

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B** **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

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 102, 11.4.2006, str. 1)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
► <u>M1</u>	Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009	L 300	88	14.11.2009



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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 8. decembra 2005,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Na področju cestnega prometa je Uredba Sveta (EGS) št. 3820/85 z dne 20. decembra 1985 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom ⁽⁴⁾ skušala uskladiti pogoje konkurence med načini prevoza v notranjem prometu, zlasti v zvezi s sektorjem cestnega prevoza, ter izboljšati pogoje dela in varnost v cestnem prometu. Napredek na teh področjih bi bilo treba ohraniti in poglobiti.
- (2) Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu ⁽⁵⁾, od držav članic zahteva, da sprejmejo ukrepe, ki omejujejo najdaljši tedenski delovni čas voznega osebja.

⁽¹⁾ UL C 51 E, 26.2.2002, str. 234.

⁽²⁾ UL C 221, 17.9.2002, str. 19.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 14. januarja 2003 (UL C 38 E, 12.2.2004, str. 152), Skupno stališče Sveta z dne 9. decembra 2004 (UL C 63 E, 15.3.2005, str. 11) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 13. aprila 2005 (UL C 33 E, 9.2.2006, str. 425). Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 2. februarja 2006 in Sklep Sveta z dne 2. februarja 2006.

⁽⁴⁾ UL L 370, 31.12.1985, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 226, 10.9.2003, str. 4).

⁽⁵⁾ UL L 80, 23.3.2002, str. 35.

▼B

- (3) Nastale so težave pri enotni razlagi, uporabi, izvajanju in spremljanju nekaterih določb Uredbe (EGS) št. 3820/85 glede časa vožnje, odmorov in časa počitka za voznike, ki opravljajo notranje in mednarodne prevoze znotraj Skupnosti, v vseh državah članicah, ker so pravila oblikovana preveč splošno.
- (4) Zaželeno je učinkovito in enotno izvrševanje teh določb, da se doseže njihove cilje in da se uporabe pravil ne spravi na slab glas. Zato so potrebna jasnejša in enostavnejša pravila, ki jih bodo sektor cestnega prevoza in nadzorni organi lažje razumeli, razlagali in uporabljali.
- (5) Ukrepi, predvideni v tej uredbi glede delovnih pogojev, ne bi smeli posegati v pravico socialnih partnerjev, da s kolektivnimi pogajanjmi ali kako drugače sprejmejo za delavce ugodnejše določbe.
- (6) Zaželeno je jasno opredeliti področje uporabe te uredbe s tem da se natančno določi glavne kategorije vozil, ki jih ta uredba vključuje.
- (7) Ta uredba naj se uporablja za prevoz po cesti, ki se opravlja bodisi izključno znotraj Skupnosti bodisi med Skupnostjo, Švico in državami pogodbenicami Sporazuma o evropskem gospodarskem prostoru.
- (8) Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodni cestni prevoz, z dne 1. julija 1970 (v nadaljnjem besedilu „AETR“), kakor je bil spremenjen, bi bilo treba še naprej uporabljati za prevoz blaga in potnikov po cesti z vozili, registriranimi v kateri koli državi članici ali državi, ki je pogodbenica AETR, za celotno vožnjo, če ta vožnja poteka med Skupnostjo in tretjo državo, razen Švico in državami pogodbenicami Sporazuma o evropskem gospodarskem prostoru, ali prek teh držav. Nujno je treba čim prej, najbolje v roku dveh let po začetku veljavnosti te uredbe, spremeniti AETR, da bi njegove določbe uskladili s to uredbo.
- (9) V primeru cestnega prevoza z vozili, registriranimi v tretji državi, ki ni pogodbenica AETR, se določbe AETR uporabljajo za tisti del prevoza, ki poteka znotraj Skupnosti ali znotraj držav, ki so pogodbenice AETR.
- (10) Ker spada predmet urejanja AETR na področje uporabe te uredbe, je Skupnost pristojna za pogajanja in sklenitev sporazuma.
- (11) Če sprememba notranjih pravil Skupnosti iz zadevnega področja zahteva ustrezno spremembo AETR, bi morale države članice sodelovati pri čimprejšnji pripravi take spremembe AETR v skladu s postopkom, določenim v zadevnem sporazumu.

