



www.tamex.sk / www.tachografy.sk / www.mojetachografy.sk

Sprievodca balíkom mobility I

TAMEX®

Oficiálne zastúpenie značky tachografov VDO pre SR

Index

Úvod	04
------------	----

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku	05
---	-----------

- > 1.1. Rozsah pôsobnosti
- > 1.2. Nové výnimky z pravidiel týkajúcich sa času jazdy a doby odpočinku pre celé územie EÚ.
- > 1.3. Definície
- > 1.4. Registrácia "inej práce" a "dostupnosti"
- > 1.5. Tímová jazda. "Prestávky v jazde"
- > 1.6. Medzinárodná preprava tovaru. "Týždenný odpočinok"
- > 1.7. Normálny týždenný odpočinok
- > 1.8. Návrat vodiča
- > 1.9. Parkovacie plochy
- > 1.10. Prestávky trajektov/vlakov
- > 1.11. Úvahy o čase strávenom na cestách
- > 1.12. Nové nepovinné výnimky pre členské štáty EÚ týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku s odkazom na tie, ktoré prijalo Španielsko
- > 1.13. Dočasné výnimky v prípade núdze
- > 1.14. Rozšírenie počtu dní činnosti vodiča podliehajúcej kontrolám na trase

Kapitola 2

Nariadenie o tachografoch	22
--	-----------

- > 2.1. Dátumy výmeny tachografov
- > 2.2. Zaznamenávanie polohy vozidla
- > 2.3. Systém DSRC
- > 2.4. Zabezpečenie
- > 2.5. Prekračovanie hraníc
- > 2.6. Dátumy nadobudnutia účinnosti ustanovení

Kapitola 3

Podmienky, ktoré je potrebné splniť na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy	28
---	-----------

- > 3.1. Uplatňovanie pravidiel na podniky vykonávajúce povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, ktoré používajú motorové vozidlá s najväčšou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 2,5 tony

Index

- > 3.2. Objasnenie pojmu “preprava výlučne na nekomerčné účely” na účely podnikov poskytujúcich služby cestnej osobnej dopravy
- > 3.3. Nové podmienky týkajúce sa požiadavky na usadenie
- > 3.4. Nové podmienky týkajúce sa požiadavky dobrej povesti
- > 3.5. Nové podmienky týkajúce sa požiadavky na finančnú spôsobilosť
- > 3.6. Nové podmienky týkajúce sa požiadavky odbornej spôsobilosti

Kapitola 4

Medzinárodná cestná nákladná doprava 33

- > 4.1. Licenčná povinnosť ES
- > 4.2. Kabotážna preprava. Obdobie chladenia
- > 4.3. Kabotážna preprava. Vozidlá vyňaté z licenčného režimu ES
- > 4.4. Sankcie voči odosielateľom, sprostredkovateľom, dodávateľom a subdodávateľom

Kapitola 5

Elektronické informácie týkajúce sa prepravy tovaru 36

- > 5.1. Rozsah pôsobnosti
- > 5.2. Dátum nadobudnutia účinnosti

Kapitola 6

Preradenie vodičov v sektore cestnej dopravy 38

- > 6.1. Vodič mimo svojho stanovišťa
- > 6.2. Vodič nie mimo svojho stanovišťa
- > 6.3. Vyhlásenie o vyslaní
- > 6.4. Dokumentácia, ktorú je potrebné uchovávať a poskytovať počas cestnej kontroly

Kapitola 7

Sankcie za nedodržanie predpisov 42

- > 7.1. Sankcie v súvislosti s časom jazdy a časom odpočinku
- > 7.2. Sankcie za používanie tachografu
- > 7.3. Sankcie v medzinárodnej cestnej preprave tovaru
- > 7.4. Porušenia/sankcie týkajúce sa pohybu vodičov

Úvod



V auguste 2020 sa v celej Európskej únii začal uplatňovať nový súbor pravidiel pre odvetvie cestnej dopravy známy ako “balík mobility I”.

Cieľom balíka opatrení je zabezpečiť riadne vykonávanie a presadzovanie právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy, čím sa zabezpečí rovnováha medzi sociálnou ochranou vodičov a slobodou prevádzkovateľov poskytovať služby medzinárodnej dopravy.

Novými ustanoveniami sa zavádzajú zmeny a doplnenia existujúcich pravidiel, ktoré sa týkajú napríklad: tachografov, týždenného odpočinku, zariadení na odpočinok, prestávok v jazde v tíme, návratu vodičov domov, pravidiel prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy, kabotáže pri preprave tovaru a vysielania vodičov.

Cieľom tejto príručky je zvýšiť informovanosť o zmenách zavedených balíkom opatrení pre mobilitu I v sektore cestnej dopravy, uľahčiť ich pochopenie a dodržiavanie.



Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.1. Rozsah použitia

Balíkom mobility I sa rozširuje povinnosť dodržiavať pravidlá týkajúce sa času jazdy, prestávok a odpočinku na vodičov vykonávajúcich cestnú nákladnú dopravu v prenájme alebo za úhradu s vozidlami s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 2,5 tony vrátane akéhokoľvek prívesu alebo návesu v medzinárodnej doprave alebo kabotáži. Táto nová požiadavka bude povinná od 1. júla 2026.



