

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2020/1054

z 15. júla 2020,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 561/2006 sa mení takto:

4. V článku 6 sa odsek 5 nahrádza takto:

„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 časy pohotovosti v zmysle článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES v súlade s článkom 34 ods. 5 písm. b) bodom iii) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 (*). Tieto záznamy sa vedú buď ručne na záznamovom liste alebo na výťažku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.

6. Článok 8 sa mení takto:

a) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„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.

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

Odchyľne od prvého pododseku môže vodič vykonávajúci medzinárodnú prepravu tovaru čerpať mimo členský štát usadenia dve po sebe nasledujúce doby skráteného týždenného odpočinku za predpokladu, že vodič vo všetkých štyroch po sebe idúcich týždňoch čerpá aspoň štyri týždenné doby odpočinku, z ktorých aspoň dve sú doby pravidelného týždenného odpočinku.

Na účely tohto odseku sa vodič považuje za vodiča vykonávajúceho medzinárodnú prepravu, ak začne dve po sebe idúce doby skráteného týždenného odpočinku mimo členského štátu, v ktorom je zamestnávateľ usadený, a mimo krajiny miesta bydliska vodiča.“

b) Vkladá sa tento odsek:

„6b. Každé skrátenie doby týždenného odpočinku sa nahradí rovnocennou dobou odpočinku čerpanou vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.

Ak sa po sebe čerpajú dve doby skráteného týždenného odpočinku v súlade s odsekom 6 tretím pododsekom, ďalšej dobe týždenného odpočinku musí predchádzať doba odpočinku čerpaná ako náhrada za uvedené dve doby skráteného týždenného odpočinku.“

c) Odsek 8 sa nahrádza takto:

„8. Doby pravidelného týždenného odpočinku a každá doba týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za predchádzajúce doby skráteného týždenného odpočinku, sa nesmú čerpať vo vozidle. Musia sa čerpať vo vhodnom, z rodového hľadiska primeranom ubytovacom zariadení s primeranými zariadeniami na spanie a hygienickými zariadeniami.

Všetky náklady na ubytovanie mimo vozidla hradí zamestnávateľ.“

d) Vkladá sa tento odsek:

„8a. Dopravné podniky musia zorganizovať prácu vodičov tak, aby sa vodiči mohli v rámci každého obdobia štyroch za sebou idúcich týždňov vrátiť do operačného centra zamestnávateľa v členskom štáte, v ktorom je zamestnávateľ usadený, kde má vodič obvykle základňu a kde sa začína doba týždenného odpočinku vodiča, alebo sa vrátiť do miesta bydliska vodiča s cieľom stráviť tam aspoň jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo dobu týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín čerpanú ako náhrada za dobu skráteného týždenného odpočinku.

Ak však vodič čerpal dve po sebe idúce doby skráteného týždenného odpočinku v súlade s odsekom 6, dopravný podnik zorganizuje prácu vodiča tak, aby sa vodič mohol vrátiť pred začiatkom doby pravidelného týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktorá sa čerpá ako náhrada.

Podnik zdokumentuje, ako si plní uvedenú povinnosť, a príslušnú dokumentáciu uchováva vo svojich priestoroch, aby ju mohol predložiť na žiadosť kontrolných orgánov.“

8. Článok 9 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Odchylne od článku 8, ak vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom a čerpá dobu pravidelného denného odpočinku alebo dobu skráteného týždenného odpočinku, táto doba sa môže prerušiť inými činnosťami najviac dvakrát, pričom takéto prerušenie celkovo nepresiahne jednu hodinu. Počas tejto doby pravidelného denného odpočinku alebo doby skráteného týždenného odpočinku musí mať vodič k dispozícii prístup k spacej kabíne, lôžku alebo ležadlu.

Pokiaľ ide o doby pravidelného týždenného odpočinku, uvedená výnimka sa uplatňuje len na prepravu trajektom alebo vlakom, ak:

- a) cesta je naplánovaná na 8 hodín alebo viac a
- b) vodič má prístup k spacej kabíne na trajekte alebo vo vlaku.“

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„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 spacej kabíne, lôžku alebo ležadlu.“

11. V článku 12 sa dopĺňajú tieto odseky:

„Ak tým vodič neohrozi bezpečnosť cestnej premávky, môže sa za výnimočných okolností tiež odchyliť od článku 6 ods. 1 a 2 a od článku 8 ods. 2 prekročením denného a týždenného času

jazdy o maximálne jednu hodinu, aby sa dostal do operačného centra zamestnávateľa alebo do svojho miesta bydliska na účely čerpania doby týždenného odpočinku.