▼B

- (12) Seznam izjem bi bilo treba posodobiti tako, da odraža razvoj v sektorju cestnega prevoza v predhodnih devetnajstih letih.
- (13) Podati bi bilo treba popolne opredelitve ključnih pojmov za poenostavitev razlage in zagotovitev enotne uporabe te uredbe. Poleg tega bi si bilo treba prizadevati za enotno razlago in uporabo te uredbe s strani nacionalnih organov nadzora. Opredelitve „tedna“, predvidena v tej uredbi, voznikom ne preprečuje začetka njihovega delovnega tedna na kateri koli dan v tednu.
- (14) Za zagotovitev učinkovitega izvrševanja je bistveno, da se lahko pristojni organi pri opravljanju cestnih preverjanj in po prehodnem obdobju prepričajo, da sta se vozni čas in čas počitka ustrezno upoštevala na dan preverjanja in v predhodnih 28 dneh.
- (15) Temeljna pravila o času vožnje je treba razjasniti in poenostaviti, da se omogoči učinkovito in enotno izvrševanje s pomočjo digitalnega tahografa, kakor je predvideno v Uredbi Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu ⁽¹⁾ in v tej uredbi. Poleg tega bi si nadzorni organi držav članic prek stalnega odbora morali prizadevati doseči skupno stališče o izvajanju te uredbe.
- (16) Po pravilih Uredbe (EGS) št. 3820/85 se je izkazalo, da je mogoče načrtovati dnevne čase vožnje in odmora, ki vozniku omogočijo, da vozi predolgo brez polnega odmora, s čimer se zmanjša varnost v cestnem prometu in poslabšajo pogoji dela voznika. Zato je primerno zagotoviti, da so deljeni odmori določeni tako, da se preprečijo zlorabe.
- (17) Cilj te uredbe je izboljšati socialne razmere za zaposlene, ki jih zajema ta uredba, kakor tudi izboljšati splošno varnost v cestnem prometu. To se doseže z določbami, ki se nanašajo na najdaljši čas vožnje na dan, na teden in za obdobje dveh zaporednih tednov, določbo, ki voznika obvezuje, da si vzame redni tedenski čas počitka vsaj enkrat v dveh zaporednih tednih, in določbami, ki predpisujejo, da dnevni čas počitka ne sme biti v nobenem primeru krajši od neprekinjenega obdobja devetih ur. Ker te določbe zagotavljajo ustrezen počitek, ob hkratnem upoštevanju izkušenj s praksami izvrševanja v zadnjih letih, sistem nadomestil za skrajšani dnevni čas počitka ni več potreben.

⁽¹⁾ UL L 370, 31.12.1985, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 432/2004 (UL L 71, 10.3.2004, str. 3).

