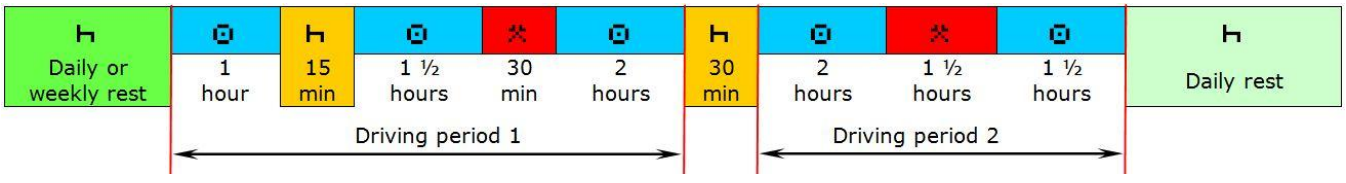
m) Uredba se uporablja za vozila ali kombinacije vozila in priklopnika z največjo dovoljeno maso, ki presega 3 500 kg. Nadzorni uradniki morajo znati pravilno razumeti tehnične dokumente vozila ali podatke proizvajalca. Največja dovoljena masa je običajno navedena za obe vrsti obratovanja, to je za samostojni in kombinirani način. Nekatera vozila so zunaj področja uporabe Uredbe, kadar obratujejo „samostojno“, kadar obratujejo kot kombinacija, pa spadajo v področje uporabe Uredbe.

n) Pojasnilo ni potrebno.

o) Med vožnjo se enemu vozniku lahko pridruži več kot en drugi voznik – tudi to je vožnja z več vozniki. Na ta način lahko en voznik zahteva izjemo zaradi vožnje z več vozniki, medtem ko drugi vozniki, ki so sestavljali posadko vozila delovnem času, do te ugodnosti morda ne bodo upravičeni (glejte člen 8).

p) Katera koli oseba, ki upravlja vozilo. To je lahko fizična oseba ali katera koli druga pravna oseba.

q) Dnevni čas vožnje bo sestavljen iz več časov vožnje, ki so lahko neprekinjeni ali prekinjeni.



2.2.5 Člen 5

2.2.5.1 Besedilo

1. Najnižja starost sprevodnikov je 18 let.

2. Najnižja starost spremljevalcev je 18 let. Vendar pa lahko države članice znižajo najnižjo starost spremljevalcev na 16 let, pod pogojem, da:

(a) se prevoz po cesti opravlja znotraj območja ene države članice znotraj polmera 50 km od kraja, kjer je vozilo bazirano, vključno z lokalnimi upravnimi območji, katerih središče je znotraj tega polmera;

(b) je znižanje namenjeno poklicnemu usposabljanju; in

(c) je tako ravnanje v skladu z omejitvami, ki jih določajo nacionalna pravila države članice v zvezi z zaposlovanjem.

2.2.5.2 Prekrški

Starost posadke	**561, člen 5**

2.2.5.3 Cestno preverjanje

Nadzorni uradniki morajo ugotoviti bazo vozila in podrobnosti o vožnji na podlagi podatkov, ki jih zagotovi voznik. Za ugotovitev starosti se lahko pregledajo identifikacijski dokumenti voznika ali dokumenti o dovoljenju.
Kršitev nastane, če je sprevodnik mladoleten.
Če so spremljevalci voznika stari 16–18 let, preverite, ali ni bil kršena omejitev glede polmera 50 km.
Kršitev zahteve glede najnižje starosti je treba v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/(ES) (kakor je bila spremenjena) upoštevati kot *resno kršitev*.

2.2.6 Člen 6

2.2.6.1 Besedilo

Dnevni čas vožnje ne presega devet ur.

1. Vendar pa se v enem tednu dnevni čas vožnje lahko največ dvakrat podaljša do največ 10 ur.

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

3. Skupni čas vožnje katerih koli dveh zaporednih tednov ne presega 90 ur.

4. Dnevni in tedenski čas vožnje vključujeta ves čas vožnje na območju Skupnosti ali tretje države.

5. Voznik kot drugo delo zapiše vsak čas prebit, kakor je opisano v členu 4(e), kakor tudi vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe, in zapiše ves čas razpoložljivosti, kakor je opredeljen v členu 15(3)(c) Uredbe (EGS) št. 3821/85, od svojega zadnjega dnevnega ali tedenskega časa počitka. Ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek, izpisek ali z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.

2.2.6.2 Prekrški

Več kot 10 ur vožnje	**561, člen 6(1)**
Več kot 9 ur, če je dovoljeno le 9 ur (podaljšanje na 10 ur ni več dovoljeno)	**561, člen 6(1)**
Preseganje tedenske meje 56 ur	**561, člen 6(2)**
Preseganje dvotedenske meje 90 ur	**561, člen 6(3)**
Kršitev 3821/85 o zapisovanju delovnih obveznosti	**561, člen 6(5)**

2.2.6.3 Cestno preverjanje

Nadzorni uradniki morajo analizirati vsak predložen tahografski vložek (ali digitalne podatke), da ugotovijo dnevni čas vožnje, in jih pravilno sešteti, da ugotovijo skupne tedenske čase vožnje. Nato se pregledajo skupni tedenski časi vožnje, da se ugotovijo skupni dvotedenski časi vožnje. Uporabite naslednji postopek v dveh korakih:

Korak 1

- Preverite čas vožnje, zabeležen na tahografskem vložku, ali digitalne podatke.
  To storite tako, da seštejete čase vožnje med koncem dnevnega ali tedenskega počitka in začetkom naslednjega dnevnega/tedenskega časa počitka, da ugotovite dnevni čas vožnje.

[Komisija je priporočila, da se za namene ugotavljanja dnevnega časa vožnje časi vožnje, ki so prekinjeni s časi počitka v trajanju vsaj 7 ur, ne seštevajo. Upoštevajte, da bi takšen neustrezni čas počitka kljub temu pomenil kršitev zahtev glede dnevnega počitka. (Tega priporočila ne upoštevajo vse države članice.)]

- Preverite, ali ni bila kršena 10-urna omejitev vožnje.

- To ponovite za vsak predložen zapis.

- Kadar se prekrši ta omejitev, to pomeni vsakokratno kršitev. Preseganje te omejitve za:
  - največ 1 uro – *manjša kršitev;*
  - več kot 1 uro, vendar manj kot 2 uri – *resna kršitev;*
  - več kot 2 uri – *zelo resna kršitev.*

Preverite, ali ni bil 9-urni dnevni čas vožnje v tednu (glejte opredelitev „tedna“ v členu 4) presežen več kot dvakrat.

- Če se je to zgodilo, je vsak dogodek, ki prekoračuje dovoljeni dve možnosti, kršitev dnevnega časa vožnje (9 ur). V teh primerih preseganje 9-urne omejitve za:
  - največ 1 uro – *manjša kršitev;*
  - več kot 1 uro, vendar manj kot 2 uri – *resna kršitev;*
  - več kot 2 uri – *zelo resna kršitev.*

- Seštejte dnevne čase vožnje v vsakem tednu glede na predložene zapise, da ugotovite tedenski čas vožnje. Upoštevajte, da si lahko voznik, kadar njegov delovni vzorec ni usklajen z „običajnim tednom“, med tedenskimi časi počitka nabere 58 ur vožnje in kljub temu izpolnjuje zahteve. Če tedenski čas vožnje v katerem koli tednu preseže 56 ur, to pomeni kršitev. Preseganje te omejitve za:
  - največ 4 ure – *manjša kršitev;*
  - več kot 4 ure, vendar manj kot 14 ur – *resna kršitev;*
  - več kot 14 ur – *zelo resna kršitev*.

- Seštejte tedenski čas vožnje v zaporednih (običajnih) tednih, da ugotovite skupni dvotedenski čas vožnje. Vsak dvotedenski čas vožnje (za običajni teden), ki preseže dovoljenih 90 ur, pomeni kršitev. Preseganje te omejitve za:
  - največ 10 ur – *manjša kršitev;*
  - več kot 10 ur, vendar manj kot 22,5 ure – *resna kršitev*;
  - več kot 22,5 ure – *zelo resna kršitev.*

Korak 2

Preglejte vsak zapis, da ugotovite, ali so bile upoštevane vse dejavnosti voznika, npr. drugo delo ali vožnja zunaj področja uporabe Uredbe. Zapis mora vključevati delo, opravljeno pred prevzemom vozila in po zapustitvi vozila. Kot „drugo delo“ je treba zabeležiti:

- vsak čas, prebit kot delovni čas, kot je opredeljen v členu 3(a) Direktive 2002/15/ES;
- vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti in ne spada v področje uporabe Uredbe (ES) 561/2006;

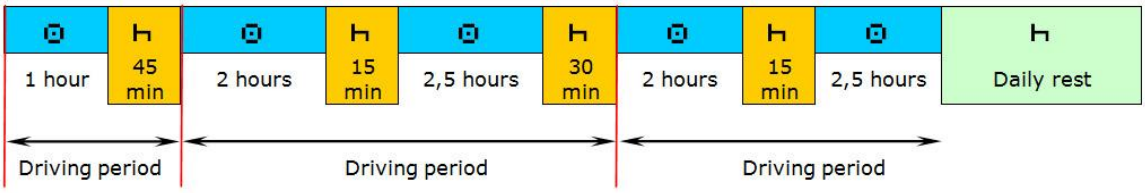
poleg tega pa še pravilno zabeležiti

- vsa obdobja razpoložljivosti, kot so opredeljena v členu 15(3)(c) Uredbe 3821/85,

od voznikovega zadnjega dnevnega ali tedenskega časa počitka.

To se zabeleži ročno na tahografski vložek, izpisek ali z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.
V primeru prekinjenega zapisa mora voznik pojasniti razloge za to. Če se na podlagi vprašanj vozniku ali drugih dokazov, ki so na voljo nadzornemu uradniku, ugotovi, da so bile predpisane dejavnosti opravljene, vendar niso zabeležene, to pomeni opustitev zapisa in kršitev tega člena.
Takšna kršitev pomeni *zelo resno kršitev.*

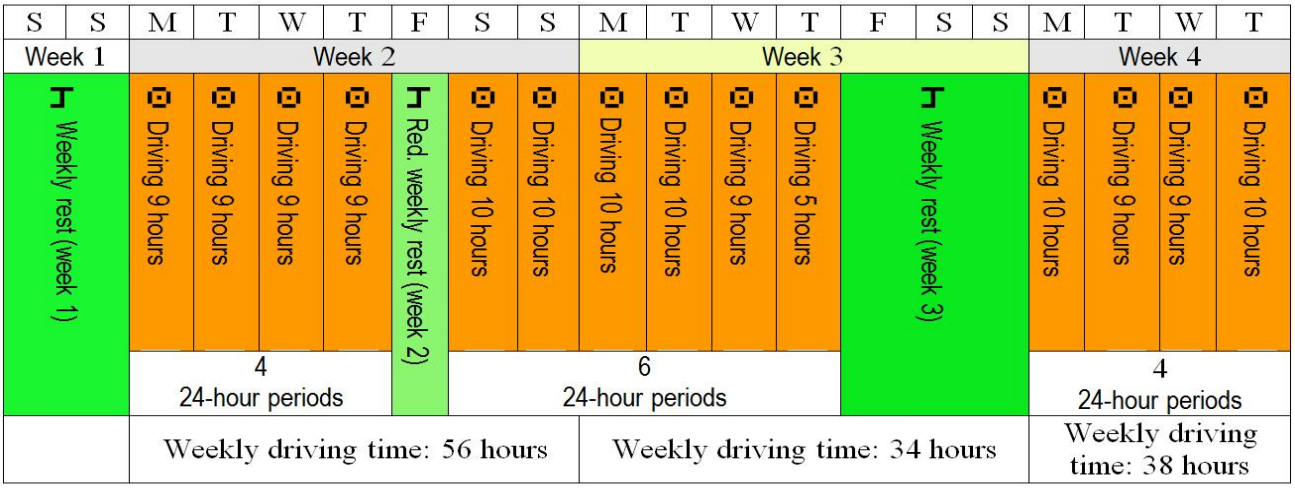
i) Primer 10-urnega dneva vožnje s pravilno upoštevanimi odmori

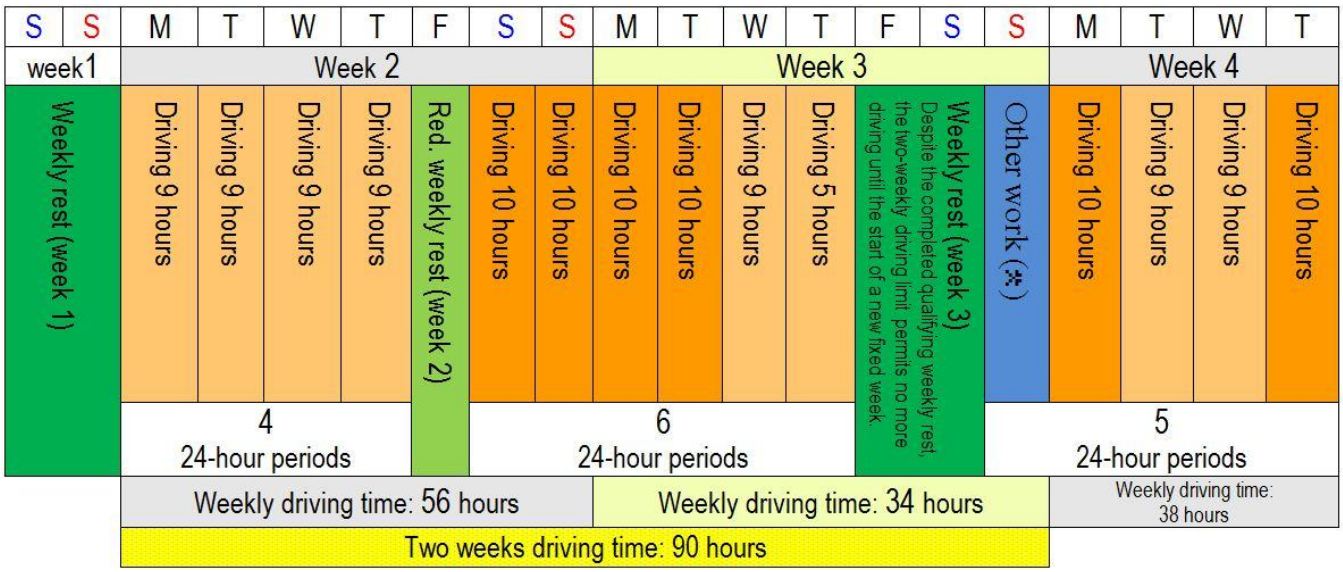


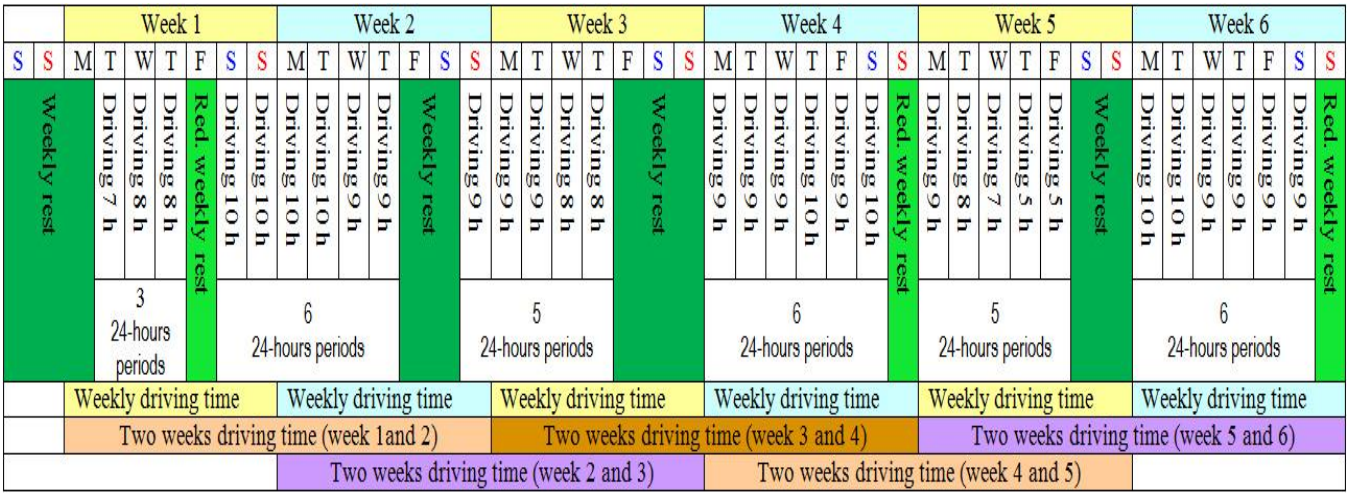
ii) Nepopoln dnevni počitek lahko privede do kršitve dnevnega časa vožnje.

Dnevni čas vožnje: 17 ur in pol [člen 4f)]

iii) Primeri pravilne porazdelitve časa vožnje in tedenskih počitkov.







Opombe:

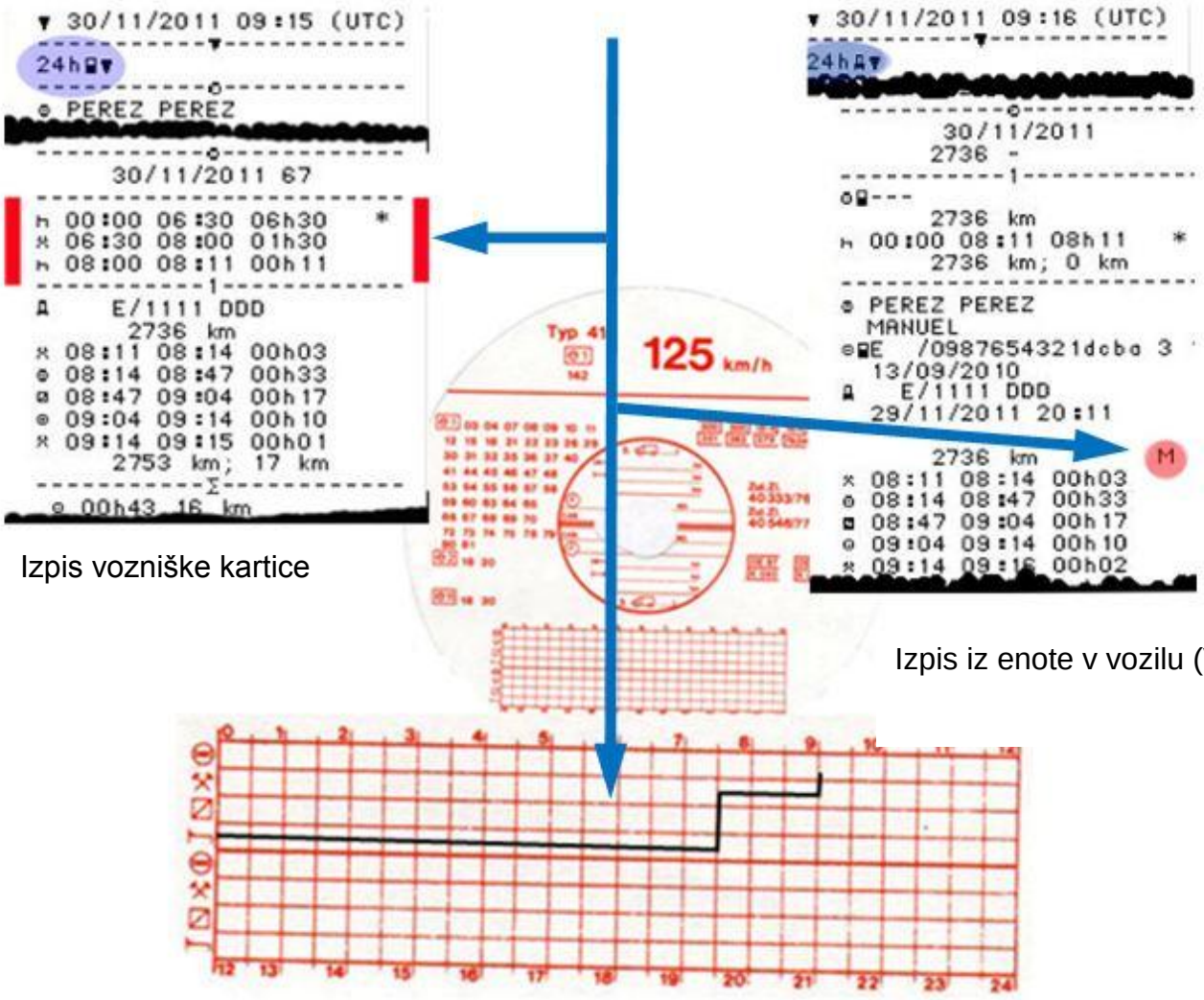
a) Iz zgornjih primerov je razvidno, da vozniku svojega delovnega vzorca ni treba uskladiti z „običajnimi tedni“ (z drugimi besedami: imeti tedenski počitek konec tedna) ali da je lahko delovni teden različno dolg, do največ 6 x 24 ur (glejte tudi „12-dnevno“ izjemo za voznike avtobusov v členu 8(6a)).

b) Novi voznikov teden (ki se ne sme zamenjati z običajnim tednom) se začne po končanem ustreznem tedenskem času počitka, ki mora trajati dovolj dolgo, da omogoči skladnost z omejitvami tedenskega (za običajni teden) in dvotedenskega časa vožnje. To lahko pomeni, da voznik, ki je dosegel tedensko/dvotedensko omejitev vožnje, morda ne bo mogel voziti do začetka naslednjega običajnega tedna, kljub temu, da si je vzel ustrezen tedenski čas počitka.

c) Lahko se opazi tudi, da lahko voznikov teden teoretično vključuje 58 ur zakonitega časa vožnje, vendar je kljub temu v celoti usklajen s predpisi o omejitvah za „običajni teden“.

d) Upoštevajte tudi, da se 90-urna dvotedenska omejitev nanaša na omejitve v „običajnem tednu“ in da je bila v primeru, prikazanem zgoraj, upoštevana.

iii) V nadaljevanju so primeri dejavnosti, ki so bile opravljene zunaj vozila in ročno zabeležene.