1.2. Nové výnimky z pravidiel o čase jazdy a odpočinku pre celé územie EÚ

Balík opatrení pre mobilitu I zaviedol dve nové výnimky z dodržiavania pravidiel týkajúcich sa času jazdy a odpočinku:

- Vozidlá alebo jazdné súpravy s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony používané na účely:
 - > Preprava materiálov, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa pri svojej práci, alebo
 - > Dodávka ručne vyrábaného tovaru.

len v okruhu 100 kilometrov od základne podniku a za predpokladu, že riadenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča a preprava sa nevykonáva v prenájme alebo za odmenu.

- Vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou vrátane akéhokoľvek prívesu alebo návesu presahujúcou 2,5 tony, ale nepresahujúcou 3,5 tony, používané na prepravu tovaru, ak sa preprava nevykonáva v prenájme alebo za úhradu, ale na účet podniku alebo vodiča, a ak riadenie vozidla nie je hlavnou činnosťou osoby, ktorá vozidlo riadi. Táto výnimka nadobudne účinnosť, keď sa inštalácia a používanie tachografu stane povinnou pre vozidlá s najväčšou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 2,5 t (1. júla 2026).

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.3. Definície

V balíku mobility I sa dopĺňa táto definícia:

- “nekomerčná preprava” je každá cestná preprava, iná ako preprava v prenájme alebo za úhradu alebo preprava na vlastný účet, za ktorú sa priamo alebo nepriamo neprijíma žiadna odmena a ktorá priamo alebo nepriamo neprináša žiadny príjem vodičovi vozidla alebo tretím stranám a ktorá nie je spojená s profesionálnou alebo komerčnou činnosťou.

1.4. Registrácia “inej práce” a “dostupnosti”

Vodič zaznamená ako “**inú prácu**” okrem iného tieto činnosti:

- Nakladanie, vykladanie.
- Pomoc cestujúcim pri nastupovaní a vystupovaní z vozidla.
- Čistenie a technická údržba.
- Administratívne formality s políciou, colnými a imigračnými úradníkmi.
- Čakacie lehoty na nakládku a vykládku, ak ich predpokladané trvanie nie je vopred známe.
- Každé obdobie, počas ktorého riadi vozidlo používané na komerčné činnosti, na ktoré sa nevzťahujú predpisy o čase jazdy a odpočinku.

Vodič zaznamená ako “**dostupnosť**” okrem iného tieto činnosti:

- Obdobia, počas ktorých mobilný pracovník sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom, a obdobia čakania na hraniciach alebo obdobia spôsobené zákazom jazdy.
- V prípade mobilných pracovníkov jazdiacich v tíme je to čas strávený počas pohybu vozidla sedením vedľa vodiča alebo ležaním na lôžku.



Tento záznam by sa mal zaznamenať ručne na záznamový hárok alebo do tlačeneho dokumentu, alebo pomocou zariadení na ručné zadávanie údajov do záznamového zariadenia.

Na záver treba uviesť, že všetky činnosti vodiča (jazda, práca, pohotovosť) by sa mali zaznamenávať buď automaticky, alebo ručne, alebo manuálnymi záznamami na tachografe.

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



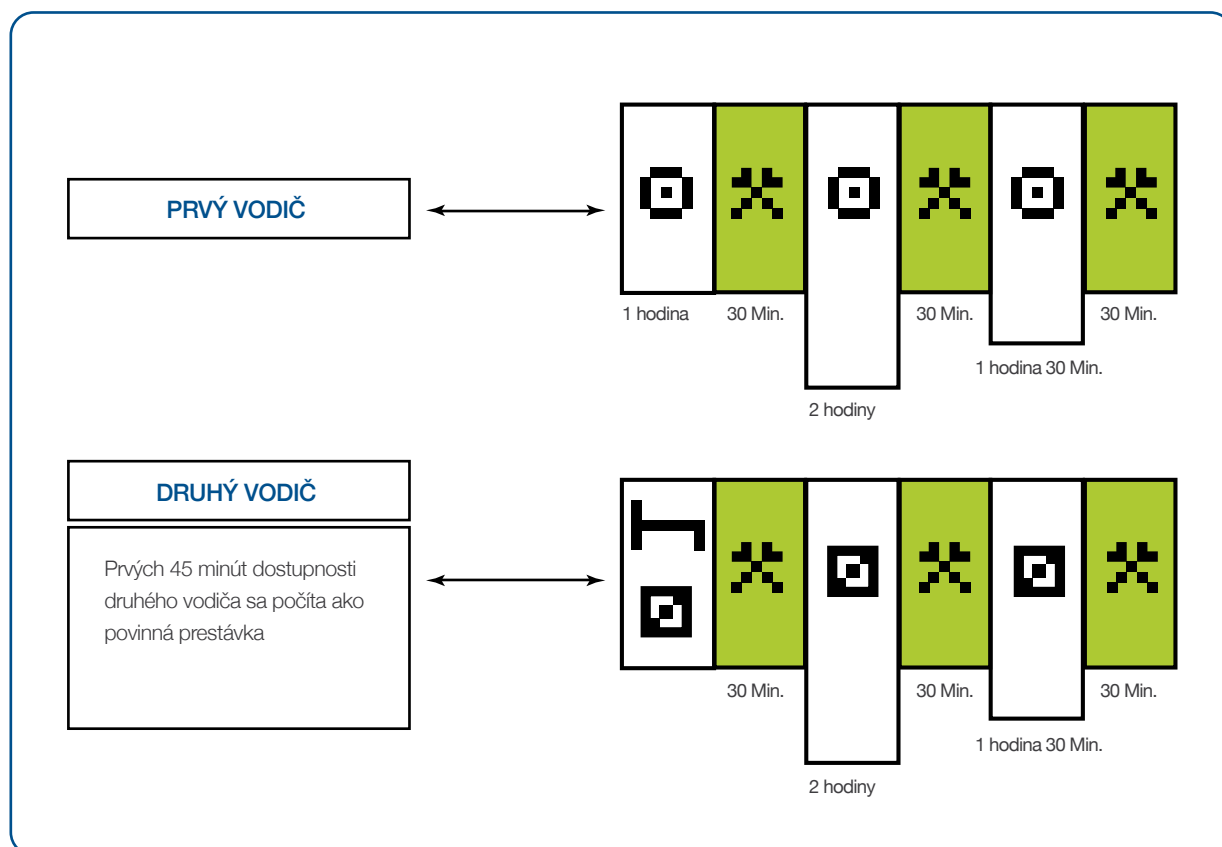
1.5. Tímová jazda. "Prestávky počas jazdy"

