



Rada
Európskej únie

V Bruseli 26. júna 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Medziinštitucionálny spis:
2026/0058 (NLE)

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet: Dohoda medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár

CESTNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA

ČASŤ A

POŽIADAVKY NA PREVÁDZKOVATEĽOV CESTNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY:
PRÍSTUP K POVOLANIU PREVÁDZKOVATEĽA
CESTNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY A JEHO VÝKON

ČLÁNOK 1

Rozsah pôsobnosti

Touto časťou sa upravuje prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy a jeho výkon a uplatňuje sa na všetkých prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zmluvnej strany vykonávajúcich prepravu tovaru v rozsahu pôsobnosti článkov 276 a 277 tejto dohody.

ČLÁNOK 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto časti sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy“ je správne rozhodnutie, ktorým sa fyzickej alebo právnickej osobe spĺňajúcej podmienky stanovené v tejto časti povoľuje vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy;
- b) „príslušný orgán“ je orgán zmluvnej strany na vnútroštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ktorý na účely udelenia povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy preveruje, či fyzická alebo právnická osoba spĺňa podmienky stanovené v tejto časti, a ktorý je oprávnený udeliť, pozastaviť platnosť alebo odňať povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, a
- c) „obvyklé bydlisko“ je miesto, kde osoba zvyčajne býva, to znamená aspoň 185 dní v každom kalendárnom roku, z dôvodu osobných väzieb, ktoré preukazujú spätosť tejto osoby s miestom, kde žije.

ČLÁNOK 3

Požiadavky na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy

Fyzické alebo právnické osoby, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, musia:

- a) mať skutočné a stabilné miesto usadenia v zmluvnej strane, ako sa stanovuje v článku 5 tejto časti;
- b) byť bezúhonné, ako sa stanovuje v článku 6 tejto časti;
- c) preukázať zodpovedajúcu finančnú spôsobilosť, ako sa stanovuje v článku 7 tejto časti, a
- d) preukázať požadovanú odbornú spôsobilosť, ako sa stanovuje v článku 8 tejto časti.

ČLÁNOK 4

Vedúci dopravy

1. Prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy vymenuje aspoň jednu fyzickú osobu za vedúceho dopravy, ktorá skutočne a sústavne riadi jeho dopravné činnosti a spĺňa požiadavky stanovené v článku 3 písm. b) a d) a ktorá:

- a) je skutočne spojená s prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy, napríklad ako zamestnanec, riaditeľ, vlastník alebo akcionár, alebo tým, že ho spravuje, alebo je touto osobou a

- b) má bydlisko na území zmluvnej strany, v ktorej je prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy usadený.

2. Ak fyzická alebo právnická osoba nespĺňa požiadavku odbornej spôsobilosti, príslušný orgán môže fyzickej alebo právnickej osobe povoliť výkon povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy bez vymenovania vedúceho dopravy v súlade s odsekom 1 pod podmienkou, že:

- a) táto fyzická alebo právnická osoba vymenuje fyzickú osobu s bydliskom v zmluvnej strane usadenia prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, ktorá spĺňa požiadavky stanovené v článku 3 písm. b) a d) a ktorá je na základe zmluvy oprávnená vykonávať v mene podniku úlohy ako vedúci dopravy;
- b) v zmluve zväzujúcej fyzickú alebo právnickú osobu s osobou uvedenou v písmene a) sa spresňujú úlohy, ktoré má táto osoba skutočne a sústavne vykonávať, a určuje jej zodpovednosti ako vedúceho dopravy. Úlohy, ktoré je potrebné spresniť, zahŕňajú najmä úlohy spojené s riadením údržby vozidiel, kontrolou zmlúv o preprave a dokladov, so základným účtovníctvom, s pridelovaním nákladov alebo poskytovaných služieb vodičom a vozidlám a kontrolou postupov v oblasti bezpečnosti;
- c) osoba uvedená v písmene a) môže ako vedúci dopravy riadiť dopravné činnosti najviac štyroch rozličných prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy vykonávané s vozidlovým parkom, v ktorom je spolu najviac 50 vozidiel, a

- d) osoba uvedená v písmene a) vykonáva zadané úlohy výlučne v záujme danej fyzickej alebo právnickej osoby a svoje zodpovednosti vykonáva nezávisle od akýchkoľvek fyzických alebo právnických osôb, ktoré sa na túto fyzickú alebo právnickú osobu obrátia so žiadosťou o vykonávanie prepravných činností.
3. Zmluvná strana môže rozhodnúť, že vedúci dopravy vymenovaný v súlade s odsekom 1 nemôže byť dodatočne vymenovaný v súlade s odsekom 2 alebo že môže byť takto vymenovaný iba v súvislosti s obmedzeným počtom fyzických alebo právnických osôb alebo vozidlovým parkom menším, ako je uvedené v odseku 2 písm. c).
4. Fyzická alebo právnická osoba oznámi príslušnému orgánu meno vymenovaného vedúceho alebo vedúcich dopravy.

ČLÁNOK 5

Podmienky týkajúce sa požiadavky usadenia

Na splnenie požiadavky skutočného a stabilného miesta usadenia v zmluvnej strane usadenia fyzická alebo právnická osoba v zmluvnej strane usadenia musí:

- a) mať priestory, v ktorých má prístup k originálom hlavných dokumentov o podnikateľskej činnosti, či už v elektronickej, alebo akejkoľvek inej forme, najmä svoje zmluvy o preprave, dokumenty súvisiace s vozidlami, ktorými fyzická alebo právnická osoba disponuje, účtovnú dokumentáciu, dokumentáciu o personálnom manažmente, pracovné zmluvy, doklady v oblasti sociálneho zabezpečenia, doklady s údajmi o jazdách, čase jazdy a odpočinku a všetky ostatné dokumenty, ku ktorým musí mať prístup príslušný orgán, aby preveril plnenie podmienok stanovených v tejto časti;

- b) byť zapísaná v registri obchodných spoločností danej zmluvnej strany alebo v podobnom registri, ak sa to vyžaduje vo vnútroštátnom práve;
- c) podliehať dani z príjmu a, ak sa to vyžaduje vo vnútroštátnom práve, mať pridelené identifikačné číslo pre DPH;
- d) po tom, čo jej bolo udelené povolenie, disponovať jedným alebo viacerými vozidlami, ktoré sú evidované alebo uvedené do prevádzky a vzťahuje sa na ne povolenie využívať ich v súlade s právnymi predpismi danej zmluvnej strany, bez ohľadu na to, či sú tieto vozidlá v úplnom vlastníctve alebo v držbe na základe zmluvy o kúpe na splátky alebo zmluvy o prenájme alebo lízingu;
- e) skutočne a sústavne vykonávať svoju administratívnu a obchodnú činnosť prostredníctvom náležitého vybavenia a zariadení v priestoroch podľa písmena a) nachádzajúcich sa v danej zmluvnej strane a skutočne a sústavne riadiť svoje dopravné činnosti s použitím vozidiel uvedených v písmene f) a náležitého technického vybavenia nachádzajúceho sa v danej zmluvnej strane a
- f) mať priebežne a pravidelne k dispozícii určitý počet vozidiel spĺňajúcich podmienky stanovené v písmene d) a vodičov, ktorí majú svoju zvyčajnú základňu v operačnom centre v danej zmluvnej strane, primeraný objemu dopravy, ktorú podnik vykonáva.

ČLÁNOK 6

Podmienky týkajúce sa požiadavky bezúhonnosti

1. S výhradou odseku 2 zmluvné strany určia podmienky, ktoré majú fyzické alebo právnické osoby a vedúci dopravy spĺňať s cieľom vyhovieť požiadavke bezúhonnosti.

Pri určovaní, či fyzická alebo právnická osoba túto požiadavku splnila, zmluvné strany posúdia konanie tejto fyzickej alebo právnickej osoby, jej vedúcich dopravy, výkonných riaditeľov a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s určením zmluvnej strany. Všetky odkazy v tomto článku na odsúdenia, sankcie alebo porušenia zahŕňajú odsúdenia, sankcie alebo porušenia samotnej fyzickej alebo právnickej osoby, jej vedúcich dopravy, výkonných riaditeľov a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s určením zmluvnej strany.

Podmienky uvedené v tomto odseku zahŕňajú aspoň to, že:

- a) neexistuje žiadny vážny dôvod na spochybnenie bezúhonnosti vedúceho dopravy alebo prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, ako napríklad odsúdenie alebo sankcie za závažné porušenie platných vnútroštátnych predpisov v týchto oblastiach:
 - i) obchodné právo;
 - ii) konkurzné právo;
 - iii) podmienky odmeňovania a zamestnávania v odvetví;

- iv) cestná premávka;
 - v) zodpovednosť za výkon povolania;
 - vi) nezákonné obchodovanie s ľuďmi alebo drogami, a
 - vii) daňové právo a
- b) vedúci dopravy alebo prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy nebol v jednej ani v oboch zmluvných stranách odsúdený za závažný trestný čin ani mu nebola uložená sankcia za závažné porušenie predpisov uvedených v článkoch 278 až 282 tejto dohody alebo vnútroštátnych predpisov, najmä pokiaľ ide o:
- i) čas jazdy a odpočinku vodičov, pracovný čas a inštaláciu a používanie záznamových zariadení;
 - ii) maximálnu hmotnosť a rozmery úžitkových vozidiel v medzinárodnej doprave;
 - iii) základnú kvalifikáciu a ďalšiu odbornú prípravu vodičov;
 - iv) technický stav úžitkových vozidiel vrátane povinných technických kontrol motorových vozidiel;
 - v) prístup na trh medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy;
 - vi) bezpečnosť prepravy nebezpečného tovaru po ceste;

- vii) inštaláciu a používanie obmedzovačov rýchlosti na niektorých kategóriách vozidiel;
- viii) vodičské preukazy;
- ix) udeľovanie povolenia na výkon povolania;
- x) prepravu zvierat;
- xi) vysielanie pracovníkov v cestnej doprave;
- xii) rozhodné právo pre zmluvné záväzky a
- xiii) jazdy, pri ktorých je miesto nakládky a vykládky na území druhej zmluvnej strany.

2. Na účely odseku 1 tretieho pododseku písm. b) tohto článku, ak bol vedúci dopravy alebo prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy v jednej alebo v oboch zmluvných stranách odsúdený za závažný trestný čin alebo mu bola uložená sankcia za jedno z najzávažnejších porušení predpisov stanovených v dodatku 27-A-1-1, príslušný orgán zmluvnej strany usadenia náležite a včas uskutoční a dokončí správne konanie, ktoré prípadne zahŕňa inšpekciu na mieste v priestoroch dotknutej fyzickej alebo právnickej osoby.

Počas správneho konania príslušný orgán posúdi, či by strata bezúhonnosti nebola v danom konkrétnom prípade vzhľadom na osobitné okolnosti neprimeraným opatrením. Pri tomto posúdení príslušný orgán zohľadňuje počet závažných porušení predpisov uvedených v odseku 1 tret'om pododseku tohto článku, ako aj počet najzávažnejších porušení predpisov stanovených v dodatku 27-A-1-1, za ktoré bol odsúdený vedúci dopravy alebo prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy alebo za ktoré im bola udelená sankcia. Všetky takéto zistenia musia byť riadne odôvodnené a opodstatnené.

Ak príslušný orgán zistí, že strata bezúhonnosti by bola neprimeraná, rozhodne, že dotknutá fyzická alebo právnická osoba si naďalej zachováva bezúhonnosť. Ak príslušný orgán posúdi, že strata bezúhonnosti by nebola neprimeraná, odsúdenie alebo sankcia povedú k strate bezúhonnosti.

3. Okrem zoznamu najzávažnejších porušení uvedených v dodatku 27-A-1-1 môžu závažné porušenia uvedené v dodatku 27-A-1-1a viesť k strate dobrej povesti.

4. Požiadavka bezúhonnosti nie je splnená, kým nedôjde k zahladeniu alebo sa neprijme iné opatrenie s podobným účinkom podľa príslušných ustanovení vnútroštátneho práva zmluvných strán.

ČLÁNOK 7

Podmienky týkajúce sa požiadavky finančnej spôsobilosti

1. S cieľom splniť požiadavku finančnej spôsobilosti musí byť fyzická alebo právnická osoba neustále schopná plniť svoje finančné záväzky počas celého účtovného roku. Fyzická alebo právnická osoba musí na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú overil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, preukázať, že každý rok disponuje kapitálom a rezervami:
 - a) v celkovej hodnote aspoň 000 EUR/000 GBP, ak sa používa len jedno motorové vozidlo, 000 EUR/500 GBP za každé ďalšie používané vozidlo alebo jazdnú súpravu, ktoré majú najväčšiu celkovú povolenú hmotnosť presahujúcu 3,5 tony, a 900 EUR/800 GBP za každé ďalšie používané vozidlo alebo jazdnú súpravu, ktoré majú najväčšiu celkovú povolenú hmotnosť presahujúcu 2,5 tony, nie však 3,5 tony;
 - b) fyzické alebo právnické osoby, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s celkovou povolenou hmotnosťou presahujúcou 2,5 tony, nie však 3,5 tony, musia na základe ročnej účtovnej závierky overenej audítorom alebo riadne akreditovanou osobou preukázať, že každý rok disponujú vlastným kapitálom a rezervami v celkovej hodnote aspoň 800 EUR/600 GBP, ak sa používa iba jedno vozidlo, a 900 EUR/800 GBP za každé ďalšie používané vozidlo.

2. Odchylné od odseku 1 môže príslušný orgán akceptovať alebo vyžadovať, aby podnik preukázal svoju finančnú spôsobilosť osvedčením, ktoré určí príslušný orgán, akým je napr. banková záruka alebo poistenie, vrátane poistenia zodpovednosti za výkon povolania, od jednej alebo viacerých bánk alebo iných finančných inštitúcií vrátane poisťovní alebo iným záväzným dokumentom, ktorý predstavuje spoločnú a nerozdielnú záruku za podnik so zreteľom na sumy uvedené v odseku 1 písm. a).
3. Odchylné od odseku 1, ak nie je k dispozícii overená ročná účtovná závierka za rok, v ktorom podnik získal registráciu, príslušný orgán súhlasí s tým, že podnik preukáže svoju finančnú spôsobilosť osvedčením, akým je napríklad banková záruka, dokladom o zriadení prístupu k úveru v mene podniku, ktorý vydala finančná inštitúcia, alebo iný záväzný dokument, ktorý určí príslušný orgán a ktorý preukáže, že podnik disponuje sumami uvedenými v odseku 1 písm. a).
4. Ročná účtovná závierka uvedená v odseku 1 a záruka uvedená v odseku 2, ktoré sa majú skontrolovať, sa musia týkať hospodárskeho subjektu usadeného na území zmluvnej strany, v ktorej sa požiadalo o povolenie, a nie prípadne iného subjektu usadeného na území druhej zmluvnej strany.

ČLÁNOK 8

Podmienky týkajúce sa požiadavky odbornej spôsobilosti

1. S cieľom splniť požiadavku odbornej spôsobilosti musí mať dotknutá osoba alebo osoby vedomosti zodpovedajúce úrovni stanovenej v dodatku 27-A-1-2 časti I v predmetoch, ktoré sú tam vymenované. Tieto vedomosti sa preukážu prostredníctvom povinnej písomnej skúšky, ktorá môže byť doplnená o ústnu skúšku, ak o tom rozhodne zmluvná strana. Tieto skúšky sa organizujú v súlade s časťou II dodatku 27-A-1-2. Zmluvná strana môže na tento účel rozhodnúť, že skúške predchádza povinná odborná príprava.
2. Dotknuté osoby absolvujú skúšku na území tej zmluvnej strany, v ktorej majú obvyklé bydlisko.
3. Organizovať a osvedčovať písomné a ústne skúšky uvedené v odseku 1 tohto článku môžu len orgány alebo úrady, ktoré na tento účel riadne oprávnila zmluvná strana podľa kritérií, ktoré určila. Zmluvné strany pravidelne preverujú, či sú podmienky, za akých tieto orgány alebo úrady organizujú skúšky, v súlade s dodatkom 27-A-1-2.
4. Zmluvná strana môže držiteľov niektorých vysokoškolských kvalifikácií alebo kvalifikácií odborného vzdelávania, ktoré boli vydané v danej zmluvnej strane, osobitne určených na tento účel a vyžadujúcich vedomosti zo všetkých predmetov uvedených v časti I dodatku 27-A-1-2, oslobodiť od skúšky z predmetov, na ktoré sa vzťahujú tieto kvalifikácie. Oslobodenie sa týka len tých oddielov časti I dodatku 27-A-1-2, v ktorých prípade sa kvalifikácia vzťahuje na všetky predmety uvedené pod názvom každého oddielu.

Zmluvná strana môže oslobodiť držiteľov osvedčení o odbornej spôsobilosti, ktoré sú na území danej zmluvnej strany platné v oblasti vnútroštátnej dopravy, od konkrétnych častí skúšky.

ČLÁNOK 9

Oslobodenie od skúšky

Na účely udelenia licencie prevádzkovateľovi cestnej nákladnej dopravy, ktorý prevádzkuje len motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s celkovou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony, môže zmluvná strana rozhodnúť oslobodiť od skúšky uvedenej v článku 8 ods. 1 osoby, ktoré predložia dôkaz o tom, že počas 10 rokov pred 20. augustom 2020 sústavne riadili fyzickú alebo právnickú osobu rovnakého typu.

ČLÁNOK 10

Postup pozastavenia platnosti a odňatia povolení

1. Ak príslušný orgán zistí, že fyzickej alebo právnickej osobe hrozí, že už nebude spĺňať požiadavky stanovené v článku 3, uvedenú fyzickú alebo právnickú osobu o tom informuje. Ak príslušný orgán zistí, že jedna alebo viac požiadaviek sa už viac neplní, môže fyzickej alebo právnickej osobe určiť jednu z nasledujúcich lehôt na nápravu tejto situácie:
 - a) lehotu najviac šiestich mesiacov na prijatie náhradníka vedúceho dopravy, ak vedúci dopravy už nespĺňa požiadavky bezúhonnosti alebo odbornej spôsobilosti, ktorú možno predĺžiť o tri mesiace v prípade úmrtia alebo fyzickej nespôsobilosti vedúceho dopravy;
 - b) lehotu najviac šiestich mesiacov, ak má fyzická alebo právnická osoba napraviť svoju situáciu preukázaním, že disponuje skutočným a stabilným miestom usadenia, alebo
 - c) lehotu najviac šiestich mesiacov, ak nie je splnená požiadavka finančnej spôsobilosti, na preukázanie, že táto požiadavka sa opäť nepretržite plní.
2. Príslušný orgán môže vyžadovať od fyzickej alebo právnickej osoby, ktorej povolenie bolo pozastavené alebo odňaté, aby zabezpečila, že jej vedúci dopravy zložia skúšky uvedené v článku 8 ods. 1 pred prijatím opatrenia na nápravu.

3. Ak príslušný orgán zistí, že fyzická alebo právnická osoba už nespĺňa jednu alebo viaceré požiadavky stanovené v článku 3, pozastaví platnosť povolenia alebo odníme povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy v rámci lehôt uvedených v odseku 1 tohto článku.

ČLÁNOK 11

Vyhlásenie o nespôsobilosti vedúceho dopravy

1. Keď vedúci dopravy stratí bezúhonnosť v súlade s článkom 6, príslušný orgán vyhlási tohto vedúceho dopravy za nespôsobilého na riadenie dopravných činností prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy.

Príslušný orgán pristúpi k náprave vo vzťahu k vedúcemu dopravy najskôr jeden rok po tom, čo stratil bezúhonnosť, pod podmienkou, že vedúci dopravy preukáže, že absolvoval náležitú odbornú prípravu v dĺžke najmenej tri mesiace alebo skúšku v predmetoch uvedených v časti I dodatku 27-A-1-2.

2. Ak vedúci dopravy stratí bezúhonnosť v súlade s článkom 6, žiadosť o nápravu môže podať najskôr jeden rok po dátume straty bezúhonnosti.

ČLÁNOK 12

Posudzovanie a evidencia žiadostí

1. Príslušné orgány v každej zmluvnej strane zaznamenajú vo vnútroštátnych elektronických registroch uvedených v článku 13 ods. 1 údaje súvisiace s podnikmi, ktorým udeľujú povolenie.
2. Pri posudzovaní bezúhonnosti podniku príslušné orgány preveria, či vymenovaní vedúci dopravy nie sú v čase podania žiadosti vyhlásení v jednej zo zmluvných strán za nespôsobilých na riadenie dopravných činností podniku podľa článku 11.
3. Príslušné orgány pravidelne monitorujú, či podniky, ktorým udelili povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, stále spĺňajú požiadavky stanovené v článku 3. Príslušné orgány na tento účel vykonávajú ciele kontrol podnikov vrátane prípadných kontrol na mieste v priestoroch dotknutých podnikov, ktoré sú klasifikované ako podniky so zvýšeným rizikom.

ČLÁNOK 13

Vnútroštátne elektronické registre

1. Príslušné orgány vedú vnútroštátny elektronický register podnikov cestnej dopravy, ktorým bolo udelené povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy.

2. Údaje obsiahnuté vo vnútroštátnych registroch podnikov cestnej dopravy a podmienky prístupu k týmto údajom sú stanovené v dodatku 27-A-1-5.

ČLÁNOK 14

Administratívna spolupráca medzi príslušnými orgánmi

1. Príslušné orgány každej zmluvnej strany určia národné kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s príslušnými orgánmi druhej zmluvnej strany, pokiaľ ide o uplatňovanie tejto časti.
2. Príslušné orgány každej zmluvnej strany úzko spolupracujú a urýchlene si poskytujú vzájomnú pomoc a akékoľvek ďalšie relevantné informácie s cieľom uľahčiť vykonávanie a presadzovanie tejto časti.
3. Príslušné orgány každej zmluvnej strany vykonávajú individuálne kontroly na overenie, či podnik spĺňa podmienky prijatia do povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, keď o to v riadne odôvodnených prípadoch požiada príslušný orgán druhej zmluvnej strany. Príslušný orgán informuje príslušný orgán druhej zmluvnej strany o výsledkoch takýchto kontrol a prijatých opatrení, ak sa zistí, že podnik už nespĺňa požiadavky stanovené v tejto časti.
4. Príslušné orgány každej zmluvnej strany si vymieňajú informácie o odsúdeniach a sankciách za závažné porušenia predpisov uvedené v článku 6 ods. 2.
5. Podrobné pravidlá o spôsoboch výmeny informácií uvedených v odsekoch 3 a 4 sú uvedené v dodatku 27-A-1-5.

NAJZÁVAŽNEJŠIE PORUŠENIA
NA ÚČELY ČLÁNKU 6 ODS. 2 ČASTI A TEJTO PRÍLOHY

1. Takéto prekročenie maximálnych časov:
 - a) prekročenie maximálneho šesťdňového alebo štrnásťdňového času jazdy o 25 % alebo viac;
 - b) prekročenie maximálneho denného času jazdy počas denného pracovného času o 50 % alebo viac.
2. Nenainštalovaný tachograf a/alebo obmedzovač rýchlosti alebo prítomnosť podvodného zariadenia, ktoré dokáže zmeniť záznamy záznamového zariadenia a/alebo obmedzovača rýchlosti, vo vozidle a/alebo jeho použitie alebo sfaľšovanie záznamových listov alebo údajov získaných z tachografu a/alebo karty vodiča.
3. Riadenie vozidla bez platného osvedčenia o technickom stave a/alebo riadenie vozidla, ktoré má veľmi vážne nedostatky napr. brzdného systému, spojov v riadení, kolies/pneumatík, perovania alebo podvozku, ktoré by predstavovali také bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky, ktoré vedie k rozhodnutiu o znehybnení vozidla.

4. Preprava nebezpečných vecí, ktorá je zakázaná, alebo preprava takých vecí v zakázaných alebo neschválených prepravných prostriedkoch alebo bez ich označenia ako nebezpečné veci na vozidle, v dôsledku čoho sú ohrozené životy alebo životné prostredie do takej miery, že to vedie k rozhodnutiu o znehybnení vozidla.
5. Preprava tovaru bez držby platného vodičského preukazu alebo uskutočnená podnikom, ktorý nie je držiteľom platnej licencie prevádzkovateľa dopravy uvedenou v článku 278 tejto dohody.
6. Vodič používa falšovanú kartu vodiča, alebo kartu, ktorej nie je držiteľom alebo ktorú získal na základe falošných vyhlásení a/alebo pozmenených dokladov.
7. Preprava tovaru, pri ktorej bola celková povolená hmotnosť presiahnutá o 20 % alebo viac pri vozidlách s celkovou povolenou hmotnosťou väčšou ako 12 ton a 25 % alebo viac pri vozidlách s celkovou povolenou hmotnosťou menšou ako 12 ton.

**ZOZNAM VÁŽNYCH PORUŠENIA
NA ÚČELY ČLÁNKU 6 ODS. 2 ČASTI A TEJTO PRÍLOHY**

Nasledujúce tabuľky obsahujú kategórie a typy závažných porušení tejto prílohy, rozdelené do troch kategórií závažnosti podľa ich potenciálu spôsobiť smrteľné úrazy alebo vážne zranenia a/alebo narušiť hospodársku súťaž na trhu cestnej dopravy: najzávažnejšie porušenie (ďalej len „NP“), veľmi závažné porušenie (ďalej len „VZP“) a závažné porušenie (ďalej len „ZP“).

