

## I

(Akty, ktorých uverejnenie je povinné)

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

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

keďže:

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71,

- (1) V oblasti cestnej dopravy nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 z 20. decembra 1985 o zosúladovaní niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy<sup>(4)</sup>, malo harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, a to najmä vzhľadom na odvetvie cestnej dopravy, zlepšenie pracovných podmienok a bezpečnosti na cestách. Pokrok v týchto oblastiach by mal byť zachovaný a mal by sa rozšíriť.

so zreteľom na návrh Komisie<sup>(1)</sup>,

- (2) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave<sup>(5)</sup> požaduje od členských štátov, aby prijali opatrenia obmedzujúce maximálnu týždennú pracovnú dobu mobilných pracovníkov.

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>(2)</sup>,

- (3) Pri výklade, uplatňovaní, zabezpečovaní dodržiavania a monitorovaní niektorých ustanovení nariadenia (EHS) č. 3820/85 o pravidlách o čase jazdy, prestávke a dobe odpočinku pre vodičov pôsobiacich vo vnútroštátnej i medzinárodnej cestnej doprave v rámci Spoločenstva jednotným spôsobom vo všetkých členských štátoch nastali ťažkosti, spôsobené širokou formuláciou pojmov použitých v týchto ustanoveniach.

po porade s Výborom regiónov,

- (4) Účinné a jednotné zabezpečenie dodržiavania týchto ustanovení je žiaduce, ak sa majú dosiahnuť ciele týchto ustanovení a ak sa nemá znevážiť uplatňovanie pravidiel. Vzniká teda potreba súboru jednoznačnejších a jednoduchších pravidiel, ktoré budú ľahšie pochopiteľné, vykladané a uplatniteľné v odvetví cestnej dopravy a orgánmi zabezpečujúcimi ich dodržiavanie.

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy<sup>(3)</sup>, v zmysle spoločného textu schváleného Zmierovacím výborom dňa 8. decembra 2005,<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 51 E, 26.2.2002, s. 234.<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 221, 17.9.2002, s. 19.<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu zo 14. januára 2003 (Ú. v. EÚ C 38 E, 12.2.2004, s. 152), spoločná pozícia Rady z 9. decembra 2004 (Ú. v. EÚ C 63 E, 15.3.2005, s. 11) a pozícia Európskeho parlamentu z 13. apríla 2005 (Ú. v. EÚ C 33 E, 9.2.2006, s. 425). Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 2. februára 2006 a rozhodnutie Rady z 2. februára 2006.<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4).<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35.