Novinka, ktorú balík mobility prináša, je nasledovná:

"Vodič, ktorý sa zúčastňuje na viacčlennej posádke, môže urobiť 45-minútovú prestávku vo vozidle, ktoré riadi iný vodič, za predpokladu, že sa nezúčastňuje na pomoci tomuto vodičovi.

Vodič zapojený do prevádzky s viacerými posádkami nie je povinný absolvovať 45-minútovú prestávku v idúcom vozidle, sediac vedľa vodiča, ktorý skutočne riadi vozidlo. Je na rozhodnutí vodiča, či si prestávku urobí v pohybujúcom sa vozidle alebo mimo vozidla.

Vodiči jazdiaci v tíme si môžu rozdeliť aj prestávky.



Keďže súčasné verzie tachografov neumožňujú zaznamenávať prestávky v pohybujúcom sa vozidle, za prestávku by sa malo považovať 45-minútové obdobie pohotovosti vodiča v situácii, keď je posádka zložená z viacerých členov. Pozri graf nižšie.

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.6. Medzinárodná preprava tovaru. “Týždenný odpočinok”

Novinka, ktorú balík mobility prináša, je nasledovná:

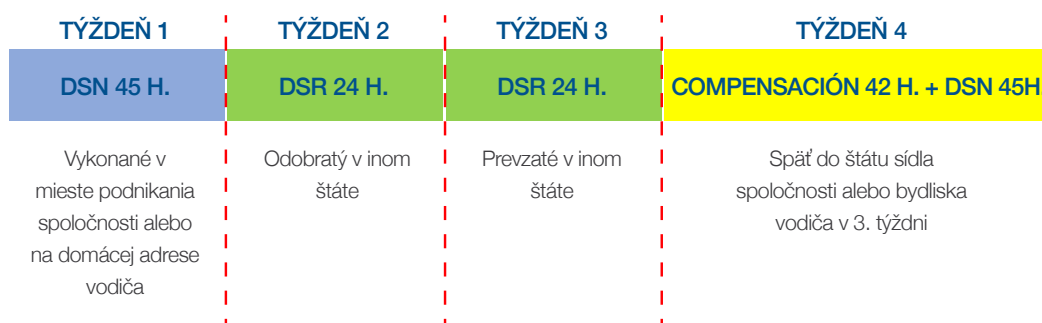
“Vodič vykonávajúci medzinárodnú prepravu tovaru môže čerpať dva po sebe nasledujúce skrátené týždenné odpočinky mimo členského štátu, v ktorom je usadený, za predpokladu, že v každých štyroch po sebe nasledujúcich týždňoch čerpá aspoň štyri týždenné odpočinky, z ktorých aspoň dva musia byť pravidelné týždenné odpočinky. Na tento účel sa vodič považuje za zamestnaného v medzinárodnej preprave, ak začne dve po sebe nasledujúce skrátené týždenné doby odpočinku mimo členského štátu usadenia zamestnávateľa a mimo miesta bydliska vodiča.

Náhrada za dva po sebe nasledujúce skrátené týždenné odpočinky:

Týždennému odpočinku, ktorý nasleduje po dvoch po sebe nasledujúcich skrátených týždňových dobách odpočinku, musí predchádzať doba odpočinku, ktorá je náhradou za tieto dve skrátené týždenné doby odpočinku.

Odpočinok čerpaný ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok sa musí čerpať spolu s iným odpočinkom v trvaní najmenej deväť hodín. Tento odpočinok v trvaní najmenej 9 hodín sa môže predĺžiť, aby sa vytvoril pravidelný týždenný odpočinok, ktorý by sa potom zahrnul do týždenného odpočinku a bol by platný na tieto účely.

Tieto dve náhrady sa čerpajú spoločne a musia sa riadiť pravidelnou povinnou dobou týždenného odpočinku, ktorá nasleduje po dvoch po sebe nasledujúcich skrátených dobách týždenného odpočinku.