(1) Skupiny porušení pravidiel v časti B oddiele 2 tejto prílohy, pokiaľ nie je uvedené inak

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI			
			NP	VZP	ZP	
Čas jazdy						
1.	Článok 4 ods. 1 a dodatok 27-A-1-1	Presiahnutie denného času jazdy v trvaní 9 hodín v prípade, ak nie je povolené predĺžiť tento čas na 10 hodín	10h ≤ ... < 11h			X
2.			11h ≤ ...		X	
3.		Presiahnutie denného času jazdy v trvaní 9 hodín o 50 % alebo viac	13h30 ≤ ...	X		
4.		Presiahnutie predĺženého denného času jazdy v trvaní 10 hodín v prípade, ak je povolené predĺženie	11h ≤ ... < 12h			X
5.			12h ≤ ...		X	
6.		Presiahnutie denného času jazdy v trvaní 10 hodín o 50 % alebo viac	15h ≤ ...	X		

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA		MIERA ZÁVAŽNOSTI		
				NP	VZP	ZP
7.	Článok 4 ods. 2 a dodatok 27-A-1-1	Presiahnutie týždenného času jazdy	$60h \leq \dots < 65h$			X
8.			$65h \leq \dots < 70h$		X	
9.		Presiahnutie týždenného času jazdy o 25 % alebo viac	$70h \leq \dots$	X		
10.	Článok 4 ods. 3 a dodatok 27-A-1-1	Presiahnutie celkového maximálneho času jazdy počas 2 po sebe nasledujúcich týždňov	$100h \leq \dots< 105h$			X
11.			$105h \leq \dots< 112h30$		X	
12.		Presiahnutie celkového maximálneho času jazdy počas 2 po sebe nasledujúcich týždňov o 25 % alebo viac	$112h30 \leq \dots$	X		
Prestávky						
13.	Článok 5	Presiahnutie neprerušného času jazdy v trvaní 4,5 hodiny pred prestávkou	$5h \leq \dots < 6h$			X
14.			$6h \leq \dots$		X	
Časy odpočinku						
15.	článok 6 ods. 2	Nedostatočný čas denného odpočinku menej ako 11 hodín v prípade, ak nie je povolený čas skráteného denného odpočinku	$8h30 \leq \dots < 10h$			X
16.			$\dots < 8h30$		X	
17.		Nedostatočný skrátený čas denného odpočinku menej ako 9 hodín v prípade, ak je povolené skrátenie denného odpočinku	$7h \leq \dots < 8h$			X
18.			$\dots < 7h$		X	
19.		Nedostatočné rozdelenie času denného odpočinku na menej ako 3 h + 9 h	$3h + [7h \leq \dots < 8h]$			X
20.			$3h + [\dots < 7h]$		X	

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA		MIERA ZÁVAŽNOSTI		
				NP	VZP	ZP
21.	článok 6 ods. 5	Nedostatočný čas denného odpočinku menej ako 9 hodín v prípade vedenia vozidla viacerými osobami	$7h \leq \dots < 8h$			X
22.			$\dots < 7h$		X	
23.	článok 6 ods. 6	Nedostatočný skrátený čas týždenného odpočinku menej ako 24 hodín	$20h \leq \dots < 22h$			X
24.			$\dots < 20h$		X	
25.		Nedostatočný čas týždenného odpočinku menej ako 45 hodín v prípade, ak nie je povolený čas skráteného týždenného odpočinku	$36h \leq \dots < 42h$			X
26.			$\dots < 36h$		X	
27.		Presiahnutie 6 po sebe nasledujúcich 24 hodinových období po čase týždenného odpočinku	$3h \leq \dots < 12h$			X
28.			$12h \leq \dots$		X	
29.	článok 6 ods. 7	Žiadny náhradný čas odpočinku za dva po sebe nasledujúce časy skráteného týždenného odpočinku			X	
30.	článok 6 ods. 9	Čas pravidelného týždenného odpočinku alebo akýkoľvek čas týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín čerpaný vo vozidle			X	
31.		Zamestnávateľ nepokrýva náklady na ubytovanie mimo vozidla				X
Organizácia práce						
32.	Článok 6 ods. 10	Podnik cestnej dopravy, ktorý neorganizuje prácu vodičov takým spôsobom, aby sa vodiči mohli vrátiť do operačného centra zamestnávateľa alebo vrátiť sa do miesta bydliska vodiča			X	
33.	Článok 7 ods. 1	Súvislosť medzi mzdou/platbou a prejdenu vzdialenosťou, rýchlosťou dodávky a/alebo množstvom dopraveného tovaru			X	
34.	Článok 7 ods. 2	Žiadna alebo nesprávna organizácia práce vodiča, žiadne alebo nesprávne pokyny pre vodiča umožňujúce dodržiavať právne predpisy			X	

(2) Skupiny porušení pravidiel v časti B oddiele 4 a časti C oddiele 2 tejto prílohy

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Inštalácia tachografu					
1.	Časť C oddiel 2 články 3 a 5 a dodatok 27-A-1-1	Nie je namontovaný a nepoužíva sa typovo schválený tachograf	X		
Používanie tachografu, karty vodiča alebo záznamového listu					
2.	Časť C oddiel 2 článok 6 ods. 1	Používanie tachografu, ktorý nebol skontrolovaný schválenou dielňou		X	
3.	Časť B oddiel 4 článok 3 a dodatok 27-A-1-1	Vodič má a/alebo používa viac ako jednu vlastnú kartu vodiča		X	
4.		Jazdenie s kartou vodiča, ktorá bola sfalšovaná (považované za vedenie vozidla bez karty vodiča)	X		
5.		Jazdenie s kartou vodiča, ktorej vodič nie je držiteľom (považované za vedenie vozidla bez karty vodiča)	X		
6.		Jazdenie s kartou vodiča, ktorá bola získaná na základe falošných tvrdení a/alebo falošných dokladov (považované za vedenie vozidla bez karty vodiča)	X		
7.	Časť B oddiel 4 článok 7 ods. 1 a časť C oddiel 2 článok 15 ods. 1	Nesprávne fungovanie tachografu (napr. tachograf nebol správne skontrolovaný, kalibrovaný a zaplombovaný)		X	
8.		Nesprávne používanie tachografu (napr. úmyselné, dobrovoľné alebo nanútené zneužitie, nedostatočné pokyny na správne používanie atď.)		X	

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
9.	Časť B oddiel 4 článok 7 ods. 2 a dodatok 27-A-1-1	Prítomnosť vo vozidle a/alebo použitie podvodného zariadenia, ktoré dokáže zmeniť záznamy tachografu	X		
10.		Falšovanie, zatajovanie, odstránenie alebo zničenie údajov zaznamenaných na záznamovom liste alebo uchovávaných a stiahnutých z tachografu a/alebo karty vodiča	X		
11.	Časť C oddiel 2 článok 15 ods. 2	Podnik neuchováva záznamové listy, výtlačky a stiahnuté údaje		X	
12.		Zaznamenané a uchované údaje nie sú k dispozícii počas obdobia aspoň jedného roka		X	
13.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 1	Nesprávne používanie záznamových listov/kariet vodičov		X	
14.		Neoprávnené vytiahnutie záznamových listov alebo karty vodiča, ktoré má vplyv na zaznamenávanie príslušných údajov		X	
15.		Záznamový list alebo karta vodiča sa používajú na dlhšie obdobie, než na aké boli určené, pričom dochádza k strate údajov		X	
16.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 2	Používanie znečistených alebo poškodených záznamových listov alebo kariet vodiča, pričom údaje nie sú čitateľné		X	
17.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 3	Nepoužitie ručného zaznamenávania údajov v prípadoch, keď je to potrebné		X	
18.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 4	Nepoužitie správneho záznamového listu alebo vloženie karty vodiča do nesprávneho slotu (ak je vo vozidle viac ako jeden vodič)			X

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
19.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 5	Nesprávne používanie prepínacieho mechanizmu		X	
Predkladanie informácií					
20.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 5 písm. b) bod v)	Nesprávne použitie alebo nepoužitie znaku pre trajekt/vlak			X
21.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 6	Požadované informácie nezapísané do záznamového listu		X	
22.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 7	Záznamy, ktoré neuvádzajú symboly krajín, ktorých hranice vodič prekročil počas denného pracovného času			X
23.	Časť B oddiel 4 článok 6 ods. 7	Záznamy, ktoré neuvádzajú symboly krajín, v ktorých sa začal a skončil denný pracovný čas vodiča			X
24.	Časť B oddiel 4 článok 10	Odmietnutie kontroly		X	
25.		Neschopnosť predložiť ručné záznamy a výťažky zostavené počas daného dňa a predchádzajúcich 56 dní		X	
26.		Neschopnosť predložiť kartu vodiča, ak je vodič jej držiteľom		X	
Funkčné poruchy					
27.	Časť C oddiel 2 článok 16 ods. 1 a článok 5 ods. 1	Opravu tachografu nevykonáva schválená montážna firma alebo dielňa		X	
28.	Časť B oddiel 4 článok 11	Vodič nezaznačí všetky požadované informácie o časových úsekoch, ktoré už nie sú zaznamenané počas obdobia, keď tachograf nie je schopný prevádzky alebo pracuje chybné		X	

3. Skupiny porušení pravidiel v části B oddíle 3 této přílohy

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Maximálny týždenný pracovný čas					
1.	Článok 3	Prekročenie maximálneho týždenného pracovného času 48 hodín v prípade, ak bolo predĺženie tohto času na 60 hodín už vyčerpané	56h ≤ ... 60h		X
2.			60h ≤ ...	X	
3.		Prekročenie maximálneho týždenného pracovného času 60 hodín v prípade, ak nebola udelená výnimka podľa článku 7	65 ≤ ... < 70 h		X
4.			70h ≤ ...	X	
Prestávky					
5.	Článok 4	Nedostatočné povinné prestávky počas pracovného času v trvaní 6 až 9 hodín	10 < ... ≤ 20 min.		X
6.			... ≤ 10 min	X	
7.		Nedostatočné povinné prestávky počas pracovného času v trvaní viac ako 9 hodín	20 < ... ≤ 30 min.		X
8.			... ≤ 20 min	X	
Nočná práca					
9.	Článok 6	Denný pracovný čas za každých 24 hodín, keď sa vykonáva nočná práca bez udelenia výnimky podľa článku 7	11h ≤ ... < 13h		X
10.			13h ≤ ...	X	
Záznamy					
11.	Článok 8	Zamestnávateľa falšujúci záznamy o pracovnom čase alebo odmietajúci poskytnúť záznamy kontrolórovi		X	
12.		Zamestnanci/živnostníci falšujúci záznamy alebo odmietajúci poskytnúť záznamy kontrolórovi		X	

4. Skupiny porušení pravidiel v části C oddíle 1 této přílohy

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Hmotnosť					
1.	Článok 1 a dodatok 27-A-1-1	Prekročená maximálna povolená hmotnosť pre vozidlá kategórie N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$		X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X
3.			$20 \% \leq \dots$	X	
4.		Prekročená maximálna povolená hmotnosť pre vozidlá kategórie N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$		X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X
6.			$25 \% \leq \dots$	X	
Dĺžky					
7.	Článok 1	Prekročená maximálna povolená dĺžka	$2 \% < \dots < 20 \%$		X
8.			$20 \% \leq \dots$		X
Šírka					
9.	Článok 1	Prekročená maximálna povolená šírka	$2,65 \leq \dots < 3,10 \text{ m}$		X
10.			$3,10 \text{ m} \leq \dots$		X

(5) Skupiny porušení pravidiel týkajúcich sa cestnej technickej kontroly

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Technický stav vozidla					
1.	Príloha 27 časť A článok 6 ods. 1 písm. b) bod iv) a dodatok 27-A-1-1	Riadenie vozidla bez platného dôkazu o úspešnom absolvovaní kontroly technického stavu, ako to vyžaduje právo Únie a právo Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár	X		
2.		Neudržiavanie vozidla v bezpečnom a dobrom technickom stave, ktorého výsledkom sú veľmi vážne chyby brzdového systému, mechanizmov riadenia, kolies/pneumatík, perovania alebo podvozku, alebo iného zariadenia, ktoré by mohli spôsobiť také bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky, ktoré vedie k rozhodnutiu o znehybnení vozidla	X		

(6) Skupiny porušení pravidiel týkajúcich sa obmedzovačov rýchlosti

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Príloha 27 časť A článok 6 ods. 1 písm. b) bod vii)	Nie je nainštalovaný obmedzovač rýchlosti	X		
2.		Obmedzovač rýchlosti nespĺňa platné technické požiadavky		X	
3.		Obmedzovač rýchlosti nie je nainštalovaný schválenou dielňou			X
4.		Prítomnosť a/alebo použitie podvodného zariadenia, ktoré dokáže falšovať údaje obmedzovača rýchlosti, či prítomnosť a/alebo použitie podvodného obmedzovača rýchlosti	X		

(7) Skupiny porušení pravidiel v časti B oddiele 1 tejto prílohy

	PRÁVNY ZÁKLAD	DRUH PORUŠENÍ	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
Výcvik a oprávnenie					
1.	Článok 3	Preprava tovaru bez povinnej základnej kvalifikácie a/alebo povinného pravidelného výcviku		X	
2.	Článok 9 a dodatok 27-B-1-2	Vodič nemôže predložiť platnú kvalifikačnú kartu alebo vodičský preukaz s označením, ako to vyžadujú vnútroštátne právne predpisy (napr. stratený, zabudnutý, poškodený, nečitateľný)			X

(8) Skupiny porušení požiadaviek týkajúcich sa vodičských preukazov

	PRÁVNY ZÁKLAD	DRUH PORUŠENÍ	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Príloha 27 časť A článok 6 ods. 1 písm. b) bod viii)	Preprava tovaru bez držby platného vodičského preukazu	X		
2.	a dodatok 27-A-1-1	Používanie vodičského preukazu, ktorý je poškodený alebo nečitateľný, alebo ktorý nie je v súlade so spoločným vzorom			X

(9) Skupiny porušení pravidiel týkajúcich sa cestnej prepravy nebezpečného tovaru

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENÍ	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Príloha 27 časť A článok 6 ods. 1 písm. b) bod vi) a dodatok 27-A-1-1	Preprava nebezpečného tovaru, ktorého preprava je zakázaná	X		
2.		Preprava nebezpečného tovaru v zakázaných alebo neschválených zadržiavacích prostriedkoch, v dôsledku čoho sú ohrozené životy alebo životné prostredie do takej miery, že to vedie k rozhodnutiu o znehybnení vozidla	X		
3.		Preprava nebezpečného tovaru bez jeho označenia na vozidle ako nebezpečný tovar, v dôsledku čoho sú ohrozené životy alebo životné prostredie do takej miery, že to vedie k rozhodnutiu o znehybnení vozidla	X		
4.		Unikanie nebezpečných látok		X	
5.		Preprava voľne loženého tovaru v kontajneri, ktorý nie je konštrukčne prevádzkyschopný		X	
6.		Preprava vo vozidle bez príslušného osvedčenia o schválení		X	
7.		Vozidlo, ktoré už nespĺňa normy na schválenie a predstavuje bezprostredné nebezpečenstvo		X	

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENÍ	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
8.		Neboli dodržané pravidlá o zabezpečení a uložení nákladu		X	
9.		Neboli dodržané pravidlá o preprave zmiešaného nákladu		X	
10.		Neboli dodržané ustanovenia obmedzujúce množstvo v jednej dopravnej jednotke vrátane mier naplnenia cisterien alebo obalov		X	
11.		Chýba informácia o prepravovanom materiáli, ktorá umožňuje určenie miery závažnosti priestupku (napr. číslo UN, vlastné dopravné pomenovanie, obalová skupina)		X	
12.		Vodič nemá platné osvedčenie o predpísanom výcviku		X	
13.		Použitie ohňa alebo nechráneného svetelného zdroja		X	
14.		Nedodržanie zákazu fajčenia		X	
15.		Vozidlo nie je vhodne strážené alebo zaparkované			X
16.		Dopravná jednotka pozostávajúca z viac ako jedného prívesu/návesu			X
17.		Vozidlo, ktoré už nespĺňa normy na schválenie, ale nepredstavuje bezprostredné nebezpečenstvo			X
18.		Vozidlo nie je vybavené funkčnými hasiacimi prístrojmi podľa požiadaviek			X

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENÍ	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
19.		Vozidlo nie je vybavené podľa požiadaviek ADR alebo písomných pokynov			X
20.		Prepravujú sa kusové zásielky s poškodeným obalom, IBC alebo veľkým obalom alebo poškodené vyprázdnené nevyčistené obaly			X
21.		Preprava baleného tovaru v kontajneri, ktorý nie je konštrukčne prevádzkyschopný			X
22.		Cisterny/cisternové kontajnery (vrátane prázdnych a nevyčistených) nie sú správne zatvorené			X
23.		Nesprávne bezpečnostné značenie, označenie, prípadne ďalšie značenie na vozidle a/alebo zadržiavacom prostriedku			X
24.		Neexistujú žiadne písomné pokyny v súlade s ADR, resp. písomné pokyny sa netýkajú prepravovaného tovaru			X

(10) Skupiny porušení pravidiel tretej časti hlavy III kapitoly 2 tejto dohody, pokiaľ nie je uvedené inak

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MIERA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZ P	Z P
Povolenie					
1.	Článok 278 ods. 1 a dodatok 27-A-1-1	Preprava tovaru bez držby platnej licencie (t. j. licencia neexistuje, je sfaľovaná, bola odňatá, jej platnosť sa skončila atď.)	X		
2.	Článok 278 ods. 3	Podnik alebo vodič pôsobiaci v cestnej nákladnej doprave nie je schopný predložiť platnú licenciu alebo overenú kópiu platnej licencie kontrolórovi (t. j. došlo k strate, zabudnutiu alebo poškodeniu licencie alebo overenej kópie licencie atď.)		X	
Osvedčenie vodiča					
3.	Príloha 27 časť A článok 6 ods. 1 písm. b) bod v)	Preprava tovaru bez držby platného osvedčenia vodiča (t. j. osvedčenie vodiča neexistuje, je sfaľované, bolo odňaté, skončila sa mu platnosť atď.)		X	
4.	Príloha 27 časť A článok 6 ods. 1 písm. b) bod v)	Vodič alebo dopravca nie je schopný predložiť platné osvedčenie vodiča alebo overenú kópiu platného osvedčenia vodiča kontrolórovi (t. j. došlo k strate, zabudnutiu alebo poškodeniu osvedčenia vodiča alebo overenej kópie osvedčenia vodiča atď.)			X
Osobitné dopravné operácie povolené na základe tejto dohody					
5.	Článok 277	Vykonávanie kaboťáže alebo iných dopravných operácií, ktoré nie sú v súlade so zákonmi, inými právnymi predpismi a správnymi opatreniami platnými v hostiteľskej zmluvnej strane vrátane obmedzenia počtu ciest.		X	

(11) Skupiny porušení pravidel týkajících se přepravy zvířat

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENÍ	MĚRA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Příloha 27 část A článek 6 ods. 1 písm. b) bod x)	Priečky nie sú dostatočne silné, aby uniesli hmotnosť zvierat		X	
2.		Používání nakladačích nebo vykladačích ramp, které mají klzký povrch, nemají postranné zábrany nebo které jsou příliš strmé			X
3.		Používání zdvihačích plošin nebo vyšších podlaží, které nemají bezpečnostní zábrany bránící pádu nebo úteku zvířat počas nakládání a vykládání			X
4.		Dopravné prostředky nie sú schválené na dlhé cesty alebo pre daný druh prepravovaných zvierat			X
5.		Preprava bez požadovanej platnej dokumentácie, protokolu o ceste alebo povolenia prepravcu alebo osvedčenia o spôsobilosti			X

(12) Skupiny porušení rozhodného práva pre zmluvné záväzky

	PRÁVNÝ ZÁKLAD	DRUH PORUŠENIA	MĚRA ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
1.	Příloha 27 část A článek 6 ods. 1 písm. b) bod xii)	Porušenie rozhodného práva pre zmluvné záväzky		X	

Stupeň závažnosti závažných porušení predpisov

1. Stupne závažnosti porušení sú: závažné porušenie (ďalej len „ZP“), veľmi závažné porušenie (ďalej len „VZP“) a najzávažnejšie porušenie (ďalej len „NP“).
2. Závažné a veľmi závažné porušenia, ktorých sa opakovane dopustil ten istý prevádzkovateľ, považuje príslušný orgán zmluvnej strany usadenia za viac závažné. Pri výpočte frekvencie výskytu opakovaných porušení berú príslušné orgány zmluvnej strany do úvahy tieto faktory:
 - závažnosť porušenia (ZP alebo VZP),
 - čas (najmenej jeden rok od dátumu kontroly),
 - počet vozidiel využívaných pri dopravných činnostiach riadených príslušným vedúcim dopravy (priemer za rok).
3. Pri zohľadnení potenciálu zapríčiniť riziko pre bezpečnosť cestnej premávky sa maximálna frekvencia závažných porušení, nad rámec ktorej by sa mali považovať za viac závažné, stanoví takto:
 - tri ZP na vozidlo za rok = jedno VZP,
 - tri VZP na vozidlo za rok = začatie vnútroštátneho konania vo veci bezúhonnosti.

4. Počet porušení na vozidlo za rok je priemernou hodnotou vypočítanou vydelením celkového počtu všetkých porušení rovnakej miery závažnosti (ZP alebo VZP) priemerným počtom vozidiel použitých počas roka. Vzorcom na výpočet frekvencie sa stanovuje maximálna hranica pre výskyt závažných porušení, nad rámec ktorej sa považujú za závažnejšie. Príslušné orgány zmluvných strán môžu stanoviť prísnejšie prahové hodnoty, ak sa to predpokladá v ich vnútroštátnych správnych konaniach na posudzovanie bezúhonnosti.

ČASŤ I

ZOZNAM PREDMETOV
UVEDENÝCH V ČLÁNKU 8 ČASTI A TEJTO PRÍLOHY

Vedomosti, ktoré zmluvné strany zohľadnia s cieľom úradne uznať odbornú spôsobilosť, sa musia vzťahovať aspoň na nižšie uvedené predmety. Pokiaľ ide o tieto predmety, uchádzači o povolenie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy musia mať úroveň vedomostí a praktických spôsobilostí potrebných na riadenie dopravného podniku.

Minimálna úroveň vedomostí uvedená nižšie musí zodpovedať aspoň úrovni vedomostí nadobudnutej v rámci povinnej školskej dochádzky, doplnenej buď odborným vzdelávaním a dodatočnou technickou odbornou prípravou alebo stredoškolskou alebo inou technickou odbornou prípravou.

A. Občianske právo

Uchádzač musí najmä:

- a) poznať hlavné typy zmlúv používaných v cestnej doprave, ako aj práva a povinnosti, ktoré z nich vyplývajú;
- b) byť schopný dojednať právne platnú zmluvu o preprave, najmä pokiaľ ide o prepravné podmienky;

- c) byť schopný posúdiť reklamáciu od príkazcu uchádzača, pokiaľ ide o náhradu za stratu alebo poškodenie tovaru počas prepravy alebo za jeho oneskorenú dodávku, a chápať, ako takáto reklamácia ovplyvňuje zmluvnú zodpovednosť uchádzača, a
- d) poznať pravidlá a povinnosti vyplývajúce z Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave podpísaného v Ženeve 19. mája 1956.

B. Obchodné právo

Uchádzač musí najmä:

- a) poznať podmienky a náležitosti stanovené na chod obchodov, všeobecné povinnosti vzťahujúce sa na prevádzkovateľov dopravy (registrácia, evidencia atď.) a dôsledky bankrotu a
- b) mať primerané vedomosti o rôznych typoch obchodných spoločností, ako aj o pravidlách upravujúcich ich zakladanie a chod.

C. Sociálne právo

Uchádzač musí poznať najmä:

- a) úlohu a funkciu rôznych sociálnych inštitúcií pôsobiacich v odvetví cestnej dopravy (odbory, podnikové rady, dielenský dôvernici, inšpektori práce atď.);

- b) záväzky zamestnávateľov v oblasti sociálneho zabezpečenia;
- c) pravidlá vzťahujúce sa na pracovné zmluvy pre rôzne kategórie pracovníkov zamestnávaných podnikmi cestnej dopravy (forma zmlúv, povinnosti zmluvných strán, pracovné podmienky a pracovný čas, platená dovolenka, odmeňovanie, porušenie zmluvy atď.);
- d) pravidlá v oblasti času jazdy, odpočinku a pracovného času a praktické opatrenia na uplatňovanie týchto ustanovení; a
- e) pravidlá uplatniteľné v oblasti základnej kvalifikácie a ďalšej odbornej prípravy vodičov stanovené v časti B oddielu 1 tejto prílohy.

D. Daňové právo

Uchádzač musí poznať najmä pravidlá upravujúce:

- a) daň z pridanej hodnoty (ďalej len „DPH“) na prepravné služby;
- b) daň z motorových vozidiel;
- c) dane za určité nákladné cestné vozidlá, mýto a poplatky za používanie infraštruktúry a
- d) daň z príjmu.

E. Obchodné a finančné riadenie

Uchádzač musí najmä:

- a) poznať právne predpisy a prax týkajúcu sa používania šekov, zmeniek, dlžobných úpisov, kreditných kariet a iných prostriedkov alebo spôsobov platby;
- b) poznať rôzne formy úverov (bankový úver, dokumentárny akreditív, záručné vklady, hypotéky, lízing, prenájom, predaj dlžobných úpisov atď.) a poplatky a záväzky, ktoré z nich vyplývajú;
- c) vedieť, čo je to súvaha, ako sa zostavuje a ako sa interpretuje;
- d) byť schopný čítať a interpretovať výkaz ziskov a strát;
- e) byť schopný posúdiť ziskovosť a finančnú situáciu podniku, najmä na základe finančných ukazovateľov;
- f) byť schopný pripraviť rozpočet;
- g) poznať kalkulačné položky podniku (fixné náklady, variabilné náklady, prevádzkový kapitál, odpisovanie atď.) a byť schopný vypočítať náklady na vozidlo, na kilometer, na jazdu alebo na tonu;
- h) byť schopný zostaviť organizačnú schému, pokiaľ ide o pracovníkov podniku ako celok, a zorganizovať plány práce atď.;

- i) poznať zásady marketingu, reklamy a styku s verejnosťou vrátane dopravných služieb, propagácie predaja a prípravy spisov zákazníkov atď.;
- j) poznať rôzne druhy poistení týkajúcich sa cestnej dopravy (poistenie zodpovednosti, úrazové/životné poistenie, neživotné poistenie a poistenie batožiny) a záruky a záväzky, ktoré z nich vyplývajú;
- k) poznať aplikácie elektronického prenosu údajov v cestnej doprave;
- l) byť schopný uplatňovať pravidlá upravujúce fakturovanie služieb nákladnej cestnej dopravy a poznať význam a dôsledky Incoterms a
- m) poznať rôzne kategórie dopravných zariadení, ich úlohu, funkcie a prípadne ich stav.

F. Prístup na trh

Uchádzač musí poznať najmä:

- a) profesijné predpisy upravujúce cestnú dopravu, prenájom a subdodávku priemyselných vozidiel, a najmä pravidlá upravujúce oficiálnu organizáciu profesie, prístup k nej, povolenia na uskutočňovanie cestnej dopravy a kontroly a sankcie;
- b) pravidlá zakladania podniku cestnej dopravy;

- c) rôzne doklady potrebné na prevádzkovanie služieb cestnej dopravy a zavedenie kontrolných postupov s cieľom zabezpečiť, aby sa schválené doklady týkajúce sa každej prepravnej operácie, najmä doklady týkajúce sa vozidla, vodiča, tovaru a batožiny, nachádzali tak vo vozidle, ako aj v priestoroch podniku;
- d) pravidlá organizácie trhu služieb cestnej nákladnej dopravy, ako aj manipulácie s nákladom a logistiky a
- e) formálne požiadavky na hraniciach, úlohu a dosah T dokumentov a TIR karnetov, ako aj povinnosti a zodpovednosť vyplývajúce z ich používania.

G. Technické normy a technické aspekty prevádzky

Uchádzač musí najmä:

- a) poznať pravidlá týkajúce sa hmotnosti a rozmerov vozidiel v zmluvných stranách a postupy, ktorými sa treba riadiť v prípade nadmerných nákladov, ktoré predstavujú výnimku z týchto pravidiel;
- b) byť schopný vybrať v závislosti od potrieb podniku vozidlá a ich diely (podvozok, motor, prevodový systém, brzdový systém atď.) v súlade s potrebami podniku;
- c) poznať formálne požiadavky týkajúce sa typového schválenia, evidencie a technickej kontroly týchto vozidiel;

- d) vedieť, aké opatrenia sa musia prijať na zníženie hluku a na boj proti znečisteniu ovzdušia výfukovými emisiami z motorových vozidiel;
- e) byť schopný zostaviť plány pravidelnej údržby vozidiel a ich vybavenia;
- f) poznať rôzne typy zariadení na manipuláciu s nákladom a jeho nakladanie (zadné sklopné dosky, kontajnery, palety atď.) a byť schopný zavádzať postupy a vydávať pokyny týkajúce sa nakládky a vykládky tovaru (rozloženie zaťaženia, stohovanie, ukladanie, zabezpečenie a zaklinovanie atď.);
- g) poznať rôzne techniky kombinovanej dopravy (piggy-back, ro-ro);
- h) byť schopný zaviesť postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa prepravy nebezpečných vecí a odpadov;
- i) byť schopný zaviesť postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa prepravy potravinových výrobkov rýchlo podliehajúcich skaze, najmä pravidiel vyplývajúcich z Dohody o medzinárodnej preprave potravín podliehajúcich skaze a o osobitnom vybavení, ktoré sa má používať na takúto prepravu (ATP), podpísanej v Ženeve 1. septembra 1970, a
- j) byť schopný zaviesť postupy na dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa prepravy živých zvierat.

H. Bezpečnosť cestnej premávky

Uchádzač musí najmä:

- a) vedieť, aké kvalifikácie sa vyžadujú od vodičov (vodičský preukaz, lekárske potvrdenia, potvrdenia o dobrom zdravotnom stave atď.);
- b) byť schopný prijať potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vodiči dodržiavali dopravné predpisy, zákazy a obmedzenia premávky platné na území zmluvných strán (obmedzenia rýchlosti, prednosti, obmedzenia zastavenia a státia, používanie svetiel, dopravné značenie atď.);
- c) byť schopný zostaviť pokyny pre vodičov na kontrolu plnenia bezpečnostných požiadaviek, pokiaľ ide o stav vozidiel, ich vybavenie a náklad a pokiaľ ide o preventívne opatrenia, ktoré je potrebné prijať;
- d) byť schopný stanoviť postupy, ktorými sa treba riadiť v prípade nehody, a zaviesť vhodné postupy na prevenciu opakovaného výskytu nehôd alebo závažných dopravných priestupkov a
- e) byť schopný zaviesť postupy na správne zabezpečenie tovaru a poznať príslušné techniky.

ČASŤ II

ORGANIZÁCIA SKÚŠKY

1. Zmluvné strany budú organizovať povinnú písomnú skúšku, ktorá môže byť doplnená nepovinnou ústnou skúškou, s cieľom preukázať, či uchádzači o povolenie na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy dosiahli požadovanú úroveň vedomostí v predmetoch uvedených v časti I a osobitne ich schopnosť používať nástroje a techniky týkajúce sa týchto predmetov a plniť zodpovedajúce realizačné a koordinačné úlohy.

- a) Povinná písomná skúška bude pozostávať z dvoch testov, a to:
 - i) z písomných otázok pozostávajúcich z otázok s viacerými možnosťami (každá so štyrmi možnými odpoveďami), z otázok vyžadujúcich si priame odpovede alebo z kombinácie oboch systémov a
 - ii) z písomných prác/prípadových štúdií.

Minimálne trvanie každého testu bude dve hodiny.

- b) V prípade, že sa zorganizuje ústna skúška, zmluvné strany môžu podmieniť účasť na tejto skúške úspešným vykonaním písomnej skúšky.

2. Pokiaľ zmluvné strany organizujú aj ústnu skúšku, musia stanoviť pre každý z týchto troch testov váhu bodov, a to najmenej 25 % a najviac 40 % z celkového počtu bodov, ktoré sa majú udeliť.

Pokiaľ zmluvné strany organizujú iba písomnú skúšku, musia stanoviť pre každý test váhu bodov, a to najmenej 40 % a najviac 60 % z celkového počtu bodov, ktoré sa majú udeliť.

3. Pokiaľ ide o všetky testy, uchádzači musia dosiahnuť v priemere aspoň 60 % z celkového počtu pridelovaných bodov, pričom v každom danom teste musia dosiahnuť aspoň 50 % z celkového možného počtu bodov. Zmluvná strana môže len pri jednom teste znížiť percentuálnu hodnotu z 50 % na 40 %.

ČASŤ A
VZOR LICENCIE PRE ÚNIU
EURÓPSKE SPOLOČENSTVO

a)

(Svetlomodrá farba Pantone 290 alebo čo najbližšia k tejto farbe,
formát DIN A4, papier z buničiny, 100 g/m² alebo viac)

(Prvá strana licencie)

[Text v úradnom(-ých) jazyku(-och) členského štátu vydávajúceho licenciu]

Rozlišovací znak
členského státu⁽¹⁾ vydávajícího
licenci

Názov príslušného orgánu
alebo úradu

LICENCIA č. ...
alebo
OVERENÁ KÓPIA č. ...

na medzinárodnú prepravu tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu

Táto licencia oprávňuje⁽²⁾
.....
.....

pôsobiť v medzinárodnej preprave tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu a použiť akúkoľvek trasu na jazdu alebo časti jazd vykonané v prenájme alebo za úhradu v rámci územia Spoločenstva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>) o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh a v súlade so všeobecnými ustanoveniami tejto licencie.