- (5) Opatreniami ustanovenými v tomto nariadení, ktoré sa týkajú pracovných podmienok, by nemalo byť dotknuté právo sociálnych partnerov prijať prostredníctvom kolektívneho vyjednávania alebo iným spôsobom ustanovenia, ktoré sú pre pracovníkov výhodnejšie.
- (6) Je žiaduce jednoznačne vymedziť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia špecifikovaním hlavných kategórií vozidiel, na ktoré sa vzťahuje.
- (7) Toto nariadenie by sa malo vzťahovať na cestnú dopravu vykonávanú výlučne v rámci Spoločenstva alebo medzi Spoločenstvom, Švajčiarskom a krajinami, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore.
- (8) Európska dohoda o práci posádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave z 1. júla 1970 (ďalej len „AETR“) v znení zmien a doplnení by sa mala i naďalej vzťahovať na nákladnú i osobnú cestnú dopravu vykonávanú vozidlami evidovanými v ktoromkoľvek členskom štáte alebo ktorejkoľvek krajine, ktorá je zmluvnou stranou AETR, pre celý úsek cesty, keď táto cesta prebieha medzi Spoločenstvom a tretou krajinou inou ako Švajčiarskom alebo krajinami, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore, alebo keď cesta prebieha cez tieto krajiny. Je nevyhnutné AETR čo najskôr upraviť, najlepšie do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, s cieľom zosúladiť jej ustanovenia s týmto nariadením.
- (9) V prípade cestnej dopravy, používajúcej vozidlá evidované v tretej krajine, ktorá nie je zmluvnou stranou AETR, by sa ustanovenia AETR mali vzťahovať na časť cesty vykonanú v rámci Spoločenstva alebo v rámci krajín, ktoré sú zmluvnými stranami AETR.
- (10) Keďže predmet AETR patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, právomoc rokovať o tejto dohode a uzavrieť ju má Spoločenstvo.
- (11) Ak si zmena a doplnenie vnútorných predpisov Spoločenstva v danej oblasti vyžiada príslušnú zmenu a doplnenie AETR, členské štáty by mali postupovať spoločne s cieľom čo najskôr dosiahnuť zmenu a doplnenie AETR v súlade s postupom v nej ustanoveným.
- (12) Zoznam výnimiek by sa mal aktualizovať tak, aby odrážal vývoj v odvetví cestnej dopravy za posledných devätnásť rokov.
- (13) Je potrebné poskytnúť úplné vymedzenie všetkých kľúčových pojmov, aby sa uľahčil výklad tohto nariadenia a aby sa zabezpečilo jeho jednotné uplatňovanie. Okrem toho je potrebné usilovať sa o zabezpečenie jednotného výkladu a uplatňovania tohto nariadenia zo strany vnútroštátnych orgánov dohľadu. Vymedzenie pojmu „týždeň“, uvedené v tomto nariadení, by nemalo brániť vodičovi začať svoj pracovný týždeň v ktorýkoľvek deň týždňa.
- (14) S cieľom zaručiť účinné zabezpečenie dodržiavania predpisov je nevyhnutné, aby príslušné orgány pri výkone cestných kontrol a po prechodnom období boli schopné zistiť, či boli časy jazdy a doby odpočinku dodržané v deň kontroly a v predchádzajúcich 28 dňoch.
- (15) Základné pravidlá o časoch jazdy je potrebné ozrejmiť a zjednodušiť, aby bolo možné zabezpečiť ich účinné a jednotné dodržiavanie prostredníctvom digitálneho tachografu, ako je stanovené v nariadení Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave<sup>(1)</sup> a v tomto nariadení. Okrem toho orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov v členských štátoch by sa mali prostredníctvom stáleho výboru snažiť o dosiahnutie spoločného porozumenia pri vykonávaní tohto nariadenia.
- (16) V zmysle nariadenia (EHS) č. 3820/85 sa preukázalo, že je možné napláňovať denné doby jazdy a prestávky tak, aby umožňovali vodičovi viesť vozidlo príliš dlho bez úplnej prestávky, čo viedlo k zmenšenej bezpečnosti na cestách a zhoršeniu pracovných podmienok vodiča. Je teda vhodné zabezpečiť, aby rozdelené prestávky boli nariadené tak, aby sa zabránilo zneužívaniu.
- (17) Toto nariadenie má za cieľ zlepšiť sociálne podmienky zamestnancov, na ktorých sa nariadenie vzťahuje, ako aj zlepšiť celkovú bezpečnosť na cestách. Uskutočňuje sa to najmä prostredníctvom ustanovení týkajúcich sa maximálneho času jazdy za deň, za týždeň a za obdobie dvoch po sebe idúcich týždňov, prostredníctvom ustanovenia, ktoré vodičovi ukladá čerpať pravidelnú týždennú dobu odpočinku najmenej raz za dva po sebe idúce týždne, a prostredníctvom ustanovení, ktoré predpisujú, že denná doba odpočinku nemá byť za žiadnych okolností kratšia ako neprerušovaný časový úsek deviatich hodín. Pretože tieto ustanovenia zaručujú primeraný odpočinok a takisto vzhľadom na skúsenosti s postupmi zabezpečenia dodržiavania týchto predpisov z minulých rokov, systém náhrady za skrátené doby denného odpočinku už nie je potrebný.
- (18) Mnoho činností v cestnej doprave v rámci Spoločenstva zahŕňa na istom úseku cesty dopravu trajektom alebo železnicou. Pre tieto činnosti je preto potrebné vytvoriť jasné, vhodné ustanovenia o dobe denného odpočinku a prestávkach.
- (19) S ohľadom na zvýšenie cezhraničnej nákladnej i osobnej dopravy je v záujme bezpečnosti na cestách a lepšieho dodržiavania predpisov, aby cestné kontroly a kontroly v priestoroch podnikov pokrývali časy jazdy, doby odpočinku a prestávky čerpané v iných členských štátoch alebo tretích krajinách, a je žiaduce zistiť, či príslušné predpisy boli úplne a riadne dodržané.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 432/2004 (Ú. v. EÚ L 71, 10.3.2004, s. 3).