NÁVRAT DO 3. TÝŽDŇA PO 2DSR

DSN = normálny týždenný odpočinok
DSR = skrátený týždenný odpočinok

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.7. Normálny týždenný odpočinok

Balík opatrení v oblasti mobility I zavádza tieto zmeny s cieľom predchádzať únave vodičov (zamestnaných alebo samostatne zárobkovo činných) a eliminovať riziká pre bezpečnosť cestnej premávky:

- Štandardný týždenný odpočinok a akýkoľvek týždenný odpočinok dlhší ako 45 hodín, ktorý sa využíva na kompenzáciu predchádzajúceho skráteného týždenného odpočinku, sa nesmie využívať vo vozidle. Musia sa čerpať vo vhodnom ubytovacom zariadení vhodnom a prispôsobenom pre obe pohlavia s primeraným spacím a hygienickým zariadením.
- Všetky náklady na ubytovanie mimo vozidla znáša zamestnávateľ. Vztahuje sa na všetkých vodičov, či už zamestnaných alebo samostatne zárobkovo činných, ktorí vykonávajú prepravu vozidlom, na ktorú sa vzťahuje nariadenie o dobe jazdy a odpočinku.
- V právnych predpisoch nie je definícia alebo zoznam kritérií na vymedzenie vhodného ubytovania a je dôležité umožniť flexibilitu v type ubytovania, ktoré môžu vodiči využívať. Ubytovanie by však malo poskytovať primerané priestory na spanie a hygienické zariadenia. Zariadenia by mali umožňovať dostatočné súkromie pre každého jednotlivca. Tieto kritériá môžu spĺňať rôzne typy ubytovania, napr. hotel, motelový nájomný byt alebo súkromný dom.
- Od vodičov nemožno požadovať, aby predložili doklady preukazujúce, že vo vozidle neabsolvovali obvyklý týždenný odpočinok pred cestnou kontrolou.
- Vodiči alebo zamestnávatelia môžu byť sankcionovaní za nedodržanie zákazu čerpania pravidelného týždenného odpočinku (alebo odpočinku nad 45 hodín čerpaného ako náhrada) vo vozidle len vtedy, ak sú oni/ich vodiči prichytení pri čerpaní pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle v čase kontroly.



Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.8. Návrat vodiča

Balík mobility I zavádza túto novú funkciu:

Dopravný podnik organizuje prácu vodičov takým spôsobom, aby sa v každom období štyroch po sebe nasledujúcich týždňov mohli vrátiť na miesto podnikania zamestnávateľa, kde sa vodič obvykle nachádza a kde sa začína jeho týždenný odpočinok, v členskom štáte, v ktorom je zamestnávateľ usadený, alebo sa vrátiť do miesta bydliska vodičov, aby mohli čerpať aspoň jeden pravidelný týždenný odpočinok alebo týždenný odpočinok v trvaní viac ako 45 hodín, ktorý sa čerpá ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok.

Ak však vodič využil dve po sebe nasledujúce obdobia skráteného týždenného odpočinku, dopravný podnik zorganizuje prácu vodiča tak, aby sa mohol vrátiť pred začiatkom pravidelného týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktorý využíva ako náhradu.

Vodiči si môžu slobodne vybrať, kde stravia čas odpočinku, je na nich, aby si vybrali jednu z dvoch možností, ktoré im zamestnávateľ ponúka. Z toho vyplýva, že zamestnávateľ nemôže nútiť vodiča, aby si ako miesto návratu vybral prevádzkareň zamestnávateľa.

Stručne povedané, zamestnávateľ je povinný ponúknuť vodičovi možnosť návratu do miesta bydliska alebo do prevádzkového strediska zamestnávateľa, kde sa vodič obvykle zdržiava, prostredníctvom vhodnej organizácie práce. Takáto organizácia sa musí vykonávať aktívne, bez osobitnej žiadosti vodiča. Pokiaľ ide o konkrétne miesto odpočinku, je to vec na zvážení vodiča a nevyžaduje sa, aby zamestnávateľ alebo vodič viedli osobitné dôkazy.

Príklad: Taliansky vodič s bydliskom v Belgicku, ktorého zamestnáva spoločnosť so sídlom v Taliansku, vykonáva prepravu medzi Španielskom a Portugalskom. Zamestnávateľ musí tomuto vodičovi ponúknuť možnosť a zodpovedajúcim spôsobom organizovať prácu, aby sa vodič mohol pravidelne vracieť do miesta bydliska (Belgicko) alebo do prevádzkového centra spoločnosti (Taliansko). Vodič však môže informovať zamestnávateľa o svojom rozhodnutí využiť možnosť prestávky a odísť na dovolenku inde, napr. do Maroka.



Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



Po prestávke sa vodič presunie priamo z miesta, kde mal prestávku v Maroku, do miesta, kde bude pokračovať v práci (Španielsko alebo Portugalsko).

Spoločnosť zdokumentuje, ako túto povinnosť plní, a túto dokumentáciu uchováva vo svojich priestoroch, aby ju na požiadanie mohli predložiť orgány presadzovania práva. Od vodiča by sa nemalo vyžadovať, aby mal takéto doklady, ani aby mal doklady o tom, kde strávil pravidelný týždenný odpočinok alebo dlhší odpočinok.

Dopravné spoločnosti použijú záznamy z tachografov, rozpisy služieb vodičov alebo inú dokumentáciu na preukázanie splnenia povinnosti zorganizovať návrat vodiča. Medzi ďalšie dokumenty preukazujúce, že zamestnávateľ ponúkol vodičovi reálnu možnosť návratu do miesta bydliska alebo do prevádzkového strediska spoločnosti, môžu patriť napríklad letenky, lístky na vlak atď.

Ak vodič ukončí pracovnú dobu na jednom z dvoch miest, ktoré si zvolil na návrat, alebo v blízkosti jedného z týchto miest, zamestnávateľovi nevznikajú žiadne dodatočné cestovné náklady. V prípade, že obdobie práce pred návratom na jedno z týchto dvoch miest končí na mieste vzdialenom od zvoleného miesta návratu, povinnosť zamestnávateľa zabezpečiť návrat vodičov zahŕňa finančnú zodpovednosť za úhradu cestovných nákladov.



Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.9. Parkovacie plochy

Novinka, ktorú zaviedol balík mobility I v súvislosti s parkovacími zónami, nám hovorí nasledovné:

Európska komisia by mala zverejniť zoznam všetkých parkovísk, ktoré boli certifikované, aby boli vodiči dostatočne informovaní o:

- ✓ Detekcia a prevencia narušenia
- ✓ Osvetlenie a viditeľnosť.
- ✓ Kontaktné miesto a núdzové postupy.
- ✓ Hygienické zariadenia prispôbené pre obe pohlavia.
- ✓ Možnosti nákupu potravín a nápojov
- ✓ Pripojenia, ktoré umožňujú komunikáciu.
- ✓ Napájanie.



Reprezentatívna postava ponuky certifikovaného bezpečného parkovania.



Zoznam týchto parkovísk bude k dispozícii na jednej oficiálnej webovej stránke, ktorá sa bude pravidelne aktualizovať.

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.10. Prestávky trajektov/vlakov

Balík mobility I upravuje spôsob čerpania prestávok, keď vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom, takto:

Pravidelný denný odpočinok alebo skrátený týždenný odpočinok vodiča, ktorý sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom, sa nesmie prerušiť viac ako dvakrát na vykonávanie iných činností, ktoré nepresiahnu celkovo jednu hodinu. Počas takéhoto pravidelného denného odpočinku alebo skráteného týždenného odpočinku má vodič k dispozícii kabínu na spanie, posteľ alebo lôžko. Činnosti (vedenie vozidla, práca alebo dostupnosť), ktorými je odpočinok prerušený, sa nekompenzujú ekvivalentným časom odpočinku.

Pokiaľ ide o pravidelný týždenný odpočinok, táto výnimka sa vzťahuje len na cesty trajektom alebo vlakom, ak:

- a) Predpokladaná dĺžka cesty je najmenej osem hodín a
- b) Vodič má na trajekte alebo vo vlaku prístup do kabíny na spanie.

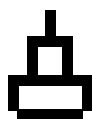
Rozdiel v porovnaní so situáciou pred balíkom mobility I spočíva v tom, že doteraz nebol možný žiadny (skrátený alebo normálny) týždenný odpočinok, ak vodič sprevádzal vozidlo prepravované na trajekte alebo vo vlaku.

Vodič nesmie pred nástupom a/alebo po vystúpení z trajektu/vlaku stráviť časť svojho pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle.



POUŽÍVANIE ZARIADENIA NA VÝBER ČINNOSTÍ DTCO

Rušňovodič musí ovládať prepínač tachografu v režime prestávka/odpočinok a okrem toho špecifický stav trajektu/vlaku, aby signalizoval, že doba odpočinku sa vykonáva v súlade s článkom 9 nariadenia (ES) č. 661/2006.



Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.11. Úvahy o čase cesty

Čas strávený cestou na miesto, kde má vodič prevziať zodpovednosť za vozidlo, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, alebo pri návrate z tohto miesta, keď sa vozidlo nenachádza ani doma, ani na pracovisku zamestnávateľa, kde má vodič obvyklé sídlo, sa nepovažuje za odpočinok alebo prestávku s výnimkou prípadov, keď sa vodič nachádza na trajekte alebo vo vlaku a má prístup do kabíny na spanie, posteľe alebo lôžka.

1.12. Nové nepovinné výnimky týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku pre členské štáty EÚ s odkazom na tie, ktoré prijalo Španielsko

Pri uplatňovaní balíka opatrení pre mobilitu I Španielsko od septembra 2022 uplatňuje výnimky z inštalácie, používania a presadzovania predpisov o čase jazdy a odpočinku na tieto dopravné prostriedky:

Ako skupinu I označujeme výnimky, ktoré nadobudli účinnosť 20. augusta 2020 pre všetky vozidlá registrované v členských krajinách Európskej únie a Európskeho hospodárskeho priestoru, a ako skupinu II výnimky, ktoré sa okrem výnimiek zodpovedajúcich skupine I uplatňujú v Španielsku od 21. septembra 2022.



Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa
času jazdy a doby odpočinku

VÝNIMKY Z UPLATŇOVANIA NARIADENÍ

(EÚ) Č. 165/2014 A (ES) Č. 561/2006

Žiadna povinnosť inštalovať a používať tachografy.

Nedodržiavanie času jazdy a odpočinku v sektore cestnej dopravy.