▼B

- (18) Mnogi cestni prevozi znotraj Skupnosti na nekaterih delih vožnje vključujejo prevoz s trajektom ali po železnici. Zato bi bilo treba za take prevoze določiti jasne in primerne določbe o dnevnem času počitka in odmorih.
- (19) Glede na povečanje čezmejnega prevoza blaga in potnikov je zaradi varnosti v cestnem prometu ter povečanega izvrševanja cestnih preverjanj in preverjanj v prostorih podjetij zaželeno, da se uredijo vozni čas, čas počitka in odmori v drugih državah članicah ali tretjih državah in ugotovi, ali so se ustrezna pravila popolnoma in ustrezno upoštevala.
- (20) Odgovornost prevoznih podjetij bi se morala razširiti vsaj na prevozna podjetja, ki so pravne ali fizične osebe, in ne bi smela izključevati postopkov zoper fizične osebe, ki so storilci, pobudniki ali soudeleženci pri kršitvah te uredbe.
- (21) Vozniki, ki delajo za več prevoznih podjetij, morajo vsem podjetjem predložiti ustrezne informacije in jim tako omogočiti izpolnitev njihovih obveznosti po tej uredbi.
- (22) Za spodbujanje socialnega napredka in izboljšanja varnosti v cestnem prometu bi morala vsaka država članica ohraniti pravico do sprejemanja nekaterih ustreznih ukrepov.
- (23) Nacionalna odstopanja bi morala odražati spremembe v sektorju cestnega prevoza in biti omejena na tiste elemente, ki sedaj niso izpostavljeni konkurenčnim pritiskom.
- (24) Države članice bi morale določiti pravila za vozila, ki se uporabljajo za prevoz potnikov v linijskih prevozih, če linija ni daljša od 50 km. Ta pravila bi morala zagotoviti ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje in obveznih odmorov ter časov počitka.
- (25) Za učinkovito izvrševanje je zaželeno, da se vse redne notranje in mednarodne prevoze potnikov preverja z uporabo standardne nadzorne naprave.
- (26) Države članice bi morale določiti pravila za kazni, ki se uporabijo za kršitve te uredbe, in zagotoviti njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne. Možnost izločitve vozila iz prometa v primeru resnih kršitev je prav tako treba vključiti v skupno vrsto ukrepov, ki jih lahko sprejmejo države članice. Določbe iz te uredbe, ki se nanašajo na kazni ali postopke, ne bi smele vplivati na nacionalne predpise o dokaznem bremenu.
- (27) Za jasno in učinkovito izvrševanje je zaželeno zagotoviti enotne določbe o odgovornosti prevoznih podjetij in voznikov za kršitve te uredbe. Ta odgovornost lahko povzroči kazenske, civilne ali upravne kazni, glede na državo članico.

▼B

- (28) Ker cilja te uredbe, in sicer določitve jasnih skupnih pravil o času vožnje, odmorov in času počitka za voznike v cestnem prometu, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj zaradi potrebe po usklajenem ukrepanju lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načeloma subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja.
- (29) Ukrepe za izvajanje te uredbe naj se sprejme v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (30) Ker so bile določbe o najnižji starosti določene v Direktivi 2003/59/ES ⁽²⁾ in jih je treba prenesti do leta 2009, so v tej uredbi potrebne le prehodne določbe glede najnižje starosti osebja.
- (31) Uredbo (EGS) št. 3821/85 bi bilo treba spremeniti, da se razjasni posebne obveznosti prevoznih podjetij in voznikov, spodbuja pravno varnost in olajša izvrševanje omejitev časa vožnje in časa počitka pri cestnih preverjanjih.
- (32) Uredbo (EGS) št. 3821/85 bi bilo treba prav tako spremeniti, da se zagotovi pravno varnost v zvezi z novimi datumi za uvedbo digitalnega tahografa in razpoložljivost voznikovih kartic.
- (33) Uvedba tahografa v skladu z Uredbo (ES) št. 2135/98 in s tem omogočanje elektronskega zapisovanja dejavnosti voznika na voznikovo kartico za obdobje 28 dni in vozila za obdobje 365 dni v prihodnje omogočata hitrejša in obsežnejša cestno preverjanje.
- (34) Direktiva 88/599/EGS ⁽³⁾ določa, da se pri cestnih preverjanjih pregleduje samo dnevne čase vožnje, dnevne čase počitka in odmore. Z uvedbo digitalnega tahografa se bodo podatki o vozniku in vozilu shranjevali elektronsko in omogočali elektronski pregled podatkov na kraju samem. To naj bi sčasoma omogočilo preprosto preverjanje rednega in skrajšanega dnevnega časa počitka, rednega in skrajšanega tedenskega časa počitka ter nadomestnega počitka.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ Direktiva 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2003 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 in Direktive Sveta 91/439/EGS ter o razveljavitvi Direktive Sveta 76/914/EGS (UL L 226, 10.9.2003, str. 4) Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Sveta 2004/66/ES (UL L 168, 1.5.2004, str. 35).

⁽³⁾ Direktiva Sveta 88/599/EGS z dne 23. novembra 1988 o standardnih postopkih nadzora nad izvajanjem Uredbe (EGS) št. 3820/85 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in Uredbe (EGS) št. 3821/85 o zapisovalni opremi v cestnem prometu (UL L 325, 29.11.1988, str. 55).