- (20) Zodpovednosť dopravných podnikov by sa mala rozšíriť aspoň na dopravné podniky, ktoré sú právnickými alebo fyzickými osobami, a nemala by vylučovať konania proti fyzickým osobám, ktoré sú páchatelmi, podnecovateľmi alebo vedľajšími účastníkmi porušenia tohto nariadenia.
- (21) Je potrebné, aby vodiči pracujúci pre niekoľko dopravných podnikov predkladali každému podniku primerané informácie, ktoré podniku umožnia plniť svoje povinnosti podľa tohto nariadenia.
- (22) S cieľom podporovať sociálny pokrok a zvýšenie bezpečnosti na cestách by si mal každý členský štát zachovať právo prijímať niektoré vhodné opatrenia.
- (23) Vnútroštátne odchýlky by mali odrážať zmeny v odvetví cestnej dopravy a mali by sa obmedziť len na tie prvky, na ktoré v súčasnosti nepôsobia konkurenčné tlaky.
- (24) Členské štáty by mali stanoviť predpisy pre vozidlá používané na služby pravidelnej osobnej dopravy, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov. Tieto predpisy by mali stanoviť primeranú ochranu prostredníctvom povolených časov jazdy a povinných prestávok a dôb odpočinku.
- (25) V záujme účinného zabezpečenia dodržiavania predpisov je žiaduce, aby všetka pravidelná vnútroštátna aj medzinárodná osobná doprava bola kontrolovaná pomocou štandardného záznamového zariadenia.
- (26) Členské štáty by mali ustanoviť pravidlá o sankciách uplatňovaných v prípadoch porušenia tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonanie. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. Medzi spoločný súbor opatrení, ktoré majú členské štáty k dispozícii, by mala patriť aj možnosť znehybnenia vozidla v prípade zistenia závažného porušenia predpisov. Ustanoveniami obsiahnutými v tomto nariadení týkajúcimi sa sankcií alebo konaní by nemali byť dotknuté vnútroštátne predpisy týkajúce sa dôkazného bremena.
- (27) V záujme jednoznačného a účinného zabezpečenia dodržiavania predpisov je žiaduce, aby boli zabezpečené jednotné ustanovenia o zodpovednosti dopravných podnikov a vodičov za porušenie tohto nariadenia. Táto zodpovednosť môže viesť k trestným, občianskym alebo správnyim sankciám, aké platia v jednotlivých členských štátoch.
- (28) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie jasných spoločných pravidiel o časoch jazdy, prestávok a dobách odpočinku, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodu potreby koordinovaného postupu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (29) Opatrenia potrebné na vykonanie tohto nariadenia by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu <sup>(1)</sup>.
- (30) Keďže smernica 2003/59/ES <sup>(2)</sup> obsahuje ustanovenia o minimálnom veku vodičov a tieto sa musia do roku 2009 transponovať, v tomto nariadení sa vyžadujú len prechodné ustanovenia o minimálnom veku posádky.
- (31) Nariadenie (EHS) č. 3821/85 by malo byť zmenené a doplnené tak, aby ozrejmovalo špecifické povinnosti dopravných podnikov a vodičov, ako aj podporovalo právnu istotu a uľahčovalo zabezpečenie dodržiavania predpisov o čase jazdy a dobách odpočinku pri cestných kontrolách.
- (32) Nariadenie (EHS) č. 3821/85 by malo byť tiež zmenené a doplnené tak, aby zabezpečovalo právnu istotu, pokiaľ ide o nové termíny pre zavedenie digitálnych tachografov a pre dostupnosť kariet vodičov.
- (33) Zavedenie záznamového zariadenia podľa nariadenia (ES) č. 2135/98, ktoré umožňuje elektronický záznam činností vodiča počas obdobia 28 dní na jeho karte vodiča a elektronický záznam využívania vozidla počas obdobia 365 dní, v budúcnosti zabezpečí rýchlejšie a úplnejšie cestné kontroly.
- (34) Podľa smernice 88/599/EHS <sup>(3)</sup> sa cestné kontroly obmedzujú na denný čas jazdy, dobu denného odpočinku a prestávky. Zavedením digitálneho záznamového zariadenia sa budú údaje o vodičovi a vozidle ukladať elektronicky a bude ich možné vyhodnotiť elektronicky priamo na mieste. Toto by malo po čase umožniť jednoduchú kontrolu doby pravidelného denného odpočinku a doby skráteného denného odpočinku a doby pravidelného týždenného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku a náhradného odpočinku.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4). Smernica zmenená a doplnená smernicou Rady 2004/66/ES (Ú. v. EÚ L 168, 1.5.2004, s. 35).

<sup>(3)</sup> Smernica Rady 88/599/EHS z 23. novembra 1988 o štandardných kontrolných postupoch pre vykonávanie nariadenia (EHS) č. 3820/85 o harmonizácii určitých sociálnych právnych predpisov týkajúcich sa cestnej dopravy a nariadenia (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 325, 29.11.1988, s. 55).

- (35) Skúsenosti ukazujú, že dodržiavanie ustanovení tohto nariadenia, a to najmä maximálneho času jazdy v období dvoch týždňov možno zabezpečiť len vtedy, ak sa v rámci cestných kontrol uskutoční riadny a účinný dohľad v súvislosti s celým príslušným obdobím.
- (36) Uplatňovanie právnych ustanovení týkajúcich sa digitálnych tachografov by malo byť v súlade s týmto nariadením, aby tak bolo možné dosiahnuť optimálnu účinnosť monitorovania a zabezpečenia dodržiavania niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy.
- (37) Z dôvodov jednoznačnosti a racionalizácie by nariadenie (EHS) č. 3820/85 malo byť zrušené a nahradené týmto nariadením,

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

- vozidlá evidované v Spoločenstve alebo v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, na celý úsek cesty;
- vozidlá evidované v tretej krajine, ktorá nie je zmluvnou stranou AETR, len na časť cesty prebiehajúcu na území Spoločenstva alebo krajín, ktoré sú zmluvnými stranami AETR.

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

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 3

## KAPITOLA I

### ÚVODNÉ USTANOVENIA

#### Článok 1

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

#### Článok 2

- Toto nariadenie sa vzťahuje na cestnú dopravu:
  - tovaru, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 3,5 tony, alebo
  - osôb vozidlami skonštruovanými alebo trvalo prispôbenými na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča, ktoré sú určené na tieto účely.
- Toto nariadenie sa bez ohľadu na krajinu evidencie vozidla vzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú:
  - výhradne v rámci Spoločenstva alebo
  - medzi Spoločenstvom, Švajčiarskom a krajinami, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore.

Toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú:

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

## Článok 4

Na účely tohto nariadenia platia tieto vymedzenia pojmov:

- a) „cestná doprava“ je akákoľvek cesta vykonávaná celkom alebo čiastočne po verejných cestách naloženým alebo nenaloženým vozidlom, ktoré sa používa na prepravu osôb alebo tovaru;
- b) „vozidlo“ je každé motorové vozidlo, ťahač, príves alebo náves alebo kombinácia týchto vozidiel, ktoré sú vymedzené takto:
- „motorové vozidlo“ je každé vozidlo s vlastným pohonom, ktoré sa pohybuje po ceste, okrem vozidiel pohybujúcich sa trvalo po koľajniciach, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovaru,
  - „ťaháč“ je každé vozidlo s vlastným pohonom, ktoré sa pohybuje po ceste, okrem vozidiel pohybujúcich sa trvalo po koľajniciach, ktoré je špeciálne určené na ťahanie, tlačenie alebo premiestňovanie prívesov, návesov, nástrojov alebo strojov,
  - „príves“ je akékoľvek vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu alebo ťahaču,
  - „náves“ je príves bez prednej nápravy pripájaný tak, že podstatnú časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu nesie ťahač alebo motorové vozidlo;
- c) „vodič“ je každá osoba, ktorá vedie vozidlo hoci aj krátky čas alebo ktorá sa prepravuje vo vozidle v rámci svojich povinností, aby bola v prípade potreby k dispozícii viesť vozidlo;
- d) „prestávka“ je každý časový úsek, počas ktorého vodič nesmie viesť vozidlo ani vykonávať žiadnu inú prácu a ktorý sa využíva výlučne na regeneráciu;
- e) „iná práca“ sú všetky činnosti vymedzené ako pracovný čas v článku 3 písm. a) smernice 2002/15/ES okrem „jazdy“, vrátane každej práce, vykonávanej pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho;
- f) „odpočinok“ je akýkoľvek neprerušovaný časový úsek, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom;
- g) „doba denného odpočinku“ je akákoľvek denná doba, počas ktorej môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa „dobu pravidelného denného odpočinku“ a „dobu skráteného denného odpočinku“:
- „doba pravidelného denného odpočinku“ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 11 hodín. Prípadne sa táto doba pravidelného denného odpočinku môže čerpať v dvoch dobách, z ktorých prvá musí byť neprerušovaný časový úsek trvajúci najmenej 3 hodiny a druhá musí byť neprerušovaný časový úsek trvajúci najmenej 9 hodín,
- „doba skráteného denného odpočinku“ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 9 hodín, avšak menej ako 11 hodín;
- h) „doba týždenného odpočinku“ je časový úsek jedného týždňa, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa „dobu pravidelného týždenného odpočinku“ a „dobu skráteného týždenného odpočinku“:
- „doba pravidelného týždenného odpočinku“ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca najmenej 45 hodín,
  - „doba skráteného týždenného odpočinku“ je akákoľvek doba odpočinku trvajúca menej ako 45 hodín, ktorá sa môže, pokiaľ článok 8 ods. 6 neustanovuje inak, skrátiť na najmenej 24 po sebe idúcich hodín;
- i) „týždeň“ je obdobie od 00.00 hodín v pondelok do 24.00 hodín v nedeľu;
- j) „čas jazdy“ je trvanie vedenia vozidla zaznamenané:
- automaticky alebo poloautomaticky záznamovým zariadením, ako je vymedzené v prílohe I a v prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, alebo
  - ručne, ako je požadované v článku 16 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3821/85;
- k) „denný čas jazdy“ je celkový súhrnný čas jazdy medzi koncom jednej doby denného odpočinku a začiatkom nasledujúcej doby denného odpočinku alebo medzi dobou denného odpočinku a dobou týždenného odpočinku;
- l) „týždenný čas jazdy“ je celkový súhrnný čas jazdy počas týždňa;
- m) „maximálna prípustná hmotnosť“ je maximálna povolená pohotovostná hmotnosť plne naloženého vozidla;
- n) „pravidelná osobná doprava“ je vnútroštátna a medzinárodná doprava v zmysle článku 2 nariadenia Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi <sup>(1)</sup>;
- o) „vedenie viacerými osobami“ je situácia, keď sú počas každej doby jazdy medzi dvoma po sebe idúcimi dobami denného odpočinku alebo medzi dobou denného odpočinku a dobou týždenného odpočinku vo vozidle najmenej dvaja vodiči, ktorí budú vozidlo viesť. V prvej hodine vedenia vozidla viacerými osobami je prítomnosť druhého vodiča nepovinná, avšak pre zvyšok doby je povinná;

(<sup>1</sup>) Ú. v. ES L 74, 20.3.1992, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené Aktom o prístupení z roku 2003.

- p) „dopravný podnik“ je akákoľvek fyzická osoba, akákoľvek právnická osoba, akékoľvek združenie alebo skupina osôb bez právnej subjektivity, zisková alebo nezisková, alebo akýkoľvek úradný orgán s vlastnou právnou subjektivitou alebo bez nej, alebo závislý od orgánu majúceho takúto subjektivitu, ktorý sa zaoberá cestnou dopravou v prenájme alebo za úhradu alebo na vlastný účet;
- q) „doba jazdy“ je súhrnný čas jazdy, odkedy vodič začal viesť vozidlo po dobe odpočinku alebo prestávke, až kým nezačne čerpať dobu odpočinku alebo prestávku. Doba jazdy môže byť nepretržitá alebo rozdelená.

## KAPITOLA II

## POSÁDKA, ČASY JAZDY, PRESTÁVKY A DOBY ODPOČINKU

## Článok 5

1. Minimálny vek sprievodcov je 18 rokov.
2. Minimálny vek spolujazdcov vodiča je 18 rokov. Členské štáty však môžu znížiť minimálny vek spolujazdcov vodiča na 16 rokov, ak:
  - a) sa cestná doprava vykonáva v rámci jedného členského štátu v okruhu 50 kilometrov od základne vozidla vrátane miestnych správnych oblastí, ktorých centrá ležia v rámci tohto okruhu;
  - b) zníženie slúži na účely odborného vzdelávania a
  - c) sú dodržiavané obmedzenia uložené vnútroštátnymi právnymi predpismi členského štátu v pracovnoprávných veciach.

## Článok 6

1. Denný čas jazdy nesmie presiahnuť 9 hodín.

Denný čas jazdy sa však môže predĺžiť na najviac 10 hodín nie častejšie ako dvakrát za týždeň.