SKUPINA I

Vozidlá používané na prepravu cestujúcich v rámci pravidelnej dopravy, ak trasa danej dopravy nepresahuje 50 km.	Vozidlá s maximálnou povolenou rýchlosťou nepresahujúcou 40 kilometrov za hodinu.
Vozidlá alebo jazdné súpravy s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony používané na účely: • Tpreprava materiálov, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa pri svojej práci, alebo • doručovanie ručne vyrobeného tovaru len v okruhu 100 kilometrov od centra prevádzky podniku a za predpokladu, že riadenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča a preprava sa nevykonáva v prenájme alebo za odmenu	Vozidlá zakúpené alebo prenájaté bez vodiča ozbrojenými silami, civilnou obranou, hasičskými zbormi a silami zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku, ak sa preprava vykonáva v dôsledku riadnej funkcie zverenej týmto orgánom a na ich zodpovednosť.
Vozidlá vrátane vozidiel používaných na nekomerčnú prepravu humanitárnej pomoci, ktoré sa používajú v núdzových situáciách alebo na účely záchranných operácií	Vozidlá na špeciálne účely používané na lekárske účely.
Špecializované havarijné vozidlá s akčným rádiusom 100 kilometrov okolo centra prevádzky prevádzka.	Vozidlá, ktoré sa podrobujú cestným skúškam na účely technického zdokonalenia, opravy alebo údržby, a nové alebo prestavané vozidlá, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky
Vozidlá alebo jazdné súpravy s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony používané na nekomerčnú prepravu tovaru	Úžitkové vozidlá, ktoré sa považujú za historické podľa právnych predpisov členského štátu, v ktorom sa pohybujú, a ktoré sa používajú na nekomerčnú prepravu osôb alebo tovaru.

Vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou vrátane akéhokoľvek prívesu alebo návesu presahujúcou 2,5 tony, ale nepresahujúcou 3,5 tony, používané na prepravu tovaru, ak sa preprava nevykonáva v prenájme alebo za úhradu, ale na účet podniku alebo vodiča, a ak riadenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť osoby, ktorá vozidlo riadi.

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



SKUPINA II

Preprava oslobodená od inštalácie a používania tachografu a času jazdy a odpočinku	Situácia do 20. septembra de 2022	STAV K 21. septembru 2022
Oficiálna doprava	Okrem	Okrem
Preprava na účely vyberania a dodávania poštových zásielok v rámci univerzálnej poštovej služby poskytovateľmi tejto služby za predpokladu, že maximálna povolená hmotnosť použitého vozidla vrátane prípadných prívesov a návesov nepresahuje 7,5 tony, preprava sa vykonáva výlučne v okruhu 100 kilometrov od prevádzkového strediska podniku, ktorý vlastní alebo má prenajaté vozidlo, a riadenie vozidiel nie je hlavnou činnosťou vodiča, ktorého profesijná kategória musí byť osoba zodpovedná za vyberanie a dodávanie poštovej korešpondencie.	Polomer 50 km	Polomer 100 km
Preprava vozidlami, ktoré sa zaoberajú výlučne zabezpečením kanalizácie, protipovodňovej ochrany, zásobovania vodou, údržby plynových a elektrických sietí, údržby a údržby ciest, telegrafných a telefónnych služieb, televízneho a rozhlasového vysielania a detekcie rozhlasových a televíznych prijímačov a vysieláčov.	Okrem	Okrem
Preprava vykonávaná na účely zberu a likvidácie odpadu z domácností pri dverách v okruhu 50 kilometrov okolo prevádzkového strediska podniku, ktorý vlastní alebo má prenajaté vozidlo	Okrem (bol použitý termín komunálny odpad)	Okrem

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



SKUPINA II

Preprava oslobodená od inštalácie a používania tachografu a času jazdy a odpočinku	Situácia do 20. septembra de 2022	STAV K 21. septembru 2022
Preprava tovaru doplnkového súkromného charakteru vykonávaná poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi v rámci ich vlastnej podnikateľskej činnosti, ktorá sa vykonáva výlučne v okruhu 100 kilometrov od miesta podnikania podniku.	Okrem	Okrem
Preprava poľnohospodárskymi alebo lesnými traktormi v rámci poľnohospodárskej alebo lesníckej činnosti za predpokladu, že sa vykonáva výlučne v okruhu 100 kilometrov od prevádzkového strediska podniku, ktorý vozidlo vlastní alebo si ho prenajíma.	Okrem	Okrem
Preprava na účely zberu mlieka z poľnohospodárskych podnikov alebo preprava mlieka alebo mliečnych výrobkov určených na použitie ako krmivo pre hospodárske zvieratá do takýchto poľnohospodárskych podnikov za predpokladu, že celá preprava sa uskutoční v okruhu 100 kilometrov od poľnohospodárskeho podniku, ktorý vlastní alebo si prenajal vozidlo.	Okrem	Okrem
Preprava živých zvierat medzi farmami a miestnymi trhmi alebo medzi trhmi a miestnymi bitúnkami za predpokladu, že vzdialenosť v priamom smere medzi miestom pôvodu a miestom určenia prepravy nepresahuje 100 km	Okrem (predtým sa uvádzalo 50 kilometrov) (predtým sa uvádzali výrazy "medzi farmami a miestny bitúnok")	Okrem

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa
času jazdy a doby odpočinku

SKUPINA II

Preprava oslobodená od inštalácie a používania tachografu a času jazdy a odpočinku	Situácia do 20. septembra de 2022	STAV K 21. septembru 2022
Dodatočná súkromná preprava cirkusového vybavenia a atrakcií na výstavisku v špeciálne vybavených vozidlách	Okrem	Okrem
Premiestňovanie mobilných exponátov inštalovaných v špeciálne vybavených a klimatizovaných vozidlách, ktorých hlavným účelom je využívanie na vzdelávacie účely, keď vozidlo stojí	Okrem	Okrem
Preprava hotovosti alebo cenností v špeciálne vybavených a zariadených vozidlách.	Okrem	Okrem
Určené na výučbu vedenia vozidla alebo na získanie vodičského preukazu alebo osvedčenia o odbornej spôsobilosti vodičov prostredníctvom používania vozidiel špeciálne vybavených na tento účel, bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia kráľovského dekrétu 818/2009 z 8. mája, ktorým sa schvaľuje všeobecný predpis o vodičoch, a kráľovského dekrétu 1295/2003 zo 17. októbra, ktorým sa schvaľuje predpis o súkromných autoškolách.	Okrem (predtým kráľovský dekrét 772/1997 z 30. mája 1997)	Okrem