Izpis vozniške kartice

Izpis iz enote v vozilu (VU)

Opomba:
Ta primer prikazuje ročni vnos na hrbtni strani tahografskega vložka za voznika, ki si je vzel odmor od 00.00 ure do 07.30 ure in nato opravljal „drugo delo“ od 07.30 ure do 09.00 ure, ko je začel vožnjo. Od te točke naprej je bil tahografski vložek vstavljen v tahograf in poznejše dejavnosti so bile avtomatsko zabeležene na gladki strani tahografskega vložka.

2.2.7 Člen 7

2.2.7.1 Besedilo

Po štirih urah in pol vožnje ima voznik najmanj 45-minutni neprekinjeni odmor, razen če ne začne s časom počitka.

Ta odmor se lahko nadomesti z vsaj 15-minutnimi odmorom, ki mu sledi najmanj 30-minutni odmor, razdeljen v obdobju na takšen način, da je to v skladu z določbami iz prvega odstavka.

2.2.7.2 Prekrški

Opustitev ustreznega odmora	**561, člen 7**

2.2.7.3 Cestno preverjanje

Za vsak zapis seštejte čas vožnje (začnite s prvim časom vožnje po času počitka), dokler ne dosežete 4 ur in pol. Ta čas vožnje mora vključevati 45-minutni odmor oziroma vsaj odmor, ki traja 15-minut, ki mu sledi dodatno obdobje odmora, ki traja vsaj 30 minut, ali pa mu mora slediti takšen odmor ali odmora.
Opomba: Izrecno se zahteva, da se „odmori“ zabeležijo kot „odmori“. Preden se nadzorni uradniki odločijo, da zapisanih obdobij razpoložljivosti ne bodo upoštevali kot „odmore“, morajo oceniti, ali so bila takšna obdobja porabljena izključno za oddih ali ne.

Če ti pogoji niso izpolnjeni, to pomeni kršitev.

Če se ustrezni odmor (vsaj 45 minut ali 15 + 30 minut) vzame pred skupnim časom vožnje štirih ur in pol, „se tablica zbriše“ in izračun začne ponovno. Začnite na koncu vsakega ustreznega odmora in nadaljujte ocenjevanje tako zabeleženih časov vožnje, dokler se ne začne dnevni čas počitka. Če se odkrije kršitev, seštejte obdobja vožnje, zabeležena med ustreznimi časi počitka ali odmori. S tem se ugotovi resnost kršitve.
Če skupni čas vožnje pred koriščenjem ustreznega odmora presega dovoljene 4,5 ure:

- do največ 30 minut – *manjša kršitev;*
- od 30 minut do 1 uro in 30 minut – *resna kršitev;*
- za več kot 1 uro in 30 minut –*zelo resna kršitev.*

To je pristop k ugotavljanju skladnosti s to uredbo, kakor je opredeljen s sodbo Sodišča Evropske unije C116/92[8] („Charlton“).
Odmor, ki traja vsaj 30 minut in ki mu sledi dodatni odmor, ki traja vsaj 15 minut, ni ustrezni odmor. Prav tako je treba upoštevati, da tudi voznik, ki si vzame npr. 25-minutni odmor med vožnjo in enako dolg odmor na koncu 4,5-urnega časa vožnje, ne izpolnjuje predpisov. Odmor ni skladen z Uredbo, čeprav traja 50 minut oz. 5 minut več, kakor je zahtevano.
Odmori, ki so krajši od 15 minut, ne prispevajo k ustreznemu odmoru, vendar se ne smejo upoštevati kot vožnja ali drugo delo.

Opomba: Obstajata samo tri primera, ko se lahko čas, prebit na potovanju, šteje za „počitek“ ali „odmor“. Prvi je takrat, kadar voznik spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom. V tem primeru si lahko voznik vzame čas za počitek ali odmor, če ima dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona. Če nima dostopa do ležišča na ladji ali ležalnega vagona, se počitek ne sme upoštevati, vendar se lahko takšen čas razpoložljivosti upošteva kot odmor.
Drugi primer je, kadar je v vozilu več kot en voznik. V tem primeru si član posadke, ki je po potrebi na razpolago za vožnjo in sedi zraven voznika vozila, zapiše „čas razpoložljivosti“.
Drugi primer je, kadar je v vozilu več kot en voznik. V tem primeru si član posadke, ki je po potrebi na razpolago za vožnjo in sedi zraven voznika vozila, zapiše „čas razpoložljivosti“.

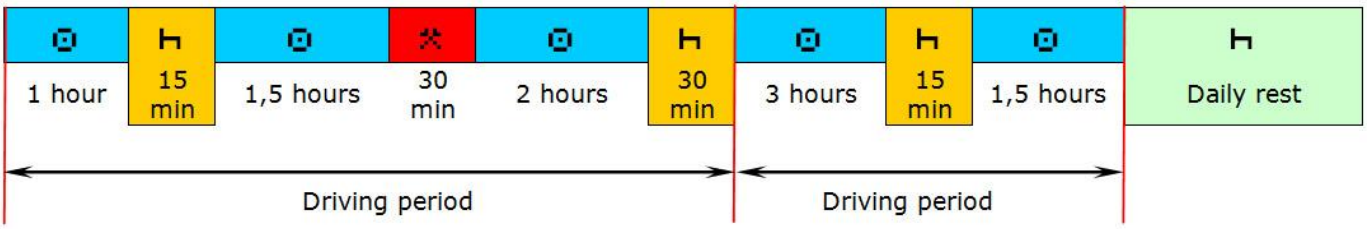
Čase vožnje „zunaj področja uporabe“ Uredbe je treba iz teh izračunov izključiti, vendar se nadzornim uradnikom svetuje, naj zahtevajo potrditev zapisa te vrste dejavnosti.

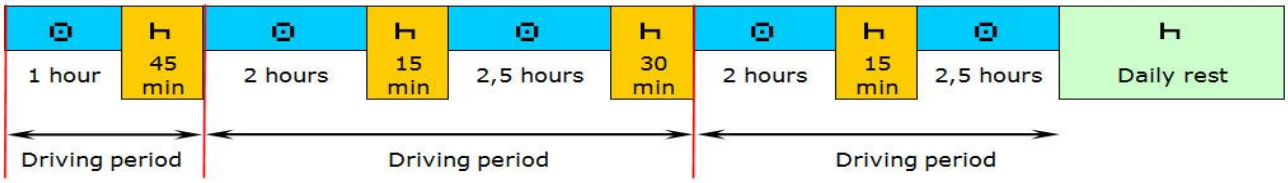
V primeru negotovosti je treba preučiti zadevo Charlton (sklic: C116/92) o tem, kako izračunati zahteve glede odmorov.

Opomba: Uredba (ES) št. 561/2006 je želela obravnavati nepravilnost v Uredbi (EGS) št. 3820/85, v skladu s katero je bilo možno voziti skoraj 9 ur z vsega 15-minutnim odmorom, ki je prekinil to obdobje. Ta problem obravnava delitev odmora na 15 + 30 minut. Dopuščanje delitve odmora na 30 + 15 minut ta namen onemogoča in jo je treba obravnavati kot kršitev, čeprav očitno manjšo.
Tudi druge kršitve te zahteve se lahko zdijo nepomembne, zlasti kadar sešteti odmori presegajo zahtevan obseg, vendar ne izpolnjujejo drugih meril. Nadzorni uradniki morajo kljub temu zagovarjati Uredbo, saj je ni sprejemljivo prilagajati in spreminjati, da bi ustrezala operativnim potrebam. Kljub temu je treba posamezne primere te vrste obravnavati z zdravo mero pragmatičnosti.

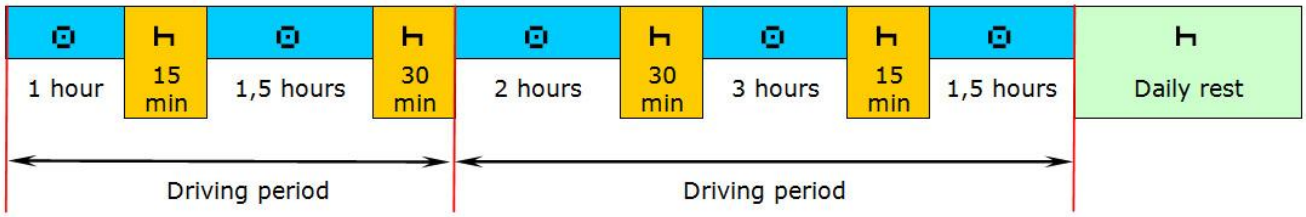
Primeri:

i) pravilno razporejeni odmori





ii) nepravilno razporejeni odmori

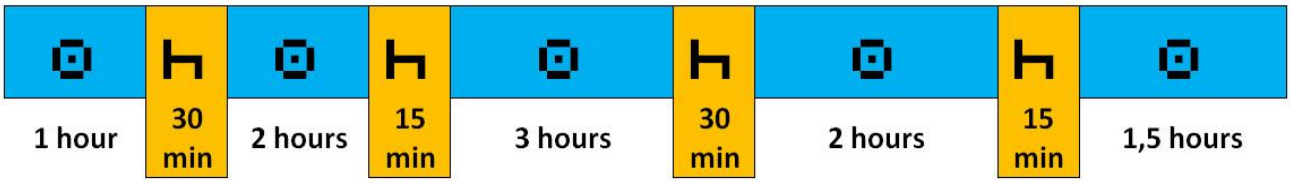


Drugi čas vožnje vključuje zabeležene 45-minutne odmore

a) po skupaj 5-urni vožnji in

b) 45 minut ni razporejenih na predpisan način.

Ta porazdelitev prikazuje nepravilnost, v kateri preveč odmorov, ki so slabo razporejeni med časom vožnje, pomeni kršitev Uredbe. (Če si voznik ne bi vzel 30-minutnega odmora v prvem času vožnje, ne bi bilo kršitve; glejte drugi diagram v primeru (i).)
Nadzorni uradniki lahko takšne kršitve upoštevajo kot tehnične in manjše kršitve, ki zaslužijo bolj nasvet kakor kazen.



V zgornjem primeru je vožnja potekala 6 ur, preden je bil izkoriščen ustrezni odmor.

2.2.8 Člen 8

2.2.8.1 Besedilo

1. Voznik ima dnevni in tedenski čas počitka.
2. V vsakem obdobju 24 ur po koncu predhodnega dnevnega časa počitka ali tedenskega časa počitka voznik izkoristi nov dnevni čas počitka.
2. Če del dnevnega časa počitka, ki je vključen v 24-urno obdobje, traja vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur, se dnevni čas počitka šteje za skrajšani dnevni čas počitka.
3. Dnevni čas počitka se lahko podaljša na redni tedenski čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka.
4. Voznik ima lahko največ tri skrajšane dnevne čase počitka med katerima koli dvema tedenskima časoma počitka.
5. Z odstopanjem od odstavka 2 mora voznik, ki opravlja vožnjo z več vozniki, v 30 urah po koncu dnevnega ali tedenskega časa počitka vzeti nov dnevni čas počitka, ki traja najmanj 9 ur.
6. V katerih koli dveh zaporednih tednih ima voznik vsaj:
– dva redna tedenska časa počitka, ali
– en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur. Vendar pa se skrajšanje nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka v enem kosu pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu.
Tedenski čas počitka se začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobij od konca predhodnega tedenskega časa počitka.
6a. Z odstopanjem od odstavka 6 voznik, ki občasno opravlja enkratne mednarodne storitve prevoza, kot je opredeljeno 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), lahko preloži tedenski čas počitka za do 12 zaporednih 24-urnih obdobij po predhodnem rednem tedenskem času počitka, če:
(a) prevoz traja najmanj 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) če po uporabi odstopanja voznik vzame:
(i) dva redna tedenska časa počitka, ali
(ii) en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur. Vendar pa se skrajšanje nadomesti z enako dolgim neprekinjenim obdobjem počitka pred koncem tretjega tedna po koncu obdobja odstopanja;
(c) po 1. januarju 2014, če so vozila opremljena z nadzornimi napravami v skladu z zahtevami Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85; in
(d) po 1. januarju 2014 za vožnjo med 22.00 in 6.00 uro, če je v vozilu več voznikov ali pa je čas vožnje iz člena 7 skrajšan na tri ure.
Komisija pozorno spremlja uporabo tega odstopanja, da se zagotovi ohranitev strogih pogojev glede varnosti v cestnem prometu, zlasti s preverjanjem, da skupni čas vožnje v obdobju, ki ga zajema odstopanje, ni čezmeren. Do 4. decembra 2012 Komisija pripravi poročilo z oceno posledic odstopanja glede na varnost v cestnem prometu ter glede družbenih vidikov. Če meni, da je primerno, Komisija s tem v zvezi predlaga spremembo te uredbe.
7. Vsak počitek, ki je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka, se prišteje k drugemu

času počitka, ki traja vsaj devet ur.
8. Če se voznik tako odloči, lahko dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, preživi v vozilu, če ima ustrezno ležišče za vsakega voznika in če vozilo miruje.
9. Tedenski čas počitka, ki se začne v enem tednu in se nadaljuje v naslednjem tednu, se lahko prišteje h kateremu koli od teh dveh tednov, vendar ne k obema.

2.2.8.2 Prekrški

Nezadosten dnevni počitek	**561, člen 8(2)**
Nezadosten dnevni počitek (DM)	**561, člen 8(5)**
Opustitev zadostnega tedenskega počitka	**561, člen 8(6)**

2.2.8.3 Cestna preverjanja

Za preverjanje skladnosti je treba pregledati predložene tahografske zapise (ali digitalne podatke), da se ugotovijo časi počitka, ki zagotovijo ali pomenijo ustrezne dnevne čase počitka (11, 3 + 9 ali 9 ur). Poleg tega je treba ugotoviti tudi ustrezne tedenske čase počitka (24 ur, 45 ur).

Nadzorni uradniki morajo vedeti, da je lahko vsak čas počitka, ki presega 9 ur, sestavljen iz skrajšanega dnevnega počitka in nadomestila (glejte „Pravila o tedenskem počitku“) in se morajo, preden ocenijo skladnost, prepričati pri vozniku, ali je tako.

Dnevnega in tedenskega počitka ni mogoče izkoristiti v vozilu, ki se premika.

Pravila o dnevnem počitku: Novo 24-urno obdobje se začne s prevzemom dejavnosti po **ustreznem** tedenskem ali dnevnem času počitka.

Voznik mora izkoristiti redni dnevni čas počitka (vsaj 11 ur **ali** 3 + 9 ur) ali skrajšani dnevni čas počitka (vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur) v 24 urah.

To so najkrajši ustrezni časi počitka; vozniki lahko te čase počitka presežejo, vendar morajo te najkrajše čase počitka **izkoristiti v 24 urah po začetku delovne obveznosti**.

Ko voznik izpolni to zahtevo glede dnevnega počitka v 24 urah, se začne naslednje 24-urno obdobje.
Med ustreznimi tedenskimi časi počitka lahko voznik redni dnevni čas počitka največ trikrat nadomesti s skrajšanim dnevnim časom počitka. Če to število preseže, bo vsakokrat, ko izkoristi manj kot 11 ur počitka (razen dovoljenih treh primerov), storil prekršek v zvezi z rednim dnevnim časom počitka.
Ustrezen dnevni čas počitka (to je čas počitka, ki traja dovolj dolgo in se izkoristi v 24 urah po zaključku predhodnega dnevnega ali tedenskega časa počitka) se lahko podaljša, da se upošteva kot tedenski čas počitka. V tem primeru vozniku na koncu tedna ni treba izkoristiti dnevnega in tedenskega časa počitka.

Več voznikov: Drugačna pravila veljajo, kadar več kot en voznik deluje kot posadka. Vsak voznik mora izkoristiti dnevni čas počitka, ki traja vsaj 9 ur, v 30 urah od začetka delovne obveznosti po tedenskem ali dnevnem času počitka. Za ustreznost tega odstopanja morata biti v vozilu na razpolago za vožnjo vsaj dva voznika, razen prvo uro (skupaj), ko lahko en voznik vozi sam. Ni nujno, da sta v času vožnje vedno v vozilu ista dva voznika (glejte slike). Ne pozabite: počitka ni mogoče izkoristiti v vozilu, ki se premika.
Opomba: tahografski zapisi (če so pravilno vodeni) bodo pokazali, ali je voznik vozil kot član posadke. Na vložkih za analogne tahografe se časi razpoložljivosti in odmori v vozilu, ki se premika, zapisujejo, digitalni zapis pa bo vseboval kazalnik za „posadko“.

Kršitve tega predpisa se odkrijejo s pregledom vsakega 24-urnega obdobja (oziroma 30-urnega obdobja, če je v vozilu več voznikov) zapisovanja dejavnosti od začetka delovne obveznosti po tedenskem ali dnevnem času počitka, da se preveri trajanje izkoriščenega neprekinjenega počitka. Trajanje takšnega obdobja dejavnosti voznika kaže resnost kršitve.

Nezadostni dnevni časi počitka se razvrščajo na naslednji način:

Kadar je redni dnevni čas počitka (11 ur) skrajšan (velja le, če skrajšani dnevni čas počitka ni dovoljen) za:

- največ 1 uro – *manjša kršitev;*
- več kot 1 uro, vendar manj kot 2,5 uri – *resna kršitev;*
- več kot 2,5 uri – *zelo resna kršitev.*

Kadar je skrajšan dnevni čas počitka (če je dovoljen) ali čas počitka pri več voznikih skrajšan za:

- največ 1 uro – *manjša kršitev;*
- več kot 1 uro, vendar manj kot 2 uri – *resna kršitev;*
- več kot 2 uri – *zelo resna kršitev.*

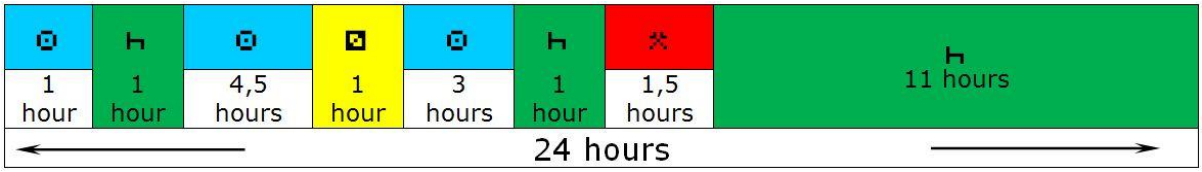
Kadar je 9-urni del deljenega dnevnega časa počitka skrajšan za:

- največ 1 uro – *manjša kršitev;*
- več kot 1 uro, vendar manj kot 2 uri – *resna kršitev;*
- več kot 2 uri – *zelo resna kršitev.*

Opomba: Prekinjen dnevni počitek lahko razvrednoti čas počitka (glejte primere v členu 9(1), ko se čas počitka lahko prekine).

Deljen dnevni počitek

Redni dnevni počitek



Skrajšan dnevni počitek

Voznikov dan je krajši od 24 ur

Zaporedne kršitve dnevnega počitka
V besedilu člena ni jasno zapisano, kdaj po kršitvi zahtev glede dnevnega počitka se začne novo obdobje za oceno stalnega upoštevanja pravil glede dnevnega počitka.
Pravna služba Komisije EU je obrazložila, da morajo nadzorniki v primeru obdobij dejavnosti po rednem dnevnem ali tedenskem času počitka, med katerimi vozniki izkoristijo dnevni čas počitka, ki traja manj kot 7 ur, za opredelitev in sankcioniranje vseh ustreznih kršitev:

- razdeliti zgoraj omenjena obdobja dejavnosti v „teoretična“ zaporedna obdobja po 24 ur (kot je dovoljeno v besedilu člena 8(1) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta) ter
- za vsakih teh 24 ur uporabiti običajna pravila o dnevnih časih vožnje in dnevnih časih počitka.

Zaradi zagotovitve skladnosti z izvedbenim sklepom Komisije o izračunavanju časa vožnje (glejte 2.2.6.3) 7-urni počitek sproži začetek novega obdobja 24 ur. Vsekakor pa ostane kršitev dnevnega časa počitka.
Z uporabo te metode bo vedno možno natančno opredeliti in opisati kršitve časa dnevnega počitka.
Opomba: Posledice te razlage še niso bile v celoti preučene, zato je ta metoda povzročila nekaj zaskrbljenosti.

Pravila o tedenskem počitku

Tedenski čas počitka, kakor je opredeljen v členu 4, je lahko redni tedenski počitek, ki traja vsaj 45 ur, ali skrajšani tedenski počitek, ki traja vsaj 24 ur (vendar manj kot 45 ur).
Voznik mora začeti tedenski čas počitka najpozneje 144 ur (6 x 24 ur) po končanem prejšnjem ustreznem tedenskem času počitka.
V katerih koli dveh zaporednih „običajnih tednih“ (od ponedeljka do nedelje) mora voznik izkoristiti (ali začeti):

- dva redna tedenska časa počitka (vsaj po 45 ur) ali
- redni tedenski počitek (vsaj 45 ur) in skrajšani tedenski počitek (vsaj 24 ur).

Opomba: To število tedenskih počitkov je minimalna zahteva in poleg teh minimalnih zahtev se lahko dodatno izkoristijo drugi ustrezni tedenski počitki.
Skrajšanja tedenskih počitkov se morajo nadomestiti tako, da se **celotno** skrajšanje izkoristi kot počitek, ki se **prišteje k času počitka v trajanju vsaj 9 ur** pred koncem **tretjega tedna po tednu s skrajšanim počitkom**.