Za rovnakých podmienok môže vodič prekročiť denný a týždenný čas jazdy o maximálne dve hodiny, pokiaľ bola bezprostredne pred dodatočnou jazdou vyčerpaná neprerušovaná prestávka v trvaní 30 minút, a to aby sa dostal do operačného centra zamestnávateľa alebo do svojho miesta bydliska na účely čerpania doby pravidelného týždenného odpočinku.

Vodič uvedie dôvod tejto odchýlky ručne v záznamovom liste záznamového zariadenia alebo vo výtlačku zo záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise služieb najneskôr pri príchode na miesto určenia alebo na miesto vhodné na zastavenie.

Za každé predĺženie sa ako náhrada poskytne rovnako dlhá doba odpočinku čerpaná vcelku spolu s akoukoľvek dobou odpočinku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.“

15. V článku 16 ods. 3 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) zahŕňa všetky údaje uvedené v odseku 2 za minimálne obdobie pokrývajúce deň konania kontroly a predchádzajúcich 56 dní; tieto údaje sa musia aktualizovať v pravidelných intervaloch, ktorých dĺžka nesmie presiahnuť jeden mesiac;“

Článok 2

Nariadenie (EÚ) č. 165/2014 sa mení takto:


11. Článok 34 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:


„1. Vodiči sú povinní používať záznamové listy alebo karty vodiča každý deň jazdy od chvíle, keď prevzali vozidlo. Záznamový list alebo karta vodiča sa nesmú odobrať pred koncom dennej pracovnej doby, ak ich odobranie nie je oprávnené inak alebo nie je potrebné na účely zadania symbolu štátu po prekročení hranice. Žiadny záznamový list ani karta vodiča sa nesmú používať počas dlhšieho obdobia, než na aké boli určené.“

b) V odseku 5 sa písmeno b) mení takto:

i) bod iv) sa nahrádza takto:

„iv) pod znakom  : prestávky, odpočinok, riadna dovolenka alebo práceneschopnosť,“;

ii) dopĺňa sa tento bod:

„v) pod znakom pre ‚trajekt/vlak‘: okrem znaku  : doba odpočinku strávená na trajekte alebo vo vlaku, ako sa vyžaduje v článku 9 nariadenia (ES) č. 561/2006.“

c) V odseku 6 sa dopĺňa toto písmeno:

(6. Každý vodič vozidla vybaveného analógovým tachografom zapíše do svojho záznamového listu nasledujúce informácie:)

„f) symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu. Vodič vloží aj symbol štátu, do ktorého vstupuje po prekročení hranice členského štátu na začiatku svojej

prvej zastávky v tomto členskom štáte. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení. V prípade, že sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič vloží symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.“

d) Odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. Vodič vloží do digitálneho tachografu symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu.

Vodič od 2. februára 2022 vloží aj symbol štátu, do ktorého vstupuje po prekročení hranice členského štátu na začiatku svojej prvej zastávky v tomto členskom štáte. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení. V prípade, že sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič vloží symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.

Členské štáty môžu od vodičov vozidiel vykonávajúcich dopravné činnosti na ich území požadovať, aby doplnili symbol štátu o podrobnejšie geografické špecifikácie za predpokladu, že dané členské štáty oznámili Komisii uvedené podrobné geografické špecifikácie pred 1. aprílom 1998.

Vodič nemusí vkladať informácie uvedené v prvom pododseku, ak tachograf automaticky zaznamenáva údaje o polohe v zmysle článku 8.“

12. Článok 36 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa mení takto:

i) bod i) sa nahrádza takto:

„i) záznamové listy za daný deň a predchádzajúcich 56 dní,“;

ii) bod iii) sa nahrádza takto:

„iii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas daného dňa a predchádzajúcich 56 dní.“

b) V odseku 2 sa bod ii) nahrádza takto:

„ii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas daného dňa a predchádzajúcich 56 dní.“

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Avšak článok 1 bod 15 a článok 2 bod 12 sa uplatňujú od 31. decembra 2024. (Dokladovanie činností za daný deň a predošlých 56 dní)