2. Týždenný čas jazdy nesmie presiahnuť 56 hodín a nesmie spôsobiť prekročenie maximálneho týždenného pracovného času, ako je ustanovený v smernici 2002/15/ES.
3. Celkový súhrnný čas jazdy počas dvoch po sebe idúcich týždňov nesmie presiahnuť 90 hodín.
4. Denné a týždenné časy jazdy zahŕňajú všetky časy jazdy na území Spoločenstva alebo tretej krajiny.

5. Ako inú prácu vodič zaznamená všetok čas strávený podľa článku 4 písm. e), ako aj akýkoľvek čas strávený vedením vozidla používaného na komerčnú dopravu, ktorá nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a zaznamená všetky doby pohotovosti v zmysle článku 15 ods. 3 písm. c) nariadenia (EHS) č. 3821/85 od svojej poslednej doby denného alebo týždenného odpočinku. Tieto záznamy sa vedú buď ručne na záznamovom liste, na výtlačku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.

## Článok 7

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

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

## Článok 8

1. Vodič čerpá denné a týždenné doby odpočinku.
2. V priebehu každých 24 hodín po ukončení predchádzajúcej doby denného odpočinku alebo doby týždenného odpočinku vodič čerpá novú dobu denného odpočinku.
 

Ak časť doby denného odpočinku, zahrnutej v období 24 hodín, je aspoň 9 hodín, avšak menej ako 11 hodín, potom sa predmetná doba denného odpočinku považuje za dobu skráteného denného odpočinku.
3. Doba denného odpočinku sa môže predĺžiť na dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo na dobu skráteného týždenného odpočinku.
4. Vodič môže mať najviac tri skrátené doby denného odpočinku v období medzi ľubovoľnými dvoma dobami týždenného odpočinku.

5. Odchylné od odseku 2 musí vodič podieľajúci sa na vedení vozidla viacerými osobami čerpať do 30 hodín od ukončenia doby denného odpočinku alebo doby týždenného odpočinku novú dobu denného odpočinku trvajúcu najmenej 9 hodín.

6. V každých dvoch po sebe idúcich týždňoch vodič čerpá najmenej:

- dve doby pravidelného týždenného odpočinku alebo
- jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku a jednu dobu skráteného týždenného odpočinku trvajúcu najmenej 24 hodín. Toto skrátenie sa však nahradí primeraným odpočinkom čerpaným vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.

Týždenná doba odpočinku sa začne najneskôr na konci šiestich 24-hodinových období od ukončenia predchádzajúcej doby týždenného odpočinku.

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

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

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

#### Článok 9

1. Odchyľne od článku 8, ak vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom a čerpá dobu pravidelného denného odpočinku, tento odpočinok sa môže prerušiť inými činnosťami najviac dvakrát, pričom takéto prerušenie celkovo nepresiahne jednu hodinu. Počas tejto doby pravidelného denného odpočinku má vodič prístup k lôžku alebo ležadlu.

2. Všetok čas strávený cestovaním na miesto prevzatia vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, alebo návratom z tohto miesta, ak sa vozidlo nenachádza v bydlisku vodiča ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu, sa nepovažuje za odpočinok alebo prestávku za predpokladu, že vodič nie je ani na trajekte, ani vo vlaku a nemá prístup k lôžku alebo ležadlu.

3. Všetok čas, ktorý vodič strávi vedením vozidla, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, k vozidlu alebo od vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a ktoré sa nenachádza v bydlisku vodiča, ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu, sa považuje za inú prácu.

### KAPITOLA III

#### ZODPOVEDNOSŤ DOPRAVNÝCH PODNIKOV

#### Článok 10

1. Dopravný podnik neposkytne vodičom, ktorých zamestnáva, alebo vodičom, ktorých má k dispozícii, žiadnu platbu, a to ani vo forme prémie alebo príplatku ku mzde, ktorá by súvisela s prejdenu vzdialenosťou a/alebo množstvom dopraveného tovaru, ak má platba taký charakter, ktorý by ohrozil bezpečnosť na cestách a/alebo podnietil porušenie tohto nariadenia.

2. Dopravný podnik zorganizuje prácu vodičov uvedených v odseku 1 tak, aby vodiči boli schopní dodržať nariadenie (EHS) č. 3821/85 a kapitolu II tohto nariadenia. Dopravný podnik vodičov vhodne poučí a vykonáva pravidelné kontroly s cieľom zabezpečiť dodržiavanie nariadenia (EHS) č. 3821/85 a kapitoly II tohto nariadenia.

3. Dopravný podnik zodpovedá za porušenie predpisov, ktorého sa dopustia vodiči podniku, a to aj vtedy, ak k porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov brať dopravné podniky plne na zodpovednosť, členské štáty môžu túto zodpovednosť podmieniť porušením odsekov 1 a 2 zo strany podniku. Členské štáty môžu zväziť dôkazy o tom, že dopravný podnik nemožno rozumne brať na zodpovednosť za porušenie, ku ktorému došlo.

4. Podniky, odosielatelia, zasielateľia, organizátori zájazdov, hlavní dodávateľia, subdodávateľia a agentúry zamestnávajúce vodičov zabezpečia, aby boli zmluvne dohodnuté dopravné harmonogramy v súlade s týmto nariadením.