Osobitné poznámky:	
.....	
Táto licencia je platná od	do
Vydaná v	dňa
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Rozlišovacie symboly členských štátov sú: (B) Belgicko, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Nemecko, (EST) Estónsko, (IRL) Írsko, (GR) Grécko, (E) Španielsko, (F) Francúzsko, (HR) Chorvátsko, (I) Taliansko, (CY) Cyprus, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Luxembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Holandsko, (A) Rakúsko, (PL) Poľsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Fínsko, (S) Švédsko.

⁽²⁾ Meno alebo obchodné meno a úplná adresa dopravcu.

⁽³⁾ Podpis a odtlačok pečiatky príslušného vydávajúceho orgánu alebo úradu.

b)

(Druhá strana licencie)

[Text v úradnom(-ých) jazyku(-och) členského štátu vydávajúceho licenciu]

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Táto licencia sa vydáva na základe nariadenia (ES) č. 1072/2009.

Táto licencia oprávňuje držiteľa pôsobiť v medzinárodnej preprave tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu a použiť akúkoľvek trasu na jazdy alebo časti jazd vykonané v rámci územia Spoločenstva a, ak je to vhodné, za týchto podmienok:

- ak sa miesto odchodu a cieľové miesto nachádzajú v dvoch rôznych členských štátoch, pričom nezáleží na tom, či sa uskutočnil alebo neuskutočnil tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín,
- z členského štátu do tretej krajiny alebo naopak, pričom nezáleží na tom, či sa uskutočnil alebo neuskutočnil tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín,
- medzi tretími krajinami s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov a prepravy bez nákladu v súvislosti s takouto prepravou.

V prípade, že ide o prepravu z členského štátu do tretej krajiny alebo naopak, platí táto licencia pre tú časť jazdy, ktorá vedie cez územie Spoločenstva. V členskom štáte nakládky alebo vykládky platí iba po uzavretí potrebnej dohody medzi Spoločenstvom a príslušnou treťou krajinou v súlade s nariadením (ES) č. 1072/2009.

Táto licencia sa vystavuje na meno držiteľa a nie je prenosná.

Licenciu môže odňať príslušný orgán členského štátu, ktorý ju vydal, a to ak držiteľ:

- nesplnil všetky podmienky používania licencie,
- poskytol nesprávne informácie vzhľadom na údaje potrebné na vydanie licencie alebo jej obnovenie.

Originál licencie sa musí uchovávať v podniku nákladnej dopravy.

Overené kópie licencie sa musia nachádzať vo vozidle⁽¹⁾. V prípade jazdnej súpravy musí byť v motorovom vozidle. Licencia platí pre jazdnú súpravu, aj keď príves alebo náves nie je evidovaný ani nemá oprávnenie používať cesty na meno držiteľa licencie alebo ak je evidovaný alebo oprávnený používať cesty v inom štáte.

Licencia sa musí predložiť na požiadanie oprávnenej osobe, ktorá vykonáva kontrolu.

Na území každého členského štátu musí držiteľ dodržiavať zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia platné v tomto štáte, najmä pokiaľ ide o dopravu a prepravu.

⁽¹⁾ „Vozidlo“ je motorové vozidlo evidované v členskom štáte alebo súprava vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo evidované v členskom štáte, ktoré sa používajú výhradne na prepravu tovaru.

ČASŤ B

VZOR LICENCIE PRE SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO, POKIAĽ IDE O GIBRALTÁR

Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár, licencia pre Spoločenstvo

a)

(Svetlomodrá farba Pantone – formát DIN A4, papier z buničiny, 100 g/m² alebo viac)

(Prvá strana licencie)

(Znenie v angličtine)

SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO, POKIAĽ IDE O GIBRALTÁR	NÁZOV SPOJENÉHO KRÁĽOVSTVA, POKIAĽ IDE O GIBRALTÁR, PRÍSLUŠNÝ ORGÁN (1)
---	---

LICENCIA č.:

alebo

OVERENÁ KÓPIA č.:

na medzinárodnú prepravu tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu

Táto licencia oprávňuje⁽²⁾

pôsobiť v medzinárodnej preprave tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu a použiť akúkoľvek trasu na jazdy alebo časti jazd vykonané v prenájme alebo za úhradu v rámci územia členského štátu podľa nariadenia (ES) č. 1072/2009⁽³⁾.

Osobitné poznámky:	
.....	
Táto licencia je platná od	do
Vydaná v	dňa
	

(1) Príslušný orgán pre územie, pre ktoré je osvedčenie vydané.

(2) Meno alebo obchodné meno a úplná adresa dopravcu.

(3) Nariadenie (ES) č. 1072/2009, ako je zapracované do práva Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, prostredníctvom oddielu 6 zákona Gibraltáru o vystúpení z Európskej únie z roku 2019 a zmenené nariadeniami vydanými podľa oddielu 11 uvedeného zákona.

b)

(Druhá strana licencie)

(Znenie v angličtine)

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Táto licencia sa vydáva na základe nariadenia (ES) č. 1072/2009⁽¹⁾.

Táto licencia oprávňuje držiteľa pôsobiť v medzinárodnej preprave tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu a použiť akúkoľvek trasu na jazdy alebo časti jazd vykonané v prenájme alebo za úhradu v rámci územia členského štátu povolené na základe medzinárodnej dohody medzi Spojeným kráľovstvom, pokiaľ ide o Gibraltár, a Európskou úniou alebo členským štátom.

Táto licencia sa vystavuje na meno držiteľa a nie je prenosná.

Môže byť stiahnutá oddelením pre vydávanie vodičských preukazov a licencií pre vozidlá (vládne ministerstvo Gibraltáru pre dopravu, dopravné a technické služby), napríklad ak držiteľ:

- nesplnil všetky podmienky používania licencie,
- poskytol nesprávne informácie vzhľadom na údaje potrebné na vydanie licencie alebo jej obnovenie.

Originál licencie sa musí uchovávať v podniku nákladnej dopravy.

Overené kópie licencie sa musia nachádzať vo vozidle⁽²⁾. V prípade jazdnej súpravy musí byť v motorovom vozidle. Licencia platí pre jazdnú súpravu, aj keď príves alebo náves nie je evidovaný ani nemá oprávnenie používať cesty na meno držiteľa licencie alebo ak je evidovaný alebo oprávnený používať cesty v inom štáte.

Licencia sa musí predložiť na požiadanie oprávnenej osobe, ktorá vykonáva kontrolu.

Na území Gibraltáru alebo každého členského štátu musí držiteľ dodržiavať zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia platné v tomto štáte, najmä pokiaľ ide o dopravu a prepravu.

⁽¹⁾ Nariadenie (ES) č. 1072/2009, ako je zapracované do práva Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, prostredníctvom oddielu 6 zákona Gibraltáru o vystúpení z Európskej únie z roku 2019 a zmenené nariadeniami vydanými podľa oddielu 11 uvedeného zákona.

⁽²⁾ „Vozidlo“ je motorové vozidlo evidované v Gibraltári alebo v členskom štáte alebo súprava motorových vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo evidované v Gibraltári alebo v členskom štáte, ktoré sa používajú výhradne na prepravu tovaru.

BEZPEČNOSTNÉ PRVKY LICENCIE

Licencia musí mať najmenej dva z týchto bezpečnostných prvkov:

- hologram,
- špeciálne vlákna v papieri, ktoré sú viditeľné v ultrafialovom svetle,
- najmenej jeden riadok mikrotlačou (tlač viditeľná len pomocou lupy, z ktorej sa nedá urobiť fotokópia),
- hmatateľné znaky, symboly alebo vzory,
- dvojité číslovanie: sériové číslo licencie, jej overenej kópie, ako aj v každom prípade číslo vydania,
- ochranná podtlač s gilošovaným vzorom a írisovou tlačou.

Časť 1

Údaje obsiahnuté vo vnútroštátnych elektronických registroch podnikov cestnej dopravy
a podmienky prístupu k týmto údajom

1. Vnútroštátne elektronické registre uvedené v časti A článku 13 ods. 1 tejto prílohy musia obsahovať aspoň tieto údaje:
 - a) názov a právnu formu podniku cestnej dopravy;
 - b) adresu jeho miesta usadenia;
 - c) mená vedúcich dopravy, ktorí boli určení ako osoby spĺňajúce požiadavky stanovené v časti A článku 3 tejto prílohy týkajúce sa bezúhonnosti a odbornej spôsobilosti, alebo prípadne meno právneho zástupcu;
 - d) druh povolenia, počet vozidiel, na ktoré sa vzťahuje, a vo vhodných prípadoch sériové číslo licencie uvedenej v článku 278 ods. 1 tejto dohody a overených kópií;
 - e) počet, kategóriu a druh závažných porušení uvedených v časti A článku 6 ods. 2 tejto prílohy, ktoré viedli k odsúdeniu alebo sankcii počas posledných dvoch rokov;

- f) meno osoby, ktorá bola vyhlásená za nespôsobilú riadiť dopravné činnosti podniku, pokiaľ nebola obnovená jej bezúhonnosť podľa časti A článku 6 ods. 4 tejto prílohy, a uplatniteľné opatrenia na nápravu;
- g) evidenčné čísla vozidiel, ktoré majú podniky k dispozícii podľa časti A článku 5 písm. f) tejto prílohy, a
- h) ratingové pásmo rizika podniku podľa právnych predpisov a/alebo postupov platných v každej zmluvnej strane.

2. Údaje uvedené v odseku 1 písm. a) až d) sú verejne prístupné v súlade s príslušnými ustanoveniami právnych predpisov o ochrane osobných údajov platných v každej zmluvnej strane.

Príslušné orgány každej zmluvnej strany sa môžu rozhodnúť, že údaje uvedené v odseku 1 písm. e) až h) budú uchovávať v samostatných registroch. V takých prípadoch musia byť údaje uvedené v odseku 1 písm. e) a f) sprístupnené na požiadanie alebo priamo prístupné všetkým príslušným orgánom dotknutej zmluvnej strany. Vyžiadané informácie sa poskytnú do piatich pracovných dní od doručenia žiadosti.

Údaje uvedené v odseku 1 písm. g) a h) sa sprístupnia príslušným orgánom počas cestných kontrol.

K údajom uvedeným v odseku 1 písm. e) až h) majú iné ako príslušné orgány prístup len vtedy, ak im boli riadne udelené právomoci týkajúce sa dohľadu a ukladania sankcií v odvetví cestnej dopravy a ak sú ich úradníci viazaní prísahou mlčanlivosti alebo iným spôsobom úradne viazaní povinnosťou zachovávať mlčanlivosť.

3. Údaje týkajúce sa podniku, ktorého povolenie bolo pozastavené alebo odňaté, zostávajú vo vnútroštátnom elektronickom registri dva roky po skončení platnosti pozastavenia alebo odňatia licencie a potom sa bezodkladne odstránia.

Údaje o každej osobe, ktorá bola vyhlásená za nespôsobilú na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, zostanú vo vnútroštátnom elektronickom registri, kým sa neobnoví bezúhonnosť tejto osoby podľa časti A článku 6 ods. 4 tejto prílohy. Ak sa prijme takéto opatrenie na nápravu alebo akékoľvek iné opatrenie s rovnocenným účinkom, údaje sa okamžite odstránia.

V údajoch uvedených v prvom a druhom pododseku sa spresňujú dôvody, ktoré viedli k pozastaveniu alebo odňatiu povolení, prípadne k vyhláseniu o nespôsobilosti, a zodpovedajúce dĺžky trvania.

4. Zmluvné strany prijímú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby všetky údaje obsiahnuté vo vnútroštátnom elektronickom registri boli aktualizované a presné.

Minimálne požiadavky na údaje vkladané
do vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy

1. Minimálne požiadavky na údaje, ktoré sa majú vkladať do vnútroštátnych elektronických registrov zriadených príslušnými orgánmi v každej zmluvnej strane v súlade s časťou A článkom 13 tejto prílohy, sú stanovené v prílohe k rozhodnutiu Komisie 2009/992/EÚ¹ a v článku 1 vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2024/2164², s úpravami stanovenými v nasledujúcich odsekoch.
2. Na účely tohto dodatku sa uplatňujú tieto úpravy prílohy k rozhodnutiu 2009/992/EÚ:
 - a) odkaz na „členský štát“ sa nahrádza odkazom na „krajinu“³;
 - b) odkazy na „licenciu Spoločenstva“ sa vo všetkých výskytoch nahrádzajú odkazom na „licenciu uvedenú v článku 278ods. 1 Dohody medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;

¹ Rozhodnutie Komisie zo 17. decembra 2009 o minimálnych požiadavkách na údaje vkladané do vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 339, 22.12.2009, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>)

² Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/2164 z 11. júla 2024 o minimálnych požiadavkách týkajúcich sa údajov o prenajatých vozidlách, ktoré sa majú vložiť do vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Krajina znamená členský štát v prípade Únie a územie Gibraltáru v prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár.

- c) v prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, sa nevyžadujú tieto polia:
„Počet zamestnaných osôb“ a „Rating rizika“;
- d) text „článku 16 ods. 2 písm. c) nariadenia (ES) č. 1071/2009“ sa nahrádza textom „časti 1 písm. c) dodatku 27-A-1-5 k prílohe 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
3. Na účely tohto dodatku sa údajová položka „Krajina evidencie vozidla“ uvedená v článku 1 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/2164 v prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, štandardne nastaví na „GI“.

Časť 3

Spôsoby výmeny informácií uvedených v časti A článku 14 ods. 3 a 4 tejto prílohy

1. Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár, a členské štáty Únie používajú na výmenu informácií uvedených v časti A článku 14 ods. 3 a 4 tejto prílohy Európske registre podnikov cestnej dopravy (ďalej len „ERRU“) zriadené vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2016/480⁴.
2. Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár, vykoná prepojenie svojho vnútroštátneho elektronického registra s ERRU v súlade s postupmi a technickými požiadavkami stanovenými v nariadení (EÚ) 2016/480 upravenom časťou 4 tohto dodatku.

⁴ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/480 z 1. apríla 2016, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. EÚ L 87, 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Každá zmluvná strana zabezpečí, aby sa spracúvanie osobných údajov v súvislosti s týmto dodatkom vykonávalo výlučne na účely overenia súladu s tretou časťou hlavou III kapitolou 2 tejto dohody a s touto prílohou.
4. Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár, a každý členský štát Únie určia kontaktné miesto ERRU zodpovedné za výmenu informácií druhej strany v súvislosti s uplatňovaním tohto dodatku.

Časť 4

Úpravy technických špecifikácií ERRU

Na účely tohto dodatku sa uplatňujú tieto úpravy nariadenia (EÚ) 2016/480:

1. Odkazy na „členský štát“ sa vo všetkých výskytoch považujú za odkazy na „krajinu“⁵ a odkazy na „členské štáty“ sa vo všetkých výskytoch považujú za odkazy na „krajiny“⁶.
2. Odkazy na „toto nariadenie“ bez ohľadu na to, kde sa vyskytnú, odkazy na „prílohy I až VII k tomuto nariadeniu“ a „prílohu VIII k tomuto nariadeniu“ sa chápu ako odkazy na „dodatok 27-A-1-5 prílohy 27 Dohody medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

⁵ Krajina znamená členský štát v prípade Únie a územie Gibraltáru v prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár.

⁶ Krajiny odkazujú na členské štáty, ako aj na územie Gibraltáru v prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár.

3. Odkazy na „licenciu Spoločenstva“ sa vo všetkých výskytoch považujú za odkazy na „licenciu uvedenú v článku 278 ods. 1 Dohody medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
4. V článkoch 1 až 3 sa slová „článku 16 nariadenia (ES) č. 1071/2009“ a „článku 16 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1071/2009“ nahrádzajú slovami „dodatku 27-A-1-5 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
5. V článku 2 sa text „článku 2 nariadenia (EÚ) č. 1071/2009“ nahrádza textom „časti A článku 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
6. V článku 2 písm. e) sa text „článku 8 ods. 8 nariadenia (ES) č. 1071/2009“ nahrádza textom „článku 280 Dohody medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
7. Články 6 a 7 sa na účely tohto dodatku neuplatňujú.
8. V bode 1.3 prílohy II
 - a) sa text „rating rizika a ratingové pásmo rizika“ nahrádza textom „ratingové pásmo rizika“;
 - b) sa odkaz na „počet zamestnancov“ vypúšťa.

9. V dodatku k prílohe III:

- a) správa Check Transport Undertaking Data Response (Odpoveď na žiadosť o kontrolu údajov dopravného podniku) neobsahuje tieto polia: „Počet zamestnaných osôb“, „Rating rizika“;
- b) text „prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 1071/2009 a prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/403“ sa nahrádza textom „dodatku 27-A-1-1 a dodatku 27-A-1-1a k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

10. V oddiele 1 prílohy VIII sa text „článkom 11 ods. 4 nariadenia (ES) č. 1071/2009“ nahrádza textom „časťou A článkom 12 ods. 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

11. V oddiele 2.1 prílohy VIII sa text „smernici 2006/22/ES alebo v nariadení (ES) č. 1071/2009“ nahrádza textom „dodatku 27-A-1-1 a dodatku 27-A-1-1a prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“

Časť 5

Pozastavenie pripojenia Spojeného kráľovstva k ERRU, pokiaľ ide o Gibraltár

Únia môže pozastaviť prístup Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, k ERRU, ak Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár, prestane spĺňať podmienky stanovené v tomto dodatku.

ČASŤ B

POŽIADAVKY NA VODIČOV ZAPOJENÝCH DO PREPRAVY TOVARU V SÚLADE S ČLÁNKOM 280 TEJTO DOHODY

ODDIEL 1

OSVEDČENIE O ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

ČLÁNOK 1

Rozsah pôsobnosti

Tento oddiel sa uplatňuje na činnosť vedenia vozidiel kýmkoľvek, kto je zamestnaný u prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy zmluvnej strany, alebo ktorého služby tento prevádzkovateľ využíva pri uskutočňovaní jazd uvedených v článku 276 alebo 277 tejto dohody, ako aj pri používaní vozidiel, na vedenie ktorých sa vyžaduje vodičské oprávnenie skupiny C1, C1 + E, C alebo C + E alebo vodičské oprávnenie, ktoré Osobitný výbor pre hospodárstvo a obchod uznáva ako rovnocenné.

ČLÁNOK 2

Výnimky

Osvedčenie o odbornej spôsobilosti (ďalej len „OOS“) sa nevyžaduje od vodičov vozidiel:

- a) s maximálnou povolenou rýchlosťou do 45 km/h;
- b) používaných ozbrojenými silami, civilnou obranou, protipožiarnou službou, orgánmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a záchrannou zdravotnou službou alebo vozidiel, ktoré sú pod ich kontrolou, keď sa preprava uskutočňuje v dôsledku úloh, ktorými sú tieto služby poverené;
- c) ktoré sa na účely technického vývoja, opravy alebo údržby podrobujú testom, alebo vodičov nových či prestavaných vozidiel, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;
- d) používaných v prípadoch núdze alebo určených na plnenie záchranných úloh;
- e) prepravujúcich materiál, zariadenie alebo stroje, ktoré má vodič použiť v priebehu svojej práce, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou, alebo
- f) používaných alebo prenajímaných bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníkymi, lesníkymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť svojej podnikateľskej činnosti, s výnimkou prípadov, keď je vedenie vozidla súčasťou vodičovej hlavnej činnosti alebo vedenie vozidla presahuje vzdialenosť stanovenú vo vnútroštátnom práve od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, najíma alebo prenajíma.

ČLÁNOK 3

Kvalifikácia a výcvik

1. Vedenie vozidiel v zmysle článku 1 podlieha povinnej základnej kvalifikácii a povinnému pravidelnému výcviku. Na tento účel zmluvné strany zabezpečujú:

a) systém základnej kvalifikácie zodpovedajúci jednej z týchto dvoch možností:

i) možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky

V súlade s oddielom 2 bodom 2.1 dodatku 27-B-1-1 zahŕňa tento typ základnej kvalifikácie povinnú účasť na kurze v priebehu stanoveného času trvania. Ukončí sa skúškou. Po úspešnom zložení skúšky sa kvalifikácia potvrdzuje vystavením OOS v zmysle článku 6 ods. 1 písm. a).

ii) možnosť týkajúca sa len skúšok

V súlade s oddielom 2 bodom 2.2 dodatku 27-B-1-1 nezahŕňa tento typ základnej kvalifikácie povinnú účasť na kurze, ale len teoretické a praktické skúšky. Po úspešnom zložení skúšky sa kvalifikácia potvrdzuje vystavením OOS v zmysle článku 6 ods. 1 písm. b).

Zmluvná strana však môže vodičovi povoliť jazdu na svojom území bez získania OOS, keď sa podrobuje národnému profesijnému výcvikovému kurzu v trvaní aspoň šesť mesiacov počas maximálne troch rokov. V súvislosti s týmto profesijným výcvikovým kurzom sa môžu skúšky uvedené v bodoch i) a ii) tohto písmena ukončiť v etapách; a

- b) systém pravidelného výcviku.

V súlade s oddielom 4 dodatku 27-B-1-1 zahŕňa pravidelný výcvik povinnú účasť na kurze.

Potvrďuje sa vystavením OOS v zmysle článku 8 ods. 1.

2. Zmluvná strana môže zároveň ustanoviť systém zrýchlenej základnej kvalifikácie, aby vodič mohol viesť vozidlo v prípadoch uvedených v článku 5 ods. 2 písm. a) bode ii) a písm. b).

V súlade s oddielom 3 dodatku 27-B-1-1 zahŕňa zrýchlená základná kvalifikácia povinnú účasť na kurze. Ukončí sa skúškou. Po úspešnom zložení skúšky sa kvalifikácia potvrdzuje vystavením OOS v zmysle článku 6 ods. 2.

3. Zmluvná strana môže vodičov, ktorí získali osvedčenie o odbornej spôsobilosti podľa časti A, oslobodiť od povinnosti podrobiť sa skúškam uvedeným v odseku 1 písm. a) bodoch i) a ii) a v odseku 2 tohto článku v oblastiach vedomostí, ktoré predpisuje uvedená časť tejto prílohy, a prípadne od povinnosti zúčastniť sa na časti kurzu, ktorá im zodpovedá.

ČLÁNOK 4

Nadobudnuté práva

Vodiči, ktorí sú držiteľmi kategórií vodičského oprávnenia C1, C1 + E, C alebo C + E alebo oprávnenia, ktoré uznal Osobitný výbor pre hospodárstvo a obchod za rovnocenný, vydaného najneskôr 10. septembra 2009, sú oslobodení od povinnosti získať základnú kvalifikáciu.

ČLÁNOK 5

Základná kvalifikácia

1. Prístup k základnej kvalifikácii si nevyžaduje, aby bolo predtým získané zodpovedajúce vodičské oprávnenie.
2. Vodiči vozidiel určených na prepravu tovaru môžu viesť:
 - a) po dovŕšení veku 18 rokov:
 - i) vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia C a C + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1, a
 - ii) vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia C1 a C1 + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2;
 - b) po dovŕšení veku 21 rokov vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia C a C + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2.
3. Bez toho, aby boli dotknuté vekové limity špecifikované v odseku 2, vodiči nákladnej dopravy, ktorí sú držiteľmi OOS podľa článku 6 pre jednu z kategórií uvedených v odseku 2 tohto článku, sú oslobodení od povinnosti získať také OOS na každú inú kategóriu vozidiel menovaných v uvedenom odseku.

4. Vodiči nákladnej dopravy, ktorí rozšíria alebo zmenia svoje činnosti tak, aby mohli prepravovať osoby alebo naopak, a ktorí sú držiteľmi OOS podľa článku 6, nemusia opakovať spoločnú časť základnej kvalifikácie, ale len časti špecifické na novú kvalifikáciu.

ČLÁNOK 6

Osvedčenie o odbornej spôsobilosti (OOS) potvrdzujúce základnú kvalifikáciu

1. OOS potvrdzujúce základnú kvalifikáciu

a) OOS vydané na základe účasti na kurze a skúšky

V súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) musia zmluvné strany od uchádzačov vyžadovať, aby sa zúčastnili na kurzoch vo výcvikovom stredisku schválenom príslušnými orgánmi podľa oddielu 5 dodatku 27-B-1-1, ďalej len „schválené výcvikové stredisko“. Tieto kurzy zahŕňajú všetky oblasti znalostí uvedené v oddiele 1 dodatku 27-B-1-1.

Tento výcvik sa ukončí úspešným absolvovaním skúšky ustanovenej v oddiele 2 ods. 2.1 dodatku 27-B-1-1. Uvedenú skúšku organizujú príslušné orgány zmluvných strán alebo nimi určený subjekt a slúži na overenie, či v prípade vyššie uvedených oblastí má uchádzač úroveň znalostí, ktorá sa požaduje v oddiele 1 dodatku 27-B-1-1. Uvedené orgány alebo subjekty vykonávajú dohľad nad skúškou a po úspešnom absolvovaní vydajú vodičom OOS potvrdzujúce základnú kvalifikáciu.

b) OOS vydané na základe skúšok

V súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom ii) musí zmluvná strana od uchádzačov vyžadovať, aby absolvovali teoretické a praktické skúšky uvedené v oddiele 2 ods. 2.2 dodatku 27-B-1-1. Uvedené skúšky organizujú príslušné orgány zmluvných strán alebo nimi určený subjekt a slúžia na overenie, či v prípade všetkých vyššie uvedených oblastí vedomostí má uchádzač úroveň znalostí, ktorá sa požaduje v oddiele 1 dodatku 27-B-1-1. Uvedené orgány alebo subjekty vykonávajú dohľad nad skúškami a po úspešnom absolvovaní vydajú vodičom OOS potvrdzujúce základnú kvalifikáciu.

2. OOS potvrdzujúce zrýchlenú základnú kvalifikáciu

V súlade s článkom 3 ods. 2 musia zmluvné strany od uchádzačov vyžadovať, aby sa zúčastnili na kurzoch v schválenom výcvikovom stredisku. Tieto kurzy zahŕňajú všetky oblasti znalostí uvedené v oddiele 1 dodatku 27-B-1-1.

Tento výcvik sa ukončí skúškou stanovenou v oddiele 3 dodatku 27-B-1-1. Uvedenú skúšku organizujú príslušné orgány zmluvných strán alebo nimi určený subjekt a slúži na overenie, či v prípade vyššie uvedených oblastí má uchádzač úroveň znalostí, ktorá sa požaduje v oddiele 1 dodatku 27-B-1-1. Uvedené orgány alebo subjekty vykonávajú dohľad nad skúškou a po úspešnom absolvovaní vydajú vodičom OOS potvrdzujúce zrýchlenú základnú kvalifikáciu.

ČLÁNOK 7

Pravidelný výcvik

Pravidelný výcvik umožní držiteľom OOS aktualizovať si znalosti, ktoré sú pre ich prácu kľúčové, s osobitným dôrazom na bezpečnosť cestnej premávky, bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci a zníženie vplyvu vedenia vozidiel na životné prostredie.

Uvedený výcvik organizuje schválené výcvikové stredisko v súlade s oddielom 5 dodatku 27-B-1-1. Výcvik pozostáva z výučby v triede, praktického výcviku a, ak je k dispozícii, výcviku pomocou nástrojov informačných a komunikačných technológií (IKT) alebo výcviku na výkonných tréningoch. Ak vodič zmení podnik, musí sa zohľadniť pravidelný výcvik, ktorému sa už podrobil.

Pravidelný výcvik slúži na prehĺbenie a zopakovanie niektorých oblastí vedomostí uvedených v oddiele 1 dodatku 27-B-1-1. Zahŕňa rôzne oblasti vedomostí a vždy obsahuje najmenej jednu oblasť vedomostí týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky. V témach výcviku sa zohľadní vývoj príslušných právnych predpisov a technológií a v čo najväčšej miere sa v nich zohľadnia osobitné potreby výcviku vodiča.

ČLÁNOK 8

Osvedčenie o odbornej spôsobilosti (OOS) potvrdzujúce pravidelný výcvik

1. Keď vodič dokončil pravidelný výcvik uvedený v článku 7, príslušné orgány zmluvných strán alebo schválené výcvikové stredisko vydá vodičovi OOS potvrdzujúce pravidelný výcvik.
2. Prvý kurz pravidelného výcviku musia absolvovať títo vodiči:
 - a) držitelia OOS, ako sa uvádza v článku 6, do piatich rokov od vydania tohto OOS a
 - b) vodiči uvedení v článku 4 do piatich rokov od 10. septembra 2009.

Zmluvná strana môže skrátiť alebo predĺžiť obdobie uvedené v písmenách a) alebo b) najviac o dva roky.

3. Vodič, ktorý skončil prvý kurz pravidelného výcviku podľa odseku 2 tohto článku, sa musí každých päť rokov, pred skončením platnosti OOS potvrdzujúceho pravidelný výcvik, podrobiť pravidelnému výcviku.
4. Držitelia OOS podľa článku 6 alebo OOS podľa odseku 1 tohto článku a vodiči uvedení v článku 4, ktorí už viac nevykonávajú svoje povolanie a nesplňajú požiadavky odsekov 1, 2 a 3 tohto článku, musia pred tým, než začnú znova vykonávať svoje povolanie, absolvovať kurz pravidelného výcviku.

5. Vodiči vykonávajúci prepravu tovaru po ceste, ktorí skončili kurzy pravidelného výcviku na jednu z kategórií vodičského oprávnenia uvedených v článku 5 ods. 2, sú oslobodení od povinnosti absolvovať ďalší pravidelný výcvik na iné kategórie menované v uvedenom odseku.