▼B

- (35) Izkušnje kažejo, da je skladnost z določbami te uredbe in zlasti določenega najdaljšega časa voženj v obdobju dveh tednov mogoča le, če se izvaja učinkovito in uspešno preverjanje skupnega časa vožnje.
- (36) Pravne določbe v zvezi z digitalnim tahografom bi se morale uporabljati v skladu s to uredbo, da bi zagotovili optimalno učinkovitost nadzora in izvajanja določenih socialnih določb v cestnem prometu.
- (37) Uredbo (EGS) št. 3820/85 je treba zaradi jasnosti in racionalizacije razveljaviti in nadomestiti s to uredbo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I
UVODNE DOLOČBE

Člen 1

Ta 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 prevoza.

Člen 2

1. 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. 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.
3. 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

- (b) vozila, registrirana v tretji državi, ki ni pogodbenica AETR, samo za del vožnje po ozemlju Skupnosti ali držav, ki so pogodbenice AETR.

Določbe AETR morajo biti usklajene z določbami te uredbe, da bi se glavne določbe te uredbe uporabljale za AETR v celoti za takšna vozila za vsak del vožnje, ki se opravi znotraj Skupnosti.

Člen 3

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.

Člen 4

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

- (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,

▼B

- „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 ⁽¹⁾;
- (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 odmora, do začetka časa počitka ali odmora. Čas vožnje je lahko neprekinjen ali prekinjen.

⁽¹⁾ UL L 74, 20.3.1992, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 2003.



POGLAVJE II

POSADKE, ČAS VOŽNJE, ODMORI IN ČAS POČITKA

Člen 5

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.

Člen 6

1. Dnevni čas vožnje ne presega devet ur.

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.

Člen 7

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 odmori, ki mu sledi najmanj 30-minutni odmor razdeljen v obdobju na takšen način, da je to v skladu z določbami iz prvega odstavka.

▼B*Člen 8*

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.

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 obdobji od konca predhodnega tedenskega časa počitka.

▼M1

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 ⁽¹⁾, lahko preloži tedenski čas počitka za do 12 zaporednih 24-urnih obdobji 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

⁽¹⁾ UL L 300, 14.11.2009, str. 88.

▼M1

- (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.

▼B

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.

Člen 9

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.

POGLAVJE III

ODGOVORNOST PREVOZNIH PODJETIJ*Člen 10*

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

▼B

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).



POGLAVJE IV

IZJEME

Člen 11

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.

Člen 12

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.

Člen 13

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:

▼B

- 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⁽¹⁾, za dostavo pošilk 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;

⁽¹⁾ UL L 15, 21.1.1998, str. 14. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

▼B

- (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 ustrežna 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 raspored 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.

Člen 14

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.

Člen 15

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



POGLAVJE V
KONTROLNI POSTOPKI IN SANKCIJE

Člen 16

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 obdobjev 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 pooblaščen 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.

Člen 17

1. Države članice na podlagi standardnega obrazca iz Odločbe 93/173/EGS ⁽¹⁾ Komisiji sporočijo vse potrebne podatke in ji tako vsaki dve leti omogočijo pripravo poročila o izvajanju te uredbe in Uredbe (EGS) št. 3821/85 ter o razvoju na zadevnih področjih.

1. Te podatke se sporoči Komisiji najpozneje do 30. septembra v letu po koncu zadevnega dveletnega obdobja.

3. Poročilo navaja, kakšen učinek je bil dosežen z izjemami, predvidenimi v členu 13.

⁽¹⁾ UL L 72, 25.3.1993, str. 33.

▼B

4. Komisija pošlje poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu v 13 mesecih po preteku zadevnega dvehletnega obdobja.

Člen 18

Države članice sprejmejo vse ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe.

Člen 19

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, odvrtačilne 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 pošiljateljcev, špedite-rjev, organizatorjev potovanj, glavnih izvajalcev, podizvajalcev in agencij za zaposlovanje voznikov velja sistem sorazmernih kazni, ki lahko vključujejo finančne kazni.

Člen 20

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.

▼B

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.