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

i) zabezpečí, že z vozidlovej jednotky a z karty vodiča sa budú sťahovať všetky údaje tak pravidelne, ako je to ustanovené členským štátom, a že príslušné údaje sa budú sťahovať častejšie, aby sa zabezpečilo sťahovanie všetkých údajov týkajúcich sa činností vykonávaných týmto podnikom alebo pre tento podnik;

ii) zabezpečí, aby sa všetky údaje stiahnuté z vozidlovej jednotky a z karty vodiča uchovávali po dobu najmenej dvanástich mesiacov po ich zaznamenaní a aby boli tieto údaje na žiadosť inšpekčného úradníka prístupné priamo alebo na diaľku z priestorov podniku;

b) na účely tohto odseku sa „sťahovanie“ vykladá v súlade s vymedzením pojmov stanoveným v prílohe IB kapitole I písm. s) nariadenia (EHS) č. 3821/85;

c) o maximálnom období, v ktorom sa príslušné údaje musia siahnuť v zmysle písmena a) bodu i), rozhodne Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 24 ods. 2.

### KAPITOLA IV

#### VÝNIMKY

#### Článok 11

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

## Článok 12

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

## Článok 13

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

- a) vozidlami vo vlastníctve orgánov verejnej moci alebo nimi prenášanými bez vodiča na účely cestnej dopravy, ktorá nekonkuruje súkromným dopravným podnikom;
- b) vozidlami používanými alebo prenášanými bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť svojej podnikateľskej činnosti v okruhu do 100 kilometrov od miesta, kde má podnik základňu;
- c) poľnohospodárskymi traktormi a lesnými traktormi používanými na poľnohospodárske alebo lesnícke činnosti v okruhu do 100 kilometrov od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, najíma alebo prenájíma;
- d) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré používajú:
  - poskytovatelia univerzálnych služieb v zmysle článku 2 ods. 13 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/67/ES z 15. decembra 1997 o spoločných pravidlách rozvoja vnútorného trhu poštových služieb Spoločenstva a zlepšovaní kvality služieb <sup>(1)</sup> na dodávku zásielok ako súčasť univerzálnej služby alebo
  - na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce.

Tieto vozidlá sa používajú iba v okruhu 50 kilometrov od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;
- e) vozidlami prevádzkovanými výlučne na ostrovoch s rozlohou do 2 300 kilometrov štvorcových, ktoré nie

sú s ostatnou časťou štátneho územia spojené mostom, brodom alebo tunelom, ktorý je prístupný motorovým vozidlám;

- f) vozidlami používanými na prepravu tovaru v okruhu 50 kilometrov od základne podniku, a ktoré sú poháňané zemným alebo skvapalneným plynom alebo elektrinou, ktorých maximálna prípustná hmotnosť vrátane hmotnosti prívesu alebo návesu nepresahuje 7,5 tony;
- g) vozidlami používanými pri výcviku a preskúšaní vodičov na účely získania vodičského preukazu alebo osvedčenia o odbornej spôsobilosti za predpokladu, že sa nepoužívajú na komerčnú nákladnú alebo osobnú dopravu;
- h) vozidlami používanými v súvislosti s kanalizáciou, ochranou pred povodňami, vodárenskými, plynárenskými a elektrárenskými údržbárskymi službami, údržbou a kontrolou ciest, pri zbere a odvoze domového odpadu a v súvislosti so službami likvidácie odpadu, telegrafnými a telefónnymi službami, rozhlasovým a televíznym vysielaním alebo pri zisťovaní rozhlasových a televíznych vysielačov a prijímačov;
- i) vozidlami s počtom miest na sedenie od 10 do 17, ktoré sa používajú výlučne na nekomerčnú osobnú dopravu;
- j) špecializovanými vozidlami na prepravu zariadení cirkušov a lunaparkov;
- k) špeciálne upravenými mobilnými projekčnými vozidlami, ktorých hlavným účelom pri státi je vzdelávanie;
- l) vozidlami používanými na zber mlieka z fariem a spätnú prepravu kontajnerov na mlieko alebo mliečnych produktov určených na kŕmenie zvierat;
- m) špecializovanými vozidlami na prepravu peňazí a/alebo cenností;
- n) vozidlami, ktoré sa používajú na prepravu živočíšneho odpadu alebo uhynutých zvierat, ktoré nie sú určené pre ľudskú spotrebu;
- o) vozidlami, ktoré sa používajú výlučne v rámci zberných priestorov, ako sú prístavy, terminály intermodálnej dopravy a železničné terminály;
- p) vozidlami používanými na prepravu živých zvierat z fariem na miestne trhy a naopak alebo z trhov na miestne bitúnky v okruhu do 50 kilometrov.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 15, 21.1.1998, s. 14. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

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



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

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

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

#### Článok 14

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

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

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

#### Článok 15

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

### KAPITOLA V

#### KONTROLNÉ POSTUPY A SANKCIE

#### Článok 16

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

- a) pravidelnú vnútroštátnu osobnú dopravu a

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

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

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

3. Rozpis služieb:

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

#### Článok 17

1. Pomocou štandardného tlačiva uvedeného v rozhodnutí 93/173/EHS<sup>(1)</sup> členské štáty oznamujú Komisii potrebné informácie, ktoré jej umožnia vypracovať každé dva roky správu o uplatňovaní tohto nariadenia a nariadenia (EHS) č. 3821/85 a o vývoji v predmetnej oblasti.

2. Tieto informácie sa oznámia Komisii najneskôr do 30. septembra roku, ktorý nasleduje po uplynutí príslušného dvojročného obdobia.