ČLÁNOK 9

Presadzovanie

Príslušné orgány zmluvnej strany umiestnia priamo na vodičské oprávnenie (preukaz) vodiča, vedľa zodpovedajúcich kategórií oprávnenia, rozlišovací znak, ktorým sa potvrdzuje vlastníctvo OOS a na ktorom sa uvedie dátum uplynutia platnosti, alebo zavedú špeciálnu kvalifikačnú kartu vodiča, ktorá by sa mala vypracovať v súlade so vzorom reprodukovaným v dodatku 27-B-1-2. Akýkoľvek iný vzor možno prijať za predpokladu, že ho Osobitný výbor pre hospodárstvo a obchod uzná za rovnocenný. Kvalifikačnú kartu vodiča alebo akýkoľvek iný rovnocenný doklad, ako je uvedené vyššie, ktorý vydali príslušné orgány zmluvnej strany, druhá zmluvná strana uzná na účely tohto oddielu.

Vodiči musia byť na žiadosť ktoréhokoľvek oprávneného inšpekčného úradníka schopní predložiť vodičské oprávnenie (preukaz) alebo osobitnú kvalifikačnú kartu vodiča alebo rovnocenný doklad s rozlišovacím znakom potvrdzujúcim vlastníctvo OOS.

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA KVALIFIKÁCIU A VÝCVIK

Aby sa zabezpečila čo najväčšia harmonizácia pravidiel upravujúcich cestnú nákladnú dopravu, na ktoré sa vzťahujú články 276 a 277 tejto dohody, minimálne požiadavky na kvalifikáciu a výcvik vodičov, ako aj na schválenie výcvikových stredísk sú stanovené v oddieloch 1 až 5 tohto dodatku. Akýkoľvek ďalší obsah pre túto kvalifikáciu alebo výcvik možno prijať za predpokladu, že ho bude Osobitný výbor pre hospodárstvo a obchod považovať za rovnocenný.

ODDIEL 1

ZOZNAM OBLASTÍ VEDOMOSTÍ

Vedomosti, ktoré zohľadňujú zmluvné strany pri stanovovaní základnej kvalifikácie vodiča a pravidelnom výcviku, musia obsahovať aspoň oblasti vedomostí uvedené v tomto zozname. Uchádzači musia dosiahnuť úroveň vedomostí a praktickej zručnosti potrebnej na bezpečné vedenie vozidiel príslušnej kategórie vodičského oprávnenia. Minimálna úroveň vedomostí nesmie byť nižšia ako úroveň dosiahnutá počas povinného vzdelávania doplneného o odborný výcvik.

1. Zlepšenie racionálneho jazdného správania na základe bezpečnostných predpisov

1.1. Cieľ: poznať charakteristiky prevodového systému, aby sa najlepšie využili:

krivky týkajúce sa momentu zotrvačnosti, výkonu, špecifickej spotreby motora, oblasti optimálneho využitia počítadla otáčok, optimálna oblasť otáčok pri radení.

- 1.2. Cieľ: poznať technické charakteristiky a činnosť bezpečnostných ovládačov na ovládanie vozidla a s cieľom minimalizovať opotrebenie a zabrániť chybnej funkcii:

obmedzenia pri používaní brzd a odľahčovacej brzdy (retardéra), kombinované používanie brzd a odľahčovacej brzdy, lepšie využívanie pomeru medzi otáčkami a prevodovým stupňom, využívanie zotrvačného momentu vozidla, využívanie spôsobov spomaľovania a brzdenia pri klesaní, činnosti v prípade poruchy, používanie elektronických a mechanických zariadení, ako je elektronický stabilizačný program (ESP), zdokonalené systémy núdzového brzdenia (AEBS), protiblokovací brzdový systém (ABS), systémy kontroly trakcie (TCS) a palubné monitorovacie systémy (IVMS) a iné, ktoré sú schválené na používanie, asistenčné systémy pre vodičov alebo automatizované zariadenia.

- 1.3. Cieľ: schopnosť optimalizácie spotreby paliva:

optimalizácia spotreby paliva používaním know-how podľa bodov 1.1 a 1.2, význam predvídania dopravného toku, primeraná vzdialenosť od ostatných vozidiel a využívanie hybnosti vozidla, rovnomerná rýchlosť, plynulý štýl jazdy a vhodný tlak v pneumatikách a znalosť inteligentných dopravných systémov, ktoré zvyšujú efektívnosť jazdy a pomáhajú pri plánovaní cesty.

1.4. Cieľ: schopnosť predvídať a posúdiť riziká v premávke a prispôbiť sa im:

uvedomovať si rôzne cestné, dopravné a poveternostné podmienky a prispôbiť sa im, predvídať budúce udalosti; vedieť, ako pripraviť a naplánovať jazdu v mimoriadnych poveternostných podmienkach; byť oboznámený s používaním príslušného bezpečnostného vybavenia a vedieť, kedy treba jazdu pre extrémne poveternostné podmienky odložiť alebo zrušiť; prispôbiť sa rizikám premávky vrátane nebezpečného správania v premávke alebo rozptyľovania vodiča (prostredníctvom elektronických zariadení, požívaním jedla, pitím nápojov atď.); rozpoznať nebezpečné situácie a prispôbiť sa im a byť schopný zvládať z nich vyplývajúci stres, najmä pokiaľ ide o rozmery a hmotnosť vozidiel a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, akými sú chodci, cyklisti a dvojkolesové motorové vozidlá;

identifikovať možné nebezpečné situácie a primerane vyhodnotiť, ako takéto potenciálne nebezpečné situácie môžu vyústiť do situácií, v ktorých sa už nedá zabrániť nehodám, a zvoliť a vykonať kroky, ktoré zvyšujú bezpečnosť do takej miery, aby bolo možné zabrániť zrážke v prípade možných nebezpečenstiev.

1.5. Cieľ: schopnosť zaručiť bezpečnosť nákladu pri uplatnení bezpečnostných predpisov a správneho využitia vozidla:

sily pôsobiace na vozidlo pri pohybe, používanie prevodových stupňov podľa zaťaženia vozidla a profilu cesty, používanie automatických prevodových systémov, výpočet užitočného zaťaženia vozidla alebo jazdnej súpravy, výpočet celkového objemu, rozloženie nákladu, dôsledky preťaženia na nápravu, stabilita vozidla a ťažisko, druhy balenia a palety;

hlavné kategórie tovaru, ktoré si vyžadujú zabezpečenie nákladu, techniky upínania a zabezpečenia, používanie pripevňovacích pásov, kontrola zabezpečovacích zariadení, používanie prekladacích zariadení, umiestňovanie a odstraňovanie plachiet.

2. Uplatňovanie predpisov

2.1. Cieľ: poznať sociálne prostredie cestnej dopravy a predpisy, ktorými sa riadi:

maximálne povolené pracovné časy pre sektor dopravy; zásady, uplatňovanie a dôsledky pravidiel týkajúcich sa času jazdy a času odpočinku a pravidiel týkajúcich sa tachografu; pokuty za nepoužívanie, nesprávne používanie a neoprávnené zásahy do tachografov; vedomosti o sociálnom prostredí cestnej dopravy; práva a povinnosti vodičov z hľadiska základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku.

2.2. Cieľ: poznať predpisy, ktorými sa riadi preprava tovaru:

dopravné prevádzkové licencie, doklady, ktoré musia byť vo vozidle, zákazy používania určitých ciest, poplatky za používanie ciest, povinnosti v rámci štandardných zmlúv na prepravu tovaru, zhotovovanie dokumentov, ktoré tvoria prepravnú zmluvu, povolenia v medzinárodnej doprave, povinnosti vyplývajúce z Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej doprave, ktorý bol prijatý 19. mája 1956 v Ženeve, zhotovovanie medzinárodných nákladných listov, prekračovanie hraníc, špeditéri, špeciálne sprievodné dokumenty na tovar.

3. Zdravie, cestná a environmentálna bezpečnosť, služby, logistika

3.1. Cieľ: uvedomenie si rizík v cestnej premávke a rizík pracovných úrazov u vodičov:

druhy pracovných úrazov v sektore dopravy, štatistika cestných nehôd, účasť nákladných vozidiel/autobusov, ľudské, materiálne a finančné následky.

3.2. Cieľ: schopnosť zabrániť kriminalite a pašovaniu ilegálnych príst'ahovalcov:

všeobecné informácie, dôsledky pre vodičov, preventívne opatrenia, kontrolný zoznam, právne predpisy týkajúce sa zodpovednosti prevádzkovateľov dopravy.

3.3. Cieľ: schopnosť zabrániť poškodeniu zdravia:

ergonomické princípy, pohyby a polohy, ktoré predstavujú riziko, fyzická kondícia, cvičenia vzťahujúce sa na manipuláciu s nákladom, osobná ochrana.

3.4. Cieľ: uvedomenie si významu dobrého fyzického a duševného stavu:

zásady zdravej a vyváženej výživy, vplyv alkoholu, drog alebo akýchkoľvek iných látok schopných ovplyvniť správanie, symptómy, príčiny, vplyvy únavy a stresu, základná úloha cyklu práce a odpočinku.

3.5. Cieľ: schopnosť posudzovať núdzové situácie:

správanie v núdzovej situácii: posúdenie situácie, zabránenie komplikáciám pri nehode, zavolanie pomoci, pomoc zraneným a poskytnutie prvej pomoci, reakcia v prípade požiaru, evakuácia spolujazdcov z nákladného vozidla, reakcia v prípade násillia; základné zásady vypracovania správy o nehode.

3.6. Cieľ: schopnosť správať sa tak, aby to prispelo k zvýšeniu imidžu podniku:

správanie sa vodiča a imidž podniku: význam kvality služieb poskytovaných vodičom pre podnik, rôzne úlohy vodiča, ľudia, s ktorými bude vodič v styku, údržba vozidla, organizácia práce, obchodné a finančné dôsledky právneho sporu.

3.7. Cieľ: poznať ekonomické prostredie nákladnej cestnej dopravy a organizáciu trhu:

cestná nákladná doprava vo vzťahu k ostatným druhom dopravy (hospodárska súťaž, odosielatelia), rôzne činnosti cestnej dopravy (doprava vykonávaná za poplatok alebo úhradu, doprava pre vlastné potreby, pomocné dopravné činnosti) organizácia hlavných typov dopravnej spoločnosti a pomocných dopravných činností, rôzne dopravné špecializácie (cisternové vozidlá, regulovaná teplota, nebezpečný tovar, preprava zvierat atď.), zmeny v sektore dopravy (diverzifikácia poskytovaných služieb, kombinovaná doprava železnica – cesta, subdodávateľ atď.).

ODDIEL 2

POVINNÁ ZÁKLADNÁ KVALIFIKÁCIA PODĽA ČASTI B ODDIELU 1 ČLÁNKU 3 ODS. 1 PÍSM. A) TEJTO PRÍLOHY

Zmluvná strana môže ako súčasť výcviku podľa tohto oddielu a podľa oddielu 3 tohto dodatku započítať ďalší osobitný výcvik týkajúci sa cestnej nákladnej dopravy, ktorý sa požaduje podľa jej právnych predpisov.

2.1. Možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky

Základná kvalifikácia musí zahŕňať výučbu všetkých tém uvedených v zozname podľa oddielu 1 tohto dodatku. Čas trvania tejto základnej kvalifikácie musí byť 280 hodín.

Každý uchádzač musí osobne viesť vozidlo príslušnej kategórie, ktoré spĺňa minimálne požiadavky na skúšobné vozidlá, najmenej 20 hodín.

Počas osobného vedenia vozidla musí uchádzača sprevádzať inštruktor, ktorý je zamestnancom schváleného výcvikového strediska. Z 20 hodín osobného vedenia vozidla smie každý uchádzač viesť vozidlo maximálne osem hodín v špeciálnom teréne alebo na výkonnom trenažéri tak, aby sa mohol zhodnotiť jeho výcvik v racionálnom vedení vozidla na základe bezpečnostných predpisov, najmä z hľadiska ovládania vozidla v rôznych podmienkach cestnej premávky a pri rôznom stave vozovky v závislosti od poveternostných podmienok, nočného alebo denného času, ako aj schopnosť optimalizácie spotreby paliva.

Zmluvná strana a, v prípade Únie, členský štát môže povoliť, aby schválené výcvikové stredisko poskytlo časť výcviku prostredníctvom nástrojov IKT, ako je elektronické učenie sa, pričom sa zabezpečí zachovanie vysokej kvality a účinnosti výcviku a určia témy, v rámci ktorých možno nástroje IKT využiť čo najúčinnnejšie. V takom prípade sa vyžaduje spoľahlivá identifikácia používateľa a vhodné prostriedky kontroly.

Pre vodičov uvedených v časti B oddiele 1 článku 5 ods. 4 musí základná kvalifikácia trvať 70 hodín vrátane piatich hodín osobného vedenia vozidla.

Po skončení uvedeného výcviku príslušné orgány zmluvných strán alebo subjekty nimi určené podrobia vodiča písomnej alebo ústnej skúške. Skúška musí obsahovať aspoň jednu otázku z každého z cieľov uvedených v zozname tém podľa oddielu 1 tohto dodatku.

2.2. Možnosť skúšky

Príslušné orgány zmluvných strán alebo subjekty nimi určené organizujú uvedené teoretické a praktické skúšky, aby overili, či má uchádzač úroveň vedomostí požadovaných v oddiele 1 tohto dodatku vzhľadom na všetky oblasti a ciele tam uvedené.

a) Teoretická skúška sa skladá z najmenej dvoch častí:

- i) otázky s viacerými možnosťami odpovedí, otázky vyžadujúce priamu odpoveď alebo kombinácia oboch a

- ii) prípadové štúdie.

Minimálny čas trvania teoretickej skúšky musí byť štyri hodiny.

- b) Praktická skúška sa skladá z dvoch častí:

- i) vodičská skúška zameraná na posúdenie racionálneho vedenia vozidla založeného na bezpečnostných predpisoch. Skúška sa musí uskutočniť podľa možnosti na ceste mimo zastavanej oblasti, na rýchlostných cestách alebo diaľniciach (alebo podobných cestách) a na všetkých druhoch miest v zastavanej oblasti s rôznymi druhmi ťažkostí, s ktorými sa môže vodič stretnúť. Bolo by žiaduce, aby skúška prebiehala v podmienkach rôznej hustoty premávky. Čas jazdy na ceste by sa mal optimálne využiť na posúdenie uchádzača vo všetkých rôznych oblastiach premávky, s ktorými sa môže stretnúť. Minimálny čas trvania tejto skúšky musí byť 90 minút;
- ii) praktická skúška, ktorá sa týka aspoň oddielu 1 bodov 1.5, 3.2, 3.3 a 3.5 tohto dodatku.

Minimálny čas trvania tejto skúšky musí byť 30 minút.

Vozidlo použité na praktickú skúšku musí spĺňať minimálne požiadavky na skúšobné vozidlá.

Praktická skúška môže byť doplnená treťou časťou skúšky, ktorá sa uskutoční v špeciálnom teréne alebo na trenažéri tak, aby sa mohlo zhodnotiť racionálne vedenie vozidla založené na bezpečnostných predpisoch, najmä z hľadiska ovládania vozidla v rôznych podmienkach cestnej premávky a rôznom stave vozovky podľa poveternostných podmienok, ako aj nočného alebo denného času.

Čas trvania tejto nepovinnnej časti nie je stanovený. Ak by sa vodič podrobil takejto skúške, jej trvanie sa môže odvodiť z 90 minút vodičskej skúšky uvedenej v bode i), no odvodený čas nesmie prekročiť 30 minút.

Pre vodičov uvedených v časti B oddiele 1 článku 5 ods. 4 musí byť teoretická skúška obmedzená na oblasti vedomostí uvedené v oddiele 1 tohto dodatku vzťahujúce sa na vozidlá tohto dodatku, ktoré sú predmetom novej základnej kvalifikácie. Takí vodiči sa však musia podrobiť celej praktickej skúške.

ODDIEL 3

ZRÝCHLENÁ ZÁKLADNÁ KVALIFIKÁCIA POĎA ČASTI B ODDIELU 1 ČLÁNKU 3 ODS. 2 TEJTO PRÍLOHY

Zrýchlená základná kvalifikácia musí zahŕňať výučbu všetkých oblastí vedomostí uvedených v zozname v oddiele 1 tohto dodatku. Čas trvania musí byť 140 hodín.

Každý uchádzač musí osobne viesť vozidlo príslušnej kategórie, ktoré spĺňa minimálne požiadavky na skúšobné vozidlá, najmenej 10 hodín.

Počas osobného vedenia vozidla musí uchádzača sprevádzať inštruktor, ktorý je zamestnancom schváleného výcvikového strediska. Z 10 hodín osobného vedenia vozidla smie každý uchádzač viesť vozidlo maximálne štyri hodiny v špeciálnom teréne alebo na výkonnom trenažeri tak, aby sa mohol zhodnotiť jeho výcvik v racionálnom vedení vozidla na základe bezpečnostných predpisov, najmä z hľadiska ovládania vozidla v rôznych podmienkach cestnej premávky a pri rôznom stave vozovky v závislosti od poveternostných podmienok, nočného alebo denného času, ako aj schopnosť optimalizácie spotreby paliva.

Ustanovenia oddielu 2 bodu 2.1 štvrtého odseku tohto dodatku sa vzťahujú aj na zrýchlenú základnú kvalifikáciu.

Pre vodičov uvedených v časti B oddiele 1 článku 5 ods. 4 musí základná kvalifikácia trvať 35 hodín vrátane 2,5 hodiny osobného vedenia vozidla.

Po skončení uvedeného výcviku príslušné orgány zmluvných strán alebo subjekty nimi určené podrobia vodiča písomnej alebo ústnej skúške. Skúška musí obsahovať aspoň jednu otázku z každého z cieľov uvedených v zozname tém podľa oddielu 1 tohto dodatku.

Zmluvná strana môže ako súčasť výcviku podľa tohto oddielu započítať ďalší osobitný výcvik týkajúci sa cestnej nákladnej dopravy, ktorý sa požaduje podľa jej právnych predpisov.

ODDIEL 4

POVINNÝ PRAVIDELNÝ VÝCVIK POĎĽA ČASTI B ODDIELU 1 ČLÁNKU 3 ODS. 1 PÍSM. TEJTO PRÍLOHY

Kurzy povinného pravidelného výcviku musí organizovať schválené výcvikové stredisko. Ich trvanie musí byť 35 hodín každých päť rokov, minimálne v sedemhodinových časových úsekoch, ktoré môžu byť rozdelené do dvoch po sebe idúcich dní. Vždy, keď sa využíva elektronické učenie sa, schválené výcvikové stredisko zabezpečí náležitú kvalitu výcviku vrátane určenia oblastí vedomostí, v ktorých možno nástroje IKT využiť čo najúčinnejšie. Zmluvné strany predovšetkým vyžadujú spoľahlivú identifikáciu používateľa a vhodné prostriedky kontroly. Maximálne trvanie elektronického učenia sa nesmie presiahnuť 12 hodín. Témou súvisiacou s bezpečnosťou cestnej premávky by sa mal zaoberať aspoň jeden z úsekov výcvikového kurzu. V obsahu výcviku sa zohľadnia špecifické potreby výcviku, pokiaľ ide o dopravné operácie, ktoré vodič vykonáva, a príslušný právny a technický vývoj, a mali by sa v ňom v čo najväčšej miere zohľadniť osobitné potreby výcviku vodiča. V priebehu 35 hodín by sa mala pokryť škála rôznych oblastí vedomostí vrátane opakovaného výcviku, ak sa ukáže, že vodič potrebuje špecifický výcvik na odstránenie nedostatkov.

Zmluvná strana a, v prípade Únie, členský štát môže ako súčasť výcviku podľa tohto oddielu započítať ďalší osobitný výcvik týkajúci sa cestnej nákladnej dopravy, ktorý sa požaduje podľa jej, resp. jeho právnych predpisov.

ODDIEL 5

SCHVÁLENIE ZÁKLADNEJ KVALIFIKÁCIE A PRAVIDELNÉHO VÝCVIKU

5.1. Výcvikové strediská zabezpečujúce základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik musia schváliť príslušné orgány zmluvných strán. Schválenie sa môže udeliť len na písomnú žiadosť.

K žiadosti musia byť priložené tieto dokumenty:

- 5.1.1. primeraný program kvalifikácie a výcviku, v ktorom budú špecifikované oblasti vyučovaných tém, ako aj vykonávací plán a učebné metódy;
- 5.1.2. kvalifikácie inštruktorov a oblasti činnosti;
- 5.1.3. informácie o priestoroch, v ktorých sa kurzy uskutočnia, o učebnom materiáli, zdrojoch, ktoré sú k dispozícii na praktickú prácu a o použitom vozovom parku, a
- 5.1.4. podmienky týkajúce sa účasti na kurzoch (počet účastníkov).

5.2. Príslušný orgán musí udeliť schválenie písomne a za týchto podmienok:

- 5.2.1. výcvik sa musí uskutočniť v súlade s dokumentmi priloženými k žiadosti;

- 5.2.2. príslušný orgán musí byť oprávnený posilať splnomocnené osoby, ktoré sa budú zúčastňovať na výcvikových kurzoch v schválených strediskách, a musí byť oprávnený monitorovať také strediská z hľadiska použitých zdrojov a riadneho priebehu výcvikových kurzov a skúšok, a
- 5.2.3. schválenie sa môže odobrať alebo jeho platnosť pozastaviť, ak už naďalej nie sú splnené podmienky schválenia.

Schválené stredisko musí zaručiť, aby inštruktori mali dobré vedomosti o najnovších predpisoch a výcvikových požiadavkách. Inštruktori musia v rámci špecifického výberového postupu preukázať didaktické a vyučovacie vedomosti. Pokiaľ ide o praktickú skúšku, musia inštruktori preukázať skúsenosti ako profesionálni vodiči alebo podobné vodičské skúsenosti napríklad ako inštruktori na vedenie ťažkých vozidiel.

Vyučovací program musí byť v súlade so schválením a musí obsahovať oblasti vedomostí uvedené v zozname v oddiele 1.

VZOR KVALIFIKAČNEJ KARTY VODIČA
UVEDENÝ V ČASTI B ODDIELE 1 ČLÁNKU 9 TEJTO PRÍLOHY

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	(8.)
9.		

Side 2

11.	9.	10.
1. Surname 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Administrative expiry date 4c. Issued by 5a. Licence No 5b. Serial No 10. Union code ¹	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
DE		

¹ If applicable

ODDIEL 2

ČASY JAZDY, PRESTÁVKY A ČASY ODPOČINKU

ČLÁNOK 1

Rozsah pôsobnosti

1. V tomto oddiele sa stanovujú pravidlá týkajúce sa času jazdy, prestávok a časov odpočinku pre vodičov uvedených v článku 280 písm. b) tejto dohody, ktorí uskutočňujú jazdy uvedené v článkoch 276 a 277 tejto dohody.
2. Ak vodič vykonáva cestu uvedenú v článku 276 alebo 277 tejto dohody, pravidlá uvedené v tejto časti sa vzťahujú na akúkoľvek cestnú dopravu vykonávanú týmto vodičom.
3. Tento oddiel sa uplatňuje:
 - a) ak maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 3,5 tony, alebo
 - b) od 1. júla 2026, ak maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 2,5 tony.

4. Tento oddiel sa neuplatňuje na dopravu:

a) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na:

i) prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce, alebo

ii) doručovanie tovaru vyrobeného v rámci remeselnej výroby,

a to iba v okruhu 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča a že sa doprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu;

b) vozidiel s maximálnou povolenou rýchlosťou do 40 km/h;

c) 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;

d) vozidlami, ktoré sa používajú v stave núdze alebo na záchranné práce;

e) špecializovanými vozidlami používanými na lekárske účely;

f) špecializovanými havarijnými vozidlami pracujúcimi v okruhu 100 km od svojej základne;

g) vozidlami, ktoré sa podrobujú cestným skúškam na účely technického rozvoja, opráv alebo údržby, a novými alebo prestavanými vozidlami, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;

- h) vozidlami s maximálnou prípustnou hmotnosťou vrátane každého prívesu alebo návesu, ktorá presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu tovaru, ak sa preprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu, ale na vlastný účet spoločnosti alebo vodiča, a ak vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť osoby, ktorá toto vozidlo vedie, alebo
- i) úžitkovými vozidlami, ktoré majú status historických vozidiel podľa právnych predpisov členského štátu, v ktorom sa prevádzkujú, a ktoré sa používajú na nekomerčnú prepravu tovaru.

ČLÁNOK 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto oddielu sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „cestná doprava“ je akákoľvek jazda vykonávaná celkom alebo čiastočne po verejných cestách naloženým alebo nenaloženým vozidlom;
- b) „prestávka“ je každý časový úsek, počas ktorého vodič nesmie viesť vozidlo ani vykonávať žiadnu inú prácu a ktorý sa využíva výlučne na regeneráciu;
- c) „iná práca“ sú všetky činnosti vymedzené ako pracovný čas v časti B oddiele 3 článku 2 ods. 1 písm. a) okrem „jazdy“ vrátane každej práce vykonávanej pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho;

- d) „odpočinok“ je akýkoľvek neprerušovaný časový úsek, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom;
- e) „čas denného odpočinku“ je akýkoľvek denný čas, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa „čas pravidelného denného odpočinku“ a „čas skráteného denného odpočinku“:
- i) „pravidelný denný odpočinok“ je akýkoľvek čas odpočinku trvajúci najmenej 11 hodín, ktorý možno čerpať v dvoch častiach, z ktorých prvou musí byť neprerušovaný časový úsek trvajúci najmenej tri hodiny a druhou musí byť neprerušovaný časový úsek trvajúci najmenej deväť hodín;
 - ii) „čas skráteného denného odpočinku“ je akýkoľvek čas odpočinku trvajúci najmenej deväť hodín, ale menej ako 11 hodín;
- f) „čas týždenného odpočinku“ je časový úsek jedného týždňa, počas ktorého môže vodič voľne disponovať svojím časom, a zahŕňa „čas pravidelného týždenného odpočinku“ a „čas skráteného týždenného odpočinku“:
- i) „čas pravidelného týždenného odpočinku“ je akýkoľvek čas odpočinku trvajúci najmenej 45 hodín, a
 - ii) „čas skráteného týždenného odpočinku“ je akýkoľvek čas odpočinku trvajúci menej ako 45 hodín, ktorý sa môže, pokiaľ sa v článku 6 ods. 6 a 7 neustanovuje inak, skrátiť na najmenej 24 po sebe idúcich hodín;
- g) „týždeň“ je obdobie od 00.00 hodín v pondelok do 24.00 hodín v nedeľu;

- h) „čas jazdy“ je trvanie vedenia vozidla zaznamenané:
- i) automaticky alebo poloautomaticky tachografom, ako sa vymedzuje v časti B oddiele 4 článku 2 ods. 2 písm. e), f), g) a h) tejto prílohy alebo
 - ii) ručne, ako sa vyžaduje v časti B oddiele 4 článku 9 ods. 2 a článku 11 tejto prílohy;
- i) „denný čas jazdy“ je celkový súhrnný čas jazdy medzi koncom jedného času denného odpočinku a začiatkom nasledujúceho času denného odpočinku alebo medzi časom denného odpočinku a časom týždenného odpočinku;
- j) „týždenný čas jazdy“ je celkový súhrnný čas jazdy počas týždňa;
- k) „maximálna prípustná hmotnosť“ je maximálna povolená pohotovostná hmotnosť plne naloženého vozidla;
- l) „vedenie vozidla viacerými osobami“ je situácia, keď sú počas každého času jazdy medzi dvoma po sebe idúcimi časmi denného odpočinku alebo medzi časom denného odpočinku a časom týždenného odpočinku vo vozidle najmenej dvaja vodiči, ktorí budú vozidlo viesť. V prvej hodine vedenia vozidla viacerými osobami je prítomnosť druhého vodiča nepovinná, pre zvyšok času je však povinná;
- m) „čas jazdy“ je súhrnný čas jazdy, odkedy vodič začal viesť vozidlo po čase odpočinku alebo prestávke, až kým nezačne čerpať čas odpočinku alebo prestávku; čas jazdy môže byť nepretržitý alebo rozdelený.

ČLÁNOK 3

Požiadavka na spolujazdcov vodiča

Minimálny vek spolujazdcov vodiča je 18 rokov. Každá zmluvná strana a, v prípade Únie, členský štát však môže znížiť minimálny vek spolujazdcov vodiča na 16 rokov za predpokladu, že účelom tohto zníženia bude profesijný výcvik a ak sa dodržiavajú obmedzenia uložené vnútroštátnymi právnymi predpismi Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, a v prípade Únie členských štátov o otázkach zamestnanosti v pracovnoprávných veciach.

ČLÁNOK 4

Čas jazdy

1. Denný čas jazdy nesmie presiahnuť deväť 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 viesť k prekročeniu maximálneho týždenného pracovného času 60 hodín.
3. Celkový súhrnný čas jazdy počas dvoch po sebe idúcich týždňov nesmie presiahnuť 90 hodín.

4. Denný a týždenný čas jazdy zahŕňa všetok čas jazdy na území zmluvných strán.
5. Ako inú prácu vodič zaznamená všetok čas strávený podľa článku 2 písm. c) tohto oddielu, ako aj akýkoľvek čas strávený vedením vozidla používaného na komerčnú dopravu, keď vodič nie je povinný zaznamenávať si čas jazdy, a zaznamená všetky časy pohotovosti v zmysle časti B oddielu 3 článku 2 bodu 2, v súlade s časťou B oddielom 4 článkom 6 ods. 5 písm. b) bodom iii). Tieto záznamy sa vedú buď ručne v záznamovom liste, vo výťažku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.