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



SKUPINA II

Preprava oslobodená od inštalácie a používania tachografu a času jazdy a odpočinku	Situácia do 20. septembra de 2022	STAV K 21. septembru 2022
Preprava tovaru vozidlami poháňanými elektrickou energiou alebo zemným či skvapalneným plynom, ktorých maximálna povolená hmotnosť vrátane hmotnosti prívesov alebo návesov, ak je to vhodné, nepresahuje 7,5 tony, za predpokladu, že sa vykonáva výlučne v okruhu 50 kilometrov od prevádzkového strediska podniku, ktorý vozidlo vlastní alebo si ho prenajíma	Okrem	Okrem
Dopravu súkromného charakteru na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa v rámci svojej práce, za predpokladu, že maximálna povolená hmotnosť použitého vozidla vrátane prípadných prívesov a návesov nepresahuje 7,5 tony, preprava sa uskutočňuje výlučne v okruhu 50 kilometrov od prevádzkového strediska podniku, ktorý vlastní alebo prenajíma vozidlo, a riadenie nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča.	Okrem 20.8.2020 sa stala všeobecnou výnimkou pre všetky krajiny (SKUPINA I)	
Preprava vykonávaná vozidlami určenými výlučne na poskytovanie služieb, ktoré sa uskutočňujú výlučne v uzavretých priestoroch určených na iné činnosti ako cestná doprava, ako sú prístavy, letiská a železničné stanice.	Okrem	Okrem

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



SKUPINA II

Preprava oslobodená od inštalácie a používania tachografu a času jazdy a odpočinku	Situácia do 20. septembra de 2022	STAV K 21. septembru 2022
Doprava vykonávaná výlučne v autonómnych mestách Ceuta a Melilla alebo na ostrovoch, ktorých rozloha nepresahuje 250 km ² , za predpokladu, že nie sú spojené s pevninou žiadnym mostom, brodom alebo tunelom, ktorý je otvorený pre motorové vozidlá.	Okrem (predtým znelo: Doprava vykonávaná výlučne na ostrovoch, ktorých rozloha nepresahuje 250 km ² , za predpokladu, že nie sú spojené s pevninou žiadnym mostom, brodom alebo tunelom, ktoré sú prístupné pre motorové vozidlá)	Okrem
Súkromná doplnková preprava stavebných strojov pre stavebnú spoločnosť vozidlami alebo jazdnými súpravami v okruhu 100 kilometrov okolo miesta podnikania spoločnosti za predpokladu, že riadenie vozidiel nie je hlavnou činnosťou vodiča.	Nie je vyňaté	Okrem
Preprava transportbetónu v účelových vozidlách výlučne v okruhu 100 kilometrov okolo prevádzkového centra podniku, ktorý vlastní alebo si prenája vozidlo	Nie je vyňaté	Okrem

Výnimky ustanovené v tomto článku sa vzťahujú na jazdy bez nákladu, ktoré musia vozidlá vykonať ako nevyhnutný predpoklad alebo dôsledok vykonávania jedného z druhov dopravy, na ktoré sa tieto výnimky vzťahujú.

Kapitola 1

Predpisy týkajúce sa času jazdy a doby odpočinku



1.13. Dočasné výnimky v naliehavých prípadoch

V naliehavých prípadoch môžu členské štáty za výnimočných okolností udeliť dočasnú výnimku na obdobie nepresahujúce 30 dní, ktorá sa riadne odôvodní a bezodkladne oznámi Komisii.

Novinkou zavedenou balíkom opatrení v oblasti mobility I je, že Európska komisia bude teraz okamžite zverejňovať informácie o výnimkách na verejnej webovej stránke.

1.14. Prekročenie denného a týždenného času jazdy

Za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky, môže vodič za výnimočných okolností prekročiť denný a týždenný čas jazdy maximálne o jednu hodinu, aby sa dostal do miesta podnikania zamestnávateľa alebo do miesta bydliska vodiča na účely týždenného odpočinku.

- Denne by mohol šoférovať 11 hodín a týždenne 57 hodín.

Za rovnakých podmienok môže vodič prekročiť denný a týždenný čas jazdy maximálne o dve hodiny za predpokladu, že si bezprostredne pred ďalšou jazdou urobí 30-minútovú neprerušovanú prestávku, aby sa dostal do miesta podnikania zamestnávateľa alebo do miesta bydliska vodiča na účely pravidelného týždenného odpočinku.

- Mohol by jazdiť 12 hodín denne a 58 hodín týždenne.

Vodič uvedie dôvod výnimky ručne na záznamovom hárku záznamového zariadenia alebo na výtlačku zo záznamového zariadenia alebo v zozname služieb najneskôr pri príchode do cieľa alebo na príslušnom mieste zastavenia.

Každé predĺženie času jazdy sa kompenzuje rovnocennou dobou odpočinku, ktorá sa má čerpať v jednej časti spolu s dobou odpočinku pred koncom tretieho týždňa nasledujúceho po príslušnom týždni.

Výnimočné okolnosti sú také, ktoré sú nepredvídateľné a ktoré vodič alebo prevádzkovateľ nemôže ovplyvniť, ako napríklad: poveternostné podmienky, dopravné zápchy, meškanie na miestach nakládky a vykládky atď.