Tedenski čas počitka, ki se začne v enem tednu in se nadaljuje v naslednjem tednu, se lahko prišteje h kateremu koli od teh dveh tednov, vendar ne k obema.
Čas počitka, ki traja najmanj 69 ur, se lahko šteje za dva zaporedna tedenska počitka (v ločenih običajnih tednih), če se pred zadevnim obdobjem ali po njem ne krši pravilo 6 x 24 (144) ur.

Preverjanje skladnosti, ki ga opravi pregledovalec, vključuje naslednje korake:

1: Začnite z najstarejšim predloženim zapisom (podatki), ugotovite dva tedenska časa počitka (45 + 45, 45 + 24 ali 24 + 45) v katerih koli dveh zaporednih običajnih tednih. Če ni dveh ustreznih tedenskih časov počitka, pomeni, da je bila ugotovljena kršitev.

2: Če obstajajo zadostni tedenski časi počitka, ugotovite, ali je med katerima koli dvema zaporednima tedenskima časoma počitka več kot 6 x 24 ur. Če je, to kaže na kršitev.
Nato se premaknite za en teden naprej in začnite ponovno računati od koraka 1 naprej.

3: Če preverjanje poteka v prostorih podjetja, je možna realna ocena skladnosti z zahtevami glede nadomestila. Na cesti so takšna preverjanja seveda omejena zaradi omejenega števila predloženih zapisov, ki se lahko zahtevajo.

Opomba: Samo preverjanje, ali vrzel med ustreznimi tedenskimi časi počitka ne presega 6 x 24 ur, ne zadošča.

Če je bil čas počitka izkoriščen v običajnem tednu, vendar se ugotovi, da ni trajal dovolj dolgo, da bi zadostil zahtevi iz Uredbe, je tudi to kršitev.

Skrajšanje skrajšanega tedenskega počitka (če je dovoljen) za:

- največ 2 uri – *manjša kršitev;*
- več kot 2 uri, vendar manj kot 4 ure – *resna kršitev;*
- več kot 4 ure – *zelo resna kršitev.*

Skrajšanje rednega tedenskega počitka za:

- največ 3 ure – *manjša kršitev;*
- več kot 3 ure, vendar manj kot 9 ur – *resna kršitev;*
- več kot 9 ur – *zelo resna kršitev.*

Pri preverjanju skladnosti z zahtevami glede nadomestila mora uradnik poskusiti ugotoviti, kdaj je bilo izkoriščeno nadomestilo za skrajšan tedenski počitek, in sicer z vprašanji podjetju ali vozniku.

Pri določanju, ali se spoštuje pravilo o „tretjem tednu, ki sledi itd.“, je treba določiti, kateremu tednu je pripisan tedenski počitek (glejte zgoraj). Če zahteve o nadomestilu za skrajšan tedenski počitek niso izpolnjene, je ta tedenski počitek nezadosten in pomeni kršitev.

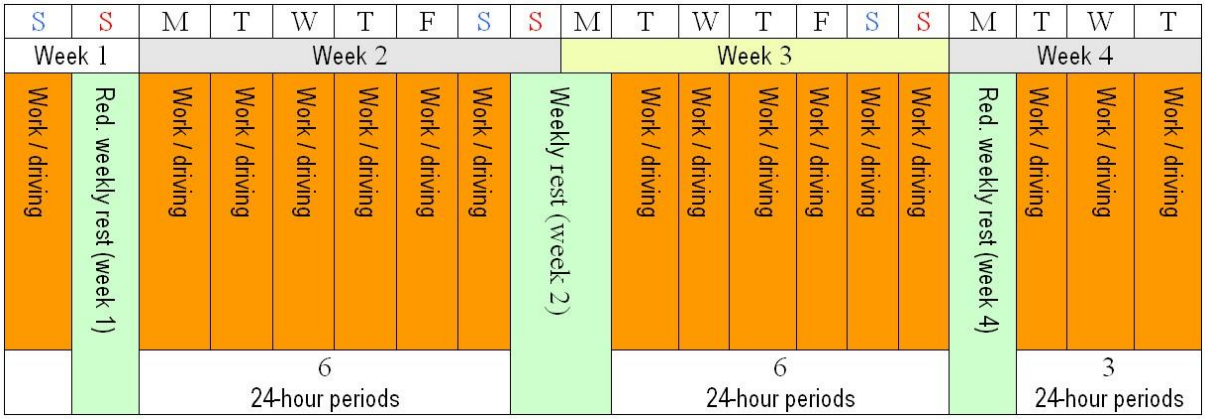
Preverjanje skladnosti za posadko z več vozniki zahteva skupni pregled zapisov vseh voznikov (če je to mogoče), da se preveri, ali so izpolnjeni pogoji za odstopanje zaradi več voznikov. Če so na voljo le zapisi enega voznika, je kljub temu možen omejen inšpekcijski pregled na podlagi 30-urnega obdobja.

Tedenski počitek, ki traja dovolj časa, se lahko razdeli na ustrezne tedenske čase počitka, ki se pripišejo dvema običajnima tednoma, npr. tedensko obdobje, ki traja vsaj 69 ur, se je pričelo v petek, ob 18.00 uri.

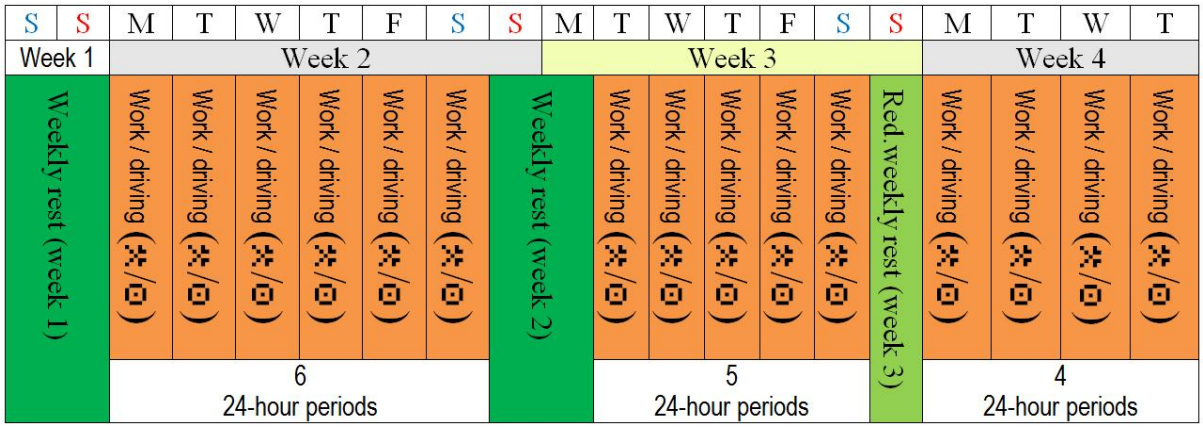
Uredba ne prepoveduje izkoriščanja tedenskega časa počitka na vlaku ali trajektu, če ima voznik dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona.

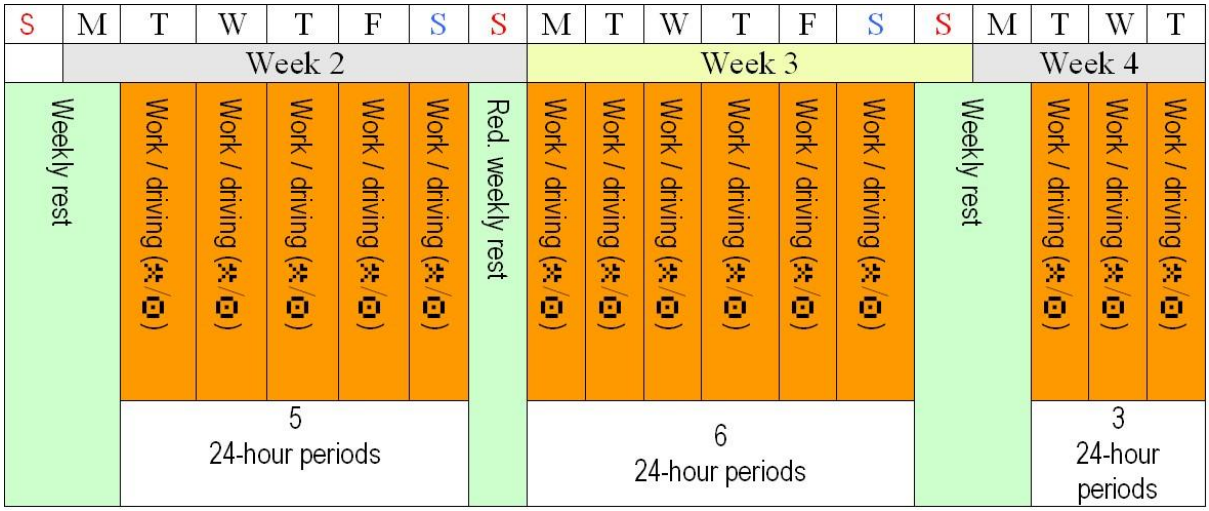
Ker Uredba izrecno dovoljuje izkoriščanje skrajšanega tedenskega časa počitka (24 ur) v ustrezno opremljenem vozilu, se zdi, da izključuje možnost izkoriščanja rednih tedenskih počitkov v vozilu. V praksi se to redko izvršuje, ker Uredba iz te ugodnosti tudi ne izključuje časov počitka, ki vključujejo skrajšan tedenski počitek in nadomestilo za predhodno skrajšan tedenski počitek.

Primer neustreznega tedenskega počitka: V dvotedenskem obdobju, ki vključuje teden 2 in teden 3, je samo en tedenski čas počitka.



Pravilno izkoriščen tedenski počitek:

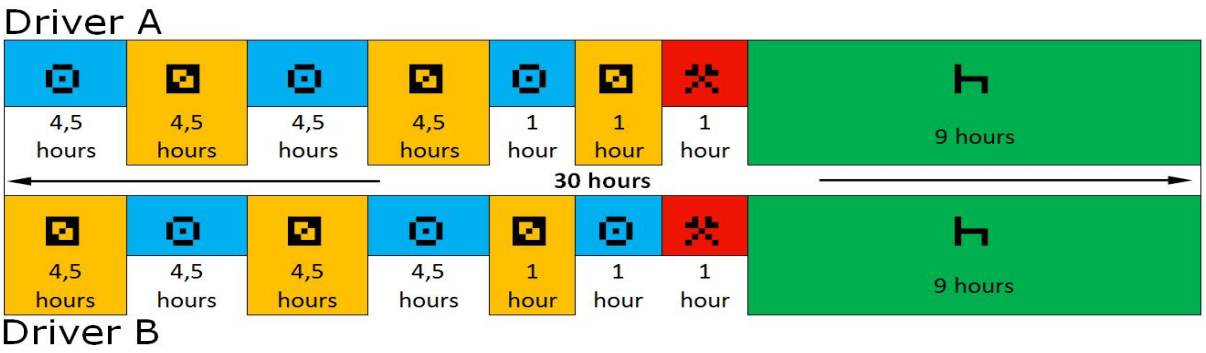




Nadomestilo za tedenski počitek:

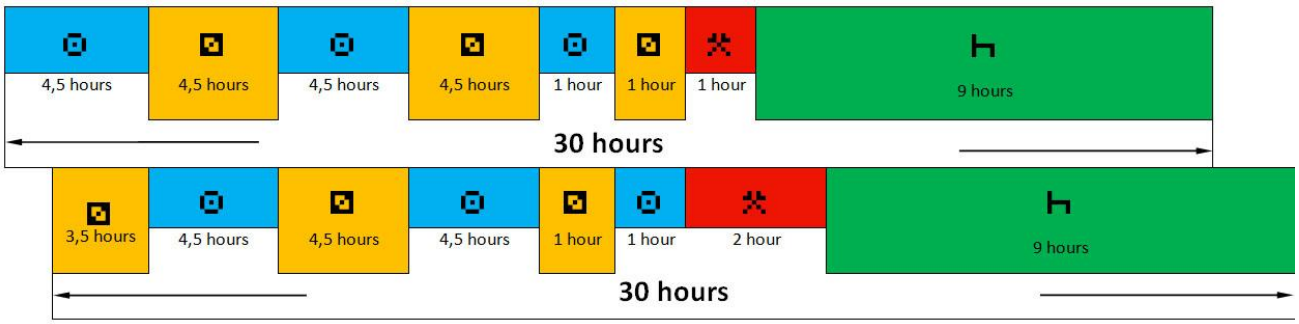
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4						
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)		Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours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

Primeri za več voznikov: Naslednji primeri prikazujejo možne porazdelitve dejavnosti voznikov, ki delujejo kot posadke v skladu s to uredbo.



V primeru, ki je prikazan v nadaljevanju, voznik A vozi sam 1 uro, preden se mu pridruži voznik B, kar je dovoljeno, če je voznikov več.

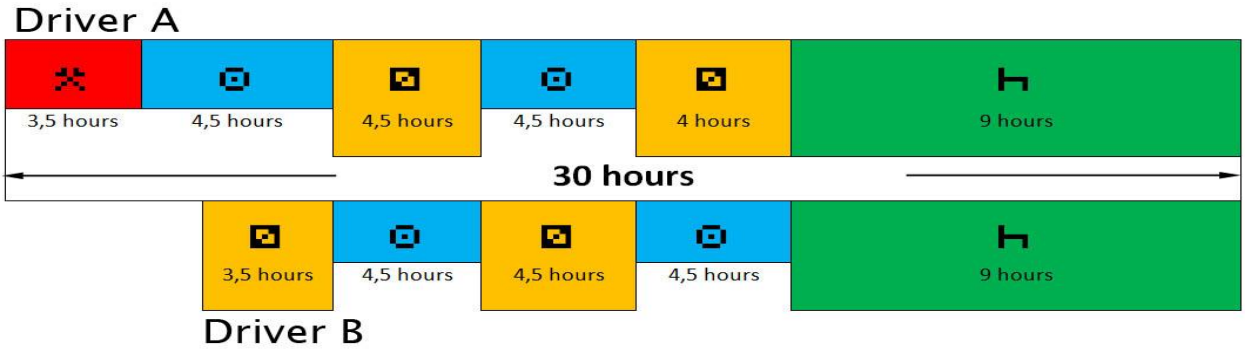
Voznik A



Voznik B

V naslednjem primeru je voznik A tri ure in pol opravljal „drugo“ delo, nato je začel voziti, voznik B se mu je pridružil 1 uro pozneje. To je dovoljeno, če je voznikov več.

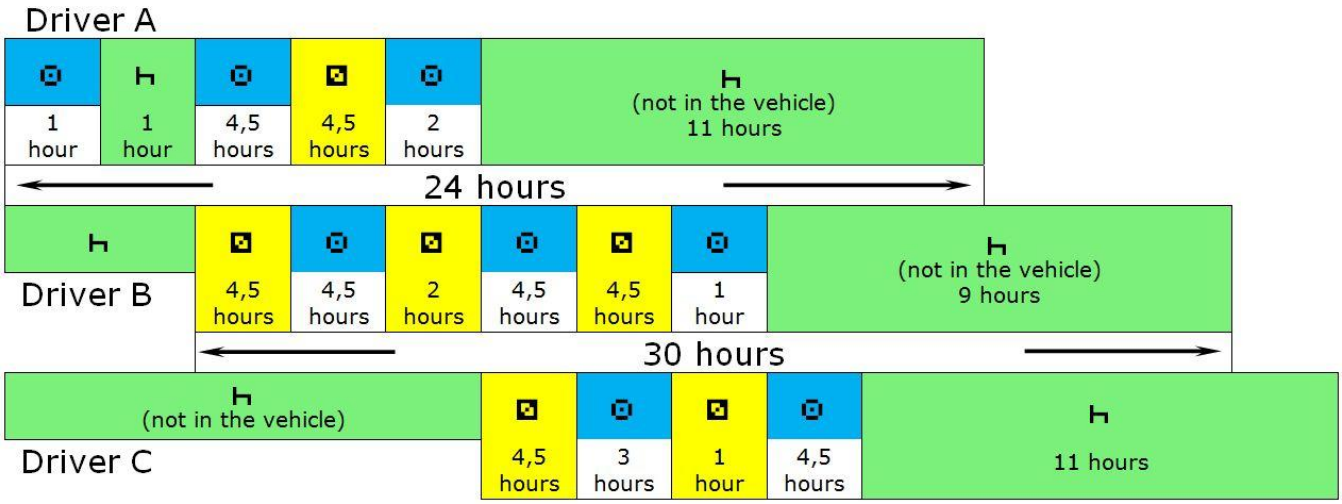
Če se vožnja nadaljuje z več vozniki, upoštevajte, da voznik A ne more začeti ponovno voziti, dokler voznik B ne zaključi svojega dnevnega počitka. Voznik A lahko 1 uro opravlja drugo delo.



Prav tako je dopustna tudi naslednja porazdelitev dejavnosti.

Naslednji primer prikazuje, kako lahko vozilo vozijo trije vozniki. Odstopanje zaradi več voznikov lahko uporabi le voznik B. Opomba: dnevnega počitka ni mogoče izkoristiti v vozilu, ki se premika.

.



2.2.8.4 „12-dnevno pravilo“

Člen 8(6a) Uredbe (ES) št. 561/2006 je bil spremenjen s členom 29 Uredbe (ES) št. 73/2009 tako, da vključuje odstopanje za voznike, ki opravljajo enkratne mednarodne storitve prevoza, da lahko preložijo tedenski čas počitka do konca dvanajstega dneva. Ta člen zahteva tudi, da si voznik pred začetkom vožnje vzame redni 45-urni čas počitka, po končani vožnji pa še dodatno vsaj en redni in en skrajšani tedenski časa počitka, ki trajata neprekinjeno 69 ur.
To je odstopanje od zahtev po običajnem tedenskem počitku (člen 8(6) Uredbe (ES) št. 561/2006). Voznik, ki želi koristiti možnost preložitve tedenskega počitka, mora izpolniti **vse** zahteve.
Če vse te zahteve niso izpolnjene, mora voznik izkoristiti običajni tedenski počitek, kot je opredeljen v členu 8(6), vse poznejše kršitve pa so kršitve tedenskega počitka.

2.2.8.5 Prekinitve časov počitka zaradi izrednih razmer

Običajno pomeni prekinjen dnevni ali tedenski čas počitka kršitev (razen pri pravilu o „trajektu“). V izrednih razmerah ali po navodilih policije ali drugega organa je sprejemljivo, če voznik za nekaj minut prekine svoj čas počitka, da umakne ali premakne svoje vozilo (glejte navodilo 3 v Prilogi). Prekinitev je treba zabeležiti, po potrebi tudi ročno, z opombo organa, ki je dal navodila. To se ne sme šteti za prekršek.

2.2.9 Člen 9

2.2.9.1 Besedilo

1. *Z odstopanjem od člena 8 se lahko dnevni čas počitka prekine največ dvakrat z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure, če voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Voznik mora imeti v času tega rednega dnevnega časa počitka možnost dostopa do ležišča na ladji ali ležalnega vagona.*

2. *Vsak čas, porabljen za potovanje na lokacijo, na kateri se prevzame vozilo, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ali vrnitev s te lokacije, kadar vozilo ni na voznikovem domu niti v operativnem centru delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, se ne šteje za počitek ali odmor, razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona.*

3. *Vsak čas, ki ga voznik porabi med vožnjo vozila, ki ne sodi na področje uporabe te uredbe, k ali od vozila, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ki ni voznikov dom ali operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, šteje kakor drugo delo.*

2.2.9.2 Prekrški

Nezadosten dnevni počitek	**561, člen 8(2)**
Opustitev zapisovanja	**561, člen 6(5)**

2.2.9.3 Cestno preverjanje

1. To odstopanje omogoča vozniku, da največ **dvakrat** prekine redni dnevni čas počitka (11 ur ali 3 + 9 ur), če spremlja vozilo na vlaku ali trajektu. Skupno trajanje teh prekinitev ne sme prekoračiti 1 ure.

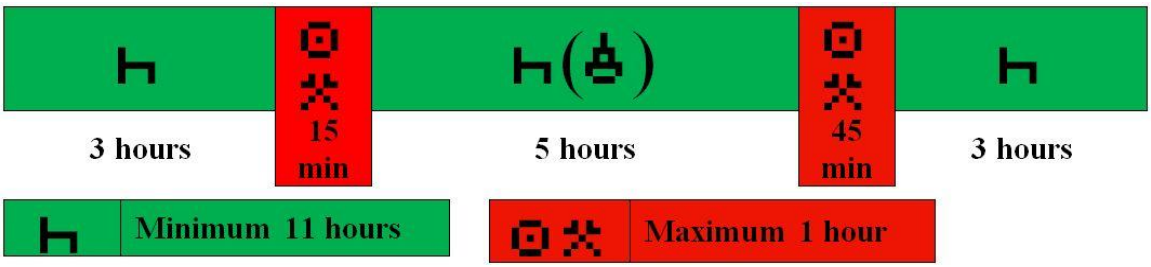
2. Voznik mora imeti v vsakem sestavnem delu takšnega deljenega počitka dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona.

3. Pri preverjanju skladnosti s podrobnostmi tega odstopanja ugotovite dnevni čas počitka, ki je bil prekinjen, in preverite, ali je skupna prekinitev trajala največ 1 uro in ali sestavni deli prekinjenega dnevnega počitka skupaj še vedno sestavljajo redni dnevni čas počitka.

   Nadzorni uradniki morajo za pomoč pri potrditvi odstopanja zahtevati tudi predložitev vozovnice za vlak ali trajekt, čeprav morajo vedeti, da podjetja, ki opravljajo vožnje s trajektom, vozovnic ne izdajajo vedno.