ČLÁNOK 5

Prestávky

Po štyroch a pol hodinách jazdy má vodič neprerušovanú prestávku trvajúcu najmenej 45 minút, ak nezačína čerpať čas 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.

Vodič podieľajúci sa na vedení vozidla viacerými osobami môže čerpať prestávku v trvaní 45 minút vo vozidle, ktoré vedie iný vodič, za predpokladu, že vodič čerpajúci prestávku nepomáha vodičovi, ktorý vedie vozidlo.

ČLÁNOK 6

Odpčinok

1. Vodič čerpá časy denného a týždenného odpočinku.
2. V priebehu každých 24 hodín po ukončení predchádzajúceho času denného odpočinku alebo času týždenného odpočinku vodič čerpá nový čas denného odpočinku.

Ak časť času denného odpočinku, zahrnutého v období 24 hodín, je aspoň deväť hodín, ale menej ako 11 hodín, potom sa predmetný čas denného odpočinku považuje za čas skráteného denného odpočinku.

3. Čas denného odpočinku sa môže predĺžiť na čas pravidelného týždenného odpočinku alebo na čas skráteného týždenného odpočinku.

4. Vodič môže mať najviac tri časy skráteného denného odpočinku v období medzi ľubovoľnými dvoma časmi týždenného odpočinku.

5. Odchylne od odseku 2 musí vodič podieľajúci sa na vedení vozidla viacerými osobami čerpať do 30 hodín od ukončenia času denného odpočinku alebo času týždenného odpočinku nový čas denného odpočinku trvajúci najmenej deväť hodín.

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

- a) dva časy pravidelného týždenného odpočinku alebo

- b) jeden čas pravidelného týždenného odpočinku a jeden čas skráteného týždenného odpočinku trvajúci najmenej 24 hodín.

Čas týždenného odpočinku sa začne najneskôr na konci šiestich 24-hodinových období od ukončenia predchádzajúceho času týždenného odpočinku.

7. Odchyľne od odseku 6 môže vodič vykonávajúci medzinárodnú prepravu tovaru čerpať mimo územia zmluvnej strany prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy alebo v prípade vodičov prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy v Únii, mimo územia prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy členského štátu, dva po sebe nasledujúce časy skráteného týždenného odpočinku za predpokladu, že vodič vo všetkých štyroch po sebe idúcich týždňoch čerpá aspoň štyri časy týždenného odpočinku, z ktorých aspoň dva sú časy pravidelného týždenného odpočinku.

Na účely tohto odseku sa vodič považuje za vodiča vykonávajúceho medzinárodnú prepravu, ak začne dva po sebe idúce časy skráteného týždenného odpočinku mimo územia zmluvnej strany prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy a miesta bydliska vodičov alebo v prípade Únie mimo územia členského štátu prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy a krajiny miesta bydliska vodiča.

Každé skrátenie času týždenného odpočinku sa nahradí rovnocenným časom odpočinku čerpaným vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.

Ak sa po sebe čerpajú dva časy skráteného týždenného odpočinku v súlade s tretím pododsekom, ďalšiemu času týždenného odpočinku musí predchádzať čas odpočinku čerpaný ako náhrada za uvedené dva časy skráteného týždenného odpočinku.

8. Každý odpočinok čerpaný ako náhrada času skráteného týždenného odpočinku sa pripočíta k ďalšiemu času odpočinku trvajúcemu aspoň deväť hodín.

9. Časy pravidelného týždenného odpočinku a každý čas týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za predchádzajúce časy 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.

10. 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 Spojenom kráľovstve a, v prípade Únie, v členskom štáte, v ktorom je zamestnávateľ usadený, kde má vodič obvykle základňu a kde sa začína čas týždenného odpočinku vodiča, alebo sa vrátiť do miesta bydliska vodiča s cieľom stráviť tam aspoň jeden čas pravidelného týždenného odpočinku alebo čas týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín čerpaný ako náhrada za čas skráteného týždenného odpočinku.

Ak však vodič čerpal dva po sebe idúce časy skráteného týždenného odpočinku v súlade s odsekom 7, dopravný podnik zorganizuje prácu vodiča tak, aby sa vodič mohol vrátiť pred začiatkom času pravidelného týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktorý 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.

11. Čas týždenného odpočinku, ktorý sa začína v jednom týždni a pokračuje v ďalšom, sa môže započítať do ktoréhokoli týždňa, nie však do oboch.

12. Odchyľne, ak vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom a čerpá čas pravidelného denného odpočinku alebo čas skráteného týždenného odpočinku, tento čas sa môže prerušiť inými činnosťami najviac dvakrát, pričom takéto prerušenie celkovo nepresiahne jednu hodinu. Počas tohto času pravidelného denného odpočinku alebo času skráteného týždenného odpočinku musí mať vodič k dispozícii prístup k spacej kabíne, lôžku alebo ležadlu.

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

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

13. Všetok čas strávený cestovaním na miesto prevzatia vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto oddielu, 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 ani ležadlu.

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

ČLÁNOK 7

Zodpovednosť prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy

1. Prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy zmluvnej strany nesmie poskytnúť 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, rýchlosťou dodávky a/alebo množstvom dopraveného tovaru, ak má platba charakter, ktorý by ohrozil bezpečnosť cestnej premávky a/alebo podnietil porušenie tohto oddielu.
2. Prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy zmluvnej strany organizuje operácie cestnej dopravy a riadne poučí členov posádky, aby boli schopní dodržiavať ustanovenia tohto oddielu.
3. Prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy zmluvnej strany zodpovedá za porušenie, ktorého sa dopustia vodiči prevádzkovateľa, a to aj vtedy, ak k porušeniu došlo na území inej zmluvnej strany.

Bez toho, aby bolo dotknuté právo zmluvných strán brať prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy plne na zodpovednosť, môžu zmluvné strany túto zodpovednosť podmieniť porušením odsekov 1 a 2 prevádzkovateľom. Zmluvné strany môžu zvážiť dôkazy o tom, že prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy nemožno rozumne brať na zodpovednosť za porušenie, ku ktorému došlo.

4. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy, odosieltelia, zasieltelia, hlavní dodávatelia, subdodávatelia a agentúry zamestnávajúce vodičov zabezpečia, aby boli zmluvne dohodnuté dopravné harmonogramy v súlade s týmto oddielom.

5. Prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy, ktorý používa vozidlá vybavené záznamovým zariadením v súlade s časťou B oddielom 4 článkom 2 písm. f), g) alebo h), ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto oddielu:

- i) zabezpečí, že z jednotky vozidla a karty vodiča sa budú sťahovať všetky údaje tak pravidelne, ako je to stanovené zmluvnou stranou, a že príslušné údaje sa budú sťahovať častejšie, aby sa zabezpečilo sťahovanie všetkých údajov týkajúcich sa činností vykonávaných týmito prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy alebo pre tohto prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, a
- ii) zabezpečí, aby sa všetky údaje stiahnuté z jednotky vozidla a karty vodiča uchovávali počas najmenej dvanástich mesiacov po ich zaznamenaní a aby boli tieto údaje na žiadosť inšpekčného úradníka prístupné priamo alebo na diaľku z priestorov prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy.

Na účely tohto odseku sa „sťahovanie“ vykladá v súlade s vymedzením pojmov stanoveným v časti C oddiele 2 článku 2 ods. 2 písm. g).

Maximálne obdobie, v ktorom sa príslušné údaje musia stiahnuť v zmysle bodu i) tohto odseku, je 90 dní v prípade údajov z jednotky vozidla a 28 dní v prípade údajov z karty vodiča.

ČLÁNOK 8

Výnimky

1. Ak tým vodič neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môže sa odchýliť od článkov 4, 5 a 6 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 výťažku zo záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise služieb najneskôr pri príchode na miesto vhodné na zastavenie.

2. Ak tým vodič neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môže sa za výnimočných okolností takisto odchýliť od článku 4 ods. 1 a 2 a článku 6 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 času 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 času pravidelného týždenného odpočinku.

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

Za každé predĺženie sa ako náhrada poskytne rovnako dlhý čas odpočinku čerpaný vcelku spolu s akýmkoľvek časom odpočinku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.

3. Ak tým nebude ohrozená bezpečnosť cestnej premávky, môže každá zmluvná strana a, v prípade Únie, členský štát udeliť výnimky z článkov 3 až 6 a tieto výnimky individuálne podmieniť na svojom vlastnom území alebo so súhlasom druhej zmluvnej strany na území druhej zmluvnej strany, ktoré sa vzťahujú na dopravu:

- a) vozidlami vo vlastníctve orgánov verejnej moci alebo nimi prenajímanými bez vodiča na účely cestnej dopravy, ktorá nekonkuruje prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy;
- b) vozidlami používanými alebo prenajímanými bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť svojej podnikateľskej činnosti v okruhu do 100 km od miesta, kde má podnik základňu;
- c) poľnohospodárskymi traktormi a lesnými traktormi používanými na poľnohospodárske alebo lesnícke činnosti v okruhu do 100 km od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, najíma alebo prenajíma;
- d) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré používajú poskytovatelia univerzálnych služieb na dodávku zásielok ako súčasť univerzálnej služby. Tieto vozidlá sa používajú iba v okruhu 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;
- e) vozidlami, ktoré jazdia výlučne na ostrovoch s rozlohou do 300 km², ktoré nie sú s ostatnou časťou štátneho územia spojené mostom, brodom ani tunelom, ktorý je prístupný motorovým vozidlám;

- f) vozidlami používanými na prepravu tovaru v okruhu 100 km od základne podniku, 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 v súvislosti s kanalizáciou, ochranou pred povodňami, vodárskymi, plynárskymi a elektrárskymi 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 vysieláčov a prijímačov;
- h) špecializovanými vozidlami na prepravu zariadení cirkusov a lunaparkov;
- i) špeciálne upravenými mobilnými projekčnými vozidlami, ktorých hlavným účelom pri státí je vzdelávanie;
- j) vozidlami používanými na zber mlieka z fariem a/alebo na spätnú prepravu kontajnerov na mlieko alebo mliečnych produktov určených na kŕmenie zvierat;
- k) špecializovanými vozidlami na prepravu peňazí a/alebo cenností;
- l) vozidlami, ktoré sa používajú na prepravu živočíšneho odpadu alebo uhynutých zvierat, ktoré nie sú určené na ľudskú spotrebu;
- m) vozidlami, ktoré sa používajú výlučne v rámci zberných priestorov, ako sú prístavy, terminály intermodálnej dopravy a železničné terminály;

- n) vozidlami používanými na prepravu živých zvierat z fariem na miestne trhy a naopak alebo z trhov na miestne bitúnky v okruhu do 100 km;
- o) vozidlami alebo jazdnými súpravami prepravujúcimi stavebné stroje stavebného podniku v okruhu do 100 km od základne podniku za predpokladu, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča, a
- p) vozidlami používanými na dodávku transportného betónu.

4. Ak tým nebudú ohrozené pracovné podmienky vodičov a bezpečnosť cestnej premávky a ak budú splnené limity stanovené v časti B oddiele 3 článku 3, zmluvná strana a, v prípade Únie, členský štát môže v súlade s postupom, ktorý zmluvná strana uplatňuje, udeliť dočasné výnimky z uplatňovania článkov 4, 5 a 6 tohto oddielu na dopravné operácie vykonávané za mimoriadnych okolností.

Dočasné výnimky sa musia riadne odôvodniť a bezodkladne oznámiť druhej zmluvnej strane. Osobitný výbor pre hospodárstvo a obchod určí spôsoby takéhoto oznámenia. Každá zmluvná strana bezodkladne uverejní tieto informácie na verejnej internetovej stránke a zabezpečí, aby sa v rámci jej činností presadzovania zohľadňovala výnimka udelená druhou zmluvnou stranou.

ODDIEL 3

PRACOVNÝ ČAS MOBILNÝCH PRACOVNÍKOV

ČLÁNOK 1

Rozsah pôsobnosti

1. Tento oddiel sa uplatňuje na mobilných pracovníkov zamestnávaných prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy zmluvných strán, ktorí uskutočňujú cesty uvedené v článku 276 a 277 tejto dohody.

Tento oddiel sa uplatňuje aj na samostatne zárobkovo činných vodičov.

2. Týmto oddielom sa dopĺňajú ustanovenia časti B oddielu 2, ktoré majú prednosť pred ustanoveniami tohto oddielu.

3. Zmluvná strana môže neuplatňovať tento oddiel na mobilných pracovníkov a samostatne zárobkovo činných vodičov.

4. Keď zmluvná strana neuplatňuje tento oddiel v zmysle odseku 3, táto zmluvná strana o tom informuje druhú zmluvnú stranu.

ČLÁNOK 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto oddielu sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

(1) „pracovný čas“ je:

- a) v prípade mobilných pracovníkov, čas od začiatku do konca práce, počas ktorého je mobilný pracovník na svojom pracovisku k dispozícii zamestnávateľovi a vykonáva svoje funkcie alebo činnosti, to znamená:
 - čas venovaný všetkým dopravným činnostiam, a najmä týmito:
 - i) jazde;
 - ii) nakladaniu a vykladaniu;
 - iii) pomoci cestujúcim pri nastupovaní a vystupovaní z vozidla;
 - iv) čisteniu a technickej údržbe a
 - v) každej inej práci vykonávanej na zaistenie bezpečnosti vozidla a jeho nákladu alebo s cieľom plniť právne alebo regulačné povinnosti priamo spojené so špecifickou práve vykonávanou dopravnou činnosťou, vrátane monitorovania nakladania a vykladania, správnych formálnych požiadaviek v súvislosti s policajnými, colnými a imigračnými úradmi atď., a

- čas, počas ktorého mobilní pracovníci nemôžu voľne disponovať so svojím časom a je nutné, aby boli na svojom pracovisku pripravení prevziať normálnu prácu s určitými úlohami spojenými s ich službou, najmä počas času čakania na nakladanie alebo vykladanie, ak ich predvídateľný čas trvania nie je známy vopred, t. j. buď pred odchodom, alebo práve pred skutočným začiatkom príslušného času alebo podľa všeobecných podmienok dohodnutých medzi sociálnymi partnermi a/alebo podľa podmienok právnych predpisov zmluvných strán;

- (b) v prípade samostatne zárobkovo činných vodičov, rovnaké vymedzenie platí na čas od začiatku do konca práce, počas ktorého je samostatne zárobkovo činný vodič na svojom pracovisku k dispozícii pre zákazníka a vykonáva svoje funkcie alebo činnosti okrem všeobecnej administratívnej práce, ktorá nie je priamo spojená s práve prebiehajúcou dopravnou činnosťou.

Časy odpočinku uvedené v článku 4, časy odpočinku uvedené v článku 5 a bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy zmluvných strán alebo dohody medzi sociálnymi partnermi, podľa ktorých môžu byť takéto časy kompenzované alebo obmedzované, časy pohotovosti uvedené v tomto článku bode 2, sa nepočítajú do pracovného času;

- (2) „čas pohotovosti“ je:

- čas iný než sú prestávky a časy odpočinku, počas ktorých sa od mobilných pracovníkov nevyžaduje, aby zostávali na pracoviskách, ale musia byť v dosahu tak, aby mohli reagovať na výzvu na začatie alebo obnovenie jazdy alebo na výkon inej práce. Takéto časy pohotovosti zahŕňajú najmä čas, počas ktorého mobilný pracovník sprevádza vozidlo, ktoré je prepravované na prepravnej lodi alebo vlaku, ako aj čas čakania na hraniciach a čas súvisiaci s dopravnými zákazmi.

Tieto časy a ich predvídateľné trvanie musia poznať mobilní pracovníci vopred, t. j. buď pred odchodom, alebo tesne pred skutočným začiatkom príslušného času, alebo podľa všeobecných podmienok dohodnutých medzi sociálnymi partnermi a/alebo podľa podmienok právnych predpisov zmluvných strán;

- v prípade mobilných pracovníkov, ktorí sa pri jazde striedajú, čas strávený sedením vedľa vodiča alebo v kabíne na spanie, počas pohybu vozidla;

(3) „pracovisko“ je:

- miesto hlavnej prevádzky prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, pre ktorého osoba vykonávajúca mobilné činnosti v cestnej doprave plní svoje povinnosti spolu s rôznymi vedľajšími miestami prevádzky bez ohľadu na to, či sú na tom istom mieste, ako je jeho hlavné sídlo alebo hlavná prevádzka;
- vozidlo, ktoré osoba vykonávajúca mobilné činnosti v cestnej doprave používa pri plnení svojich povinností, a
- každé iné miesto, na ktorom sa vykonávajú činnosti spojené s prepravou;

(4) „mobilný pracovník“ je na účely tohto oddielu každý pracovník tvoriaci časť jazdného personálu, vrátane praktikantov a učňov, ktorý je v službe podniku vykonávajúceho osobnú alebo nákladnú cestnú dopravu na území druhej zmluvnej strany;

- (5) „samostatne zárobkovo činný vodič“ je každá osoba, ktorej hlavným zamestnaním je preprava tovaru po ceste v prenájme alebo za úhradu, ktorá má právo pracovať pre seba a ktorá nie je viazaná na zamestnávateľa pracovnou zmluvou alebo iným typom pracovného hierarchického vzťahu, ktorá môže voľne organizovať príslušné pracovné činnosti, ktorej príjem závisí priamo od vyprodukovaného zisku a ktorá môže slobodne, individuálne alebo prostredníctvom spolupráce s inými samostatne zárobkovo činnými vodičmi mať obchodné vzťahy s niekoľkými zákazníkmi.

Na účely tohto oddielu tí vodiči, ktorí nespĺňajú tieto kritériá, podliehajú tým istým povinnostiam a výhodám vyplývajúcim z tých istých práv, ktoré platia pre mobilných pracovníkov podľa tohto oddielu;

- (6) „osoba vykonávajúca mobilné činnosti v cestnej doprave“ je každý mobilný pracovník alebo samostatne zárobkovo činný vodič, ktorý vykonáva také činnosti;
- (7) „týždeň“ je obdobie od 00.00 hodín v pondelok do 24.00 hodín v nedeľu;
- (8) „nočný čas“ je obdobie vymedzené vnútroštátnymi právnymi predpismi v časovom rozpätí aspoň štyroch hodín od 00.00 hodín do 07.00 hodín a
- (9) „nočná práca“ je akákoľvek práca vykonávaná počas nočného času.

ČLÁNOK 3

Maximálny týždenný pracovný čas

1. Každá zmluvná strana prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby priemerný týždenný pracovný čas nepresiahol 48 hodín. Maximálny týždenný pracovný čas môže byť prekročený na 60 hodín len vtedy, ak sa počas štyroch mesiacov neprekročil priemer 48 hodín za týždeň.
2. Každá zmluvná strana prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby pracovný čas pre rôznych zamestnávateľov bol súčtom pracovného času. Zamestnávateľ si od príslušného mobilného pracovníka písomne vyžiada údaj o pracovnom čase odpracovanom pre iného zamestnávateľa. Mobilný pracovník písomne poskytne tieto informácie.

ČLÁNOK 4

Prestávky

Každá zmluvná strana musí prijatím potrebných opatrení zabezpečiť, aby bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia časti B oddielu 2 tejto prílohy, osoby vykonávajúce mobilné činnosti v cestnej doprave v žiadnom prípade nepracovali viac ako šesť po sebe nasledujúcich hodín bez prestávky. Pracovný čas sa musí prerušiť na čas prestávky v trvaní aspoň 30 minút, ak celkový pracovný čas trvá od šesť do deväť hodín, a aspoň 45 minút, ak celkový pracovný čas trvá viac než deväť hodín.

Prestávky sa môžu rozdeliť na časti, z ktorých každá trvá aspoň 15 minút.

ČLÁNOK 5

Časy odpočinku

Na účely tohto oddielu sa na praktikantov a učňov, ktorí sú v službe podniku vykonávajúceho osobnú alebo nákladnú cestnú dopravu na území druhej zmluvnej strany, vzťahujú rovnaké ustanovenia o čase odpočinku ako na ostatných mobilných pracovníkov v súlade s časťou B oddielom 2 tejto prílohy.

ČLÁNOK 6

Nočná práca

Každá zmluvná strana musí vykonať potrebné opatrenia na zabezpečenie, aby:

- a) ak sa vykonáva nočná práca, denný pracovný čas neprekročil v každom 24-hodinovom úseku 10 hodín, a
- b) sa náhrada za nočnú prácu poskytla v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi, kolektívnymi zmluvami, dohodami medzi sociálnymi partnermi a/alebo národnými zvyklosťami za podmienky, že takáto náhrada neohrozí bezpečnosť na cestách.

ČLÁNOK 7

Výnimky

1. Výnimky z článkov 3 a 6 sa môžu z objektívnych alebo technických dôvodov alebo dôvodov týkajúcich sa organizácie práce prijať formou kolektívnych zmlúv, dohôd medzi sociálnymi partnermi alebo, ak to nie je možné, zákonmi, inými právnymi predpismi a správnymi opatreniami za predpokladu, že sa prerokujú so zástupcami zamestnávateľov a príslušných pracovníkov a vyvinie sa úsilie na podporu všetkých príslušných foriem sociálneho dialógu.
2. Možnosť výnimky z článku 3 nesmie viesť pri výpočte priemerného týždenného pracovného času v dĺžke štyridsať osem hodín k stanoveniu referenčného obdobia presahujúceho šesť mesiacov.
3. Osobitný výbor pre pre hospodárstvo a obchod musí byť informovaný o výnimkách uplatnených zmluvnou stranou v súlade s odsekom 1.

ČLÁNOK 8

Informácie a záznamy

Každá zmluvná strana zabezpečí, aby:

- a) mobilní pracovníci boli informovaní o príslušných národných požiadavkách, interných pravidlách prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy a dohodách medzi sociálnymi partnermi, najmä kolektívnych zmlúv a akýchkoľvek podnikových dohodách dosiahnutých na základe tohto oddielu, a
- b) sa zaznamenal pracovný čas osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave.
Záznamy sa musia uchovávať aspoň dva roky po ukončení príslušného obdobia.
Zamestnávateľia sú zodpovední za zaznamenávanie pracovného času mobilných pracovníkov.
Zamestnávateľia na požiadanie poskytnú mobilným pracovníkom kópie záznamov o odpracovaných hodinách.

ČLÁNOK 9

Priaznivejšie ustanovenia

Tento oddiel nemá vplyv na právo každej zmluvnej strany na uplatňovanie alebo zavádzanie zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení, ktoré sú výhodnejšie z hľadiska ochrany zdravia a bezpečnosti osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave alebo ich právo na uľahčenie alebo umožnenie aplikovania kolektívnych zmlúv alebo iných dohôd uzavretých medzi sociálnymi partnermi, ktoré sú výhodnejšie pre ochranu zdravia a bezpečnosti mobilných pracovníkov. Tieto pravidlá sa uplatňujú nediskriminačným spôsobom.

ODDIEL 4

POUŽÍVANIE TACHOGRAFOV VODIČMI

ČLÁNOK 1

Predmet úpravy a zásady

V tomto oddiele sa stanovujú požiadavky na vodičov, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti časti B oddielu 2, pokiaľ ide o používanie tachografov uvedených v článku 280 písm. b) tejto dohody.

ČLÁNOK 2

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto oddielu sa uplatňuje vymedzenie pojmov stanovené v časti B oddiele 2 článku 2.
2. Okrem vymedzenia pojmov uvedeného v odseku 1 sa na účely tohto oddielu uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
 - a) „tachograf“ alebo „záznamové zariadenie“ je zariadenie určené na inštaláciu do cestných vozidiel na účely automatického alebo poloautomatického zobrazovania, zaznamenávania, tlačenia, ukladania a výstupu údajov o pohybe takýchto vozidiel vrátane rýchlosti a podrobností o určitých časoch činnosti ich vodičov;

- b) „záznamový list“ je list určený na zachytenie a zachovanie zaznamenaných údajov, ktorý sa vkladá do analógového tachografu a na ktorý značkové zariadenie analógového tachografu súvislo vpiše informácie, ktoré majú byť zaznamenané;
- c) „tachografová karta“ je inteligentná karta určená na používanie s tachografom, ktorá umožňuje tachografu určiť funkciu držiteľa karty a umožňuje prenášať a ukladať údaje;
- d) „karta vodiča“ je tachografová karta vydaná konkrétnemu vodičovi príslušnými orgánmi zmluvnej strany, ktorá identifikuje vodiča a umožňuje ukladať údaje o činnosti vodiča;
- e) „analógový tachograf“ je tachograf, ktorý spĺňa špecifikácie v prílohe I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014⁷, v znení upravenom dodatkom 27-B-4-1;
- f) „digitálny tachograf“ je tachograf, ktorý spĺňa jednu z týchto špecifikácií, v znení upravenom dodatkom 27-B-4-2:
- príloha I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, platná do 30. septembra 2011;
 - príloha I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, platná od 1. októbra 2011 alebo
 - príloha I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, platná od 1. októbra 2012;

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) „inteligentný tachograf 1“ je tachograf, ktorý spĺňa prílohu I C k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/799⁸ platnému od 15. júna 2019 a do 20. Augusta 2023, v znení upravenom dodatkom 27-B-4-3;
- h) „inteligentný tachograf 2“ je tachograf, ktorý spĺňa prílohu I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799, v znení upravenom dodatkom 27-B-4-4;
- i) „udalosť“ je nezvyčajná operácia zistená digitálnym tachografom, ktorá môže byť dôsledkom pokusu o podvod, a
- j) „neplatná karta“ je karta, pri ktorej sa zistilo, že je chybná, alebo pri ktorej zlyhala počiatočná autentifikácia, alebo ešte nenastal začiatok jej platnosti, alebo jej platnosť sa skončila.

ČLÁNOK 3

Používanie kariet vodičov

1. Karta vodiča je osobná.
2. Vodič môže byť držiteľom najviac jednej platnej karty vodiča a je oprávnený používať len vlastnú, personalizovanú kartu vodiča. Vodič nesmie používať kartu vodiča, ktorá je chybná alebo ktorej platnosť už uplynula.

⁸ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/799 z 18. marca 2016, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014, ktorým sa ustanovujú požiadavky na konštrukciu, skúšanie, montáž, prevádzku a opravu tachografov a ich komponentov (Ú. v. EÚ L 139, 26.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ČLÁNOK 4

Vydávanie kariet vodiča

1. Karty vodiča sa požadujú od príslušného orgánu zmluvnej strany, v ktorej má vodič svoje zvyčajné bydlisko.

2. Na účely tohto článku „zvyčajné bydlisko“ je miesto, kde osoba zvyčajne žije, t. j. minimálne 185 dní v každom kalendárnom roku, pretože je k tomuto miestu osobne a pracovne viazaná, alebo v prípade, že nie je pracovne viazaná, má k tomuto miestu, kde žije, úzke osobné väzby.

Za zvyčajné bydlisko osoby, ktorá je pracovne viazaná na inom mieste, než je miesto, ku ktorému je viazaná osobne, a ktorá v dôsledku toho býva striedavo na rôznych miestach situovaných v oboch zmluvných stranách, sa však považuje miesto, ku ktorému je osobne viazaná, za predpokladu, že sa na takéto miesto pravidelne vracia. Táto posledná podmienka sa nevyžaduje vtedy, keď osoba žije v zmluvnej strane preto, lebo vykonáva svoje úlohy, ktorých trvanie je pevne určené.

3. Vodiči podajú dôkaz o mieste svojho zvyčajného bydliska akýmikoľvek vhodnými prostriedkami, ako je preukaz totožnosti alebo iný platný doklad.

ČLÁNOK 5

Obnova kariet vodiča

Vodič, ktorý si chce obnoviť kartu vodiča, musí o to požiadať príslušné orgány zmluvnej strany, v ktorej má svoje zvyčajné bydlisko, najneskôr 15 pracovných dní pred uplynutím platnosti karty.

ČLÁNOK 6

Používanie kariet vodiča a záznamových listov

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 denného pracovného času, 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.
2. Vodiči musia primerane chrániť záznamové listy alebo karty vodiča a nesmú používať špinavé ani poškodené záznamové listy alebo karty vodiča. Vodič s prihliadnutím na dĺžku obdobia prevádzky zabezpečí, aby sa v prípade inšpekcie mohla na žiadosť kontrolného úradníka správne vykonať tlač údajov z tachografu.

3. Keď sa vodič nachádza mimo vozidla a v dôsledku toho nemôže používať tachograf namontovaný vo vozidle, časové úseky uvedené v odseku 5 písm. b) bodoch ii), iii) a iv):

- a) sa v prípade vybavenia vozidla analógovým tachografom zapisujú do záznamového listu buď ručne, automatickým záznamom, alebo inými prostriedkami, čitateľne a bez znečistenia záznamového listu alebo
- b) v prípade vybavenia vozidla digitálnym tachografom, inteligentným tachografom 1 alebo inteligentným tachografom 2 sa zapisujú na kartu vodiča pomocou ovládača na manuálne zapisovanie nachádzajúceho sa na tachografe.

Žiadna zo zmluvných strán neukladá vodičom povinnosť predkladať tlačivá potvrdzujúce ich činnosť počas neprítomnosti vo vozidle.

4. Ak je vo vozidle vybavenom digitálnym inteligentným tachografom 1 alebo inteligentným tachografom 2 viac ako jeden vodič, každý vodič zabezpečí, aby bola jeho karta vodiča v tachografe vložená do správneho slotu.