3. Táto správa uvedie, ako sa využili výnimky uvedené v článku 13.

4. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu do 13 mesiacov od uplynutia príslušného dvojročného obdobia.

(1) Ú. v. ES L 72, 25.3.1993, s. 33.

### Článok 18

Členské štáty prijímajú také opatrenia, aké môžu byť potrebné na vykonanie tohto nariadenia.

### Článok 19

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

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

Výnimočne pri zistení porušenia, ktoré:

- nebolo spáchané na území dotknutého členského štátu a
- ktoré spáchal podnik, ktorý je usadený v inom členskom štáte alebo tretej krajine, alebo vodič, ktorého miesto výkonu zamestnania je v inom členskom štáte alebo v tretej krajine,

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

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

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

### Článok 20

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

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

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

### Článok 21

Na účely riešenia prípadov, pri ktorých členský štát usúdi, že došlo k porušeniu tohto nariadenia takým spôsobom, že je zrejmé, že to môže ohroziť bezpečnosť na cestách, poverí tento členský štát príslušný orgán, aby zabezpečil znehybnenie dotknutého vozidla, až kým nedôjde k odstráneniu príčiny porušenia. Členský štát môže nariadiť vodičovi začať čerpať dobu denného odpočinku. Členské štáty môžu v prípade potreby taktiež odňať, pozastaviť platnosť alebo obmedziť licenciu podniku, ak je podnik usadený v danom členskom štáte, alebo odňať, pozastaviť platnosť alebo obmedziť vodičský preukaz vodiča. Komisia, konajúc v súlade s postupom uvedeným v článku 24 ods. 2, vypracuje usmernenia s cieľom podporovať harmonizované uplatňovanie tohto článku.

### Článok 22

1. Členské štáty si navzájom pomáhajú pri uplatňovaní tohto nariadenia a pri kontrole jeho dodržiavania.

2. Príslušné orgány členských štátov si vzájomne vymieňajú všetky dostupné informácie, ktoré sa týkajú:

- a) porušení pravidiel ustanovených v kapitole II, ktorých sa dopustili osoby, ktoré nemajú bydlisko v danom členskom štáte, a všetkých sankcií uložených za takéto porušenia;
- b) sankcií uložených členskými štátmi za takéto porušenia, ktorých sa dopustili osoby s bydliskom v danom členskom štáte v iných členských štátoch.

3. Členské štáty pravidelne zasielajú Komisii príslušné informácie týkajúce sa vnútroštátneho výkladu a uplatňovania tohto nariadenia a Komisia tieto informácie elektronickou formou sprístupní ostatným členským štátom.

4. Komisia podporuje dialóg medzi členskými štátmi o vnútroštátnom výklade a uplatňovaní tohto nariadenia prostredníctvom výboru uvedeného v článku 24 ods. 1.

### Článok 23

Spoločenstvo začne akékoľvek rokovania s tretími krajinami, ktoré sa ukážu ako potrebné pre vykonávanie tohto nariadenia.

## Článok 24

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 18 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3821/85.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.
3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

## Článok 25

1. Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastného podnetu:
  - a) preskúma prípady, kde vznikajú rozdiely v uplatňovaní a zabezpečovaní dodržiavania akýchkoľvek ustanovení tohto nariadenia, a to najmä ustanovení týkajúcich sa času jazdy, prestávok a dôb odpočinku;
  - b) ozrejmi ustanovenia tohto nariadenia s cieľom podporiť spoločný prístup.
2. V prípadoch uvedených v odseku 1 Komisia prijme rozhodnutie o odporúčanom prístupe v súlade s postupom uvedeným v článku 24 ods. 2. Komisia svoje rozhodnutie oznámi Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.

## KAPITOLA VI

## ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

## Článok 26

Nariadenie (EHS) č. 3821/85 sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 2 sa nahrádza takto:

## „Článok 2

Na účely tohto nariadenia sa použijú vymedzenia pojmov ustanovené v článku 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy a ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 (\*).

(\*) Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1“

2. V článku 3 sa odseky 1, 2 a 3 nahrádzajú takto:

„1. Záznamové zariadenie sa inštaluje a použije vo vozidlách evidovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú osobnú a nákladnú dopravu, okrem vozidiel uvedených v článku 3 nariadenia (ES) č. 561/2006. Vozidlá uvedené v článku 16 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006 a vozidlá vyňaté z rozsahu uplatňovania

nariadenia (EHS) č. 3820/85, ktoré však už nie sú vyňaté podľa nariadenia (ES) č. 561/2006, musia túto požiadavku splniť do 31. decembra 2007.

2. Členské štáty môžu vyňať vozidlá uvedené v článku 13 ods. 1 a ods. 3 nariadenia (ES) č. 561/2006 z rozsahu uplatňovania tohto nariadenia.