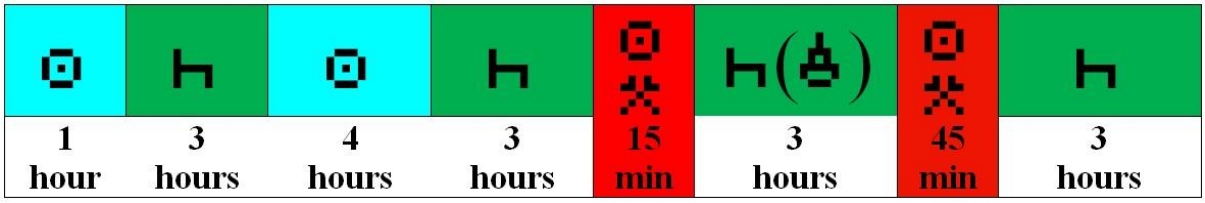
Če ti pogoji niso izpolnjeni, je nastala **kršitev dnevnega počitka** (glejte člen 8), ki se nadaljuje, dokler ni izkoriščen ustrezni dnevni počitek. (Glejte tudi navodilo 6 v Prilogi)

V nadaljevanju je prikazan primer, kako je redni dnevni počitek prekinjen zaradi vkrcanja na trajekt in izkrcanja iz njega ter uporabljeno to odstopanje:



Opomba: Vožnja, opravljena med takšno prekinitvijo, v skladu z Uredbo ne more veljati za dnevni čas vožnje, ki velja pred prekinjenim dnevnim počitkom in po njem, vendar pa se upošteva pri tedenskih in dvotedenskih omejitvah vožnje. K tako izkoriščenemu dnevnemu počitku se lahko prišteje nadomestilo za tedenski počitek.

V nadaljevanju: prekinitev deljenega počitka (na trajektu):

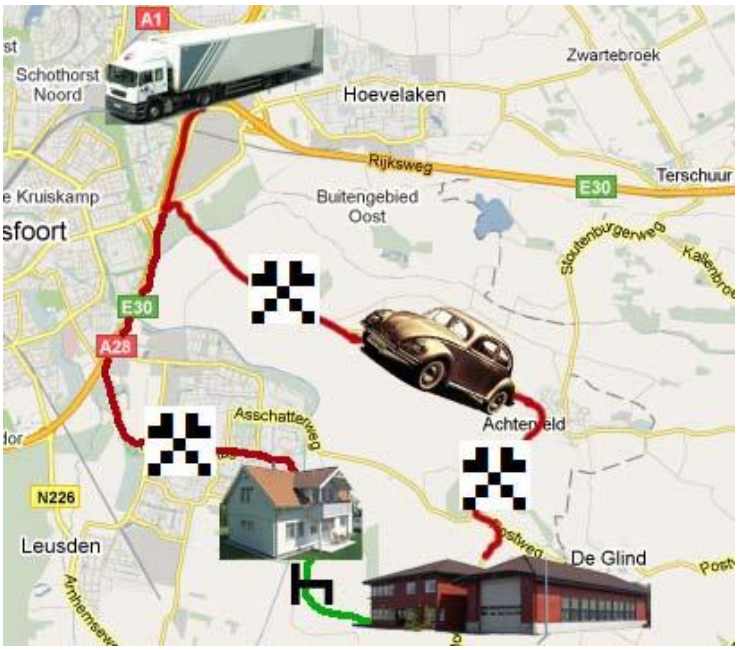


Opomba: Opozoriti je treba, da takšne prekinitve pri izkoriščanju dnevnega počitka v trajanju 9 ur med vožnjo z več vozniki niso dovoljene. Da bi vozniki na vožnjah z več vozniki lahko uporabili odstopanje, si morajo vzeti **redni** dnevni počitek, ki traja najmanj 11 ur.

4. Če voznik vozi na določen kraj, ki ni operativni center delodajalca, katerega mu je delodajalec navedel, da bi prevzel in vozil vozilo, opremljeno s tahografom, izpolnjuje obveznosti do delodajalca in zato ne more svobodno razpolagati s svojim časom. Zato je treba vsak čas, ki ga voznik porabi za vožnjo v kraj ali iz kraja, ki ni njegov dom ali operativni center delodajalca, in v katerem voznik prevzame ali zapusti vozilo, ki sodi v področje uporabe Uredbe, ne glede na to, ali mu je navodila glede časa in načina vožnje dal delodajalec ali se je o tem odločil sam, zabeležiti kot „drugo delo“ (sklic sodba Sodišča Evropske unije št. 124/09[9]).

   Prav tako je treba vsak čas, ki ga voznik porabi za vožnjo vozila, ki ne sodi v področje uporabe Uredbe, v kraj ali iz kraja, ki ni običajni operativni center delodajalca ali voznikov dom, in v katerem naj bi voznik prevzel ali zapustil vozilo, ki sodi v področje uporabe Uredbe, zabeležiti kot „drugo delo“. (Glejte tudi navodilo 2 v Prilogi)

5. Teoretično to pomeni, da voznik, ki konča svoj delovni dan zunaj svojega običajnega delovnega mesta, ne sme opravljati nobenega dodatnega dela, na primer vožnje domov, ne da bi to dejavnost zabeležil, in lahko povzroči kršitev.



Če obstaja sum, da so bile dejavnosti, ki sodijo v področje uporabe Uredbe, opravljene, vendar niso bile zabeležene, je treba od voznika zahtevati, da natančno pojasni, kakšne dejavnosti so bile opravljene v teh obdobjih.

Zapisi, ki kažejo, da je voznik končal svoje delovne obveznosti v enem kraju in jih naslednji dan nadaljeval v drugem kraju, lahko pomenijo, da dejavnosti iz tega člena niso bile zabeležene.

Voznike, ki prevzamejo vozilo daleč od svojega doma ali običajnega delovnega mesta, je treba povprašati o vožnji do kraja prevzema, da se ugotovi, ali niso pozabili vpisati vseh svojih dejavnosti.

Če dejavnosti, ki sodijo v področje uporabe Uredbe, niso zabeležene, to pomeni kršitev Uredbe (EGS) št. 3821/85, ki je razvrščena kot *zelo resna kršitev*.

2.2.10 Člen 10

2.2.10.1 Besedilo

1. Prevozno podjetje voznikom, ki so v njem zaposleni ali mu dani na voljo, ne sme izplačevati nikakršnih plačil, niti v obliki bonusov ali dodatkov k plači, ki so povezana s prevoženimi razdaljami in/ali količino prevoženega blaga, če so ta plačila take vrste, da ogrožajo varnost v cestnem prometu in/ali spodbujajo kršitve te uredbe.
2. Prevozno podjetje organizira delo voznikov iz odstavka 1 tako, da lahko vozniki upoštevajo Uredbo (EGS) št. 3821/85 in poglavje II te uredbe. Prevozno podjetje da vozniku ustrezna navodila in izvaja redne kontrole za zagotovitev upoštevanja Uredbe (EGS) št. 3821/85 in poglavja II te uredbe.
3. Prevozno podjetje je odgovorno za kršitve, ki jih povzročijo vozniki podjetja, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju druge države članice ali tretje države.
Brez poseganja v pravico držav članic, da prevozna podjetja štejejo za popolnoma odgovorna, lahko države članice to odgovornost pogojujejo s kršitvami odstavkov 1 in 2 s strani podjetja. Države članice lahko upoštevajo kakršne koli dokaze, ki izkazujejo, da prevozno podjetje utemeljeno ne more odgovarjati za storjeno kršitev.
4. Podjetja, pošiljatelji, špediterji, organizatorji potovanj, glavni izvajalci, podizvajalci in agencije za zaposlovanje voznikov zagotovijo, da pogodbeno dogovorjeni načrti časa prevoza upoštevajo to uredbo.
5.
(a) Prevozno podjetje, ki uporablja vozila, opremljena z nadzorno napravo v skladu s Prilogo IB Uredbe (EGS) št. 3821/85 in ki spadajo na področje uporabe te uredbe:
(i) zagotovi, da se vsi ustrezni podatki prenesejo iz enote v vozilu in voznikove kartice tako pogosto, kot to določi država članica, in da se vsi ustrezni podatki prenesejo bolj pogosto, da zagotovi, da se prenesejo vsi podatki, ki zadevajo dejavnosti, ki jih opravlja to podjetje ali ki se opravljajo za to podjetje;
(ii) zagotovi, da se vsi preneseni podatki iz vozila in voznikove kartice hranijo najmanj dvanajst mesecev po evidentiranju in da so na zahtevo inšpektorja taki podatki dostopni bodisi neposredno bodisi na daljavo iz prostorov podjetja;
(b) za namene tega odstavka se „prenos“ razume v skladu z opredelitvijo iz točke (s) poglavja I Priloge IB Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85;
(c) najdaljše obdobje, v katerem se ustrezne podatke v skladu z (a)(i) prenese, lahko določi Komisija v skladu s postopkom iz člena 24(2).

2.2.10.2 Prekrški

Prekrški prevoznika zaradi nezagotovitve tahografskih podatkov.

2.2.10.3 Cestno preverjanje

Ta člen nalaga obveznosti prevoznikom. Prekrškov, ki so podrobneje navedeni v odstavkih 1.2 in 4 tega člena, dejansko ni mogoče pravilno odkriti ali preiskati med cestnim preverjanjem, zato je najboljše, da se preiskujejo med preverjanjem prevoznikov, ki poteka v njihovih

prostorih, kjer je verjetno zagotovljen dostop do potrebnih dokazov. Če obstaja sum krivde za več prekrškov v zvezi s čezmejnimi prevozi, se v skladu z dobro prakso vsi zbrani podatki pošljejo organom, pristojnim za izvrševanje, v „matični“ državi članici.

V zvezi s storjenim prekrškom iz odstavka 3 („odgovornost prevoznika“) je treba preučiti nacionalno zakonodajo posamezne države članice.

Verjetno je, da nacionalna zakonodaja nalaga organu, pristojnemu za izvrševanje, praktične omejitve glede sposobnosti za pregon tujega subjekta zaradi tovrstnih kršitev predpisov.

Kljub temu so podatki, zbrani med cestnimi preverjanji, lahko za državo članico uporabni za opredelitev prevoznikov, za katere je morda potrebna preiskava.

Storjen prekršek iz odstavka 5 se nanaša na obveznosti prevoznika glede prenosa in zagotavljanja digitalnih podatkov in je zato predvsem pomemben med preiskavami podjetja.

2.2.11 Člen 11

2.2.11.1 Besedilo

Država članica lahko predvidi daljše najkrajše odmore in čase počitka ali krajše najdaljše čase vožnje od tistih, ki so določeni v členih 6 do 9, za prevoz po cesti, ki v celoti poteka na njenem ozemlju. Pri tem države članice upoštevajo ustrezne kolektivne ali druge pogodbe med socialnimi partnerji. Kljub temu pa se ta uredba še naprej uporablja za voznike, ki opravljajo mednarodne prevoze.

2.2.11.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.11.3 Cestno preverjanje

Čeprav lahko države članice določijo strožje omejitve od tistih iz Uredbe, se uredbi (ES) št. 561/2006 in (EGS) št. 3821/85 kljub temu uporabljata za mednarodne vožnje.

Kljub temu je treba standardna preverjanja uporabljati za voznike/vozila na mednarodnih vožnjah.

Preverjanje izvrševanja v tistih državah članicah, ki imajo strožje ureditve za domače vožnje, se opravlja v skladu z njihovo nacionalno zakonodajo.

2.2.12 Člen 12

2.2.12.1 Besedilo

Voznik lahko odstopa od členov 6 do 9 do obsega, ki je potreben za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora, če s tem ne ogroža varnosti v cestnem prometu in če pripelje do primernega mesta, kjer lahko ustavi. Voznik navede razlog za tako odstopanje ročno na tahografskem vložku ali na izpisu ali v svojem urniku dela najpozneje ob prihodu na primerno mesto, kjer lahko ustavi.

2.2.12.2 Prekrški

Jih ni (čeprav je to lahko odvisno od nacionalne zakonodaje), vendar je treba upoštevati kršitve v zvezi s členi 6–9, če voznik izjeme ne uporabi pravilno.

2.2.12.3 Cestno preverjanje

Če ni ogrožena varnost v cestnem prometu in če lahko voznik pripelje do primernega mesta, kjer lahko ustavi, se lahko dovoli odstopanje od pravil EU do obsega, ki je potreben za zagotovitev varnosti oseb (vključno s potniki), vozila ali njegovega tovora.

Vozniki morajo navesti razlog za odstopanje na hrbtni strani svojih tahografskih vložkov (če uporabljajo analogne zapise) ali na izpisku ali začasnem vložku (če uporabljajo digitalni tahograf) najpozneje ob prihodu na primerno mesto, kjer lahko ustavijo.

V skladu s sodbo Sodišča Evropske unije C-235/94[10] ta izjema velja le v primerih, če med vožnjo nepričakovano ni mogoče več izpolnjevati pravil o voznikovih urah. Z drugimi besedami: načrtovane kršitve pravil niso dovoljene. To pomeni, da se mora ob nastanku nepredvidenega dogodka voznik odločiti, ali je treba odstopiti od pravil. Pri tem postopku mora voznik upoštevati potrebo po zagotovitvi varnosti v cestnem prometu.

Nadzorni uradniki morajo:

- preveriti natančno naravo dogodka, zaradi katerega se je voznik odločil uporabiti določbe iz tega člena. Pozor na posebne primere iz **Navodil št. 1;**
- preveriti zapise zaradi potrditve izjeme;
- preveriti, ali je bila izjema uporabljeno zato, da se doseže primeren kraj za ustavitev vozila. *Opomba: to ni neomejeno pooblastilo za izogibanje obveznostim na celotni vožnji. Vendar morajo pregledovalci pomisliti tudi na to, da voznik v času nadzora morda še ni dosegel primernega mesta, kjer bi lahko ustavil vozilo, in zato odstopanja od pravil še ni zabeležil. V takšnih okoliščinah se takšna opustitev ne sme šteti za kršitev;*
- preveriti, ali je bilo mesto, kjer je vozilo ustavljeno, prvi primerni kraj;
- preveriti predhodne zapise, ali gre za sistematično in ponovljeno uporabo izjeme. Če ta izjema ni bila pravilno zahtevana, morajo preveriti, ali gre za kršitve členov 6–9.

2.2.13 Člen 13

2.2.13.1 Besedilo

1. Če to ne posega v cilje iz člena 1, lahko vsaka država članica na svojem ozemlju ali s soglasjem zadevnih držav na ozemlju drugih držav članic odobri izjeme od členov 5 do 9 in dovoli te izjeme, če so izpolnjeni posamezni pogoji, ki se uporabljajo za prevoz:
(a) z vozili, ki jih imajo v lasti ali v najemu brez voznika za prevoz po cesti organi oblasti, ki ne konkurirajo zasebnim prevoznim podjetjem;
(b) z vozili, ki jih uporabljajo ali najemajo brez voznika poljedelska, vrtnarska, gozdarska, živinorejska ali ribiška podjetja za prevažanje blaga v okviru lastne podjetniške dejavnosti znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje;
(c) s kmetijskimi in gozdarskimi traktorji, ki se uporabljajo za kmetijske in gozdarske dejavnosti znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, ki ima vozilo v lasti, najemu ali zakupu;
(d) z vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso vlečnega vozila, ki ne presega 7,5 tone in ki jih uporabljajo:
– izvajalci univerzalnih storitev, kakor 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 storitve, za dostavo pošiljk kot dela univerzalne storitve, ali
– za prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri njegovem delu.
Ta vozila se lahko uporabljajo samo v območju s polmerom 50 km od kraja, v katerem je podjetje, če vožnja z vozilom ni glavna voznikova dejavnost;
(e) z vozili, ki vozijo izključno na otokih, katerih površina ne presega 2 300 kvadratnih kilometrov in niso povezani s preostalim državnim ozemljem z mostom, nasipom ali predorom, odprtim za motorna vozila;
(f) z vozili za prevoz blaga v območju s polmerom 50 km od kraja, v katerem je podjetje, s pogonom na zemeljski plin ali utekočinjeni zemeljski plin ali na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, skupaj z maso priklopnika ali polpriklopnika, ne presega 7,5 tone;
(g) z vozili za učenje vožnje in opravljanje izpita za pridobitev vozniškega dovoljenja ali spričevala o strokovni usposobljenosti, če se ne uporabljajo za komercialni prevoz blaga ali potnikov;
(h) z vozili, ki se uporabljajo za vzdrževanje kanalizacije, za varovanje pred poplavami, za preskrbo z vodo, plinom in elektriko, za vzdrževanje in nadzor cest ali za zbiranje in odstranjevanje odpadkov od vrat do vrat, za vzdrževanje telefonskih in telegrafskih napeljav, radijskega in televizijskega oddajanja ter odkrivanje radijskih in televizijskih oddajnikov ali sprejemnikov;
(i) z vozili z 10 do 17 sedežev, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz potnikov;
(j) s specializiranimi vozili za prevažanje cirkuške opreme in opreme za zabaviščne parke;
(k) s posebno opremljenimi vozili za mobilne projekte, ki se uporabljajo predvsem za izobraževanje v mirujočem stanju;
(l) z vozili za odvažanje mleka s kmetij in za vračanje cistern za mleko ali mlečnih proizvodov, ki so namenjenih za živalsko krmo, na kmetije;
(m) s specializiranimi vozili za prevažanje denarja in/ali dragocenih predmetov;
(n) z vozili za odvoz živalskih odpadkov ali trupel živali, ki niso namenjeni za prehrano ljudi;
(o) z vozili, ki se uporabljajo izključno na cestah znotraj vozlišč, kot so pristanišča, pristaniška

razkladališča in železniški terminali;
(p) z vozili za prevoz živih živali s kmetij na lokalne trge in obratno ali s trgov v lokalne klavnice v premeru do 50 km.
2. Države članice Komisijo obvestijo o izjemah, odobrenih v skladu z odstavkom 1, in Komisija o njih obvesti druge države članice.
3. Če to ne posega v cilje iz člena 1 in je zagotovljena ustrezna zaščita voznikov, lahko država članica po odobritvi Komisije na svojem ozemlju odobri manjše izjeme pri uporabi te uredbe za vozila, ki se uporabljajo na vnaprej določenih območjih z gostoto prebivalstva manj kot 5 oseb na kvadratni kilometer, v naslednjih primerih:
– za notranje linijske prevoze potnikov, če njihov razpored potrdijo organi oblasti (v tem primeru so lahko dovoljene le izjeme glede odmorov), in
– za tiste notranje cestne prevoze blaga za svoj račun ali za najem ali plačilo, ki ne vplivajo na enotni trg in so potrebni za vzdrževanje določenih gospodarskih panog na zadevnem ozemlju, in kadar določbe te uredbe o izjemah predpisujejo omejitveni polmer do 100 km.
Prevoz po cesti na podlagi te izjeme lahko vključuje pot na območje z gostoto prebivalstva 5 oseb na kvadratni kilometer ali več le na koncu ali začetku vožnje. Vsi taki ukrepi so sorazmerni po svoji naravi in obsegu.

2.2.13.2 Prekrški

Jih ni, če se izjeme uporabljajo pravilno.

2.2.13.3 Cestno preverjanje
Nadzorni uradniki morajo preveriti uporabo te izjeme z ugotovitvijo podrobnosti o vožnji, uporabi vozila, vrsti posebne opreme vozila in podrobnosti o tovoru v sodelovanju z voznikom.
Pozor, ta člen obravnava samo izjeme pri uporabi členov 5–9.
Opomba: Ustrezno izvzetje iz zahteve glede vgradnje (in uporabe) tahografa je navedeno v členu 3(2) Uredbe (EGS) št. 3821/85.
Nadzorni uradniki morajo tudi vedeti, da voznik ali prevoznik morda ne ve, da se lahko uporabi določena izjema in poskuša izpolniti zahteve iz Uredbe (ES) 516/2006 itd., kadar se lahko uporablja druga zakonodaja.
To so **nacionalna** odstopanja, ki se med državami članicami razlikujejo in na splošno veljajo le znotraj državnih meja držav članic, čeprav lahko obstaja lokalni sporazum med sosednjimi državami, ki omogoča medsebojno priznavanje (npr. Združeno kraljestvo in Irska).
Dodatna navodila si oglejte v nacionalni zakonodaji.
Dejavnosti, ki se opravljajo v skladu s temi odstopanji, je treba zabeležiti kot drugo delo, če se v delovnem dnevu opravljajo v kombinaciji z vožnjo, ki sodi v področje uporabe Uredbe.
Če voznik odstopanje uporabi napačno, se na podlagi uredb (ES) 561/2006 in (EGS) 3821/85 izvede podrobni inšpekcijski pregled.
Kadar je treba preveriti zahtevano odstopanje, je na spletni strani EU:
http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm

na voljo dostop do popolnega seznama nacionalnih odstopanj, ki veljajo v posamezni državi članici. Zato jih morajo nadzorni uradniki pri opravljanju cestnih inšpekcijskih pregledov poznati.

2.2.14 Člen 14

2.2.14.1 Besedilo

1. Če to ne posega v cilje iz člena 1, lahko države članice po odobritvi Komisije odobrijo izjeme od uporabe določb členov 6 do 9 za prevoze v izjemnih okoliščinah.

2. V nujnih primerih države članice lahko odobrijo začasno izjemo za obdobje, ki ne presega 30 dni, kar se nemudoma sporoči Komisiji.

3. Komisija obvesti druge države članice o vsaki izjemi, odobreni v skladu s tem členom.

2.2.14.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.14.3 Cestno preverjanje

Uredba dovoljuje državam članicam (na podlagi vloge Komisiji), da omilijo zahtevo glede izpolnjevanja omejitev vožnje, ki jih nalagajo členi 6–9. Države članice se lahko na takšen način odzovejo tudi na izredne ali nujne razmere (npr. izjemno hude vremenske razmere ali epidemija slinavke in parkljevke v Združenem kraljestvu) in odobrijo začasne izjeme za obdobje do največ 30 dni, o čemer obvestijo tudi Komisijo.

Medtem ko v času trajanja kakršnih koli izrednih razmer nadzorni uradniki verjetno vedo za takšno omilitev zahtev, morajo vedeti, da so takšne omilitve morda veljale, tudi ko pregledujejo zapise nekaj časa po dogodku.