Ak je vo vozidle vybavenom analógovým tachografom viac ako jeden vodič, vodiči upravujú záznamové listy podľa potreby tak, aby príslušné informácie boli zaznamenané do záznamového listu vodiča, ktorý práve jazdí.

5. Vodiči:

- a) zabezpečia, aby čas zaznamenaný v záznamovom liste súhlasil s oficiálnym časom v štáte evidencie vozidla;

- b) uvedú do činnosti prepínací mechanizmus umožňujúci, aby nasledujúce časové úseky boli zaznamenané oddelene a zreteľne:
- i) pod  znakom: čas jazdy,
 - ii) pod  znakom: „iná práca“, ktorou je akákoľvek iná činnosť než jazda vymedzená v časti B oddiele 3 článku 2 písm. a), ako aj každá práca vykonávaná pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho,
 - iii) pod  znakom: „pohotovosť“, ako je vymedzená v časti B oddiele 3 článku 2 písm. b),
 - iv) pod  znakom: prestávky, odpočinok, riadna dovolenka alebo práceneschopnosť a
 - v) pod znakom pre „trajekt/vlak“: Okrem znaku  : čas odpočinku strávený na trajekte alebo vo vlaku, ako sa vyžaduje v časti B oddiele 2 článku 6 ods. 12.

6. Každý vodič vozidla vybaveného analógovým tachografom zapíše do svojho záznamového listu tieto informácie:

- a) na začiatku používania záznamového listu – priezvisko a meno vodiča;
- b) dátum a miesto, kde sa používanie záznamového listu začína, a dátum a miesto, kde sa toto používanie končí;

- c) evidenčné číslo každého vozidla, ku ktorému je pridelený, na začiatku prvej jazdy zaznamenananej v záznamovom liste a v prípade zmeny vozidla aj počas používania záznamového listu;
- d) údaje počítadla kilometrov:
- i) na začiatku prvej jazdy zaznamenananej v záznamovom liste;
 - ii) na konci poslednej jazdy zaznamenananej v záznamovom liste; a
 - iii) v prípade zmeny vozidla počas pracovného dňa údaj na prvom vozidle, ku ktorému bol vodič pridelený, a údaj na ďalšom vozidle;
- e) čas každej zmeny vozidla a
- f) symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoj denný pracovný čas. Vodič zadá aj symbol štátu, do ktorého vstúpi po prekročení hranice alebo územia členského štátu a Gibraltáru, na začiatku svojej prvej zastávky v tomto členskom štáte alebo Gibraltári. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení. V prípade, že sa prekročenie hranice uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič vloží symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.

7. Vodič vloží do digitálneho tachografu symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoj denný pracovný čas.

Vodič uvedie aj symbol krajiny, do ktorej vodič vstupuje po prekročení hranice alebo územia zmluvnej strany alebo v prípade Únie členského štátu na začiatku prvej zastávky vodiča v tejto zmluvnej strane alebo v prípade Únie v 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 uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič vloží symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.

Zmluvná strana alebo, v prípade Únie, členský štát môže od vodičov vozidiel vykonávajúcich prepravné operácie na ich území vyžadovať, aby k symbolu krajiny pridali podrobnejšie geografické špecifikácie, za predpokladu, že každá zmluvná strana vopred oznámi druhej zmluvnej strane tieto podrobné geografické špecifikácie.

Vodič nemusí vkladať informácie uvedené v prvom pododseku prvej vete, ak tachograf zaznamenáva tieto údaje o polohe automaticky.

ČLÁNOK 7

Správne používanie tachografov

1. Dopravné podniky a vodiči zabezpečia správne fungovanie a používanie digitálnych tachografov a kariet vodiča. Dopravné podniky a vodiči, ktorí používajú analógové tachografy, zabezpečia ich správne fungovanie a správne používanie záznamových listov.

2. Zakazuje sa falšovanie, zatajovanie, odstránenie alebo zničenie údajov zaznamenaných v záznamovom liste alebo uchovávaných v tachografe alebo na karte vodiča, alebo výtlačkov z tachografu. Zakazuje sa takisto akákoľvek manipulácia s tachografom, záznamovým listom alebo kartou vodiča, ktorej výsledkom by bolo falšovanie, odstránenie alebo zničenie údajov a/alebo vytlačených informácií. Vo vozidle sa nesmie nachádzať žiadne zariadenie, ktoré by sa mohlo použiť na tieto účely.

ČLÁNOK 8

Odcudzené, stratené alebo chybné karty vodiča

1. Vydávajúce orgány zmluvných strán vedú záznamy o vydaných, odcudzených, stratených alebo chybných kartách vodiča počas obdobia rovnajúceho sa minimálne obdobiu ich platnosti.
2. Ak je karta vodiča poškodená alebo nefunkčná, vodič ju vráti príslušnému orgánu štátu, v ktorom má svoje zvyčajné bydlisko. Krádež karty vodiča sa musí formálne oznámiť príslušným orgánom členského štátu, v ktorom ku krádeži došlo.
3. Každá strata karty vodiča sa musí oznámiť formálnym vyhlásením príslušným orgánom vydávajúcej zmluvnej strany a príslušným orgánom zmluvnej strany, v ktorej má vodič svoje zvyčajné bydlisko, ak ide o dva rôzne štáty.
4. Ak je karta vodiča poškodená, nefunkčná alebo stratená či odcudzená, vodič požiada príslušné orgány zmluvnej strany, v ktorej má svoje zvyčajné bydlisko, do siedmich dní o náhradu.

5. Za okolností uvedených v odseku 4 môže vodič pokračovať v jazde bez karty vodiča maximálne 15 dní alebo dlhšie, ak je to potrebné na návrat vozidla do priestorov jeho podniku, za predpokladu, že dokáže preukázať, že počas tohto obdobia kartu nemôže predložiť alebo používať.

ČLÁNOK 9

Poškodené karty vodiča a záznamové listy

1. V prípade poškodenia záznamového listu so záznamami alebo karty vodiča pripojí vodič poškodený záznamový list alebo kartu vodiča k akémukoľvek náhradnému záznamovému listu.
2. Ak je karta vodiča poškodená, funguje nesprávne alebo je stratená či odcudzená, vodič:
 - a) na začiatku cesty vytlačí údaje o vozidle, ktoré vodič vedie, a na tomto výtlačku uvedie:
 - i) údaje, ktoré umožnia identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu), vrátane svojho podpisu a
 - ii) časové úseky uvedené v článku 6 ods. 5 písm. b) bodoch ii), iii) a iv), a
 - b) po ukončení jazdy vytlačí informácie týkajúce sa časových úsekov zaznamenaných tachografom, zaznamená všetky úseky inej práce, pohotovosti a čerpaného odpočinku od času vyhotovenia výtlačku na začiatku jazdy, ak neboli zaznamenané tachografom, a v tomto dokumente uvedie údaje umožňujúce identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu) vrátane podpisu vodiča.

ČLÁNOK 10

Záznamy vykonávané vodičom

1. Ak vodič vedie vozidlo vybavené analógovým tachografom, na požiadanie oprávneného kontrolného úradníka kedykoľvek predloží:

- i) záznamové listy za daný deň a predchádzajúcich 28 dní;
- ii) kartu vodiča, pokiaľ ju má, a
- iii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas daného dňa a predchádzajúcich 28 dní.

2. Ak vodič riadi vozidlo vybavené digitálnym tachografom, inteligentným tachografom 1 alebo inteligentným tachografom 2, na požiadanie oprávneného kontrolného úradníka kedykoľvek predloží:

- i) vodičský preukaz vodiča;
- ii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas daného dňa a predchádzajúcich 28 dní a
- iii) záznamové listy zodpovedajúce rovnakému obdobiu, aké sa uvádza v bode ii), počas ktorého viedol vozidlo vybavené analógovým tachografom.

Od 31. decembra 2024 sa obdobie 28 dní uvedené v odseku 1 bodoch i) a iii) a v odseku 2 bode ii) nahrádza 56 dňami.

3. Oprávnený kontrolný úradník môže analýzou záznamových listov, zobrazených, vytlačených alebo stiahnutých údajov, ktoré zaznamenal tachograf alebo karta vodiča, skontrolovať, či sa dodržiava časť B oddiel 2, prípadne ak to nie je možné, urobí tak analýzou akéhokoľvek podporného dokumentu, ktorý zdôvodňuje nedodržanie uvedeného oddielu.

ČLÁNOK 11

Postupy pre vodičov v prípade nefunkčného zariadenia

Počas obdobia, keď tachograf nie je schopný prevádzky alebo je nefunkčný, vodič zaznamená údaje, ktoré umožnia jeho identifikáciu (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu), vrátane podpisu, ako aj údaje o rôznych časových úsekoch, ktoré už tachograf správne nezaznamenáva alebo netlačí:

- a) na záznamovom liste alebo na záznamových listoch alebo
- b) v dočasnom liste pripojenom k záznamovému listu alebo uchovávanom pri karte vodiča.

ČLÁNOK 12

Opatrenia na presadzovanie

1. Každá zmluvná strana prijme všetky príslušné opatrenia na zabezpečenie dodržiavania ustanovení časti B oddielov 2, 3 a 4, najmä každoročným zabezpečením primeranej úrovne cestných kontrol a kontrol vykonávaných v priestoroch podnikov, ktoré zahŕňajú veľký a reprezentatívny podiel mobilných pracovníkov, vodičov, podnikov a vozidiel všetkých dopravných kategórií patriacich do rozsahu pôsobnosti týchto oddielov.

Príslušné orgány každej zmluvnej strany organizujú kontroly tak, aby:

- i) sa počas každého kalendárneho roka skontrolovali minimálne 3 % dní, ktoré odpracovali vodiči vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti časti B oddielu 2, a
- ii) najmenej 30 % z celkového počtu skontrolovaných pracovných dní sa skontrolovalo na ceste a najmenej 50 % v priestoroch podnikov.

Predmetom cestných kontrol sú:

- i) denné a týždenné časy jazdy, prerušenia a časy denného a týždenného odpočinku;
- ii) na požiadanie záznamové listy z predchádzajúcich dní, ktoré musia byť na palube vozidla, a/alebo údaje uložené za rovnaké obdobie na karte vodiča a/alebo v pamäti tachografu a/alebo na výtlačkoch a

iii) správne fungovanie tachografu.

Tieto kontroly sa vykonávajú bez rozdielu medzi vozidlami, podnikmi a vodičmi z hľadiska ich bydliska, ako aj bez ohľadu na pôvod alebo cieľ cesty alebo typ tachografu.

Po vykonaní cestnej kontroly sa pri dodatočnej kontrole v priestoroch podnikov sleduje dodržiavanie týchto ustanovení:

- i) týždenné časy odpočinku a časy jazdy medzi týmito časmi odpočinku;
- ii) dvojtýždenné jazdné limity;
- ii) náhrada za časy skráteného týždenného odpočinku v súlade s časťou B oddielom 2 článkom 6 ods. 6 a 7 a
- iv) používanie záznamových listov a/alebo údajov z jednotky vozidla a z karty vodiča a výtlačky a/alebo organizácia pracovného času vodičov.

2. Ak pri cestnej kontrole nález u vodiča vozidla evidovaného na území druhej zmluvnej strany poskytne dôvody domnievať sa, že došlo k porušeniu predpisov, ktoré však nemožno zistiť počas kontroly kvôli nedostatku potrebných údajov, príslušné orgány každej zmluvnej strany si vzájomne poskytnú pomoc pri vyjasnení situácie. Ak príslušné orgány zmluvnej strany vykonajú na tento účel kontrolu v priestore podniku, výsledok tejto kontroly oznámia príslušným orgánom druhej zmluvnej strany.

3. Príslušné orgány zmluvných strán spolupracujú pri organizácii spoločných cestných kontrol.
4. Každá zmluvná strana zavedie systém hodnotenia rizikovosti podnikov na základe počtu a závažnosti akýchkoľvek porušení, ako sa uvádza v dodatku 27-A-1-1, a akýchkoľvek porušení uvedených v zozname stanovenom v dodatku 27-A-1-1a.
5. Podniky s vysokým stupňom rizikovosti sa kontrolujú podrobnejšie a častejšie.
6. Každá zmluvná strana a, v prípade Únie, každý členský štát umožní svojim príslušným orgánom uložiť sankciu prevádzkovateľovi cestnej nákladnej dopravy a/alebo vodičovi za porušenie uplatniteľných ustanovení týkajúcich sa času jazdy, prestávok a časov odpočinku zistených na ich území a za ktoré ešte nebola sankcia uložená, a to aj vtedy, ak k danému porušeniu došlo na území druhej zmluvnej strany alebo, v prípade Únie, na území členského štátu alebo tretej krajiny.

ÚPRAVY TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ
ANALÓGOVÉHO TACHOGRAFU

Príloha I k nariadeniu (EÚ) č. 165/2014 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

- a) V oddiele III (Konštrukčné požiadavky na záznamové zariadenia) v odseku 4.1 pododdielu (c) (Záznamové prístroje) sa text „body ii), iii) a iv) článku 34 ods. 5 písm. b) tohto nariadenia“ nahrádza textom „body ii), iii) a iv) článku 6 ods. 5 písm. b) oddielu 4 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- b) V oddiele III (Konštrukčné požiadavky na záznamové zariadenia) v odseku 4.2 pododdielu c) (Záznamové prístroje) sa text „článok 34 tohto nariadenia“ nahrádza textom „článok 6 ods. 5 oddielu 4 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- c) V oddiele IV (Záznamové listy) sa v treťom pododseku odseku 1 písm. a) (Všeobecné ustanovenia) nahrádza výraz „článok 34 tohto nariadenia“ výrazom „článok 6 ods. 6 oddielu 4 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;

- d) V oddiele V (Inštalácia záznamového zariadenia) sa v prvom pododseku odseku 5 nahradia slová „toto nariadenie“ slovami „časť B oddiel 4 a časť C oddiel 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- e) V oddiele V (Inštalácia záznamového zariadenia) sa v treťom pododseku odseku 5 nahrádza text „časť A prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES“ textom „konsolidované uznesenie o konštrukcii vozidiel (R.E.3)“ a „toto nariadenie“ sa nahrádza „časť C oddiel 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- f) V oddiele VI (Kontroly a inšpekcie) sa v texte pred odsekom 1 za slová „členské štáty“ vkladajú slová „a Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- g) V oddiele VI (Kontroly a inšpekcie) v druhom pododseku odseku 1 (Certifikácia nových alebo opravených prístrojov) sa za slová „členské štáty“ vkladajú slová „a Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár“, a slová „toto nariadenie“ sa nahrádzajú slovami „časť B oddiel 4 a časť C oddiel 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- h) V oddiele VI (Kontroly a prehliadky) odseku 3 (Periodické prehliadky) písmene b) sa za slová „členský štát“ vkladá text „a Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár“.

ÚPRAVY TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ
DIGITÁLNEHO TACHOGRAFU

Príloha I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 vrátane jej dodatkov, zavedená nariadením Rady (ES) č. 2135/98⁹, sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

1. V prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, sa odkazy na „členský štát“ nahrádzajú odkazmi na „zmluvnú stranu“ s výnimkou odkazov v pododdieli IV (Konštrukčné a funkčné požiadavky na tachografové karty) ods. 174 a pododdieli VII (Vydávanie kariet) ods. 268a.
2. Slová „nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85“ a „nariadenie (ES) č. 561/2006“ sa nahrádzajú slovami „časť B oddiel 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

⁹ Nariadenie Rady (ES) č. 2135/98 z 24. septembra 1998, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a smernica 88/599/EHS, ktorá sa týka uplatňovanie nariadení (EHS) č. 3820/85 a (EHS) 3821/85 (Ú. v. ES L 274, 9.10.1998, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

Oddiel I (Definície) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

3. Písm. u) sa nahrádza takto:

„u) „skutočný obvod kolies“ je priemer vzdialeností prejdenných každým z kolies poháňajúcich vozidlo (hnacie kolesá) v priebehu jednej úplnej rotácie. Meranie týchto vzdialeností sa vykoná za štandardných skúšobných podmienok vymedzených v požiadavke 414 a vyjadrí sa vo forme „ $l = \dots$ mm“. Výrobcovia vozidiel môžu nahradiť meranie týchto vzdialeností teoretickým výpočtom, pri ktorom sa berie do úvahy rozloženie hmotnosti na nápravy nenaloženého vozidla v normálnom prevádzkovom stave, t. j. s chladiacou kvapalinou, mazivom, palivom, náradím, náhradným kolesom a vodičom. Metódy takéhoto teoretického výpočtu podliehajú schváleniu príslušným orgánom zmluvnej strany a môžu sa vykonať len pred aktiváciou tachografu;“

4. V písmene bb) sa text „v smernici Rady 92/6/EHS“ nahrádza textom „v platných právnych predpisoch každej zmluvnej strany“.

5. Bod ii) sa nahrádza takto:

„osvedčovanie zabezpečenia“ je: proces, ktorým orgán osvedčovania na základe spoločných kritérií osvedčuje, že overované záznamové zariadenie (alebo komponent) alebo tachografová karta spĺňajú požiadavky zabezpečenia vymedzené v doplnku 10 (Všeobecné bezpečnostné požiadavky);“

6. V písmene mm) sa text „so smernicou 92/23/EHS“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 54“.

7. V písm. nn) sa poznámka pod čiarou č. 17 nahrádza takto:

„Identifikačné číslo vozidla“ je pevne stanovenou kombináciou znakov pridelenou výrobcom každému vozidlu, ktorú tvoria dve časti: prvá zložená z maximálne šiestich znakov (písmená alebo číslice), identifikujúca všeobecné charakteristiky vozidla, najmä typ a model; druhá zložená z ôsmich znakov, z ktorých prvé štyri môžu byť písmená alebo číslice a ďalšie štyri len číslice, ktoré zabezpečujú v spojení s prvou časťou jasnú identifikáciu jednotlivého vozidla.“

8. V písmene rr) sa prvá zarážka nahrádza takto:

„– „sa montuje a používa iba vo vozidlách typu M1 a N1; ako je vymedzené v Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3)“.

Oddiel II (Všeobecné charakteristiky a funkcie záznamového zariadenia) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

9. V odseku 004 sa vypúšťa posledný pododsek.

Oddiel III (Konštrukčné a funkčné požiadavky na záznamové zariadenie) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

10. V odseku 065 sa text „k smernici 2007/46/ES“ nahrádza textom „ku Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3)“.

11. V odseku 162 sa text „smernice Komisie 95/54/ES z 31. októbra 1995, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Rady 72/245/EHS“ nahrádza textom „nariadenia č. 10 EHK OSN“.

Oddiel IV (Konštrukčné a funkčné požiadavky na tachografové karty) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

12. V odseku 174 sa odkaz na „UK: Spojené kráľovstvo“ nahrádza odkazom „V prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, je rozlišovacím znakom GBZ.“
13. V odseku 185 sa slová „území Spoločenstva“ nahrádzajú slovami „území Únie a Gibraltáru“.
14. V odseku 188 sa text „smernici Komisie 95/54/ES z 31. októbra 1995“ nahrádza textom „predpisu EHK OSN č. 10“.
15. V odseku 189 sa vypúšťa posledný pododsek.

Oddiel V (Montáž záznamového zariadenia) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

16. V odseku 250a sa text „s nariadením (ES) č. 68/2009“ nahrádza textom „s dodatkom 12 k tejto prílohe“.

Oddiel VI (Skúšky, kontroly a opravy) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

17. Úvodná veta sa nahrádza takto:

„Požiadavky na okolnosti, za ktorých sa môžu odstrániť pečate, ako sa uvádza v článku 5 ods. 5 časti C oddielu 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár, sú definované v kapitole V ods. 3 tejto prílohy.“

18. V pododdiele 1 (Schvaľovanie montérov alebo dielní) sa odkaz na „článok 12 ods. 1 tohto nariadenia“ nahrádza odkazom na „článok 5 ods. 1 a článok 8 oddielu 2 časti C prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

Oddiel VII (Vydávanie kariet) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

19. V odseku 268a sa po každom výraze „členský štát“ vkladá výraz „a Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár“.

Oddiel VIII (Typové schválenie záznamového zariadenia a tachografových kariet) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

20. V odseku 271 sa vynecháva text „v súlade s článkom 5 tohto nariadenia“.

Dodatok 1 (Slovník údajov) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

21. V bode 2.111 sa text „so smernicou (EHS) 92/23 31.3.1992, Ú. v. ES L 129, s. 95“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 54“.

Dodatok 9 (Typové schválenie – zoznam minimálne požadovaných skúšok) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

22. V oddiele 2 (Funkčné skúšky jednotky vozidla) bode 5.1 sa text „so smernicou 95/54/ES“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 10“.

23. V oddiele 3 (Funkčné skúšky snímača pohybu) bode 5.1 sa text „so smernicou 95/54/ES“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 10“.

Dodatok 12 (Adaptér pre vozidlá kategórií M1 a N1) prílohy I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

24. V oddiele 4 (Konštrukčné a funkčné požiadavky na adaptér) ods. 4.5 (Výkonnostné charakteristiky) bode ADA_023 sa text „smernice Komisie 2006/28/ES, ktorou sa technickému pokroku prispôsobuje smernica Rady 72/245/EHS“ nahrádza textom „predpisu EHK OSN č. 10“.
25. V pododdieli 7.2 (Funkčné osvedčenie) bode 5.1. tabuľky sa text „so smernicou 2006/28/ES“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 10“.

ÚPRAVY TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ
INTELIGENTNÉHO TACHOGRAFU 1

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2016/799 vrátane jeho príloh a dodatkov sa vo svojej verzii do 20. augusta 2023 na účely tohto oddielu upravuje takto:

1. V prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, sa odkazy na „členský štát“ nahrádzajú odkazmi na „zmluvnú stranu“, s výnimkou odkazov v pododdieli 4.1 bode 229) a v oddiele 7 bode 424).
2. Slová „nariadenie (EHS) č. 3820/85“ a „nariadenie (ES) č. 561/2006“ sa nahrádzajú slovami „časť B oddiel 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
3. Slová „nariadenie (EÚ) č. 165/2014“ sa nahrádzajú slovami „časť B oddiel 4 a časť C oddiel 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“, s výnimkou odkazov v bode 402 pododdielu 5.3 a v bode 424 oddielu 7.
4. Slová „smernica (EÚ) 2015/719“ a „smernica Rady 96/53/ES“ sa nahrádzajú slovami „časť C oddiel 1 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

Oddiel 1 (Vymedzenie pojmov) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

5. Písm. u) sa nahrádza takto:

„u) „skutočný obvod kolies“ je:

priemer vzdialeností prejdenných každým z kolies poháňajúcich vozidlo (hnacie kolesá) v priebehu jednej úplnej rotácie. Meranie týchto vzdialeností sa vykoná za štandardných skúšobných podmienok vymedzených v požiadavke 414 a vyjadrí sa vo forme „ $l = \dots$ mm“. Výrobcovia vozidiel môžu nahradiť meranie týchto vzdialeností teoretickým výpočtom, pri ktorom sa berie do úvahy rozloženie hmotnosti na nápravy nenaloženého vozidla v normálnom prevádzkovom stave, t. j. s chladiacou kvapalinou, mazivom, palivom, náradím, náhradným kolesom a vodičom. Metódy takéhoto teoretického výpočtu podliehajú schváleniu príslušným orgánom zmluvnej strany a môžu sa vykonať len pred aktiváciou tachografu;“.

6. V písmene hh) sa text „v smernici Rady 92/6/EHS“ nahrádza textom „v platných právnych predpisoch každej zmluvnej strany“.

7. V písm. uu) sa text „so smernicou 92/23/EHS“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 54“.

8. V písmene vv) sa poznámka pod čiarou č. 9 nahrádza takto:

„Identifikačné číslo vozidla“ je pevne stanovenou kombináciou znakov pridelenou výrobcom každému vozidlu, ktorú tvoria dve časti: prvá zložená z maximálne šiestich znakov (písmená alebo číslice), identifikujúca všeobecné charakteristiky vozidla, najmä typ a model; druhá zložená z ôsmich znakov, z ktorých prvé štyri môžu byť písmená alebo číslice a ďalšie štyri len číslice, ktoré zabezpečujú v spojení s prvou časťou jasnú identifikáciu jednotlivého vozidla.“

9. V písmene yy) sa prvá zarážka nahrádza takto:

„— sa montuje a používa iba vo vozidlách typu M1 a N1; ako je vymedzené v Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3);“.

10. Písmeno aaa) sa vypúšťa.

11. V písmene ccc) sa prvý odsek nahrádza textom „15. júna 2019“.

Oddiel 2 (Všeobecné charakteristiky a funkcie záznamového zariadenia) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

12. V pododdieli 2.1 odseku 7 sa posledný pododsek vypúšťa.

Oddiel 3 (Konštrukčné a funkčné požiadavky na záznamové zariadenie) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

13. V pododdieli 3.20 bode 200) sa vypúšťa druhá veta tretieho pododseku.

14. V pododdieli 3.20 sa bod 201) nahrádza takto:

„Jednotka vozidla môže byť schopná poskytnúť nasledovné výstupné dáta využívajúc vhodné vyhradené sériové spojenie nezávislé na ľubovoľnom CAN zbernicovom spojení [ISO 11898 Cestné vozidlá – Výmena digitálnych informácií – Controller Area Network (CAN) pre vysokorýchlostné prenosy], aby umožnila ich spracovanie inými elektronickými jednotkami inštalovanými vo vozidle:

- aktuálny dátum a čas UTC,
- rýchlosť vozidla,
- celková vzdialenosť prejdená vozidlom (počítadlo kilometrov),
- súčasná zvolená činnosť vodiča a druhého vodiča,
- informácie o tom, či je v súčasnosti vložená tachografová karta v slote vodiča a slote druhého vodiča a (prípadne) informácie o zodpovedajúcej identifikácii karty (číslo karty a štát, ktorý ju vydal).

Tento minimálny zoznam môže byť doplnený inými výstupnými dátami.

Keď je zapalovanie vozidla zapnuté (ON), tieto dáta sa musia nepretržite vysielat'.

Keď je zapalovanie vozidla vypnuté (OFF), minimálne zmena činnosti vodiča alebo druhého vodiča, alebo vloženie alebo vytiahnutie tachografovej karty musí vyvolať zodpovedajúci výstup dát. V prípade, že bol výstup dát zadržaný pri vypnutom zapalovaní, tieto dáta musia byť k dispozícii po opätovnom zapnutí motora vozidla.

Súhlas vodiča sa požaduje v prípade vysielania osobných údajov.“

Oddiel 4 (Konštrukčné a funkčné požiadavky na tachografové karty) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

15. V pododdiely 4.1 bode 229) sa dopĺňa tento pododsek:

„Pre Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár, sa použije rozlišovací znak GBZ.“

16. V bode 237) sa text „článok 26 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“ nahrádza textom „článok 9 ods. 2 oddielu 2 časti C prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

17. V bode 241) pododdielu 4.4 kapitoly 4 tejto prílohy sa slová „územie Spoločenstva“ nahrádzajú slovami „územie Únie a Gibraltáru“.

18. V pododdiely 4.5 sa vypúšťa bod 246.

Oddiel 5 (Montáž záznamového zariadenia) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

19. V pododdieli 5.2 sa prvý odsek bodu 397) nahrádza takto:

„397) Iba v prípade vozidiel kategórie M1 a N1 a iba pri tých, na ktorých je namontovaný adaptér v súlade s dodatkom 16 k tejto prílohe, a vtedy, keď nie je možné uviesť všetky nevyhnutné informácie podľa požiadavky 396, sa môže použiť druhý, dodatočný štítok. V takýchto prípadoch musí tento dodatočný štítok obsahovať aspoň posledné štyri zarážky uvedené v požiadavke 396.“

20. V bode 402) pododdielu 5.3 sa slová „článok 22 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“ nahrádzajú slovami „článok 5 ods. 3 oddielu 2 časti C prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

Oddiel 6 (Kontroly, inšpekcie a opravy) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

21. Úvodná veta sa nahrádza takto:

„Okolnosti, za ktorých môžu byť plomby odstránené, sú vymedzené v kapitole 5.3 tejto prílohy.“

Oddiel 7 (Vydávanie kariet) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

22. V bode 424) sa za odkazom na „členské štáty“ vkladajú slová „Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár“ a odkaz na „článok 31 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“ sa nahrádza odkazom na „článok 13 oddielu 2 časti C prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

Dodatok 1 (Slovník údajov) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

23. V bode 2.163 sa text „so smernicou 92/23/EHS“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 54“.

Dodatok 11 (Spoločné bezpečnostné mechanizmy) k prílohe I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

24. V bode 9.1.4 (Úroveň vybavenia: jednotky vozidla) v prvej poznámke pod CSM_78 sa text „nariadenie (EÚ) č. 581/2010“ nahrádza textom „článok 7 ods. 5 oddielu 2 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
25. V bode 9.1.5 (Úroveň vybavenia: karty tachografu) v poznámke pod CSM_89 sa text „nariadenie (EÚ) č. 581/2010“ nahrádza textom „článok 7 ods. 5 oddielu 2 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

Dodatok 12 [Určovanie polohy na základe globálneho navigačného satelitného systému (GNSS)] k prílohe I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

26. V oddiele 1 (Úvod) sa vypúšťa druhý pododsek.
27. V oddiele 2 (Špecifikácia prijímača GNSS) sa odkaz na „kompatibilitu [...] so službami, ktoré poskytujú programy Galileo a European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS), ako je stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1285/2013“ nahrádza odkazom na „kompatibilitu [...] so systémami so satelitným rozšírením (SBAS)“.