3. Členské štáty môžu po povolení Komisie vyňať z rozsahu uplatňovania tohto nariadenia vozidlá používané na dopravné činnosti uvedené v článku 14 nariadenia (ES) č. 561/2006.“

3. Článok 14 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Podnik uchováva záznamové listy a výtlačky, ak sú výtlačky urobené na účely dosiahnutia súladu s článkom 15 ods. 1, v chronologickom poradí a v čitateľnej forme najmenej jeden rok po ich použití a poskytne kópie dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú. Podnik tiež poskytne kópie údajov stiahnutých z kariet vodičov dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú, a výtlačky týchto kópií. Záznamové listy, výtlačky a stiahnuté údaje sa predložia alebo odovzdajú na požiadanie ktoréhokoľvek oprávneného inšpekčného úradníka.“

4. Článok 15 sa mení a dopĺňa takto:

— v odseku 1 sa na konci dopĺňa tento pododsek:

„Ak sa karta vodiča poškodila, bola nesprávne použitá alebo ju vodič nemá, vodič:

- a) na začiatku svojej cesty vytlačí všetky údaje o vozidle, ktoré riadi, a do tohto výtlačku uvedie:

- i) údaje, ktoré umožňujú identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu vodiča) vrátane jeho podpisu;

- ii) doby uvedené v odseku 3 druhej zarážke písm. b), c) a d);

- b) po ukončení svojej cesty vytlačí informácie týkajúce sa dôb zaznamenaných záznamovým zariadením, zaznamenaná všetky doby inej práce, pohotovosti a čerpaného odpočinku od doby vyhotovenia výtlačku na začiatku cesty, keď neboli zaznamenané tachografom, a na tomto dokumente vyznačí údaje, ktoré umožnia identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu vodiča) vrátane podpisu vodiča.“



— odsek 2 druhý pododsek sa nahrádza takto:

„Keď sa vodič nachádza mimo vozidla a v dôsledku toho nemôže používať zariadenie namontované vo vozidle, časové úseky uvedené v odseku 3 druhej zarážke písm. b), c) a d):

- a) v prípade vybavenia vozidla záznamovým zariadením podľa prílohy I sa zapisujú na záznamový list buď ručne, automatickým záznamom, alebo inými prostriedkami, čitateľne a bez znečistenia listu, alebo
- b) v prípade vybavenia vozidla záznamovým zariadením podľa prílohy IB sa zapisujú na kartu vodiča pomocou ovládača na manuálne zapisovanie, nachádzajúceho sa na záznamovom zariadení.

Ak je vo vozidle vybavenom záznamovým zariadením podľa prílohy IB viac než jeden vodič, každý vodič zabezpečí, aby bola jeho karta vodiča vložená do správneho slotu tachografu.“

— v odseku 3 sa písmená b) a c) nahrádzajú takto:

- „b) ‚iná práca‘ je akákoľvek iná činnosť ako vedenie vozidla, ako je vymedzená v článku 3 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (\*), ako aj každá práca vykonávaná pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho, a musí sa zaznamenávať pod symbolom .
- c) ‚pohotovosť‘, vymedzená v článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES sa musí zaznamenávať pod symbolom .

(\*) Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35.“

— odsek 4 sa vypúšťa,

— odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. a) Ak vodič vedie vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy I, musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť:

- i) záznamové listy za bežný týždeň a listy použité vodičom v predchádzajúcich 15 dňoch;
- ii) kartu vodiča, pokiaľ ju má, a

- iii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas bežného týždňa a predchádzajúcich 15 dní, ako to vyžaduje toto nariadenie a nariadenie (ES) č. 561/2006.

Od 1. januára 2008 sa však budú doby uvedené v bodoch i) a iii) vzťahovať na bežný deň a predchádzajúcich 28 dní.

b) Ak vodič vedie vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy IB, musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť:

- i) kartu vodiča, ktorej je držiteľom;
- ii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas bežného týždňa a predchádzajúcich 15 dní, ako to vyžaduje toto nariadenie a nariadenie (ES) č. 561/2006, a
- iii) záznamové listy zodpovedajúce rovnakému obdobiu, ako je uvedené v predchádzajúcom pododseku, počas ktorého viedol vozidlo vybavené záznamovým zariadením v súlade s prílohou I.

Od 1. januára 2008 sa však budú doby uvedené v bode ii) vzťahovať na bežný deň a predchádzajúcich 28 dní.

c) Oprávnený inšpekčný úradník môže skontrolovať dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listov, zobrazených alebo vytlačených údajov, ktoré zaznamenalo záznamové zariadenie alebo karta vodiča, alebo ak to nebude možné, tak analýzou akéhokoľvek podporného dokumentu, ktorý dokazuje nedodržanie ustanovení, ako sa stanovujú v článku 16 ods. 2 a 3.“

#### Článok 27

Nariadenie (ES) č. 2135/98 sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 2 ods. 1 písm. a) sa nahrádza takto:

„1. a) Od dvadsiateho dňa nasledujúceho po dni uverejnenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy a ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 (\*), musia byť vozidlá, uvádzané po prvýkrát do prevádzky, vybavené záznamovým zariadením v súlade s požiadavkami prílohy IB nariadenia (EHS) č. 3821/85.

(\*) Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1“

2. Článok 2 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie schopnosti vydávať karty vodičov najneskôr v dvadsiaty deň nasledujúci po dni uverejnenia nariadenia (ES) č. 561/2006.“

*Článok 28*

Nariadenie (EHS) č. 3820/85 sa týmto zrušuje a nahrádza sa týmto nariadením.

Bez ohľadu na to odseky 1, 2 a 4 článku 5 nariadenia (EHS) č. 3820/85 platia aj naďalej až do termínu stanoveného v článku 15 ods. 1 smernice 2003/59/ES.

*Článok 29*

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 11. apríla 2007 s výnimkou článku 10 ods. 5, článku 26 ods. 3 a ods. 4 a článku 27, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. mája 2006.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 15. marca 2006

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
J. BORRELL FONTELLES

*Za Radu*  
*predseda*  
H. WINKLER