Če voznik trdi, da kršitve Uredbe niso prekrški, temveč so dovoljene zaradi omilitve Uredbe, je treba od voznika zahtevati izvod dovoljenja. Če takšnega izvoda ne more predložiti, je treba za potrditev zaprositi Komisijo, ki jo je treba o vseh takšnih dovoljenjih obvestiti.

Posodobljeni seznam je na voljo na naslednjem spletnem naslovu:

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

Ker gre za omilitve Uredbe, ki se uporabljajo lokalno, se lahko predvideva, da je pristojni organ nadzorne uradnike z njimi seznanil. Zato so le v interesu drugih držav članic, če voznik nato vstopi v drugo državo članico in pri preverjanju predloži zapise, ki sicer vsebujejo očitne kršitve, čeprav gre morda le za dovoljene kršitve.

Zato mora nadzorni uradnik potrditi obstoj kakršne koli zahtevane omilitve, če potrditve ni, pa uporabiti omejitve, določene v členih 6–9.

2.2.15 Člen 15

2.2.15.1 Besedilo

Države članice zagotovijo, da za voznike vozil iz člena 3(a) veljajo nacionalna pravila, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka.

2.2.15.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.15.3 Cestno preverjanje

Ta člen zahteva, da države članice sprejmejo predpise o časih vožnje in počitka za voznike vozil, ki so s členom 3(a) izvzeta iz teh uredb. Ti predpisi so v izključno v nacionalnem interesu.

2.16 Člen 16

2.2.16.1 Besedilo

1. Če vozilo ni opremljeno z nadzorno napravo v skladu z Uredbo (EGS) št. 3821/85, se odstavka 2 in 3 tega člena uporabljata za:
(a) notranje linijske prevoze potnikov; in
(b) mednarodne linijske prevoze potnikov, katerih končne postaje so do 50 km zračne črte oddaljene od meje med dvema državama članicama in katerih dolžina linije ne presega 100 km.
2. Prevozno podjetje sestavi vozni red prevozov in urnik dela, v katerem sta za vsakega voznika navedena ime in kraj, kjer ima sedež, in vnaprej določen načrt različnih obdobij vožnje, drugega dela, odmorov in njegove razpoložljivosti.
Vsak voznik, ki se mu dodeli prevoz iz odstavka 1, ima s seboj izvleček iz urnika dela in kopijo voznega reda prevozov.
3. Urnik dela:
(a) vključuje vse podrobnosti iz odstavka 2 za najkrajše obdobje, ki zajema predhodnih 28 dni; te podrobnosti je treba posodabljati v rednih časovnih presledkih, katerih trajanje ne sme presegati enega meseca;
(b) podpiše direktor prevoznega podjetja ali njegov pooblaščeni zastopnik;
(c) prevozno podjetje hrani eno leto po preteku obdobja, ki ga urnik zajema. Prevozno podjetje zadevnim voznikom na njihovo zahtevo izroči izpisek iz urnika; in
(d) se predloži in preda na zahtevo pooblaščenega inšpektorja.

Opombe

Člen 16 je prenehal veljati 31. decembra 2007 (glejte člen 26 Uredbe (ES) 561/2006, ki je spremenil člen 3 Uredbe 3821/85).

2.2.17 Člena 17 in 18

Ta dva člena tukaj nista obravnavana, ker za dejavnost izvrševanja na cesti nista pomembna.

2.2.18 Člen 19

2.2.18.1 Besedilo

1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabijo za kršitve te uredbe in Uredbe (EGS) št. 3821/85, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EGS) št. 3821/85 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice Komisijo uradno obvestijo o teh ukrepih in pravilih o kaznih do datuma iz drugega pododstavka člena 29. Komisija o tem obvesti druge države članice.

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

Izjemoma lahko, če se ugotovi kršitev:

– ki ni bila storjena na ozemlju zadevne države članice, in

– ki jo je storilo podjetje s sedežem v ali voznik s krajem zaposlitve v drugi državi članici ali tretji državi,

država članica do 1. januarja 2009 namesto tega, da naloži kazen, sporoči dejstva o kršitvi pristojnemu organu v državi članici ali tretji državi, v kateri je sedež podjetja ali v kateri ima voznik kraj zaposlitve.

3. Kadar koli država članica začne postopek ali naloži kazen za posamezno kršitev, vozniku o tem predloži ustrezne pisne dokaze.

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

2.2.18.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.18.3 Cestno preverjanje

Pri cestnem preverjanju morajo nadzorni uradniki vedeti, da jim ta člen omogoča pregon voznikov (in prevoznikov) zaradi kršitev zahtev Uredbe (ES) 561/2006, za katere je bilo ugotovljeno, da so nastale na ozemlju druge države članice ali tretje države. Natančno besedilo člena pomeni, da to pooblastilo ne velja za kršitve Uredbe (EGS) 3821/85, čeprav je to lahko odvisno od besedila zakonodaje, ki so jo posamezne države članice sprejele za izvajanje Uredbe.

2.2.19 Člen 20

2.2.19.1 Besedilo

1. Voznik hrani vse dokaze, ki mu jih predloži država članica v zvezi z naloženimi kaznimi ali začetkom postopkov do takrat, ko ista kršitev te uredbe ne more več pripeljati do drugega postopka ali kazni v skladu s to uredbo.

2. Voznik na zahtevo predloži dokaze iz odstavka 1.

3. Voznik, ki je zaposlen ali je na razpolago več kot enemu prevoznemu podjetju, predloži zadostne podatke vsakemu podjetju in mu tako omogoči upoštevanje poglavja II.

2.2.19.2 Prekrški

Jih ni.

2.2.19.3 Cestno preverjanje

Pregledovalci morajo predvidevati različne oblike dokazov o postopkih ali kaznih.

Standardni obrazec, ki ga je odobril CORTE in so ga sprejele nekatere države članice, je sestavljen na podlagi podobne zahteve iz Priloge 1 k Direktivi 2000/30/ES, ki zadeva poročanje o rezultatih cestnega preverjanja tehničnih brezhibnosti.

V osnovni obliki je lahko ta obrazec v obliki podpisanega sporočila na izpisku ali tahografskem vložku.

Če voznik ne predloži dokazov o prejšnji kazni, je lahko dodatno kaznovan za isti prekršek. Če je bila naložena takšna dodana kazen in je nato predložen dokaz o prejšnji kazni, je treba poznejšo kazen preklicati.

2.2.20 Člen 21

2.2.20.1 Besedilo

Za obravnavanje primerov, za katere država članica meni, da je prišlo do kršitve te uredbe, ki je take vrste, da bi lahko ogrozila varnost v cestnem prometu, država pooblasti ustrezen organ za izločitev zadevnega vozila iz prometa, dokler se ne odpravi razlog za kršitev. Države članice lahko prisilijo voznika, da si vzame dnevni čas počitka. Države članice lahko, kjer je to primerno, tudi odvzamejo, začasno prekličejo ali omejijo licenco podjetja, če ima podjetje sedež v tisti državi članici, ali odvzamejo, začasno prekličejo ali omejijo vozniško dovoljenje voznika. Komisija v skladu s postopkom iz člena 24(2) razvije smernice za spodbujanje usklajene uporabe tega člena.

2.2.20.2 Prekrški

Jih ni.

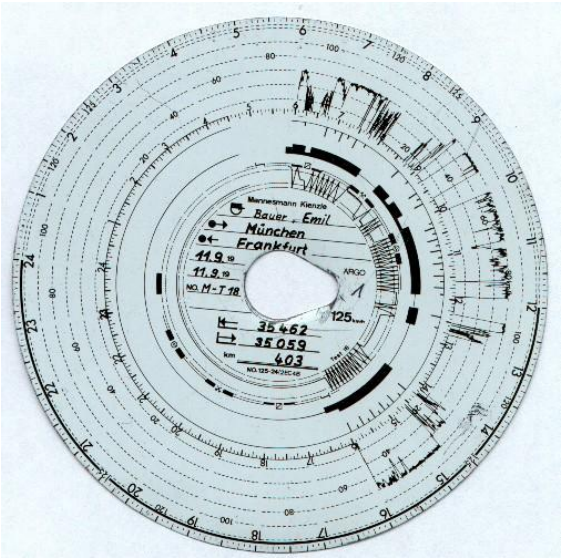
2.2.20.3 Cestno preverjanje

Ta člen pooblašča države članice, da sprejmejo zakonodajo, ki omogoča izločitev vozila, povezanega z voznikom v prekršku, iz prometa, in dovoljuje upravne sankcije proti prevoznikom in voznikom. Vse države niso sprejele ukrepov, ki dovoljujejo prepoved ali izločitev vozila iz prometa.

2.2.21 Členi od 22 do 29

Ti členi tukaj niso obravnavani, ker za izvrševanje na cesti niso pomembni, čeprav morajo nadzorni uradniki vedeti, da člen 27(1) spreminja Uredbo (ES) št. 3821/85 in s tem opredeljuje tista vozila, registrirana v državah članicah, ki morajo biti opremljena z digitalnimi tahografi.

3. Uredba (EGS) št. 3821/85 – pravila o tahografu in vodenju evidenc



3.1 Uredba (EGS) št. 3821/85

Tahografska oprema zagotavlja potrebne zapise, ki so ključnega pomena za vsako preverjanje skladnosti, ki ga opravljajo nadzorni uradniki. Ti zapisi se beležijo na tahografski vložek ali datoteke z digitalnimi podatki in zbirajo avtomatsko ali kot ročni vpisi (voznika). Pregled teh zapisov nadzornim uradnikom v največji meri omogoča ugotoviti, ali so bila upoštevana pravila glede časa vožnje in časa počitka.
Uredba (EGS) 3821/85 opredeljuje nekatere tehnične zadeve, povezane z odobritvijo tipa, vgradnjo in inšpekcijskim pregledom teh instrumentov, ter nalaga vozniku obveznost izpolnjevanja teh zahtev.
Podrobna preučitev Uredbe (EGS) 3821/85 ne sodi v okvir tega dokumenta, upoštevati pa je treba, da se ta uredba uporablja le za vozila, registrirana v državah članicah EU, čeprav se šteje, da skladnost s to uredbo zadošča za skladnost s podobno pripravljenimi zahtevami v okviru sporazuma AETR.
Najpomembnejše zahteve, ki zadevajo uporabo tahografov, so navedeni v členu 3 in členih od 13 do 16. Ti členi nalagajo voznikom stroge in podrobne obveznosti in bodo nadzornim uradnikom omogočili, da bodo na cestnih preverjanjih, ki jih opravljajo, odkrili številne kršitve.

Brez upoštevanja te uredbe realistična ocena izpolnjevanja zahtev iz Uredbe (ES) 561/2006 ni možna. Nadzorni uradnik bo spremljal skladnost z Uredbo (ES) 561/2006 in se hkrati prepričal, ali so izpolnjene zahteve iz Uredbe (EGS) 3821/85.
Nadzorni uradniki morajo poznati te uredbe in obvladovati preverjanje in ocenjevanje tahografskih vložkov.

3.1.1 Člen 3

3.1.1.1 Besedilo

1. Tahograf (nadzorna naprava) se vgradi in uporablja v vozilih, ki so registrirana v državi članici in se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga po cesti, razen v vozilih iz člena 3 Uredbe (ES) št. 561/2006. Vozila iz člena 16(1) Uredbe (ES) št. 561/2006 in vozila, ki so bila izvzeta iz področja uporabe Uredbe (EGS) št. 3820/85, ki pa niso več izvzeta na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006, pa se morajo do 31. decembra 2007 uskladiti s to zahtevo.
2. Države članice lahko vozila, ki so navedena v členu 13(1) in (3) Uredbe (ES) št. 561/2006, izvzamejo iz uporabe te uredbe.

3. Države članice lahko po predhodnem dovoljenju Komisije izvzamejo iz uporabe te uredbe vozila za prevoze iz člena 14 Uredbe (ES) št. 561/2006.
4. Države članice lahko za notranji promet zahtevajo vgradnjo in uporabo tahografa skladno s to uredbo pri vsakem vozilu, za katero se vgradnja in uporaba po odstavku 1 ne zahtevata.

3.1.1 2 Prekrški

Tahograf ni vgrajen v skladu s predpisi.

3.1.1 3 Cestno preverjanje

Nadzorni uradniki morajo preveriti, ali so vozila, ki niso izvzeta, opremljena s tahografom (nadzorno napravo) ustrezne vrste in ali ta vgradnja ustreza zahtevam iz (EGS) 3821/85.
Ta člen določa, da vgradnja tahografa ni obvezna za vozila, ki so vključena v prevoz po cesti, kot je navedeno v členu 13(1) in (3) Uredbe (ES) št. 561/2006.

Upoštevajte, da vozila, ki so registrirana v državah, ki so podpisnice sporazuma AETR, vendar niso članice EU, lahko izpolnjujejo zahteve iz člena 10 sporazuma AETR tako, da izpolnjujejo zahteve iz Uredbe (EGS) št. 3821/85, vendar to ni edini način za zagotavljanje skladnosti. Zahteve iz sporazuma AETR v zvezi s konstrukcijo, uporabo in vgradnjo v veliki meri odražajo zahteve iz Uredbe (EGS) št. 3821/85 in v tem dokumentu ne bodo obravnavane. Pregledovalci morajo pri ugotavljanju kršitev, povezanih s konstrukcijo, uporabo in namestitvijo tahografov (nadzornih naprav), vgrajenih v vozila, ki so registrirana v državah pogodbenicah sporazuma AETR, ki pa niso članice EU, poskrbeti za sklic na pravo zahtevo.

3.1.2 Člen 13

3.1.2.1 Besedilo

Če voznik vozi vozilo, opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo IB, delodajalec in voznik zagotavljata pravilno delovanje in ustrezno uporabo tahografa, pa tudi vozniške kartice.

3.1.2 2 Prekrški

Pravilno delovanje tahografa ni zagotovljeno.
Uporaba vozila s pokvarjenim tahografom – to so *zelo resne kršitve*.

3.1.2.3 Cestno preverjanje

Med cestnim preverjanjem morajo nadzorni uradniki spremljati pravilno delovanje tahografa s pregledom predloženih zapisov in diagnostičnih poročil, ki so na voljo za različne tahografske sisteme. Vsaka pomanjkljivost, ki vpliva na točno zapisovanje voznikovih dejavnosti, lahko omejuje tudi možnosti nadzornega uradnika za spremljanje skladnosti s predpisi.

Analogni tahografi
Manjkajoče ali neporavnane sledi, prisotnost napačnih prikazovalnih sledi (npr. celotna odstopanja ali neprekinjene sledi) ali kakršna koli neobičajna dejavnost na sledeh so dobri kazalniki, da tahograf ne deluje, kot je predvideno.

Digitalni tahografi
Voznikova kartica je sestavni del digitalnega tahografskega sistema in ta člen zahteva pravilno delovanje kartice.

Podatki o motnjah, napakah in pomanjkljivostih so lahko zapisani v datoteki „dogodki in pomanjkljivosti“, ki je v enoti vozila.
Pregledovalci morajo upoštevati, ali je jasno, da se je kakršen koli tak dogodek zgodil ravnokar (npr. na poti) in omogočiti popravilo. Upoštevajte, da člen 16 Uredbe (EGS) 3821/85 določa, da „v primeru okvare ali nepravilnega delovanja tahografa mora delodajalec pri pooblaščenem serviserju ali v pooblaščeni servisni delavnici zagotoviti popravilo takoj, ko je to mogoče. Če se vozilo ne more vrniti v bazo v enem tednu po okvari ali po ugotovitvi nepravilnega delovanja, se popravilo opravi na poti.“
Pregledovalci morajo kljub temu poskušati ugotoviti, ali je napaka tahografa dolgotrajna in ni ravnokar nastala, ter sprejeti ustrezne izvršilne ukrepe.
Tahograf z očitnimi motnjami v delovanju lahko kaže tudi na posege v zapise in nadzorni uradniki tega pri preverjanju tovrstnih napak ne smejo pozabiti.

3.1.3 Člen 14

3.1.1.1 Besedilo

1. Delodajalec izda voznikom vozil, opremljenih s tahografi v skladu s Prilogo I, zadostno število tahografskih vložkov, pri čemer upošteva osebno naravo teh vložkov, trajanje prevoza in morebitno dolžnost nadomestitve poškodovanih vložkov ali vložkov, ki jih je odvzel pooblaščeni inšpektor. Delodajalec izda voznikom samo vložke, katerih vzorec je odobren in primeren za uporabo v napravi, ki je vgrajena v vozilo.
Če je vozilo opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo IB, morata delodajalec in voznik zagotoviti, da se ob upoštevanju trajanja prevoza zahtevani izpis iz Priloge IB ob inšpekciji lahko pravilno izvede.
2. Podjetje hrani tahografske vložke in izpise, kadar koli so bili izpisi narejeni v skladu s členom 15(1), v časovnem zaporedju in čitljivi obliki vsaj eno leto po njihovi uporabi in kopije na njihovo zahtevo izroči zadevnim voznikom. Podjetje prav tako izroči kopije prenesenih podatkov iz voznikovih kartic zadevnim voznikom na njihovo zahtevo in tiskane izpise teh kopij.
Tahografske vložke, izpise in prenesene podatke je treba predložiti ali predati na zahtevo vsakega pooblaščenega inšpektorja.
3. Pristojni organ države članice, v kateri ima voznik običajno prebivališče, na voznikovo zahtevo izda vozniško kartico, opredeljeno v Prilogi IB. Država članica lahko od vsakega voznika, za katerega se uporablja Uredba (EGS) št. 3820/85 in ima običajno prebivališče na njenem ozemlju, zahteva, da je imetnik vozniške kartice.

(a) V tej uredbe pomeni „običajno prebivališče“ kraj, kjer oseba ponavadi, to je najmanj 185 dni v koledarskem letu, živi zaradi osebnih in poklicnih vezi ali oseba brez poklicnih vezi zaradi osebnih vezi, ki kažejo tesno povezavo med to osebo in krajem, kjer živi. Za običajno prebivališče osebe, ki ima poklicne vezi drugje kakor osebne vezi in ki zato živi izmenoma v različnih krajih v dveh ali več državah članicah, se šteje kraj njegovih osebnih vezi, če se takšna oseba tja redno vrača. Ni nujno, da je ta zadnji pogoj izpolnjen, če oseba živi v državi članici, da bi opravljala nalogo za določen čas.
(b) Vozniki morajo svoje običajno prebivališče ustrezno dokazati z osebno izkaznico ali kakim drugim veljavnim dokumentom.
(c) Če pristojni organi države članice, ki izdajo vozniško kartico, podvomijo v verodostojnost izjave o običajnem prebivališču, predložene v skladu s točko (b), ali če gre za neko posebno kontrolo, lahko zahtevajo dodatne informacije ali dokazila.
(d) Pristojni organi države članice izdajateljice se, kolikor je to mogoče, prepričajo, da prosilec še ni imetnik veljavne vozniške kartice.
4. (a) Pristojni organ države članice vozniško kartico opremi z osebnimi podatki voznika v skladu z določbami Priloge IB. Vozniška kartica ne sme veljati več kakor pet let. Voznik je lahko imetnik samo ene vozniške kartice. Voznik je pooblaščen, da uporablja samo svojo osebno vozniško kartico. Voznik ne sme uporabljati poškodovane vozniške kartice ali kartice, ki je potekla.
Če je izdana nova vozniška kartica, ki nadomesti staro, ima nova kartica isto številko izdaje vozniške kartice, pri čemer se indeks poveča za eno. Organ, ki kartice izdaja, vodi evidenco o izdanih, ukradenih, izgubljenih in poškodovanih vozniških karticah najmanj za čas, ki je enak času njihove veljavnosti. Če je vozniška kartica poškodovana, če ne deluje pravilno ali če je izgubljena ali ukradena, organ izda nadomestno kartico v petih delovnih dneh od dneva, ko je prejel podrobno zahtevo. Ob zahtevi za podaljšanje kartice, ki se ji približuje datum poteka

veljavnosti, organ pred tem datumom izda novo kartico, če mu je bila zahteva poslana v roku iz drugega pododstavka člena 15(1).
(b) Vozniške kartice se izdajo samo prosilcem, za katere se uporablja Uredba (EGS) št. 3820/85.
(c) Vozniška kartica je vezana na osebo. V uradnem roku veljavnosti ne more biti razveljavljena ali začasno odvzeta iz nobenega razloga, razen če pristojni organ države članice ugotovi, da je ponarejena ali da voznik uporablja kartico, katere imetnik ni on sam, ali da je kartico pridobil na podlagi lažnih izjav in/ali ponarejenih dokumentov. Če država članica, ki ni država članica izdajateljica, sprejme takšne ukrepe razveljavitve ali začasnega odvzema, mora kartico vrniti organom države članice, ki jo je izdala, in navesti razloge za njeno vrnitev.
(d) Države članice vozniške kartice, ki so jih izdale, medsebojno priznavajo. Če imetnik veljavne vozniške kartice, ki jo je izdala država članica, pridobi običajno prebivališče v drugi državi članici, lahko zaprosi za zamenjavo svoje vozniške kartice z enakovredno vozniško kartico; država članica, ki izvede zamenjavo, je odgovorna, da po potrebi preveri dejansko veljavnost predložene kartice.
Države članice, ki izvedejo zamenjavo, vrnejo staro kartico organom države članice izdajateljice in navedejo razloge za vrnitev.
(e) Če država članica nadomesti ali zamenja vozniško kartico, se nadomestitev ali zamenjava in morebitna poznejša nadomestitev ali podaljšanje evidentirajo v tej državi članici.
(f) Države članice ukrenejo vse potrebno za preprečitev vsake možnosti ponarejanja vozniških kartic.
5. Države članice zagotovijo, da so podatki, potrebni za nadzor skladnosti z Uredbo (EGS) št. 3820/85 in Direktivo Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (1), ki so zapisani in shranjeni v tahografih v skladu s Prilogo IB k tej uredbi, na voljo najmanj 365 dni po njihovem zapisu in pod pogoji, ki zagotavljajo varnost in točnost podatkov.
Države članice ukrenejo vse potrebno za zagotovitev, da zaradi nadaljnje prodaje ali jemanja tahografov iz obratovanja predvsem ne bo ovirana zadovoljiva uporaba tega odstavka.