Dodatok 16 (Adaptér pre vozidlá kategórií M1 a N1) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

28. V oddiele 7 (Typové schválenie záznamového zariadenia pri použití adaptéra) bode 5.1 tabuľky sa text „so smernicou 2006/28/ES“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 10“.

ÚPRAVY TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ
INTELIGENTNÉHO TACHOGRAFU 2

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2016/799 vrátane jeho príloh a dodatkov sa na účely tohto oddielu upravuje takto:

V celej prílohe I C vrátane jej dodatkov 1 až 17 sa uplatňujú tieto úpravy:

- a) V prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, sa odkazy na „členský štát“ alebo „členské štáty“ bez ohľadu na to, kde sa vyskytnú, nahrádzajú odkazmi na „zmluvnú stranu“, s výnimkou odkazov v pododdieli 4.1 bode 229 a v oddiele 7 bode 424;
- b) odkazy na „nariadenie (ES) č. 561/2006“ alebo „nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006“ sa nahrádzajú odkazmi na „oddiel 2 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- c) odkazy na „nariadenie (EÚ) č. 165/2014“ sa nahrádzajú odkazmi na „oddiel 4 časti B a oddiel 2 časti C prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“ s výnimkou odkazov v bodoch 226d, 237, 402, 424, ITS_01, MIG_025 a v dodatku 14 v oddiele 1 prvom odseku, oddiele 2 druhom odseku, oddiele 3 a v ustanovení DSC_26;

- d) odkazy na „smernicu (EÚ) 2015/719“ a „smernicu Rady 96/53/ES“ sa nahrádzajú odkazmi na „oddiel 1 časti C prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- e) odkazy na „prílohu I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85“ sa nahrádzajú odkazmi na „prílohu I B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 upravenú dodatkom 27-B-4-2 k prílohe 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
1. Oddiel 1 (Vymedzenie pojmov) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- f) písm. u) sa nahrádza takto:

„u) „skutočný obvod kolies“ je priemer vzdialeností prejdenných každým z kolies poháňajúcich vozidlo (hnacie kolesá) v priebehu jednej úplnej rotácie. Meranie týchto vzdialeností sa vykoná za štandardných skúšobných podmienok vymedzených v požiadavke 414 a vyjadrí sa vo forme „ $l = \dots$ mm“. Výrobcovia vozidiel môžu nahradiť meranie týchto vzdialeností teoretickým výpočtom, pri ktorom sa berie do úvahy rozloženie hmotnosti na nápravy nenaloženého vozidla v normálnom prevádzkovom stave, t. j. s chladiacou kvapalinou, mazivom, palivom, náradím, náhradným kolesom a vodičom. Metódy takéhoto teoretického výpočtu podliehajú schváleniu príslušným orgánom zmluvnej strany a môžu sa vykonať len pred aktiváciou tachografu;“;

- g) v písmene hh) sa text „v smernici Rady 92/6/EHS v znení zmien“ nahrádza textom „v platných právnych predpisoch každej zmluvnej strany“;
- h) v písm. uu) sa text „so smernicou 92/23/EHS v znení zmien“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 54“;
- i) v písmene vv) sa poznámka pod čiarou nahrádza takto:

„Identifikačné číslo vozidla“ je pevne stanovenou kombináciou znakov pridelenou výrobcom každému vozidlu, ktorú tvoria dve časti: prvá zložená z maximálne šiestich znakov (písmená alebo číslice), identifikujúca všeobecné charakteristiky vozidla, najmä typ a model; druhá zložená z ôsmich znakov, z ktorých prvé štyri môžu byť písmená alebo číslice a ďalšie štyri len číslice, ktoré zabezpečujú v spojení s prvou časťou jasnú identifikáciu jednotlivého vozidla.“;

- j) v písmene yy) sa prvá zarážka nahrádza takto:

„— „sa montuje a používa iba vo vozidlách typu M1 a N1; ako je vymedzené v Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3);“;

- k) písmeno aaa) sa vypúšťa;
- l) v písmene ccc) sa vymedzenie pojmu „dátum zavedenia“ nahrádza textom „21. februára 2024“.

2. Oddiel 2 (Všeobecné charakteristiky a funkcie záznamového zariadenia) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:

m) v pododdieli 2.1 odseku 7 sa posledný pododsek nahrádza takto:

„Uskutočňuje sa to v súlade s časťou C oddielom 2 článkom 4 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár.“

3. Oddiel 3 (Konštrukčné a funkčné požiadavky na záznamové zariadenie) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:

n) v pododdieli 3.20 sa bod 201) nahrádza takto:

„Jednotka vozidla môže byť schopná poskytnúť nasledovné výstupné dáta využívajúc vhodné vyhradené sériové spojenie nezávislé na ľubovoľnom CAN zbernicovom spojení [ISO 11898 Cestné vozidlá – Výmena digitálnych informácií – Controller Area Network (CAN) pre vysokorýchlostné prenosy], aby umožnila ich spracovanie inými elektronickými jednotkami inštalovanými vo vozidle:

- aktuálny dátum a čas UTC,
- rýchlosť vozidla,
- celková vzdialenosť prejdená vozidlom (počítadlo kilometrov),

- súčasná zvolená činnosť vodiča a druhého vodiča,
- informácie o tom, či je v súčasnosti vložená tachografová karta v slote vodiča a slote druhého vodiča a (prípadne) informácie o zodpovedajúcej identifikácii karty (číslo karty a štát, ktorý ju vydal).

Tento minimálny zoznam môže byť doplnený inými výstupnými dátami.

Keď je zapalovanie vozidla zapnuté (ON), tieto dáta sa musia nepretržite vysielat'.

Keď je zapalovanie vozidla vypnuté (OFF), minimálne zmena činnosti vodiča alebo druhého vodiča, alebo vloženie alebo vytiahnutie tachografovej karty musí vyvolať zodpovedajúci výstup dát. V prípade, že bol výstup dát zadržaný pri vypnutom zapalovaní, tieto dáta musia byť k dispozícii po opätovnom zapnutí motora vozidla.

Súhlas vodiča sa požaduje v prípade vysielania osobných údajov.“;

- o) V pododdiely 3.28 bode 226d sa vypúšťa text „v súlade s článkom 12 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“.
4. Oddiel 4 (Konštrukčné a funkčné požiadavky na tachografové karty) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- p) v pododdiely 4.1 bode 229) sa dopĺňa tento pododsek:

„Pre Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár, sa použije rozlišovací znak GBZ.“;

- q) v bode 237) sa text „článku 26 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“ nahrádza textom „časti C oddiele 2 článku 9 ods. 2 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
- r) V pododdieli 4.4 bode (241) sa text „území Spoločenstva“ nahrádza textom „území Únie a Gibraltáru“.
5. Oddiel 5 (Montáž záznamového zariadenia) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa na účely tohto oddielu upravuje takto:
- s) v pododdieli 5.2 sa prvý odsek bodu 397) nahrádza takto:
- „397) Iba v prípade vozidiel kategórie M1 a N1 a iba pri tých, na ktorých je namontovaný adaptér v súlade s dodatkom 16 k tejto prílohe, a vtedy, keď nie je možné uviesť všetky nevyhnutné informácie podľa požiadavky 396, sa môže použiť druhý, dodatočný štítok. V takýchto prípadoch musí tento dodatočný štítok obsahovať aspoň posledné štyri zarážky uvedené v požiadavke 396.“;
- t) v bode 402) pododdielu 5.3 sa slová „článok 22 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“ nahrádzajú slovami „článok 5 ods. 3 oddielu 2 časti C prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.

6. Oddiel 6 (Kontroly, inšpekcie a opravy) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- u) úvodná veta sa nahrádza takto: „Okolnosti, za ktorých môžu byť plomby odstránené, sú vymedzené v kapitole 5.3 tejto prílohy.“
7. Oddiel 7 (Vydávanie kariet) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- v) v bode 424 sa za odkaz na „členské štáty“ vkladá „a Spojené kráľovstvo, pokiaľ ide o Gibraltár“ a odkaz na „článok 31 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“ sa nahrádza „článok 13 oddielu 2 časti C prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
8. Dodatok 1 (Slovník údajov) prílohy I C vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- w) v bode 2.163 sa text „smernica 92/23 (EHS) 31/03/92 Ú. v. L 129, s. 95“ nahrádza textom „predpis EHK OSN č. 54“.
9. Dodatok 11 (Spoločné bezpečnostné mechanizmy) k prílohe I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:

- x) v bode 9.1.4 (Úroveň vybavenia: jednotky vozidiel) v prvej poznámke pod CSM_78 sa text „nariadenie (EÚ) č. 581/2010“ nahrádza textom „článok 7 ods. 5 oddielu 2 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
- y) v bode 9.1.5 (Úroveň vybavenia: karty tachografu) v poznámke pod CSM_89 sa text „nariadenie (EÚ) č. 581/2010“ nahrádza textom „článok 7 ods. 5 oddielu 2 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
10. Dodatok 12 [Určovanie polohy na základe globálneho navigačného satelitného systému (GNSS)] k prílohe I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- z) V oddiele 2 (Špecifikácia prijímača GNSS) sa odkaz na „kompatibilitu [...] so službami, ktoré poskytujú programy Galileo a European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS), ako je stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1285/2013“ nahrádza odkazom na „kompatibilitu [...] so systémami so satelitným rozšírením (SBAS)“.
11. Dodatok 13 (Rozhranie ITS) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- aa) V požiadavke ITS_01 sa vypúšťa text „ako sa požaduje v článkoch 10 a 11 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“.

12. Dodatok 14 (Funkcia diaľkovej komunikácie) k prílohe IC k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- V úvodnom odseku oddielu 1 sa vypúšťajú slová „ako sa vyžaduje v článku 9 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“,
 - V druhom odseku oddielu 2 sa vypúšťajú slová „ako je vymedzené v článku 9 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“,
 - v bode DSC_26 sa vypúšťajú slová „v súlade s článkom 9 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“.
13. Dodatok 15 (Migrácia: Riadenie koexistencie jednotlivých generácií a verzií zariadenia) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- bb) v pododdieli 2.2 sa slová „prílohy I C k tomuto nariadeniu“ nahrádzajú slovami „prílohy I C k tomuto nariadeniu v znení dodatku 27-B-4-4 prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“;
 - cc) v požiadavke MIG_025 v pododdieli 5 sa slová „článku 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014“ nahrádzajú slovami „článku 6 ods. 7 oddielu 4 časti B prílohy 27 k Dohode medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska na strane druhej, pokiaľ ide o Gibraltár“.
14. Dodatok 16 (Adaptér pre vozidlá kategórií M1 a N1) prílohy I C k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2016/799 sa ďalej upravuje takto:
- dd) V oddiele 7 (Typové schválenie záznamového zariadenia pri použití adaptéra) bode 5.1 tabuľky sa text „so smernicou 2006/28/ES“ nahrádza textom „s predpisom EHK OSN č. 10“.

ČASŤ C

POŽIADAVKY NA VOZIDLÁ POUŽÍVANÉ NA PREPRUVU TOVARU V SÚLADE S ČLÁNKOM 281 TEJTO DOHODY

ODDIEL 1

HMOTNOSTI A ROZMERY

ČLÁNOK 1

Predmet úpravy a zásady

Maximálne hmotnosti a rozmery vozidiel, ktoré sa môžu použiť na cesty uvedené v článku 276 ods. 1 a článku 277 tejto dohody, sú uvedené v dodatku 27- C-1-1.

ČLÁNOK 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto oddielu sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „motorové vozidlo“ je akékoľvek vozidlo poháňané motorom, ktoré sa pohybuje po ceste vlastnými prostriedkami;
- b) „príves“ je akékoľvek vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu, s výnimkou návesov; konštruované a vybavené na prepravu tovaru;
- c) „náves“ je akékoľvek vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu tak, že časť tohoto vozidla spočíva na uvedenom motorovom vozidle a podstatná časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu je nesená motorovým vozidlom, a takéto vozidlo je skonštruované a vybavené na prepravu tovaru;
- d) „jazdná súprava“ je buď:
 - prívesová súprava skladajúca sa z motorového vozidla spojeného s prívesom, alebo
 - návesová súprava skladajúca sa z motorového vozidla spojeného s návesom;
- e) „klimatizované vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktorého pevné alebo vymeniteľné nadstavby sú zvlášť vybavené na prepravu tovaru pri regulovaných teplotách a ktorého každá z bočných stien vrátane izolácie je hrubá aspoň 45 mm;

- f) „maximálne povolené rozmery“ sú maximálne rozmery, pri ktorých je povolené použitie vozidla;
- g) „maximálna povolená hmotnosť“ je maximálna hmotnosť, pri ktorej je povolené použitie naloženého vozidla;
- h) „maximálna povolená hmotnosť na nápravu“ je maximálna hmotnosť, pri ktorej je povolené použitie naloženej nápravy alebo skupiny náprav;
- i) „tona“ je hmotnosť vyvinutá hmotnosťou jednej tony, ktorá zodpovedá hodnote 9,8 kilonewtona (kN);
- j) „nedeliteľný náklad“ je náklad, ktorý sa nemôže na účely prepravy po ceste rozdeliť do dvoch alebo viacerých nákladov bez toho, aby nevznikli neprimerané náklady alebo riziko poškodenia, a ktorý vzhľadom na svoje rozmery alebo hmotnosť nemôže byť prepravovaný motorovým vozidlom, prípojným vozidlom, prívesovou súpravou alebo návesovou súpravou spĺňajúcimi vo všetkých ohľadoch ustanovenia tejto smernice;
- k) „alternatívne palivá“ sú palivá alebo zdroje energie, ktoré aspoň čiastočne slúžia ako náhrada fosílnych zdrojov ropy v dodávkach energie pre dopravu a ktoré majú potenciál prispievať k eliminácii emisií uhlíka a vylepšujú environmentálne správanie odvetvia dopravy, a pozostávajú z/zo:
- i) elektrickej energie spotrebúvanej vo všetkých typoch elektrických vozidiel;
 - ii) vodíka;
 - iii) zemného plynu vrátane biometánu v plynnej forme (stlačený zemný plyn (Compressed Natural Gas – CNG)) a v kvapalnej forme (skvapalnený zemný plyn (Liquefied Natural Gas – LNG));

- iv) skvapalneného ropného plynu (Liquefied Petroleum Gas - LPG), alebo
- v) mechanickej energie z palubného skladovania/palubných zdrojov vrátane odpadového tepla;
- l) „vozidlo s pohonom na alternatívne palivá“ je motorové vozidlo, ktoré je úplne alebo čiastočne poháňané alternatívnym palivom;
- m) „vozidlo s nulovými emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo bez spaľovacieho motora alebo so spaľovacím motorom, ktorého emisie sú nižšie než 1 g CO₂/kWh, a
- n) „operácia intermodálnej prepravy“ je preprava jedného alebo viacerých kontajnerov alebo výmenných nadstavieb s dĺžkou najviac 45 stôp, pri ktorej nákladný automobil, príves, náves (s ťahačom alebo bez neho), výmenná nadstavba alebo kontajner používajú cestu na počiatočnom a/alebo poslednom úseku cesty a na druhom úseku železničnú alebo vnútrozemskú vodnú alebo námornú dopravu.

ČLÁNOK 3

Osobitné povolenia

Vozidlu alebo jazdnej súprave, ktorá presahuje maximálne hmotnosti alebo rozmery stanovené v dodatku 27-C-1-1, môže byť povolená prevádzka len na základe osobitného povolenia vydávaného bez diskriminácie príslušnými orgánmi alebo na základe podobných nediskriminačných opatrení odsúhlasených v jednotlivých prípadoch týmito orgánmi vtedy, keď tieto vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujú nedeliteľné náklady alebo sú určené na takúto prepravu.

ČLÁNOK 4

Miestne obmedzenia

Tento oddiel nebráni nediskriminačnému uplatňovaniu ustanovení o cestnej premávke platných v každej zmluvnej strane, ktorými sa povoľuje obmedzenie hmotnosti a/alebo rozmerov vozidiel na určitých cestách alebo inžinierskych stavbách.

To zahŕňa aj možnosť uložiť miestne obmedzenia týkajúce sa maximálnych povolených rozmerov a/alebo hmotností vozidiel, ktoré sa môžu používať v špecifikovaných oblastiach alebo na špecifikovaných cestách, kde infraštruktúra nie je vhodná pre dlhé a ťažké vozidlá, ako sú napríklad mestské centrá, malé dediny alebo miesta osobitného významu z hľadiska ochrany prírody.

ČLÁNOK 5

Aerodynamické zariadenia upevnené na zadnú časť vozidiel alebo jazdných súprav

1. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené aerodynamickými zariadeniami môžu presiahnuť maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 dodatku 27-C-1-1 s cieľom umožniť montáž týchto zariadení na zadnú časť vozidiel alebo jazdných súprav. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené takýmito zariadeniami musia byť v súlade s bodom 1.5 dodatku 27-C-1-1 a akékoľvek prekročenie maximálnych dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nakladacej dĺžky uvedených vozidiel alebo jazdných súprav.

2. Aerodynamické zariadenia uvedené v odseku 1 musia spĺňať tieto prevádzkové podmienky:
- a) v situácii, keď je ohrozená bezpečnosť ostatných účastníkov cestnej premávky alebo vodiča, vodič ich zloží, zatiahne alebo odstráni;
 - b) ak aerodynamické zariadenia a vybavenie prekračujú v prevádzkovej polohe dĺžku 500 mm, musia byť vysúvateľné alebo sklápaceľné;
 - c) pri ich používaní v mestskej a medzimestskej cestnej infraštruktúre sa zohľadnia osobitné špecifiká oblastí, v ktorých je povolená rýchlosť 50 km/h alebo menej a v ktorých sa s vyššou pravdepodobnosťou vyskytujú zraniteľní účastníci cestnej premávky, a
 - d) ak sú vysunuté/sklopené, nepresiahnu maximálnu povolenú dĺžku o viac než 20 cm.

ČLÁNOK 6

Aerodynamické kabíny

Vozidlá alebo jazdné súpravy môžu presiahnuť maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 dodatku 27-C-1-1, ak ich kabíny majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť a sú bezpečnejšie. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené takýmito kabínami musia byť v súlade s bodom 1.5 dodatku 27-C-1-1 a akékoľvek prekročenie maximálnych dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nosnosti týchto vozidiel.

ČLÁNOK 7

Operácie intermodálnej prepravy

1. Maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 dodatku 27-C-1-1, prípadne s výhradou článku 6, a maximálna vzdialenosť stanovená v bode 1.6 dodatku 27-C-1-1 sa môžu prekročiť o 15 cm v prípade vozidiel alebo jazdných súprav zapojených do prepravy kontajnerov s dĺžkou 45 stôp alebo výmenných nadstavieb s dĺžkou 45 stôp, prázdnych alebo naložených, ak sa cestná preprava predmetného kontajnera alebo predmetných výmenných nadstavieb realizuje v rámci operácie intermodálnej prepravy vykonávanej podľa podmienok, ktoré stanovila každá zmluvná strana.
2. V prípade operácií intermodálnej prepravy možno maximálnu povolenú hmotnosť vozidla pre návesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami prekročiť o dve tony v súprave uvedenej v bode 2.2.2 písm. a) dodatku 27-C-1-1 a o štyri tony v súprave uvedenej v bode 2.2.2 písm. b) dodatku 27-C-1-1. Maximálna povolená hmotnosť týchto vozidiel nesmie prekročiť 44 ton.

ČLÁNOK 8

Doklad o zhode

1. Ako doklad o zhode s týmto oddielom musia mať vozidlá, na ktoré sa vzťahuje, jeden z týchto dôkazov:

a) kombinácia nasledovných dvoch štítkov:

- povinný štítok výrobcu, ktorým je štítok alebo označenie, ktorý výrobca pripevnil na vozidlo, na ktorom sú uvedené hlavné technické charakteristiky potrebné na identifikáciu vozidla a ktorý poskytuje príslušným orgánom konkrétne informácie týkajúce sa prípustných maximálnych celkových hmotností, a
- štítok, ktorý sa týka rozmerov, ktorý sa podľa možnosti umiestňuje vedľa povinného štítku výrobcu a na ktorom sú uvedené tieto informácie:
 - i) názov výrobcu;
 - ii) identifikačné číslo vozidla,
 - iii) dĺžka motorového vozidla, prívesu alebo návesu (L);
 - iv) šírka motorového vozidla, prívesu alebo návesu (W) a

v) údaje na účely merania dĺžky jazdných súprav:

- vzdialenosť (a) medzi prednou časťou motorového vozidla a stredom spojovacieho zariadenia (spojovacím hákom alebo točnicou); v prípade točnice s niekoľkými bodmi spojenia musia byť uvedené minimálne a maximálne hodnoty ($a_{\min}$ and $a_{\max}$);
- vzdialenosť (b) medzi stredom spojovacieho zariadenia prívesu (kruh točnice) alebo návesu (čap návesného zariadenia) a zadnej časti prívesu alebo návesu; v prípade zariadenia s niekoľkými bodmi spojenia musia byť uvedené minimálne a maximálne hodnoty ($b_{\min}$ a $b_{\max}$);

Dĺžkou jazdnej súpravy je dĺžka motorového vozidla a prívesu alebo návesu, umiestnených v priamke za sebou;

- b) jediný štítok obsahujúci informácie o dvoch štítkoch uvedených v písmene a) alebo
- c) jednotný dokument vydaný príslušnými orgánmi zmluvnej strany alebo, v prípade Únie, členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky, obsahujúci rovnaké informácie ako štítky uvedené v písmene a). Uchováva sa z hľadiska inšpekcie na ľahko dostupnom mieste a zodpovedajúco sa chráni.

2. Ak charakteristiky vozidla nezodpovedajú tým, ktoré sú uvedené v doklade o zhode, podnikne zmluvná strana alebo, v prípade Únie, členský štát, v ktorom je dané vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky, nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť zmenu daného dokladu o zhode.

3. Štítky a dokumenty uvedené v odseku 1 uznávajú zmluvné strany ako doklad o zhode vozidla s požiadavkami tohto oddielu.

ČLÁNOK 9

Presadzovanie

1. Každá zmluvná strana prijme špecifické opatrenia na určenie vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, ktoré pravdepodobne prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť a ktoré majú príslušné orgány zmluvných strán preto skontrolovať s cieľom zabezpečiť súlad s požiadavkami tohto oddielu. Môže sa to vykonávať pomocou automatických systémov umiestnených v rámci cestnej infraštruktúry alebo prostredníctvom palubných vážiacich zariadení nainštalovaných vo vozidlách. Takéto palubné vážiace zariadenia musia byť presné a spoľahlivé, plne interoperabilné a kompatibilné so všetkými typmi vozidiel.

2. Zmluvná strana nesmie vyžadovať inštalovanie palubného vážiaceho zariadenia do vozidiel alebo jazdných súprav, ktoré sú evidované v druhej zmluvnej strane.

3. Takéto automatické systémy sa certifikujú v prípade, že sa používajú na stanovenie porušení tohto oddielu a ukladanie sankcií. V prípade, že sa automatické systémy používajú len na účely identifikácie, ich certifikácia nie je potrebná.

4. Zmluvné strany v súlade s článkom 14 časti A zabezpečia, aby si ich príslušné orgány vymieňali informácie o porušeníach a sankciách v súvislosti s týmto článkom.

MAXIMÁLNE HMOTNOSTI A ROZMERY
A PRÍSLUŠNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDIEL

1. Maximálne povolené rozmery vozidiel (v metroch; „m“)

1.1 Maximálna dĺžka:

– motorové vozidlo	12,00 m
– príves	12,00 m
– kĺbové vozidlo	16,50 m
– prívesová súprava	18,75 m

1.2 Maximálna šírka:

a) všetky vozidlá okrem vozidiel uvedených v písmene b)	2,55 m
b) nadstavby klimatizovaných vozidiel alebo klimatizovaných kontajnerov alebo výmenných nadstavieb prepravovaných vozidlami	2,60 m

1.3. Maximálna výška (akékoľvek vozidlo)	4,00 m
--	--------

- 1.4. Odnímateľné karosérie a štandardizované nákladné položky, ako sú kontajnery, sú zahrnuté do rozmerov špecifikovaných v bodoch 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.
- 1.5. Akékoľvek motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktorá sa pohybuje, musí byť schopná otočiť sa vo vymedzenom kruhu, ktorý má vonkajší polomer 12,50 m a vnútorný polomer 5,30 m
- 1.6. Najväčšia vzdialenosť medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a zadnou časťou návesu 12,00 m
- 1.7. Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu nakladacieho priestoru za kabínou po najzadnejší vonkajší bod prípojného vozidla súpravy mínus vzdialenosť medzi zadnou časťou hnacieho vozidla a prednou časťou prípojného vozidla 15,65 m
- 1.8. Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu nakladacieho priestoru za kabínou po najzadnejší vonkajší bod prípojného vozidla súpravy 16,40 m
2. Maximálna povolená hmotnosť vozidla (v tonách)
- 2.1. Vozidlá tvoriace časť jazdnej súpravy
- 2.1.1. Dvojnápravový príves 18 ton
- 2.1.2. Trojnápravový príves 24 ton

2.2 Jazdné súpravy

V prípade jazdných súprav vrátane vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v tomto oddiele zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivo, t. j. o 1 tonu, alebo pohonu s nulovými emisiami, t. j. o 2 tony.

2.2.1 Prívesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami

- a) dvojnápravové motorové vozidlo
s trojnápravovým prívesom 40 ton
- b) trojnápravové motorové vozidlo
s dvoj- alebo trojnápravovým prívesom 40 ton

2.2.2 Návesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami

- a) dvojnápravové motorové vozidlo
s trojnápravovým návesom 40 ton
- b) trojnápravové motorové vozidlo
s dvoj- alebo trojnápravovým návesom 40 ton

2.2.3. Prívesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa

- z dvojnápravového motorového vozidla
- a dvojnápravového prívesu 36 ton

2.2.4. Návesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového návesu, ak vzdialenosť medzi nápravami návesu:

- je 1,3 m alebo väčšia, ale nie viac než 1,8 m 36 ton
- je väčšia ako 1,8 m 36 ton

(+ rozpätie 2 tony pri dodržaní maximálnej povolenej hmotnosti (ďalej len „MPH“) motorového vozidla (18 ton) a MPH zdvojenej nápravy návesu (20 ton) a hnacia náprava je vybavená zdvojenými pneumatikami a pneumatickým pružením alebo rovnocenným pružením)

2.3. Motorové vozidlá

V prípade motorových vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.3.1 a 2.3.2 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivo, t. j. o 1 tonu, alebo pohonu s nulovými emisiami, t. j. o 2 tony.

2.3.1. Dvojnápravové motorové vozidlá 18 ton

2.3.2. Trojnápravové motorové vozidlá 25 ton (26 ton, ak je hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a pneumatickým pružením alebo rovnocenným pružením, alebo ak je každá hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a maximálna hmotnosť každej nápravy je najviac 9,5 tony)

2.3.3. Štvornápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami 32 ton, ak je hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a pneumatickým pružením alebo rovnocenným pružením, alebo ak je každá hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a maximálna hmotnosť každej nápravy je najviac 9,5 tony

3. Maximálna povolená hmotnosť na nápravu vozidiel (v tonách)

3.1. Jednotlivé nápravy

Jednotlivé nápravy, ktoré nie sú hnacie 10 ton

3.2. Zdvojené nápravy prívesov a návesov

Súčet hmotnostných záťaží náprav na zdvojenú nápravu nesmie presiahnuť, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:

–	menšia než 1 m ($d < 1,0$)	11 ton
–	medzi 1,0 m a menej než 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
–	medzi 1,3 m a menej než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton
–	1,8 m alebo viac ($1,8 \leq d$)	20 ton

3.3. Trojité nápravy prívesov a návesov

Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojitú nápravu nesmie presiahnuť, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:

1,3 m alebo menej ($d \leq 1,3$)

21 ton

viac než 1,3 m až do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 ton

3.4. Hnacia náprava

Hnacia náprava vozidiel uvedených v bodoch 2.2 a 23

11,5 tony

3.5. Tandemové nápravy motorových vozidiel

Súčet hmotnostných záťaží náprav na zdvojenú nápravu nesmie presiahnuť, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:

- menšia než 1 m ($d < 1,0$) 11,5 tony
- 1,0 m alebo väčšia, ale menej než 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 ton
- 1,3 m alebo väčšia, ale menej než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 ton (19 ton, ak je hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a pneumatickým pružením, alebo rovnocenným pružením alebo ak je každá hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a ak je maximálna hmotnosť každej nápravy najviac 9,5 tony).

4. Iné charakteristiky vozidiel

4.1. Všetky vozidlá

Hmotnosť nesená hnacou nápravou alebo hnacími nápravami vozidla alebo jazdnej súpravy nesmie byť menšia ako 25 % z celkovej hmotnosti naloženého vozidla alebo jazdnej súpravy.

4.2. Prívesová súprava

Vzdialenosť medzi zadnou nápravou motorového vozidla a prednou nápravou prípojného vozidla nesmie byť menšia než 3,00 m.

4.3. Maximálna povolená hmotnosť závisiaca od rázvoru

Maximálna povolená hmotnosť v tonách štvornápravového motorového vozidla nesmie presiahnuť päťnásobnú vzdialenosť v metroch medzi osami najprednejšej a najzadnejšej nápravy vozidla.

4.4. Návesy

Vzdialenosť meraná horizontálne medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a akýmkoľvek bodom v prednej časti návesu nesmie presiahnuť 2,04 m.