Člen 21

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.

Člen 22

1. Države članice druga drugi pomagajo pri uporabi te uredbe in preverjanju skladnosti z njo.
2. Pristojni organi držav članic redno izmenjujejo vse podatke, ki so na voljo o:
 - (a) kršitvah pravil iz poglavja II, ki jih storijo nerezidenti, in vseh kaznih, ki so naložene za take kršitve;
 - (b) kaznih, ki jih naloži država članica svojim rezidentom za kršitve, ki jih storijo v drugih državah članicah.
3. Države članice redno pošiljajo ustrezne informacije o nacionalni razlagi in uporabi te uredbe Komisiji, ki da te informacije v elektronski obliki na voljo drugim državam članicam.
4. Komisija podpira dialog med državami članicami o nacionalni razlagi in uporabi te uredbe prek odbora iz člena 24(1).

Člen 23

Skupnost začne vsa pogajanja s tretjimi državami, ki se izkažejo za potrebna za izvajanje te uredbe.

Člen 24

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen v skladu s členom 18(1) Uredbe (EGS) št. 3821/85.

▼B

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju člena 8 Sklepa.
3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

Člen 25

1. Komisija na zahtevo države članice ali na lastno pobudo:
 - (a) preuči primere, kjer prihaja do razlik pri uporabi in izvrševanju katere koli izmed določb te uredbe, zlasti glede časa vožnje, odmorov in časov počitka;
 - (b) podrobneje pojasni določbe te uredbe za spodbujanje skupnega pristopa.
2. V primerih iz odstavka 1 Komisija sprejme odločitev o priporočenem pristopu v skladu s postopkom iz člena 24(2). Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.

POGLAVJE VI

KONČNE DOLOČBE*Člen 26*

Uredba (EGS) št. 3821/85 se spremeni:

1. člen 2 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 2

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 4 Uredbe (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 (*).

(*) UL L 102, 11.4.2006, str. 1“.

2. odstavki 1, 2 in 3 člena 3 se nadomestijo z naslednjim:

„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.

▼B

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.“;

3. odstavek 2 člena 14 se nadomesti z naslednjim:

„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.“;

4. člen 15 se spremeni:

— v odstavku 1 se doda naslednji pododstavek:

„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.“;

— drugi pododstavek odstavka 2 se nadomesti z naslednjim:

„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

- (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.“;

— točki (b) in (c) odstavka 3 se nadomestita z naslednjim:

„(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 (*), 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 oznako ‘‘;

(*) UL L 80, 23.3.2002, str. 35.

— odstavek 4 se črta;

— odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„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 15 dneh;
- (ii) voznikovo kartico, če jo ima; in
- (iii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 15 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006.

Vendar pa po 1. januarju 2008 časovna obdobja iz (i) in (iii) pokrivajo tekoči dan in predhodnih 28 dni.

(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 15 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006; in

▼B

(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.

Vendar pa po 1. januarju 2008 časovna obdobja iz (ii) pokrivajo tekoči dan in predhodnih 28 dni.

(c) Pooblaščen 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).“.

Člen 27

Uredba (ES) št. 2135/98 se spremeni:

1. člen 2(1)(a) se nadomesti z naslednjim:

„1. (a) Od dvajsetega dne po objavi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 (*) morajo biti vozila, ki so prvič dana v promet, opremljena s tahografom v skladu z zahtevami Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85.

(*) UL L 102, 11.4.2006, str. 1“.

2. odstavek 2 člena 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da so najpozneje dvajseti dan po objavi Uredbe (ES) št. 561/2006 sposobne izdajati voznikove kartice.“.

Člen 28

Uredba (EGS) št. 3820/85 se razveljavi in nadomesti s to uredbo.

Ne glede na to se odstavki 1, 2 in 4 člena 5 Uredbe (EGS) št. 3820/85 še naprej uporabljajo do datumov, določenih v členu 15(1) Direktive 2003/59/ES.

Člen 29

Ta uredba začne veljati 11. aprila 2007, z izjemo členov 10(5), 26(3) in (4) ter 27, ki začnejo veljati 1. maja 2006.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.