3.1.3.2 Prekrški

Vozniki ne zagotovijo uspešne izdelave izpisa zaradi:
a) pomanjkanja papirja – *manjša kršitev;*
b) drugih razlogov, npr. poškodovane enote v vozilu – *zelo resna kršitev.*

Voznik uporablja vozniško kartico, katere ni imetnik – *zelo resna kršitev.*
Voznik uporablja poškodovano vozniško kartico – *zelo resna kršitev.*
Voznik ima več kot eno vozniško kartico s svojimi podatki – *zelo resna kršitev.*
Voznik ne uporablja vozniške kartice (npr. nima kartice, vendar vozi vozilo z digitalnim tahografom) – *zelo resna kršitev.*
Voznik ne hrani zapisov (1 leto) – kršitev prevoznika – *zelo resna kršitev.*

3.1.3.3 Cestna preverjanja

Odstavek 1 tega člena nalaga prevoznikom in voznikom določene obveznosti v zvezi s skladnim delovanjem tahografskega sistema za zapisovanje.

Voznik mora zagotoviti, da lahko vedno izdela izpis, kadar je potrebno ali se od njega zahteva, kar v praksi pomeni, da mora imeti s seboj dovolj zvitkov papirja. Če iz tega razloga ne more natisniti zapisa, je to kršitev.
(Voznike je treba spodbujati, da imajo s seboj dovolj zvitkov papirja.)

Prevozniki morajo izdati vozniku dovolj rezervnih tahografskih vložkov, združljivih z napravo, ki jo uporablja. Če delodajalec/prevoznik te obveznosti ne izpolni, pomeni, da je storil prekršek.

Odstavek 2 nalaga zahteve podjetjem (prevoznikom, družbam) v zvezi z zagotavljanjem in načinom shranjevanja zapisov ter prenesenih podatkov; ker gre za kršitev podjetja, je to za cestna preverjanja le malo pomembno.
Odstavka 3 in 4 se nanašata predvsem na postopke izdajanja, sestave in značilnosti vozniške kartice, ki jo izdajo države članice in organi za izdajo kartic, kar je za cestna preverjanja le malo pomembno.
Vendar besedilo vozniku prepoveduje, da bi imel več kot eno veljavno vozniško kartico, dovoljuje mu uporabo le lastne osebne vozniške kartice in prepoveduje uporabo poškodovane kartice ali kartice, ki je potekla. Če je bila kartica ponarejena, pridobljena na podlagi lažne izjave ali ponarejenih dokumentov ali če voznik uporablja kartico, vendar ni njen imetnik, lahko (pristojni organ) kartico prekliče ali začasno odvzame.

3.1.4 Člen 15

3.1.4.1 Besedilo

1. Vozniki ne smejo uporabljati umazanih ali poškodovanih tahografskih vložkov ali vozniških kartic. Zato morajo biti vložki ali vozniške kartice primerno zaščiteni. Če želi voznik svojo vozniško kartico podaljšati, zaprosi pristojne organe države članice, v kateri ima bivališče, najmanj 15 delovnih dni pred datumom poteka njene veljavnosti.
Če je tahografski vložek, na katerem je že zapis, ali vozniška kartica poškodovana, voznik poškodovani vložek ali vozniško kartico priloži rezervnemu vložku, s katerim ga nadomesti.
Če je vozniška kartica poškodovana, ne deluje pravilno ali je izgubljena ali ukradena, voznik v sedmih koledarskih dneh pristojne organe države članice, v kateri ima običajno prebivališče, zaprosi za njeno zamenjavo.
Če je voznikova kartica poškodovana, pokvarjena ali ni v posesti voznika, voznik:
(a) na začetku vožnje izpiše podrobne podatke o vozilu, ki ga vozi, in na ta izpis vpiše:
(i) podatke, ki omogočijo identifikacijo voznika (ime, voznikova kartica ali številka vozniškega dovoljenja), vključno s svojim podpisom;
(ii) obdobja iz točk (b), (c) in (d) druge alinee odstavka 3;
(b) na koncu vožnje izpiše podatke, ki se nanašajo na časovna obdobja, ki jih zapiše nadzorna naprava, evidentira vsa obdobja drugega dela, razpoložljivosti in počitka, ki so se zgodili od izdelave izpisa na začetku vožnje in jih ni zapisal tahograf, in označi na ta dokument podatke, ki omogočajo voznikovo identifikacijo (ime, voznikova kartica ali številka vozniškega dovoljenja), vključno s podpisom voznika.
2. Vozniki morajo uporabljati tahografske vložke ali vozniške kartice za vsak dan vožnje od prevzema vozila dalje. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne odvzame pred koncem delovnega dneva, razen če je odvzem drugače dovoljen. Tahografski vložek ali vozniška kartice se ne sme uporabljati daljše obdobje od tistega, za katerega je namenjena.
Če voznik zaradi morebitne oddaljenosti od vozila ne more primerno uporabljati vgrajene naprave, se časovna obdobja iz točk (b), (c) in (d) druge alinee odstavka 3:
(a) če je vozilo opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo I, vpišejo na tahografski vložek ročno, avtomatsko ali na drug način tako, da so čitljiva in se tahografski vložek ne umaže; ali
(b) če je vozilo opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo IB, vpišejo na voznikovo kartico z uporabo naprave za ročno vpisovanje, ki je v tahografu.
Če je v vozilu, ki ima vgrajen tahograf v skladu s Prilogo IB, več voznikov, vsak voznik zagotovi, da je njegova voznikova kartica vstavljena v ustrezno režo v tahografu.
Če je v vozilu več voznikov, vnesejo ustrezne spremembe na tahografske vložke tako, da se podatki iz točk od 1 do 3 poglavja II Priloge I zapišejo na tahografski vložek voznika, ki dejansko vozi vozilo.
3. Vozniki:
— zagotovijo, da čas zapisa na vložku ustreza uradnemu času v državi registracije vozila,
— upravljajo preklopne mehanizme, ki omogočajo ločen in razločen zapis naslednjih časovnih obdobij:
(a) pod oznako: čas vožnje;
(b)„drugo delo“ pomeni vsako dejavnost razen vožnje, kot so opredeljena v členu 3(a) Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (1), in tudi vsako delo za istega ali drugega delodajalca znotraj prevozniškega sektorja ali zunaj njega ter ga je treba zapisati pod oznako ;

(c) „čas pripravljenosti“, opredeljen v členu 3(b) Direktive 2002/15/ES, je treba zapisati pod to oznako ;
(d) pod oznako: čas odmora med delom in čas dnevnega počitka.

4. Prenehal veljati

5. Vsak član posadke na svoj tahografski vložek vpiše naslednje podatke:
(a) na začetku uporabe tahografskega vložka – priimek in ime;
(b) datum in kraj začetka in prenehanja uporabe tahografskega vložka in
Kraj prenehanja takšne uporabe;
(c) registrsko številko vsakega vozila, ki mu je dodeljeno na začetku prve vožnje, ki se zapisuje na vložku in pozneje, če med uporabo tahografskega vložka zamenja vozilo;
(d) stanje kilometrskega števca:
— na začetku prve vožnje, ki se zapiše na vložku,
— na koncu zadnje vožnje, ki se zapiše na vložku,,
— če zamenja vozilo med delovnim dnem
(stanje števca v vozilu, ki mu je bilo dodeljeno, in stanje števca v vozilu, ki mu bo dodeljeno);
(e) čas vsake zamenjave vozila.
5a. Voznik vnese v tahograf v skladu s Prilogo I(B) oznake držav, v katerih začne in konča svoje dnevno delo. Država članica pa lahko zahteva, da vozniki vozil, ki so vključena v prevoze znotraj njenega ozemlja, doda oznaki države podrobnejše geografske podatke, če je država članica o njih uradno obvestila Komisijo pred 1. aprilom 1998 in jih je manj kot 20.
Gornje vnose podatkov izvede voznik in so lahko popolnoma ročni, ali če je tahograf povezan s satelitskim sledilnim sistemom, samodejni.
6. Tahograf, opredeljen v Prilogi I, mora biti konstruiran tako, da je pooblaščenim inšpektorjem po potrebi po odprtju naprave omogočeno odčitavanje zapisa za zadnjih devet ur pred kontrolnim pregledom, pri čemer se vložek ne sme trajno deformirati, poškodovati ali umazati. Poleg tega mora biti naprava konstruirana tako, da je brez odpiranja ohišja mogoče preveriti, če zapisovanje poteka.
7. (a) Če voznik vozi vozilo, ki je opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo I, mora voznik na zahtevo inšpektorja predložiti:
(i) tahografske vložke za tekoči teden in tiste, ki jih je voznik uporabljal v predhodnih 28 dneh;
(ii) voznikovo kartico, če jo ima; in
(iii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 28 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006.
(b) Če voznik vozi vozilo, ki je opremljeno s tahografom v skladu s Prilogo IB, mora voznik na zahtevo inšpektorja predložiti:
(i) voznikovo kartico, katere imetnik je;
(ii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 28 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006; in
(iii) tahografske vložke, ki ustrezajo istemu obdobju, kot je obdobje iz prejšnjega pododstavka, v katerem je vozil vozilo z vgrajenim tahografom v skladu s Prilogo I.
(c) Pooblaščeni inšpektor lahko skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006 preveri z analizo tahografskih vložkov, z analizo prikazanih ali izpisanih podatkov, ki jih je tahograf zapisal, ali z analizo voznikove kartice ali, če te ni, z analizo katerega koli drugega spremnega dokumenta, ki utemeljuje neskladnost z eno izmed določb, kot so tiste, navedene v členu 16(2) in (3).
8. Podatke, ki so zapisani na tahografskem vložku, shranjeni v tahografu ali na vozniški kartici, ali tahografske izpise, opredeljene v Prilogi I(B), je prepovedano ponarejati, zatajiti ali uničiti. Isto velja za vsako zlorabo tahografa, tahografskega vložka ali vozniške kartice, ki bi lahko

imela za posledico ponarejanje, zatajitev ali uničenje podatkov in/ali izpisanih informacij. Na vozilu ne sme biti nobene naprave, ki bi jo bilo mogoče uporabiti v ta namen.

3.1.4.2 Prekrški

Pri cestnem preverjanju zapisi niso predloženi.
Na zahtevo pri cestnem preverjanju ni predložena knjiga, evidenca ali kateri koli drugi dokument.
Tahografski vložek ali voznikova kartica se ne uporabljata.
(Prevoznik) ni izdal dovolj tahografskih vložkov.
Vložki niso bili vrnjeni delodajalcu.
Uporaba nepravilnega vložka za napravo.
Tahografski vložek ali voznikova kartica nista bila spremenjena, kot je bilo potrebno (dva voznika v vozilu).
Voznikova kartica ni bila vstavljena v ustrezno režo digitalnega tahografa.
Zahtevana časovna obdobja niso bila vpisana ročno, avtomatsko ali na drugi način.
Podrobnosti o osrednjem polju (analognega) tahografa.
Nepravilna uporaba preklapljanja načinov.
Oznaka izhodiščne države ni vnesena (digitalni tahograf).
Nepravilni čas tahografa.
Na začetku in koncu vožnje ni izdelan izpis in niso vneseni ustrezni podatki (če je digitalni tahograf/kartica poškodovana).
Voznik ni zaprosil za zamenjavo voznikove kartice v 15 dneh (podaljšanje) ali 7 dneh (poškodovana, izgubljena ali ukradena kartica).
Nedovoljeni preklic (analognega) tahografskega vložka ali (digitalne) voznikove kartice.
Uporaba tahografskega vložka dlje, kot je predvideno.
Uporaba umazanih ali poškodovanih tahografskih vložkov.
Nedovoljena naprava (za namene zlorabe/zatajitve tahografskih zapisov).

3.1.4.3 Cestna preverjanja

Uredba nalaga vozniku podrobne obveznosti v zvezi z izdelavo, hrambo in predložitvijo zapisov, delovanjem tahografa in postopki, ki jih je treba upoštevati pri izrednih okoliščinah.

Člen 15.1

Besedilo jasno opisuje postopke, ki jih je treba upoštevati. Če se postopki namerno ne upoštevajo, se sprejme ukrep zaradi:

a) uporabe umazanih ali poškodovanih tahografskih vložkov, npr. vložkov, ki so takšni zaradi nezadostne pazljivosti pred uporabo ali po njej. Nedvomno je voznik tisti, ki je odgovoren, da ne uporablja tahografskih vložkov, ki so se umazali ali poškodovali. Po uporabi je treba vložke hraniti tako, da se prepreči, da se umažejo ali poškodujejo in bi bili zapisi na vložku pokvarjeni ali nečitljivi. Občasna in majhna poškodba/umazanost, ki ne vpliva na preverjanje skladnosti, se lahko obravnava kot manjša kršitev;

b) za zamenjavo voznikove kartice, ki je bila izgubljena, ukradena ali ne deluje pravilno, ni bilo zaprošeno v sedmih dneh (v to je vključena zahteva po dokazu o vlogi za takšno zamenjavo). Če voznik predloži predpisane izpise, ki kažejo nepravilno delovanje ali izgubo v trajanju več kot 7 dni, je treba predložiti tudi dokaz o vlogi za zamenjavo, da se prepreči izvršilni ukrep za to očitno kršitev;
c) na začetku/koncu vožnje niso bili izdelani izpisi, ker voznikova kartica ne deluje pravilno, je poškodovana ali ni v posesti voznika ter je očitno, da zapisovanje ni možno, ali to kaže enota v vozilu.

*Opomba: …**če ni v posesti voznika** [voznikova kartica], mora voznik predložiti voznikovo kartico, ki mu je bila izdana. Voznik, ki ne poseduje kartice, ima po uradni prijavi izgube ali nepravilnega delovanja na voljo le omejeno obdobje (7 dni), v katerem lahko vozi vozilo, opremljeno z digitalnim tahografom. Vozniku je treba izdati kartico, preden se mu dovoli vožnja vozila, opremljenega z digitalnim tahografom.*

Člen 15.2

Besedilo Uredbe vključuje dodatne zahteve glede delovanja tahografa.
Tahograf je treba uporabiti za zapisovanje vseh dejavnosti voznika, ki sodijo v področje uporabe Uredbe:

a) čas med začetkom dela in pred prevzemom vozila;
b) med obdobji, ko upravlja vozilo;
c) čas med zapustitvijo vozila in koncem delovnega dne.

Če voznik ne hrani celotnega zapisa o svojih dejavnosti s tahografom in ročnimi vnosi, to lahko privede do izvršilnih ukrepov (glejte tudi člen 6(5) Uredbe (ES) št. 561/2006).

Voznik ne sme odstraniti tahografskega vložka ali voznikove kartice pred koncem svojega dnevnega delovnega časa, razen če je to dovoljeno. Takšno dovoljenje vključuje druge regulativne zahteve, na primer:

a) zamenjava vozila;
b) predložitev izvršilnim/nadzornim uradnikom;
c) zahteva po razlagi ročnega vnosa;
d) nepravilno delovanje tahografa (nadzorne naprave).

Nadzorni uradniki morajo vedeti, da vsaka nedovoljena odstranitev tahografskega vložka ali voznikove kartice lahko zakrije dejanja, ki bi, če bi bila zabeležena, pomenila kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006.

Vozniki ne smejo uporabljati tahografskega vložka več kot 24 ur, ker bi to lahko privedlo do popačenja ali uničenja predhodno zapisanih dejavnosti. Ta kršitev se zlahka ugotovi s pregledom tahografskih vložkov, na katerih se sledi prekrivajo, in če je ugotovljena, sledijo izvršilni ukrepi.
Takšna kršitev pri digitalnem tahografu ali digitalni voznikovi kartici ni možna.
Primerljiva kršitev bi bila izguba zapisanih podatkov, ker prenos podatkov ni bil opravljen.

Če je v vozilu več voznikov, ta uredba zahteva določene postopke.
Vozniki morajo zagotoviti, da je v ustrezno režo enote v vozilu vstavljena kartica osebe, ki dejansko vozi, v primeru analognih tahografskih vložkov pa, da je vložek osebe, ki dejansko vozi, pravilno vložen v napravo, da omogoča zapisovanje razdalje, hitrosti in časa vožnje.
To kršitev bo odkril pregled enote v vozilu in voznikovih kartic obeh voznikov ali obeh tahografskih vložkov v času nadzora.

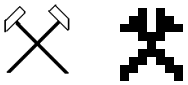
Člen 15.3

Ta oddelek obravnava zahteve glede delovanja in nastavitev tahografa.

Vozniki morajo zagotoviti, da čas, nastavljen na analognem tahografu, ustreza uradnemu času v državi registracije. Če tega ne storijo, gre za kršitev.
Nadzorni uradniki morajo vedeti, da se ta čas lahko razlikuje od uradnega časa, ki velja na kraju nadzora. Slučajne nastavitve časa lahko kažejo, da je prišlo do zlorabe, zato je v takšnih primerih potrebna preiskava, da se izloči morebitno ponarejanje. Tudi če to ne velja, bo kršitev te zahteve privedla do izvršilnih ukrepov.
Pri digitalnih tahografih bo enota v vozilu zabeležila mednarodni srednjeevropski čas (UTC), vendar lahko prikazuje lokalni čas.

Voznik mora zapisovati dejavnosti s tahografom, ki uporablja metode, predpisane za posamezno vrsto tahografa v uporabi, kot je določeno v nadaljevanju.
Če tega ne stori, se lahko uvedejo izvršilni ukrepi.

- „Čas vožnje“. Opozarjamo, da se ta v večini sodobnih tahografov zapisuje samodejno, če je tahografski vložek/voznikova kartica pravilno nameščena.



- „Drugo delo“. Zajema vse dejavnosti, ki so opredeljene kot delo, razen vožnje, ki sodi v področje uporabe pravil EU/AETR. To vključuje vsako delo za istega ali drugega delodajalca znotraj prevozniškega sektorja ali zunaj njega.

- „Obdobja razpoložljivosti“. Ta so opredeljena v členu 3(b) Direktive 2002/15/ES in povzeta kot :
  - obdobja, ki niso odmori in časi počitka, v katerih vozniku ni treba ostati v vozilu, vendar je na voljo za odgovor na morebitne pozive, da začne ali nadaljuje vožnjo ali opravljanje drugega dela. Značilni primeri so:
    - spremljanje vozila, ki se prevaža na trajektu ali vlaku;

- čakanje med natovarjanjem/raztovarjanjem vozila;
- zamude na mejah;
- med prepovedmi prometa;

Ta obdobja in njihovo predvideno trajanje so znana vnaprej pred odhodom ali malo pred dejanskim začetkom zadevnega obdobja.
Član posadke mora to dejavnost izbrati za čas, prebit pri spremljanju vozila, ki ga vozi drugi voznik, kadar opravlja drugo delo (npr. navigacijo). Največ 45 minut časa takšnega nedejavnega člana posadke, ki je zabeležen kot „razpoložljivost“, se lahko obravnava kot odmor, ker takšnega odmora na tahografu tehnično ni mogoče zabeležiti pod oznako postelje/počitka.

- Odmori in časi počitka. Ti vključujejo odmore med delom/vožnjo in dnevne ali tedenske čase počitka. Vozniki ne smejo opravljati nobene vožnje ali kakršnega koli drugega dela. Časi odmora se uporabljajo izključno za oddih. Med časom počitka mora imeti voznik možnost razpolaganja s svojim časom. Voznik, ki je vključen v delo, medtem ko je njegov tahograf nastavljen na odmor ali počitek, je storil prekršek.

Če so vozniki pomotoma izbrali določen način, je logično predvidevati, da bodo takoj, ko postane napaka očitna, zagotovili ročni vnos ali izpisek s podrobnostmi o napaki.

Člen 15.5

Ta člen opredeljuje informacije, ki jih je treba vnesti ročno, da se tahografski vložek zaključi. Če voznik teh informacij ne zapiše ob predpisanem času, krši to uredbo in lahko sledijo izvršilni ukrepi.

- Na začetku svoje delovne obveznosti mora voznik vnesti svoje ime, ki vključuje ime in priimek. Poskrbeti mora, da svojega imena ne razširi v območje tahografskega vložka, ki je namenjeno zapisovanju. Vzdevki ali začetnice niso sprejemljive, razen če se vnesejo poleg navedenih zahtev. Če je ime predolgo za prostor, ki je zanj predviden, in je treba uporabiti kratice, se celotno ime izpiše na hrbtno stran tahografskega vložka.
- Zaželeno je, da se najprej vnese priimek in nato ime. To je v pomoč organom, ki morda ne poznajo običajev glede poimenovanja v različnih državah članicah, vendar se takšna neskladnost s tem standardom ne šteje za kršitev. Vpis napačnega imena pomeni napačni zapis.
- Vpisati je treba datum in začetni kraj. Vpis napačnega datuma ali kraja pomeni napačni zapis. Na koncu obdobja delovne obveznosti je treba vnesti datum in kraj. Če se uporaba tahografskega vložka začne in konča na isti datum, je treba ta datum vnesti dvakrat. Uporaba oznak za „isto“ ni sprejemljiva. V podatkih o kraju je treba navesti najbližje mesto ali vas in jih vnesti dvakrat, če sta začetni in končni kraj ista.
- Registracijska številka vsakega vozila, ki je dodeljeno vozniku.

- Začetno in končno stanje kilometrskega števca za dnevni zapis in začetno stanje kilometrskega števca za vsako vozilo, ki se vozi.