ODDIEL 2

POŽIADAVKY NA TACHOGRAFY, KARTY VODIČOV A DIELENSKÉ KARTY

ČLÁNOK 1

Predmet úpravy a zásady

V tomto oddiele sa stanovujú požiadavky na vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti časti B oddielu 2 tejto prílohy, pokiaľ ide o inštaláciu, skúšanie a kontrolu tachografov uvedených v článku 281 ods. 2 tejto dohody.

ČLÁNOK 2

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto oddielu sa uplatňuje vymedzenie pojmov stanovené v časti B oddiele 2 článku 2 a v oddiele 4 článku 2 tejto prílohy.

2. Okrem vymedzenia pojmov uvedeného v odseku 1 sa na účely tohto oddielu uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „jednotka vozidla“ je tachograf okrem snímača pohybu a káblov pripojených k snímaču pohybu. Jednotka vozidla môže byť buď jedna jednotka, alebo niekoľko jednotiek rozložených vo vozidle, pokiaľ vyhovuje bezpečnostným požiadavkám tohto oddielu; jednotka vozidla obsahuje okrem iného procesor, dátovú pamäť, funkciu merania času, dve rozhrania inteligentnej karty pre vodiča a druhého vodiča, tlačiareň, displej, konektory a ovládač na zapisovanie vstupov užívateľa;
- b) „snímač pohybu“ je časť tachografu, ktorá poskytuje signál udávajúci rýchlosť vozidla a/alebo prejdenú vzdialenosť;
- c) „kontrolná karta“ je tachografová karta, ktorú vnútroštátnemu príslušnému kontrolnému orgánu vydali orgány zmluvnej strany a ktorá identifikuje kontrolný orgán a prípadne aj kontrolného úradníka a ktorá umožňuje prístup k údajom uloženým v dátovej pamäti alebo na karte vodiča a prípadne na dielenských kartách na účely ich čítania, vytlačenia a/alebo stiahnutia;
- d) „dielenská karta“ je tachografová karta vydaná orgánmi zmluvnej strany určenému personálu výrobcu tachografov, montážnej firme, výrobcovi vozidla alebo dielni schváleným uvedenou zmluvnou stranou, ktorá identifikuje držiteľa karty a umožňuje skúšanie, kalibráciu a aktiváciu tachografov a/alebo stiahnutie údajov z nich;
- e) „aktivácia“ je fáza, v ktorej sa tachograf stáva použitím dielenskej karty plne funkčným a plní všetky funkcie vrátane bezpečnostných funkcií;

- f) „kalibrácia“ v súvislosti s digitálnym tachografom je aktualizácia alebo potvrdenie parametrov vozidla vrátane identifikácie vozidla a charakteristiky vozidla, ktoré majú byť uložené v dátovej pamäti, použitím dielenskej karty;
- g) „sťahovanie“ z digitálneho alebo inteligentného tachografu je kopírovanie spolu s digitálnym podpisom časti alebo celého súboru dátových súborov zaznamenaných v dátovej pamäti jednotky vozidla alebo v pamäti tachografovej karty za predpokladu, že sa počas tohto procesu nezmenia ani nevymažú žiadne uložené údaje;
- h) „chyba“ je nezvyčajná činnosť zistená digitálnym tachografom, ktorá môže mať za následok nesprávne fungovanie alebo zlyhanie zariadenia;
- i) „inštalácia“ je montáž tachografu do vozidla;
- j) „pravidelná inšpekcia“ je súbor činností vykonávaných na overenie toho, či tachograf riadne funguje, či jeho nastavenie zodpovedá parametrom vozidla a či k nemu neboli pripojené manipulačné zariadenia;
- k) „oprava“ je akákoľvek oprava snímača pohybu alebo jednotky vozidla, ktorá si vyžaduje odpojenie napájania alebo jeho odpojenie od iných komponentov tachografu, alebo otvorenie snímača pohybu alebo jednotky vozidla;
- l) „interoperabilita“ je schopnosť systémov a základných obchodných postupov na výmenu údajov a spoločné využívanie informácií;
- m) „rozhranie“ je zariadenie medzi systémami, prostredníctvom ktorého sa tieto systémy môžu spájať a vzájomne na seba pôsobiť;

- n) „meranie času“ je nepretržitý digitálny záznam koordinovaného univerzálneho dátumu a času (universal date and time – UTC) a
- o) „systém zasielania správ TACHOnet“ je systém zasielania správ, ktorý je v súlade s technickými špecifikáciami stanovenými v prílohách I až VII k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/68¹⁰.

ČLÁNOK 3

Inštalácia

1. Tachografy uvedené v odseku 2 musia byť nainštalované vo vozidlách:
 - a) ak maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 3,5 tony, alebo
 - b) od 1. júla 2026, ak maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 2,5 tony.
2. Tachografy sú:
 - a) v prípade vozidiel po prvýkrát uvedených do prevádzky pred 1. májom 2006 analógový tachograf;

¹⁰ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/68 z 21. januára 2016 o spoločných postupoch a špecifikáciách potrebných na prepojenie elektronických registrov kariet vodiča (Ú. v. EÚ L 15, 22.1.2016, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) v prípade vozidiel po prvýkrát uvedených do prevádzky medzi 1. májom 2006 a 30. septembrom 2011 prvá verzia digitálneho tachografu;
- c) v prípade vozidiel po prvýkrát uvedených do prevádzky medzi 1. októbrom 2011 a 30. septembrom 2012 druhá verzia digitálneho tachografu;
- d) v prípade vozidiel po prvýkrát uvedených do prevádzky medzi 1. októbrom 2012 a 14. júnom 2019 tretia verzia digitálneho tachografu;
- e) v prípade vozidiel po prvýkrát zaregistrovaných po 15. júni 2019 a do dvoch rokov po dátume nadobudnutia účinnosti podrobných špecifikácií uvedených v časti B oddiele 4 článku 2 ods. 2 písm. h) inteligentný tachograf 1 a
- f) v prípade vozidiel po prvýkrát zaregistrovaných po viac než dvoch rokoch po dátume nadobudnutia účinnosti podrobných špecifikácií uvedených v časti B oddiele 4 článku 2 ods. 2 písm. h) inteligentný tachograf 2.

3. Každá zmluvná strana môže vozidlá uvedené v časti B oddiele 2 článku 8 ods. 3 tejto prílohy oslobodiť od povinnosti uplatňovania tohto oddielu.

4. Každá zmluvná strana môže vozidlá používané na dopravu, ktorým bola udelená výnimka v súlade s časťou B oddielom 2 článkom 8 ods. 4 tejto prílohy, oslobodiť od povinnosti uplatňovania tohto oddielu. Každá zmluvná strana sa pri využívaní tohto odseku bezodkladne navzájom informuje.

5. Vozidlá uvedené v odseku 1 písm. a) a vybavené analógovým tachografom alebo digitálnym tachografom musia byť najneskôr do troch rokov od konca roku nadobudnutia účinnosti podrobných technických špecifikácií inteligentného tachografu 2 vybavené inteligentným tachografom 2, ak sú prevádzkované na území inej zmluvnej strany, ako je tá, kde sú evidované.
6. Vozidlá uvedené v odseku 1 písm. a) a vybavené inteligentným tachografom 1 musia byť najneskôr do štyroch rokov po nadobudnutí účinnosti podrobných technických špecifikácií inteligentného tachografu 2 vybavené inteligentným tachografom 2, ak sú prevádzkované na území inej zmluvnej strany, ako je tá, kde sú evidované.
7. Od 1. júla 2026 musia byť vozidlá uvedené v odseku 1 písm. b) vybavené inteligentným tachografom 2, ak sú prevádzkované na území inej zmluvnej strany, ako je tá, kde sú evidované.
8. Žiadne z ustanovení tohto oddielu nemá vplyv na uplatňovanie pravidiel Únie o tachografoch v cestnej doprave na prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy Únie na území Únie.

ČLÁNOK 4

Ochrana údajov

1. Každá zmluvná strana zabezpečí, aby sa spracúvanie osobných údajov v kontexte tohto oddielu vykonávalo výlučne na účely overenia súladu s týmto oddielom.

2. Každá zmluvná strana zabezpečí najmä to, aby boli osobné údaje chránené pred iným používaním, ako je používanie na účely, ktoré súvisia výlučne s odsekom 1, pokiaľ ide o:
- a) používanie globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) na zaznamenávanie údajov o polohe, ako je uvedené v technických špecifikáciách pre inteligentný tachograf 1 a inteligentný tachograf 2;
 - b) elektronickú výmenu informácií o kartách vodiča podľa článku 13, a najmä akúkoľvek cezhraničnú výmenu takýchto údajov s tretími stranami, a
 - c) vedenie záznamov prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy podľa článku 15.
3. Digitálne tachografy sú navrhnuté tak, aby zabezpečovali súkromie. Spracúvajú sa iba údaje, ktoré sú potrebné na účely uvedené v odseku 1.
4. Majitelia vozidiel, prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy a akýkoľvek iný dotknutý subjekt dodržiavajú príslušné ustanovenia o ochrane osobných údajov.

ČLÁNOK 5

Inštalácia a oprava

1. Tachografy môžu inštalovať alebo opravovať len montážne firmy, dielne alebo výrobcovia vozidiel schválení na tento účel príslušnými orgánmi zmluvnej strany v súlade s článkom 7.

2. Schválená montážna firma, dielne alebo výrobcovia vozidiel zaplombujú tachograf, ak si overili, že funguje správne, a to najmä takým spôsobom, aby sa zabezpečilo, že žiadne manipulačné zariadenie nemôže neoprávnene zasiahnuť alebo zmeniť zaznamenávané údaje.
3. Schválená montážna firma, dielňa alebo výrobca vozidiel dá na plomby, ktoré pripevňuje, špeciálnu značku a v prípade digitálnych tachografov, inteligentných tachografov 1 a inteligentných tachografov 2 okrem toho zadá aj elektronické bezpečnostné údaje, na základe ktorých sa vykonávajú overovacie kontroly. Každá zmluvná strana vedie a zverejňuje register použitých značiek a elektronických bezpečnostných údajov a potrebné informácie o použitých elektronických bezpečnostných údajoch.
4. Na účely potvrdenia, že inštalácia tachografu prebehla v súlade s požiadavkami tohto oddielu, sa pripevní inštalačný štítok, a to takým spôsobom, aby bol zreteľne viditeľný a ľahko dostupný.
5. Komponenty tachografu sa zaplombujú. Zaplombujú sa akékoľvek spoje tachografu, ktoré by bolo možné použiť na účely neoprávneného zásahu, vrátane spojov medzi snímačom pohybu a prevodovkou a v prípade potreby inštalačný štítok.

Plomba sa odstráni alebo poruší len:

- na účely opravy, údržby alebo rekalibrácie tachografu, a to v montážnych firmách alebo dielňach schválených príslušnými orgánmi podľa článku 7, alebo na účely kontroly kontrolnými úradníkmi, ktorí boli riadne vyškolení a v prípade potreby aj oprávnení, alebo
- na účely opravy alebo zmeny vozidla, ktorá má vplyv na plombu. V takýchto prípadoch sa vo vozidle uchováva písomné vyhlásenie s uvedením dátumu a času porušenia plomby a dôvodov odstránenia plomby.

Odstránené alebo porušené plomby nahrádza schválená montážna firma alebo dielňa bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich dní od ich odstránenia alebo porušenia. V prípade, že sa plomby odstránili alebo porušili na účely kontroly, môže ich bez zbytočného odkladu nahradiť kontrolný úradník vybavený plombovacím zariadením a jedinečnou špeciálnou značkou.

Po tom, ako kontrolný úradník odstráni plombu, sa do tachografu od momentu odstránenia plomby až do ukončenia inšpekcie vloží kontrolná karta, a to aj v prípade umiestnenia novej plomby. Kontrolný úradník vyhotoví písomné vyhlásenie, ktoré musí obsahovať aspoň tieto informácie:

- identifikačné číslo vozidla,
- meno úradníka,
- kontrolný orgán a krajinu,
- číslo kontrolnej karty,
- číslo odstránenej plomby,
- dátum a čas odstránenia plomby, a
- číslo novej plomby, ak kontrolný úradník umiestnil novú plombu.

Schválená dielňa vykoná pred nahradením plomb kontrolu a kalibráciu tachografu s výnimkou prípadov, keď bola plomba odstránená alebo porušená na účely kontroly a nahradil ju kontrolný úradník.

ČLÁNOK 6

Inšpekcie tachografov

1. Tachografy podliehajú pravidelným inšpekciám vykonávaným schválenými dielňami. Pravidelné inšpekcie sa vykonávajú najmenej každé dva roky.
2. Inšpekciami uvedenými v odseku 1 sa kontroluje aspoň:
 - či je tachograf správne namontovaný a vhodný pre vozidlo,
 - či tachograf riadne funguje,
 - či má tachograf označenie typového schválenia,
 - či je pripojený inštalračný štítok,
 - či sú všetky plomby neporušené a platné,
 - či nie sú k tachografu pripojené žiadne manipulačné zariadenia alebo či nemožno nájsť žiadne stopy po použití takýchto zariadení, a
 - veľkosti pneumatík a skutočný obvod pneumatík.
3. Dielne vypracujú správu z inšpekcie v prípade, že sa nezrovnalosti vo fungovaní tachografu museli napraviť, či už je inšpekcia súčasťou pravidelnej inšpekcie, alebo sa vykonáva na výslovnú žiadosť príslušného vnútroštátneho orgánu. Vedú zoznam všetkých spracovaných správ z inšpekcie.

4. Správy z inšpekcie sa uchovávajú najmenej počas dvoch rokov od ich vypracovania. Každá zmluvná strana rozhoduje o tom, či sa správy z inšpekcie za dané obdobie majú uchovávať, alebo zasielať príslušnému orgánu. V prípade, že správy z inšpekcie uchováva dielňa, na žiadosť príslušného orgánu sprístupní správy z inšpekcie a protokoly o kalibráciách vykonaných za dané obdobie.

ČLÁNOK 7

Schválenie montážnych firiem, dielní a výrobcov vozidiel

1. Každá zmluvná strana alebo, v prípade Únie, každý členský štát schvaľuje, pravidelne kontroluje a certifikuje montážne firmy, dielne a výrobcov vozidiel, ktorí môžu vykonávať inštalácie, kontroly, inšpekcie a opravy tachografov.
2. Každá zmluvná strana alebo, v prípade Únie, každý členský štát zabezpečí, aby montážne firmy, dielne a výrobcovia vozidiel boli odborne spôsobilí a spoľahliví. Na ten účel vytvoria a uverejnia súbor jasných vnútroštátnych postupov a zabezpečia splnenie týchto minimálnych kritérií:
 - a) pracovníci sú náležite vyškolení;
 - b) zariadenie potrebné na vykonanie príslušných skúšok a plnenie úloh je k dispozícii a
 - c) montážne firmy, dielne a výrobcovia vozidiel majú dobrú povesť.

3. Audity schválených montážnych firiem a dielní sa vykonávajú takto:
- a) schválené montážne firmy alebo dielne podliehajú aspoň raz za dva roky auditu postupov, ktoré uplatňujú pri manipulácii s tachografmi. Audit sa zameria najmä na prijaté bezpečnostné opatrenia a zaobchádzanie s dielenskými kartami. Zmluvné strany alebo, v prípade Únie, členské štáty môžu tieto audity vykonávať bez toho, aby vykonali inšpekciu na mieste, a
 - b) konajú sa aj neohlásené technické audity schválených montážnych firiem alebo dielní na účely kontroly vykonaných kalibrácií, inšpekcií a inštalácií. Tieto audity sa týkajú najmenej 10 % schválených montážnych firiem a dielní ročne.
4. Každá zmluvná strana a jej príslušné orgány prijímú príslušné opatrenia na zamedzenie konfliktom záujmov medzi montážnymi firmami alebo dielňami a prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy. V prípade vysokého rizika konfliktu záujmov sa v prvom rade prijímú dodatočné osobitné opatrenia na zabezpečenie toho, aby montážna firma alebo dielňa dodržiavala tento oddiel.
5. Príslušné orgány každej zmluvnej strany buď dočasne, alebo natrvalo odoberú schválenie montážnym firmám, dielňam a výrobcom vozidiel, ktorí neplnia povinnosti vyplývajúce z tohto oddielu.

ČLÁNOK 8

Dielenské karty

1. Obdobie platnosti dielenských kariet nepresiahne jeden rok. Pri obnovovaní dielenskej karty sa príslušný orgán uistí, či montážne firmy, dielne alebo výrobcovia vozidiel spĺňajú kritériá uvedené v článku 7 ods. 2.
2. Príslušný orgán obnoví dielenskú kartu do 15 pracovných dní od prijatia platnej žiadosti o obnovenie a úplnej potrebnej dokumentácie. Ak je dielenská karta poškodená, nefunkčná alebo sa stratí alebo odcudzí, príslušný orgán vydá náhradnú kartu do piatich pracovných dní od prijatia podrobnej žiadosti na tento účel. Príslušné orgány vedú register stratených, odcudzených alebo chybných kariet.
3. Ak zmluvná strana alebo, v prípade Únie, členský štát odoberie schválenie montážnej firme, dielni alebo výrobcovi vozidla, ako je stanovené v článku 7, odoberie aj dielenské karty, ktoré im boli vydané.
4. Každá zmluvná strana prijme všetky opatrenia potrebné na zabránenie falšovaniu dielenských kariet distribuovaných schváleným montážnym firmám, dielňam a výrobcom vozidiel.

ČLÁNOK 9

Vydávanie kariet vodiča

1. Karty vodiča vydá na jeho žiadosť príslušný orgán v zmluvnej strane, v ktorej má vodič svoje zvyčajné bydlisko. Príslušné orgány v zmluvnej strane vydávajúcej kartu vodiča môžu od vodiča požadovať akékoľvek ďalšie informácie alebo dôkazy, ak majú pochybnosti o platnosti vyhlásenia týkajúceho sa zvyčajného bydliska, alebo na účely určitých osobitných kontrol.

Na účely tohto článku „zvyčajné bydlisko“ je miesto, kde osoba zvyčajne žije, t. j. minimálne 185 dní v každom kalendárnom roku, pretože je k tomuto miestu osobne a pracovne viazaná, alebo v prípade, že nie je pracovne viazaná, má k tomuto miestu, kde žije, úzke osobné väzby.

Za zvyčajné bydlisko osoby, ktorá je pracovne viazaná na inom mieste, než je miesto, ku ktorému je viazaná osobne, a ktorá v dôsledku toho býva striedavo na rôznych miestach situovaných v oboch zmluvných stranách, sa však považuje miesto, ku ktorému je osobne viazaná, za predpokladu, že sa na takéto miesto pravidelne vracia. Táto posledná podmienka sa nevyžaduje vtedy, keď osoba žije v zmluvnej strane preto, lebo vykonáva svoje úlohy, ktorých trvanie je pevne určené.

2. Každá zmluvná strana alebo, v prípade Únie, každý členský štát môže v riadne odôvodnených a vo výnimočných prípadoch vydať vodičovi, ktorý nemá zvyčajné bydlisko v zmluvnej strane, dočasnú kartu vodiča, ktorej platnosť sa nedá obnoviť a ktorá je platná počas najviac 185 dní, pod podmienkou, že tento vodič je v pracovnoprávnom vzťahu s podnikom so sídlom vo vydávajúcej zmluvnej strane a že sa na požiadanie preukáže osvedčením vodiča.

3. Príslušné orgány vydávajúcej zmluvnej strany prijímú príslušné opatrenia, aby sa ubezpečili, že žiadateľ už nevlastní platnú kartu vodiča, a kartu vodiča opatria osobnými údajmi vodiča, pričom zaistia, že tieto údaje budú viditeľné a zabezpečené.
4. Platnosť karty vodiča nepresiahne päť rokov.
5. Platná karta vodiča nesmie byť odobratá alebo jej platnosť pozastavená, pokiaľ príslušný orgán zmluvnej strany nezistí, že karta bola sfalšovaná, alebo že kartu používa vodič, ktorý nie je jej držiteľom, alebo že karta bola získaná na základe nepravdivých tvrdení a/alebo sfalšovaných dokumentov. Ak také opatrenia týkajúce sa pozastavenia platnosti alebo odobrania karty prijme iná zmluvná strana alebo, v prípade Únie, iný členský štát, než je vydávajúca zmluvná strana alebo, v prípade Únie, vydávajúci členský štát, prvá zmluvná strana alebo, v prípade Únie, prvý členský štát vráti čo najskôr kartu orgánom vydávajúcej zmluvnej strany alebo, v prípade Únie, orgánom vydávajúceho členského štátu, pričom uvedie dôvody odobrania alebo pozastavenia platnosti. Ak sa očakáva, že vrátenie karty potrvá dlhšie ako dva týždne, zmluvná strana alebo, v prípade Únie, členský štát, ktorý (-á) pozastavuje platnosť karty alebo ju odoberá, informuje v lehote týchto dvoch týždňov o dôvodoch pozastavenia platnosti alebo odobrania vydávajúcu zmluvnú stranu alebo, v prípade Únie, členský štát.
6. Príslušný orgán vydávajúcej zmluvnej strany môže od vodiča požadovať nahradenie karty vodiča novou kartou, ak je to potrebné na splnenie príslušných technických špecifikácií.
7. Každá zmluvná strana prijme všetky potrebné opatrenia na zabránenie falšovania kariet vodiča.

8. Uplatňovanie tohto článku nebráni zmluvnej strane alebo, v prípade Únie, členskému štátu v tom, aby vydal kartu vodiča vodičovi, ktorý má zvyčajné bydlisko v časti územia tejto zmluvnej strany, na ktorú sa nevzťahuje táto príloha, za predpokladu, že sa v takýchto prípadoch uplatňujú príslušné ustanovenia tohto oddielu.

ČLÁNOK 10

Obnova kariet vodiča

1. V prípade obnovenia, keď zmluvná strana, v ktorej má vodič svoje zvyčajné bydlisko, nie je totožná so zmluvnou stranou, ktorá vydala jeho súčasnú kartu, a keď sa od orgánov prvej zmluvnej strany žiada obnovenie karty vodiča, musia informovať orgány, ktoré vydali predchádzajúcu kartu, o dôvodoch jej obnovenia.
2. V prípade žiadosti o obnovenie karty, ktorej v bezprostrednom čase uplynie platnosť, vydá príslušný orgán pred uplynutím jej platnosti novú kartu za predpokladu, že žiadosť bola poslaná v časovom limite stanovenom v časti B oddiele 4 článku 5.

ČLÁNOK 11

Odcudzené, stratené alebo chybné karty vodiča

1. Vydávajúce orgány vedú záznamy o vydaných, odcudzených, stratených alebo chybných kartách vodiča počas obdobia rovnajúceho sa minimálne obdobiu ich platnosti.

2. Ak je karta vodiča poškodená, nefunkčná alebo stratená či odcudzená, príslušné orgány v zmluvnej strane zvyčajného bydliska vodiča vydajú náhradnú kartu do ôsmich pracovných dní od prijatia podrobne zdôvodnenej žiadosti.

ČLÁNOK 12

Vzájomné uznávanie kariet vodiča

1. Každá zmluvná strana akceptuje karty vodiča vydané druhou zmluvnou stranou.
2. Keď si držiteľ platnej karty vodiča vydanéj zmluvnou stranou zriadil svoje zvyčajné bydlisko v druhej zmluvnej strane a požiadal, aby jeho karta bola vymenená za ekvivalentnú kartu vodiča, zmluvná strana alebo, v prípade Únie, členský štát, ktorý kartu vymieňa, zodpovedá za overenie platnosti predloženej karty.
3. Zmluvné strany alebo, v prípade Únie, členské štáty vykonávajúce výmenu vrátia starú kartu orgánom vydávajúcej zmluvnej strany alebo, v prípade Únie, vydávajúceho členského štátu a zdôvodnia svoj postup.
4. Keď zmluvná strana alebo, v prípade Únie, členský štát nahrádza alebo vymieňa kartu vodiča, náhrada alebo výmena a akákoľvek následná náhrada alebo výmena sa v tejto zmluvnej strane alebo, v prípade Únie, v tomto členskom štáte zaeviduje.

ČLÁNOK 13

Elektronická výmena informácií o kartách vodiča

1. S cieľom zabezpečiť, aby žiadateľ už nebol držiteľom platnej karty vodiča, zmluvné strany alebo, v prípade Únie, členské štáty počas obdobia rovnajúceho sa minimálne obdobiu platnosti týchto kariet vedú vnútroštátne elektronické registre obsahujúce tieto informácie o kartách vodičov:

- priezvisko a meno vodiča,
- dátum narodenia vodiča, a ak je k dispozícii, aj miesto jeho narodenia,
- platné číslo vodičského preukazu a krajinu, ktorá ho vydala (ak je to uplatniteľné),
- stav karty vodiča a
- číslo karty vodiča.

2. Elektronické registre zmluvných strán alebo, v prípade Únie, členských štátov sú vzájomne prepojené a prístupné na celom území zmluvných strán, a to pomocou systému zasielania správ TACHOnet alebo iného kompatibilného systému. V prípade využitia kompatibilného systému je možná výmena elektronických údajov s druhou zmluvnou stranou prostredníctvom systému zasielania správ TACHOnet.

3. Keď zmluvné strany alebo, v prípade Únie, členské štáty vydávajú, nahrádzajú a v prípade potreby obnovujú kartu vodiča, overia pomocou elektronickej výmeny údajov, či vodič už nie je držiteľom inej platnej karty vodiča. Výmena údajov sa obmedzí na údaje nevyhnutné na účel tohto overenia.

4. Kontrolní úradníci môžu mať prístup k elektronickému registru na účely overenia stavu karty vodiča.

ČLÁNOK 14

Nastavenie tachografov

1. Digitálne tachografy nie sú nastavené tak, aby sa automaticky prepli do osobitnej kategórie činnosti, keď je motor alebo zapalovanie vozidla vypnuté, pokiaľ si vodič nemôže ručne vybrať kategóriu činnosti.

2. Vozidlá nie sú vybavené viac ako jedným tachografom s výnimkou použitia na účely skúšok v teréne.

3. Každá zmluvná strana zakáže výrobu, distribúciu, reklamu a/alebo predaj zariadení skonštruovaných a/alebo určených na manipuláciu s tachografmi.

ČLÁNOK 15

Zodpovednosť prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy

1. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy sú zodpovední za zabezpečenie primeranej odbornej prípravy svojich vodičov a poskytnutie pokynov týkajúcich sa správneho fungovania tachografov bez ohľadu na to, či sú digitálne alebo analógové, vykonávajú pravidelné kontroly na zabezpečenie správneho využívania tachografov vodičmi a nepodnecujú ich priamo ani nepriamo na zneužívanie tachografov.

Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy vydajú dostatočný počet záznamových listov vodičom vozidiel vybavených analógovými tachografmi, pričom zohľadnia skutočnosť, že tieto záznamové listy majú osobný charakter, ako aj obdobie prevádzky a možnú povinnosť nahradiť záznamové listy, ktoré sú poškodené alebo ktoré skonfiškoval oprávnený kontrolný úradník. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy vydajú vodičom iba záznamové listy zodpovedajúce schválenému modelu, ktoré sú vhodné na používanie v zariadení inštalovanom vo vozidle.

Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy s prihliadnutím na dĺžku obdobia prevádzky zabezpečia, aby sa v prípade inšpekcie mohla na žiadosť kontrolného úradníka správne vykonať tlač údajov z tachografu.

2. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy uchovávajú záznamové listy a výtlačky, ak sú výtlačky urobené na účely dosiahnutia súladu s časťou B oddielom 4 článkom 9 tejto prílohy, v chronologickom poradí a v čitateľnej podobe najmenej jeden rok po ich použití a poskytnú kópie dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy zároveň poskytnú kópie údajov stiahnutých z kariet vodiča dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú, spolu s výtlačkami týchto kópií. Záznamové listy, výtlačky a stiahnuté údaje sa predložia alebo odovzdajú na požiadanie ktoréhokoľvek oprávneného kontrolného úradníka.

3. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy zodpovedajú za porušenia tohto oddielu a časti B oddielu 4 tejto prílohy, ktorých sa dopustili ich vodiči alebo vodiči, ktorých majú k dispozícii. Každá zmluvná strana však môže stanoviť, že takáto zodpovednosť závisí od porušenia tohto článku odseku 1 prvého pododseku a časti B oddielu 2 článku 7 ods. 1 a 2 tejto prílohy prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy.

ČLÁNOK 16

Postupy pre prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy v prípade nefunkčného zariadenia

1. V prípade poruchy alebo chybnéj činnosti tachografu ho dá prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy opraviť schválenou montážnou firmou alebo dielňou, hneď ako to okolnosti dovoľia.
2. Ak sa vozidlo nemôže vrátiť do priestorov prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy v priebehu jedného týždňa odo dňa poruchy alebo od objavenia chybnéj činnosti, oprava sa vykoná po ceste.
3. Každá zmluvná strana alebo, v prípade Únie, členské štáty dávajú príslušným orgánom právomoc zakázať používanie vozidla v prípadoch, keď porucha alebo chybná činnosť nebola napravená, ako je stanovené v odsekoch 1 a 2, pokiaľ je to v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi dotknutej zmluvnej strany.

ČLÁNOK 17

Postup vydávania tachografových kariet

Európska komisia poskytne príslušným orgánom Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár, kryptografické materiály na vydanie tachografových kariet pre vodičov, dielne a kontrolné orgány v súlade s certifikačným poriadkom Európskej koreňovej certifikačnej autority (ERCA) a certifikačným poriadkom Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o Gibraltár.