Pomanjkljive informacije v osrednjem polju so lahko posledica malomarnosti voznika ali priprav na ponarejanje, nadzorni uradniki pa bodo najbrž le stežka razlikovali med tema razlogoma. Vsekakor je treba pred odločitvijo o uvedbi izvršilnega ukrepa poskusiti ugotoviti vzrok za manjkajoče informacije in občasno nepravilnost obravnavati kot manj resno od rednih kršitev.

Člen 15.5a

Pri digitalnem tahografu mora voznik vnesti oznako države, v kateri začne/konča svoj dnevni delovni čas, kar velja za vsako zamenjavo vozila.
Če tega ne stori, gre za kršitev.

Člen 15.6

To se nanaša na zasnovo analognega tahografa in le malo vpliva na izvršilne ukrepe, ki bi zahtevali dodatno razlago.

Člen 15.7

Voznik (ali član posadke) vozila, opremljenega s tahografom, mora na zahtevo (inšpektorja) predložiti:

i) Tekoči tahografski vložek in/ali tiste, ki jih je uporabljal ta dan ali v predhodnih 28 dneh. Opomba: To ne pomeni, da je treba predložiti 28 tahografskih vložkov. Člani posadke, ki niso vključeni ves čas, lahko v 28 koledarskih dneh pripravijo precej manj tahografskih vložkov. Tekoči zapis se lahko hrani na voznikovi kartici, kljub temu pa je treba predložiti tahografske vložke za predhodnih 28 dni, ki jih izdelajo analogni sistemi.

ii) Voznikovo kartico, če jo ima.
Čeprav se tekoči zapis hrani na analognem tahografskem vložku, mora voznik predložiti voznikovo kartico, če mu je bila izdana, da se lahko ugotavlja skladnost za vse dneve vožnje z digitalnim tahografom v predhodnih 28 dneh.
Če izdane voznikove kartice ni mogoče predložiti, je to prekršek. Za preverjanje vsake predložene kartice oziroma ugotavljanje, ali je bila izdana, se lahko uporabi Tachonet ali nacionalni registri.

iii) Voznik mora predložiti tudi izpise iz digitalnega tahografa, če so bili izdelani. Če inšpektor ugotovi, da so v skladu s temi uredbami potrebni izpiski in jih voznik ne more predložiti, je to kršitev.

iv) Vsak drugi ročni zapis, ki ga hrani voznik med zadevnim obdobjem. Ti so lahko v poljubni obliki.

Potrdila

Čas bolniškega ali letnega dopusta pomeni, da včasih za dolga obdobja ni zapisov, kar pomeni, da vozniki, ki so nato vključeni v inšpekcijske preglede, ne bodo mogli predložiti zapisov za takšna obdobja.

Takšni primeri se lahko nepravilno zamenjajo za zatajitev predložitve, ki nastane zaradi poskusa skrivanja prekrškov. Da se temu sumu izognejo, imajo nekateri vozniki pri sebi „potrdila“, ki jih bodo nadzorni uradniki, če so pripravljena in izpolnjena v predpisani obliki, sprejeli in pregledali njihovo veljavnost.
Predložitev lažnega potrdila, npr. če veljavnost potrdila izpodbijajo drugi dokazi, je seveda kršitev. V nekaterih državah članicah morajo vozniki imeti pri sebi potrdila za čas bolniškega ali letnega dopusta, vendar te zahteve ne veljajo onstran državnih meja. (Glejte navodilo 5 v Prilogi). Upoštevajte tudi, da ni zahteve po dokazih za dnevni/tedenski počitek, čeprav bodo vozniki večinoma predložili zapise, ki to podpirajo.

V državah članicah ni neobičajno, če vozniki na koncu dnevnega delovnega časa odstranijo tahografski vložek za analogni tahograf in ročno vpišejo začetek in konec dnevnega časa počitka. V nekaterih državah članicah se takšno zapisovanje zahteva. Nadzorni uradniki morajo pri analiziranju predhodnih zapisov voznika to prakso poznati. Takšna praksa je precej manj običajna pri mednarodnih prevozih, kadar se isto vozilo uporablja več zaporednih dni.

Na novo zaposleni vozniki morajo predložiti zapise svojega dela pri prejšnjem delodajalcu, če prejšnja zaposlitev spada v obdobje 28 dni pred prvim dnem nove zaposlitve.
Pri digitalnih zapisih to ni problematično, v primeru analognih zapisov pa je lahko ta zahteva v nasprotju z zahtevo delodajalcu glede zagotavljanja voznikovih zapisov za vsaj eno leto. V takšnih okoliščinah se lahko nadzornim uradnikom za zadevno obdobje predložijo kopije zapisov. Čeprav to strogo vzeto ne pomeni skladnosti, pa je lahko razmislek uradnika o tej težavi v pomoč. Če je voznik predhodno delal zunaj reguliranega prevozniškega sektorja, se to lahko preveri z dopisom ustrezne vsebine, ki ga zagotovi novi delodajalec.

Člen 15.7(c) nadzorne uradnike pooblašča za spremljanje skladnosti z Uredbo (ES) št. 561/2006 s preverjanjem tahografskih vložkov, podatkov iz enote v vozilu in podatkov na voznikovi kartici. Uradniki lahko za opravljanje te funkcije vstopijo v vozilo. Če takšni dokumenti niso predloženi in utemeljeni razlog ni naveden, ima nadzorni uradnik pravico pregledati in analizirati dokumente, kot so vozovnice za trajekt in računi za gorivo, ki podpirajo ali utemeljujejo takšne razloge. Če se ugotovi, da so takšni razlogi neutemeljeni, je bil storjen prekršek.

Člen 15.8

Ponarejanje, zatajitev ali uničenje katerih koli podatkov, ki so bili zapisani v skladu z Uredbo (EGS) št. 3821/85, je resen prekršek.
Resen prekršek je tudi zloraba ali poskus zlorabe opreme, tako da ne zapisuje točno.
Takšne zlorabe se lahko zagrešijo z nedovoljeno odstranitvijo tahografskega vložka ali voznikove kartice ali dejavnim vmešavanjem v postopek zapisovanja.
Naprave, ki se lahko uporabljajo za preprečevanje pravilnega zapisovanja dejavnosti, ne smejo biti v vozilu, njihova namestitev v sistem za zapisovanje pa je kršitev.
Kadar naprava ni nameščena, je treba pravilno oceniti nameravano uporabo naprave. Če je kakršna koli naprava vgrajena, vendar ni priključena ali se ne uporablja, je to kljub temu dovolj za ugotovitev kršitve.

3.1.5 Člen 16

3.1.5.1 Besedilo

1. V primeru okvare ali nepravilnega delovanja tahografa mora delodajalec pri pooblaščenem serviserju ali v pooblaščeni servisni delavnici zagotoviti popravilo takoj, ko je to mogoče.

Če se vozilo ne more vrniti v bazo v enem tednu po okvari ali po ugotovitvi nepravilnega delovanja, se popravilo opravi na poti. Z ukrepi, ki jih sprejmejo države članice skladno s členom 19, lahko pristojni organi prepovedo uporabo vozila v primerih, ko okvara ali nepravilno delovanje ni bilo odpravljeno, kot določajo prejšnji pododstavki.

2. Medtem ko je tahograf neuporaben ali deluje napačno, voznik na tahografski vložek ali vložke ali na začasni vložek, dodan tahografskemu vložku ali vozniški kartici, na katerega vnese podatke, ki omogočajo njegovo identifikacijo (številko vozniške kartice in/ali ime in/ali številko vozniškega dovoljenja), vključno s svojim podpisom, označi vse informacije za različna časovna obdobja, ki jih tahograf ni več pravilno zapisal ali izpisal.
Če je vozniška kartica poškodovana, ne deluje pravilno ali je izgubljena ali ukradena, voznik na koncu takšne vožnje izpiše podatke, nanašajoče se na časovna obdobja, ki jih je zapisal tahograf, in označi na tem dokumentu podrobnosti, ki omogočajo njegovo identifikacijo (številko vozniške kartice in/ali ime in/ali številko vozniškega dovoljenja), vključno s svojim podpisom.

3. Če je vozniška kartica poškodovana ali ne deluje pravilno, jo voznik vrne pristojnemu organu države članice, v kateri ima običajno prebivališče. V zvezi s tatvino vozniške kartice se poda uradna prijava pristojnim organom države, v kateri je do tatvine prišlo. Izguba vozniške kartice se z uradno izjavo sporoči pristojnim organom države, ki je kartico izdala, in pristojnim organom države članice običajnega prebivališča, če sta različni.
Voznik lahko nadaljuje vožnjo brez vozniške kartice največ 15 koledarskih dni, ali kadar je to potrebno za vrnitev vozila v njegove poslovne prostore, daljše obdobje, če lahko dokaže nezmožnost predložitve oziroma uporabe kartice med tem obdobjem. Če so organi države članice, v kateri ima voznik običajno prebivališče, različni od organov, ki so kartico izdali, in če so ti zaprošeni, da to vozniško kartico podaljšajo, nadomestijo ali zamenjajo, natančno obvestijo organe, ki so izdali staro kartico, o razlogih za njeno podaljšanje, nadomestitev ali zamenjavo

3.1.5 2 Prekrški

Tukaj prekrški niso opredeljeni, vendar pa člen 16 določa ukrepe, ki jih mora sprejeti voznik, da ne krši drugih členov. Takšne kršitve so:

Uporaba vozila s poškodovanim tahografom.
Ročni zapis se ne hrani.
Izguba ali kraja voznikove kartice ni sporočena v sedmih dneh.
Izpisi na začetku/koncu potovanja niso narejeni.

3.1.5.3 Cestno preverjanje

Člen 16 določa postopke, ki jih mora upoštevati voznik v primeru nepravilnega delovanja tahografa (to vključuje voznikovo kartico, napravo za pošiljanje in kable). Iz njih sledi, da mora nadzorni uradnik, ki odkrije, da ti postopki v teh posebnih okoliščinah niso bili upoštevani, sprejeti izvršilne ukrepe.

Če naprava preneha pravilno delovati v skladu s Prilogo 1 ali 1b Uredbe 3821/85, se to šteje za okvaro.
Oprema mora biti brezhibno popravljena takoj, ko je to mogoče, vsekakor pa v 7 dneh po okvari ali po tem, ko katera koli oseba izve, da tahograf ni deloval pravilno.
Popravilo mora organizirati oseba, ki je odgovorna za upravljanje vozila.
Nadaljevanje uporabe vozila brez uvedbe ustreznih korakov, ki so podrobno opisani zgoraj, ali nedvomno zanemarjanje popravila okvare pomeni kršitev, ki ima za posledico izvršilne ukrepe zoper voznika.

Priloga 1

Navodilo 1

Vprašanje: Izjemno odstopanje od omejitev za najkrajši počitek in najdaljši čas vožnje, da se najde primerno mesto, kjer se vozilo lahko ustavi
Člen: 12 Uredbe (ES) št. 561/2006
Pristop, ki ga je treba upoštevati: Člen 12 vsebuje določbe, ki vozniku omogočajo, da odstopa od zahtev glede najkrajšega počitka in najdaljšega časa vožnje iz členov od 6 do 9, da najde primerno mesto, kjer lahko vozilo ustavi. Ta člen vozniku ne dovoljuje odstopanja od Uredbe zaradi razlogov, ki so bili znani pred začetkom vožnje. Oblikovan je zato, da vozniku omogoči ravnanje v primerih, ko nepričakovano ne more več izpolnjevati Uredbe med vožnjo, to je v razmerah neobičajnih težav, ki so neodvisne od volje voznika, očitno neizogibne in jih ni mogoče predvideti niti ob največji pazljivosti. Namen odstopanja je tudi zagotovitev varnosti ljudi, vozila in njegovega tovora, zahtevano je tudi, da je treba v vsakem primeru upoštevati varnost v cestnem prometu.
V zvezi s takšnimi okoliščinami imajo določene obveznosti tri strani:
1) Prevozno podjetje mora skrbno načrtovati varno pot voznika in predvideti, na primer, redne prometne zastoje, vremenske razmere in dostop do ustreznih parkirišč, kar pomeni, da mora delo organizirati tako, da lahko vozniki izpolnjujejo Uredbo, in mora upoštevati zahteve pošiljateljev in zavarovalnic glede varnega parkiranja.
2) Voznik mora strogo upoštevati pravila in ne sme odstopati od omejitev časa vožnje, razen če nepričakovano nastanejo izjemne razmere in ne more več izpolnjevati Uredbe, ne da bi ogrozil varnost v cestnem prometu, varnost ljudi, vozila in njegovega tovora. Če se voznik odloči, da je potrebno odstopiti od Uredbe in da to ne bo ogrozilo varnosti v cestnem prometu, mora ročno navesti vrsto odstopanja in razlog zanj (v katerem koli jeziku Skupnosti, na tahografskem vložku ali na izpisu iz tahografa ali na urniku dela) takoj, ko se ustavi.
3) Izvrševalec mora pri kontroli voznika uporabiti strokovno presojo in oceniti, ali je odstopanje od omejitev vožnje utemeljeno.
Ko izvrševalec ocenjuje upravičenost odstopanja na podlagi člena 12, mora skrbno preučiti vse okoliščine, vključno z:
(a) zgodovino voznikovih zapisov vožnje, da ugotovi vzorec voznikovega delovanja in preveri, ali voznik običajno upošteva pravila o vožnji in počitku in je odstopanje izjemno;
(b) odstopanje od omejitev časa vožnje ne sme biti reden pojav in mora nastati zaradi izjemnih okoliščin, kot so: večje prometne nesreče, izjemne vremenske razmere, cestni obvozi, pomanjkanje prostora na parkirišču itd. *(To je le okvirni seznam možnih izjemnih okoliščin. Ocenjevanje temelji na načelu, da razlog za morebitno odstopanje od omejitev vožnje ne sme biti vnaprej znan ali celo predvidljiv*);
(c) upoštevati je treba dnevne in tedenske omejitve vožnje, zato voznik s preseganjem omejitev vožnje pri iskanju parkirišča ne sme „pridobiti nič časa“;
(d) odstopanje od pravil o času vožnje ne sme povzročiti skrajšanja potrebnih odmorov, dnevnega in tedenskega počitka.
Pripomba: Sodišče Evropske unije, zadeva C-235/94

Navodilo 2

Vprašanje: Zapisovanje časa potovanja voznika v kraj, ki ni običajno mesto za prevzem ali zapustitev vozila, ki je v področju uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006
Člen: 9 Uredbe (ES) št. 561/2006
Pristop, ki ga je treba upoštevati:
Če voznik potuje v določen kraj, ki ni operativni center delodajalca, katerega mu je delodajalec navedel, da bi prevzel in vozil vozilo, „opremljeno s tahografom“, izpolnjuje obveznosti do delodajalca in zato ne more svobodno razpolagati s svojim časom.
Zato je treba v skladu s členom 9(2) in 9(3):
– vsak čas, ki ga voznik porabi za potovanje v kraj ali iz kraja, ki ni njegov dom ali operativni center delodajalca, in v katerem naj bi voznik prevzel ali zapustil vozilo, ki sodi v področje uporabe Uredbe, ne glede na to, ali mu je navodila glede časa in načina potovanja dal delodajalec ali se je o tem odločil sam, glede na nacionalno zakonodajo države članice zabeležiti kot „razpoložljivost“ ali „drugo delo“ in
– vsak čas, ki ga voznik porabi za vožnjo **vozila, ki ne sodi v področje uporabe Uredbe, v kraj ali iz kraja, ki** ni voznikov dom ali običajni operativni center delodajalca, in **v katerem naj bi voznik prevzel ali zapustil vozilo, ki sodi v področje uporabe Uredbe, je treba zabeležiti kot „drugo delo“.**
Čas, prebit na potovanju, se lahko šteje za „počitek“ ali „odmor“ v naslednjih treh primerih.
Prvi je takrat, kadar voznik spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom. V tem primeru si lahko voznik vzame čas za počitek ali odmor, če ima dostop do ležalnega vagona ali ležišča na ladji (člen 9.1).
Drugi primer je takrat, ko voznik ne spremlja vozila, vendar potuje z vlakom ali trajektom v kraj ali iz kraja, v katerem bo prevzel ali zapustil vozilo, ki sodi v področje uporabe Uredbe (člen 9.2), če ima dostop do ležalnega vagona ali ležišča na navedenem trajektu ali vlaku.
Tretji primer je, kadar je v vozilu več kot en voznik. Kadar je drugi voznik po potrebi na razpolago za vožnjo, sedi zraven voznika vozila in ni dejavno vključen v pomoč vozniku pri vožnji vozila, se lahko 45 minut „obdobja razpoložljivosti“ tega člana posadke šteje za „odmor“.
Pri tem ni razlik glede na vrsto pogodbe o zaposlitvi voznika. Zato se ta pravila uporabljajo za stalne voznike in za voznike, začasno zaposlene v podjetju, ki oddaja delo.
Za „začasnega voznika“ „operativni center delodajalca“ pomeni operativni center podjetja, ki uporablja storitve navedenega voznika za svoj prevoz po cesti („podjetje uporabnika“), in ne sedeža „podjetja, kjer je začasno zaposlen“.
Pripomba: Sodišče Evropske unije, zadeva C-76/77 in zadeva C-297/99

Navodilo 3

Vprašanje: Naročilo prekinitve odmora ali dnevnega ali tedenskega počitka zaradi premika vozila naprej na terminalu, parkiriščih ali obmejnih območjih
Člen: 4(d) in (f) Uredbe (ES) št. 561/2006
Pristop, ki ga je treba upoštevati: Običajno mora imeti voznik med dnevnim ali tedenskim počitkom možnost svobodnega razpolaganja s svojim časom in mu zato ne bi bilo treba ostati v dosegu svojega vozila.
Prekinitev odmora, dnevnega ali tedenskega počitka je običajno kršitev (če se ne uporabi „pravilo o trajektu“ – člen 9(1)). Vendar lahko na terminalu ali parkirišču nastanejo nenadne neobičajne okoliščine ali izredne razmere, v katerih je treba vozilo premakniti. Na terminalu je običajno voznik (zaposlen v terminalu), ki po potrebi premika vozila.
Če ni tako in je premik vozila nujen zaradi izjemnih razmer, lahko voznik prekine svoj počitek le na zahtevo pristojnega organa ali uradnika terminala, ki je pooblaščen za naročanje premikov vozil.
Na drugih mestih (npr. parkiriščih, mejnih prehodih in v primeru izrednih razmer) in če obstajajo objektivni razlogi zaradi izrednih razmer, ki zahtevajo premik vozila, ali če policija ali drugi organ (npr. gasilec, organi za upravljanje cest, carinik itd.) ukažejo premik vozila, mora voznik za nekaj minut prekiniti svoj odmor ali počitek in v tem primeru ne sme biti preganjan.
Če nastanejo takšne nujne razmere, morajo izvrševalci na podlagi ocene posameznih razmer odobriti nekaj dovoljenega odstopanja.
Voznik mora takšno prekinitev svojega počitka ali odmora ročno zabeležiti, po možnosti jo mora overiti tudi pristojni organ, ki je vozniku naročil, naj premakne vozilo.

Navodilo 4

Vprašanje: Zapisovanje časa vožnje z digitalnimi tahografi, če so vozniki vključeni v vožnje s pogostim ustavljanjem ali več postajališči
Člen: 1 Uredbe (EGS) št. 3821/85, ki se sklicuje na Uredbo (ES) št. 1360/2002 (Priloga 1B)
Pristop, ki ga je treba upoštevati:
Ker digitalni tahografi zapisujejo natančneje kakor analogni, se lahko vozniki, vključeni v vožnje s pogostim ustavljanjem ali več postajališči srečujejo z daljšimi zapisi časa vožnje, kadar uporabljajo digitalni tahograf, kot bi jih imeli pri uporabi analognega tahografa. To stanje je začasno in lahko vpliva predvsem na lokalne prevoze z dostavo. Trajalo bo le v prehodnem obdobju, dokler hkrati obstajajo analogni in digitalni tahografi.
Da bi se spodbudila širša uporaba digitalnega tahografa in obenem zagotovilo enakopravno obravnavanje voznikov – ne glede na uporabljeni tahograf – morajo nacionalne agencije za izvrševanje v tem prehodnem obdobju omogočiti nekaj odstopanja. Ta prehodna odstopanja morajo veljati za tista vozila, ki so vključena v vožnje s pogostim ustavljanjem ali več postajališči in opremljena z digitalnimi tahografi.
Vsekakor se pričakuje, da bodo izvrševalci vedno uporabili strokovno presojo. Kadar koli je voznik za volanom vozila in aktivno vključen v prevoz, ki sodi v področje uporabe Uredbe, se šteje, da vozi, ne glede na njegove razmere (na primer, če je v prometnem zastoju ali pred semaforom).
Zato:
• morajo države članice obvestiti svoje nadzorne uradnike, da lahko na podlagi preverjanja podatkov na digitalnem tahografu dovolijo največ 15-minutno odstopanje od neprekinjenega obdobja štirih in pol (4,5) ur časa vožnje za vozila, ki so vključena v vožnje s pogostim ustavljanjem ali več postajališči, če so za takšne trditve na voljo dokazi. To odstopanje se lahko uporablja na primer kot skrajšanje vsakega neprekinjenega časa vožnje med postanki za eno minuto, pri čemer se za neprekinjeno obdobje štirih in pol (4,5) ur časa vožnje upošteva največ 15 minut;
• morajo nadzorni uradniki pri svoji presoji upoštevati okoliščine in uporabiti dokaze, ki so jim bili v tem času predloženi (na primer preverljiv dokaz, da je bil voznik vključen v vožnjo s pogostim ustavljanjem ali več postajališči), ter preveriti, ali se njihova razlaga ne odmika od pravilne uporabe pravil o voznikovih urah in s tem zmanjšuje varnost v cestnem prometu;
• lahko države članice uporabljajo programsko opremo za analize, ki omogoča, da se v izračun časa vožnje vključi obdobje dovoljenega odstopanja, vendar morajo vedeti, da to lahko pozneje privede do problemov z dokazi. Dovoljeno odstopanje v nobenem primeru ne sme prekoračiti praga 15-minutnega dovoljenega odstopanja za neprekinjeno obdobje štirih in pol (4,5) ur časa vožnje;
• dovoljeno odstopanje ne sme diskriminirati domačih ali mednarodnih voznikov ali jih postavljati v neenakopravni položaj in bi se moralo upoštevati le za tiste prevoze, pri katerih vožnja nedvomno vključuje pogosta ustavljanja ali več postajališč.

Navodilo 5

Zadeva: Obrazec potrdila o dejavnostih, oblikovan v skladu s Sklepom Komisije (2009/959/EU) z dne 14. decembra 2009 o spremembi Odločbe Komisije 2007/230/ES o obrazcu o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu.

Člena: 11(3) in 13 Direktive 2006/22/ES

Pristop, ki ga je treba uporabiti: Ta obrazec se ne zahteva za dejavnosti, ki se jih lahko zapiše na tahograf. Glavni vir informacij pri cestnih preverjanjih so zapisi na tahografih, pomanjkanje zapisov pa je mogoče s potrdilom upravičiti samo takrat, ko tahografski zapisi vključno z ročnimi vnosi iz objektivnih razlogov niso bili mogoči. Popoln sklop tahografskih zapisov, po potrebi dopolnjen z obrazcem, se v vseh okoliščinah sprejme kot zadosten dokaz za spoštovanje določb Uredbe (ES) št. 561/2006 ali AETR, razen v primerih utemeljenega suma.

Potrdilo zajema določene dejavnosti v obdobju iz člena 15(7)(a) Uredbe (EGS) št. 3821/85, namreč tekoči dan in predhodnih 28 dni.
Potrdilo se lahko uporabi, če je voznik:

- bil na bolniškem dopustu
- bil na dopustu v okviru letnega dopusta v skladu z zakonodajo države članice, v kateri je podjetje ustanovljeno
- bil na dopustu ali počitku
- vozil vozilo, izvzeto s področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 ali AETR
- opravljal druga dela, ne vožnje
- bil dosegljiv

in če teh dejavnosti ni bilo mogoče zapisati z zapisovalnimi napravami.

Okence „na dopustu ali počitku“ se lahko uporabi v primeru, ko voznik ni bil udeležen v nikakršni vožnji, pri drugem delu ali ni bil dosegljiv, ni bil na bolniškem ali letnem dopustu, vključno na primer s primeri delne brezposelnosti, stavk ali izprtij.

V primerih pomanjkanja zapisov državam članicam ni treba zahtevati uporabe obrazca, če pa obrazec zahtevajo, mora biti ta standardni obrazec priznan kot veljaven. Vendar se v zvezi z običajnim dnevnim in tedenskim časom počitka ne zahteva nikakršen obrazec.

Elektronski in natisljiv obrazec ter seznam držav članic, ki sprejemajo samo ta obrazec, najdete na spletni strani: http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Obrazec je veljaven po vsej EU v vseh uradnih jezikih EU. Zaradi njegove standardne oblike je lažje razumljiv, saj je sestavljen iz oštevilčenih predhodno določenih polj, ki jih je treba izpolniti. Pri prevozih AETR se priporoča uporaba obrazca, ki ga je pripravila Gospodarska komisija OZN za Evropo (http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html).

Vsa polja na obrazcu morajo biti izpolnjena s tipkanimi črkami. Da obrazec postane veljaven, ga morata pred vožnjo podpisati predstavnik podjetja in voznik. Če je voznik samozaposlen, obrazec podpiše dvakrat, kot predstavnik podjetja in kot voznik.

Veljaven je le podpisan izvirnik. Besedila obrazca ni dovoljeno spreminjati. Obrazca ni mogoče vnaprej podpisati ali ga spremeniti z ročno napisanim besedilom. Telekopija (faks) ali digitalizirana kopija obrazca se lahko sprejme, če je to zakonsko mogoče v skladu z nacionalno zakonodajo.

Obrazec se lahko natisne na papir z logotipom in kontaktnimi podatki podjetja, vendar je treba prav tako izpolniti polja s podatki o podjetju.

Navodilo 6

Vprašanje: Zapisovanje časa, prebitega na krovu trajekta ali vlaka, če ima voznik dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona.
Člen: 9(1) Uredbe (ES) št. 561/2006
Pristop, ki ga je treba upoštevati: V skladu s členom 4(f) mora imeti voznik med časom počitka na splošno možnost razpolaganja s svojim časom. Voznik ima pravico izkoristiti svoj odmor, dnevni ali tedenski počitek, kadar potuje s trajektom ali vlakom, če ima dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona. To izhaja iz besedila člena 9(2), ki določa, da se vsak čas, porabljen za potovanje „ne šteje za počitek ali odmor, **razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona“.**
Poleg tega se lahko v skladu s členom 9(1) **redni dnevni čas počitka** na trajektu ali vlaku (če ima voznik dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona), ki traja vsaj 11 ur, največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi (kot je vkrcanje na trajekt ali vlak ali izkrcanje z njega). Skupno trajanje teh dveh prekinitev ne sme presegati 1 ure. Ta čas v nobenem primeru ne sme povzročiti skrajšanja rednega dnevnega počitka.
Če se redni dnevni počitek izkoristi v dveh obdobjih, od katerih mora prvo trajati vsaj 3 ure in drugo vsaj 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, izkoriščenega v dveh obdobjih.
Odstopanje v skladu s členom 9(1) ne velja za skrajšani ali redni tedenski čas počitka.

Priloga 2

Pojasnilo Komisije št. 1
Tema: Nacionalni predpisi, nastali na podlagi pravil Skupnosti
Člen: področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, členi 1, 2 in 11 Uredbe.
Postavljeno vprašanje:
Nemška zakonodaja zahteva, da se pravila Skupnosti o času vožnje, odmorih in časih počitka, ki jih je uvedla Uredba (ES) št. 561/2006, uporabljajo tudi za „tovorna vozila“, ki so manjša od tistih iz člena 2.1 (a) Uredbe, in sicer za vozila, ki presegajo 2,8 tone.
Pojasnilo:
Dejstvo, da so nekatere vrste prevozov zunaj področja uporabe Uredbe, ne pomeni, da so izvzeta iz vsake zakonodaje. Nasprotno, ta določba pomeni, da lahko države članice to področje zakonsko urejajo po lastni presoji. Če države članice to storijo, jim nič ne preprečuje sprejetja nacionalnih pravil, ki jih je spodbudila zakonodaja Skupnosti ali ki so identična zakonodaji Skupnosti.
Pripomba
Pojasnilo služb Evropske komisije luksemburškim oblastem (dopis iz februarja 1993)

Pojasnilo Komisije št. 2

Tema: Vozila, ki se vozijo na popravilo, pranje ali vzdrževanje
Člen: 1, 2, 4(a), 4(c)
Postavljeno vprašanje:
Vozila, ki se vozijo na popravilo, pranje ali vzdrževanje
Pojasnilo:
V skladu s členom 4(a) Uredbe je kot prevoz po cesti opredeljena vsaka vožnja naloženega ali praznega vozila za prevoz potnikov ali blaga, ki v celoti ali delno poteka po javnih cestah. Če voznik vozi vozilo, ki je namenjeno v garažo, pralnico, bencinski servis, na različna mesta, da zapusti ali prevzame vozila od strank itd., in pri tem delno ali v celoti uporablja javno cesto, ta vrsta vožnje spada pod opredelitev pojma prevoz po cesti v skladu z Uredbo (ES) št. 561/2006. To velja za vsakega voznika, ne glede na to, ali je zaposlen stalno ali začasno. Vendar pa člen 1 Uredbe določa, da se pravila o času vožnje, odmorih in obdobjih počitka uporabljajo za voznike, ki prevažajo po cesti blago ali potnike. Glede na določene okoliščine morda delovne obveznosti zaposlenih v nekaterih podjetjih zaradi narave njihovih nalog ne vključujejo dejavnosti prevoza blaga ali potnikov po cesti. V takšnih primerih zaposleni

dejansko ne bi prevažali blaga, kot je opredeljeno z Uredbo, in s tem ne bi spadali v področje uporabe njenih določb.
Vsekakor državam članicam nič ne preprečuje, da uporabljajo pravila iz Uredbe tudi za druge prevoze ali vozila ali voznike, ki jih Uredba izrecno ne zajema.
Pripomba
Pojasnilo služb Evropske komisije članu luksemburških oblasti (dopis iz februarja 1993)

Pojasnilo Komisije št. 3

Tema: Vozila, ki se uporabljajo kot lokalne trgovine na lokalnih tržnicah
Člen: 13(1) (f) Uredbe (EGS) št. 3820/85 in druga alinea člena 13(1)(d) Uredbe (ES) št. 561/2006
Postavljeno vprašanje:
Vozila, ki se uporabljajo kot lokalne trgovine na lokalnih tržnicah ali za prodajo od vrat do vrat, je bilo v skladu s členom 13(1) (f) Uredbe (EGS) št. 3820/85 možno izvzeti iz pravil o urah voznika. Ta možnost v skladu z Uredbo 561/2006 ni več na voljo. Vozniki takšnih vozil ne vozijo na dolge razdalje in več ur in njihova glavna poklicna dejavnost ni prevoz, temveč prodaja blaga.

Pojasnilo:
Uredba (ES) št. 561/2006 v drugi alinei člena 13(1)(d) omogoča izvzetje vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 7,5 tone in se uporabljajo za prevoz materiala, opreme ali strojev, ki jih uporablja voznik pri svojem delu. Ta vozila se lahko uporabljajo samo v območju s polmerom 50 km od kraja, v katerem je podjetje, če vožnja z vozilom ni glavna voznikova dejavnost.
Sodba Sodišča Evropske unije v zadevi C-128/04 potrjuje, da izraz „material ali oprema“ ne zajema le orodja in naprav, temveč tudi blago, ki je potrebno za opravljanje dela, vključenega v glavno dejavnost voznika zadevnega vozila.
V tem smislu bi pomenilo, da se lahko vozila, ki se uporabljajo kot lokalne trgovine na lokalnih tržnicah, v skladu s tem členom izvzamejo, če prevožena razdalja ne presega polmera 50 km od baze in vožnja ne pomeni glavne dejavnosti voznika.
Vendar se je treba spomniti, da ta izjema ni avtomatska, temveč temelji na odločitvi posamezne države članice, ali bo na lastnem ozemlju to odobrila ali ne.
Pripomba
Pojasnilo služb Evropske komisije poslancu Evropskega parlamenta Patricku Doeringu (dopis z dne 12. novembra 2007)

Pojasnilo Komisije št. 4

Tema: Uporaba člena 26 Uredbe

Člen: 26

Postavljeno vprašanje: V skladu s členom 26 se „tahograf (nadzorna naprava) vgradi in uporablja v vozilih, ki so registrirana v državi članici in se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga po cesti, razen v vozilih iz člena 3 Uredbe (ES) št. 561/2006.[…]“
Rezultat te spremembe je obvezna vgradnja tahografa tudi v vozila z največjo dovoljeno maso 3,5 tone ali manj.

Pojasnilo: V skladu s členom 3 Uredbe 3821/85 so od obveznosti vgradnje tahografa izrecno oproščene le določene kategorije vozil s seznama, določenega v členu 3 Uredbe 561/2006.

S tem je jasno povedano, da je namen Uredbe 3821/85 zagotoviti učinkovito izvrševanje pravil, določenih za čas vožnje, obdobja počitka itd., kot jih zdaj vsebuje Uredba 561/2006, in področij uporabe navedenih pravil.
Vendar je treba zaradi odsotnosti izrecnega sklicevanja v Uredbi 3821/85 na novi člen 2 Uredbe 561/2006 o takšnem rezultatu sklepati na podlagi kombinacije besedila členov 2, 4 in 26 Uredbe (ES) št. 561/2006.
Tako je treba v skladu s členom 26(1) Uredbe 561/2006 opredelitve pojmov iz člena 4 Uredbe uporabljati „za namene“ Uredbe 3821/85. Člen 4 vsebuje opredelitev pojma „prevoz po cesti“, vendar je to treba razumeti v smislu omejitve področja uporabe tega izraza v členu 3 Uredbe 3821/85, posledica tega pa je, da bodo vozila, ki so izvzeta v skladu s členom 2 Uredbe 561/2006, prav tako oproščena vseh obveznosti v zvezi z vgradnjo in uporabo tahografov.

Pripomba
Pojasnilo služb Evropske komisije nemškim oblastem (dopis z dne 28. junija 2006)

Pojasnilo Komisije št. 5

Tema: Zapisovanje mešanih dejavnosti vožnje, ki je „v področju uporabe“ in „zunaj področja uporabe“.

Člen: 3(h), 13(i)

Postavljeno vprašanje: Zapisovanje mešanih dejavnosti vožnje, ki je „v področju uporabe“ in „zunaj področja uporabe“.

Pojasnilo:
V skladu s členom 3(a) se Uredba ne uporablja za prevoz po cesti z „vozili, ki se uporabljajo za prevoz potnikov v linijskih prevozih, če linija ni daljša od 50 km“. To določa, da se Uredba uporablja za voznike, ki opravljajo to vrsto izvzetega prevoza le, če opravljajo tudi dejavnosti, ki sodijo v področje uporabe Uredbe, in le v zvezi z navedenimi „vključenimi“ dejavnostmi. Poleg tega člen 6(5) Uredbe zahteva, da voznik kot „drugo delo“ zabeleži vsak čas, ki ga porabi za vožnjo vozila, uporabljenega za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo v področje uporabe Uredbe. Drugače povedano, vožnja, ki ne sodi v opredelitev pojma „čas vožnje“ za namene Uredbe, se ne more šteti za „počitek“, kot je opredeljen v členu 4(f), kar pomeni, da jo je treba upoštevati v skupni uporabi.
Če torej voznik avtobusa opravlja mešanico linijskih prevozov, mora uporabljati tahografske vložke, ne glede na to, ali prevladuje vožnja v področju uporabe ali vožnja zunaj področja uporabe Uredbe. Voznik mora za vožnje, ki presegajo 50 km, zabeležiti „čas vožnje“, za krajše poti pa mora zabeležiti „vožnjo zunaj področja uporabe“ pod oznako za „drugo delo“.

Pripomba
Pojasnilo služb Evropske komisije italijanski organizaciji ANAV (dopis z dne 23. julija 2007)

Priloga 3

Povzetek UREDBE (ES) št. 561/2006

Člen	Opis	Prekrški
1	Predstavlja Uredbo ter določa namene in cilje dokumenta.	Ne
2	Navaja vozila, ki so v področju uporabe Uredbe.	Ne
3	Navaja vrste vozil, ki so izvzeta iz Uredbe.	Ne
4	Navaja opredelitve nekaterih izrazov, ki se uporabljajo v besedilu Uredbe. (Opomba: tu je predstavljen „deljeni počitek“.)	Ne
5	Opredeljuje najnižje starosti sprevodnikov in voznikovih spremljevalcev.	Da
6	Določa dnevne, tedenske in dvotedenske omejitve vožnje. Zahteva zapisovanje vožnje, ki ne sodi v področje uporabe, in izpis dejavnosti (POA) na kateri koli dan, ko se opravlja vožnja v področju uporabe.	Da
7	Določa zahteve glede odmora od vožnje, omejitev vožnje in strukturo ustreznih odmorov.	Da
8	Zahteve voznikom, da si vzamejo dnevni in tedenski počitek, ter opisuje veljavna pravila. Predstavlja redna in skrajšana obdobja počitka ter pravila o uporabi. Zahteva o nadomestilu za skrajšan tedenski počitek.	Da
9	Predstavlja pravila o dovoljeni delitvi počitka za uporabo prevozov s trajektom ali vlakom. Zahteva, da vozniki zabeležijo dejavnosti, povezane z delom, pred prevzemom in po prevzemu vozila. Zahteva, da se vožnja, ki „ne sodi v področje uporabe Uredbe“, zabeleži kot „drugo delo“.	Da
10	Opredeljuje nesprejemljive načine plačila. Zahteva, da prevozniki upoštevajo Uredbo pri organizaciji dela voznikov. Določa krivdo prevoznikov za kršitve Uredbe, ki jih kadar koli storijo vozniki. Opredeljuje omejitve odgovornosti prevoznika. Zahteva, da pogodbeni izvajalci upoštevajo Uredbo pri pripravi voznih redov in časovnih razporedov. Opredeljuje zahteve prevoznika glede rednega prenosa in varstva podatkov iz digitalnega tahografa.	Da
11	Dovoljuje državam članicam uvajanje strožjih omejitev za domače vožnje, ki pa morajo upoštevati druge sporazume. Veljajo samo za domače vožnje.	Ne
12	Določa pravico odstopa voznika od zahtev iz Uredbe v izrednih razmerah in opredeljuje pogoje, ki sodijo k tej pravici.	Ne
13	Omogoča državam članicam, da odobrijo odstopanja od opredeljenega seznama določenih vrst prometa, ki poteka nacionalno, od zahtev od vključno člena 5 do vključno člena 9.	Ne
14	Dovoljuje državam članicam, da v izjemnih razmerah za določen čas prenehajo uporabljati Uredbo.	Ne
15	Določa zahteve državam članicam glede vzpostavitve nadzora, ki se uporablja za promet, izvzet na podlagi člena 3(a).	Ne
16	Obravnava linijske prevoze potnikov, če tahograf ni vgrajen. Nalaga zahtevo o predložitvi voznih redov in urnikov. Prenehal veljati 31. decembra 2007 zaradi člena 26.	Da
17	Opredeljuje zahteve glede poročanja in spremljanja, naložene državam članicam.	Ne
18	Zahteva od držav članic, da sprejmejo zakonodajne ukrepe za uveljavitev Uredbe.	Ne
19	Obravnava kazni, ki jih naložijo države članice za kršitve Uredbe. Opredeljuje značilnosti teh kazni ter zahtevo, da bi bilo treba kršitev kaznovati le enkrat. Ekstrateritorialnost.	Ne
20	Predstavlja zahtevo vozniku v zvezi s shranjevanjem in predložitvijo dokazov o naloženi kazni. Zahteva od voznikov razkritje podatkov o več delodajalcih, da se jim omogoči izpolnjevanje njihovih obveznosti.	Da

21	Predstavlja izločitev vozila iz prometa (prepoved) zaradi kršitev, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu. Zahteva upravne sankcije od držav članic za njihove prevoznike, ki kršijo predpise.	Ne
22	Poziva države članice, da si medsebojno pomagajo pri spremljanju skladnosti in izmenjavi podatkov o kaznih, naloženih prebivalcem držav članic.	Ne
23	Nalaga zahtevo Komisiji.	Ne
24	Postopkovni tehnični elementi	Ne
25	Vsebuje pravico države članice, da od Komisije zahteva obravnavo razlik pri uporabi in izvrševanju Uredbe.	Ne
26	Spreminja Uredbo 3821/85 (usklajuje izjeme, omejuje obdobje uporabe člena 16).	Ne
27	Spreminja Uredbo 2135/98.	Ne
28	Razveljavlja Uredbo 3820/85.	Ne
29	Navaja datum začetka veljavnosti Uredbe.	Ne

Priloga 4

Povzetek UREDBE (EGS) št. 3821/85

Člen	Opis	Prekrški
1	Opredeljuje konstrukcijo, vgradnjo, uporabo in preskušanje tahografa (nadzorne naprave) kot sestavnega dela Uredbe.	Ne
2	Souporablja opredelitve pojmov z Uredbo (ES) št. 561/2006.	Ne
3	S sklicevanjem na Uredbo (ES) št. 561/2006 opredeljuje vozila, ki morajo biti opremljena s tahografi, in omogoča neobvezno uporabo za vozila, ki ne sodijo v področje Uredbe, na domačih vožnjah.	Da
4	Navaja „tahograf“ in vključuje „njegove sestavne dele“.	Ne
5	Obravnava odobritev tipa in zahteva varnostne zahteve. Sklic na tehnično specifikacijo v Prilogi.	Ne
6	Obravnave znake za odobritev tipa. Sklic na Prilogo.	Ne
7	Upravljanje odobritve tipa	Ne
8	Postopki za odvzem odobritve tipa in za reševanje sporov	Ne
9	Postopek odobritve tahografskega vložka	Ne
10	Opredeljuje oznake EGS za odobritev kot dovoljenje, ki ga je treba uporabljati.	Ne
11	Zahteve za odvzem odobritve tipa	Ne
12	Postopki vgradnje in inšpekcijskega nadzora (delavnica)	Ne
13	Od delodajalca in zaposlenega zahteva, da zagotovita pravilno vgradnjo in uporabo tahografa in vozniške kartice.	Da
14	Pravila o uporabi tahografov in vozniških kartic	Da
15	Dodatna pravila o uporabi tahografov in vozniških kartic	Da
16	Okvare in nepravilno delovanje tahografov – postopki	Da
17	Postopkovni tehnični elementi	Ne
18	Postopkovni tehnični elementi	Ne

19	Sodelovanje med državami članicami v zvezi z izvrševanjem	Ne
20	Postopkovni tehnični elementi	Ne
21	Datum začetka veljavnosti	Ne

Viri

Delovna skupina CORTE/VOSA
MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)
MOU (dogovorjena razlaga Uredbe (ES) št. 561/2006)
Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85
Uredba (ES) št. 561/2006

[1] 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

[2] DIREKTIVA 2006/22/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS

[3] UREDBA SVETA (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu

[4] UREDBA SVETA (EGS) št. 543/69 z dne 25. marca 1969 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom

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

[6] Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodni cestni prevoz (AETR)
[7] Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006
[8] Sodišče Evropske unije, sodba z dne 15. decembra 1993, zadeva C-116/92
[9] Sodišče Evropske unije, sodba z dne 29. aprila 2010, zadeva 124/09
[10] Sodišče Evropske unije, sodba z dne 9. novembra 1995, zadeva C-235/94