Maximálny dvojtýždňový čas jazdy 90 hodín sa nesmie prekročiť.

Kapitola 2

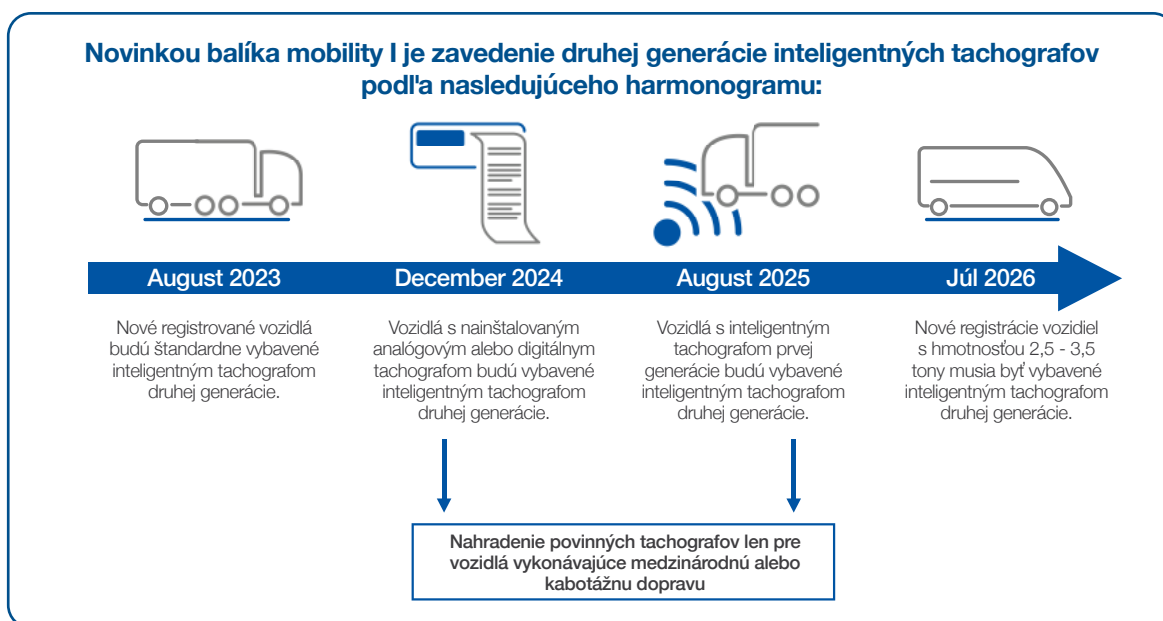
Nariadenie o tachografoch



2.1. Dátumy, kedy je potrebné vymeniť tachografy

Vývoj rôznych typov tachografov podľa dátumu ich uvedenia do prevádzky bol nasledovný:

- Vozidlá uvedené do prevádzky po prvýkrát pred 1. májom 2006 musia byť vybavené analógovým tachografom.
- Vozidlá uvedené do prevádzky po prvýkrát medzi 1. májom 2006 a 30. septembrom 2011 musia byť vybavené prvou verziou digitálneho tachografu.
- Vozidlá uvedené do prevádzky po prvýkrát medzi 1. októbrom 2011 a 30. septembrom 2012 musia byť vybavené druhou verziou digitálneho tachografu.
- Vozidlá prvýkrát uvedené do prevádzky medzi 1. októbrom 2012 a 14. júnom 2019 musia byť vybavené treťou verziou digitálneho tachografu.
- Vozidlá prvýkrát registrované od 15. júna 2019 musia byť vybavené inteligentným tachografom.



Kapitola 2

Nariadenie o tachografoch



2.2. Záznam polohy vozidla

Zmeny v tachografoch od 21. augusta 2023

Zmeny týkajúce sa tachografového zariadenia sú:

- Automatické určenie polohy vozidla pri každom prekročení hranice členského štátu. Vodiči vozidiel vybavených inteligentným tachografom druhej generácie nie sú povinní zadávať informácie o prekročení hranice zastavením vozidla.

- > Doteraz sa poloha vozidla zaznamenávala len na začiatku a na konci dňa a každé 3 hodiny jazdy.
- > Inteligentné tachografy musia byť kompatibilné s lokalizačnými službami poskytovanými systémom Galileo, a to Európskeho geostacionárneho navigačného systému (EGNOS) alebo s inými satelitná navigácia.
- > Rozhranie s inteligentnými dopravnými systémami, ktoré je vo verzii inteligentného tachografu zavedenej od 15. júna 2019 (verzia 1) voliteľné, by malo byť v novej verzii (verzia 2) povinné.



**Sistema
GNSS**



**ITS Interfaz
normalizado**

- Automatické nastavenie polohy vozidla pri každom nakladaní alebo vykladaní.

- > Na tento účel musí zariadenie tachografu umožniť vodičovi zadávať a potvrdzovať v reálnom čase informácie o tom, že sa vozidlo nakladá alebo vykladá alebo že sa súčasne vykonáva nakladanie/vykládanie.
- > Vodič zadá tieto informácie do tachografu pred tým, ako vozidlo opustí miesto, kde sa vykonáva nakládka/vykládka.



- Inteligentný tachograf tiež zaznamenáva, či sa vozidlo použilo na prepravu tovaru alebo cestujúcich.

Kapitola 2

Nariadenie o tachografoch



Nové funkcie inteligentného tachografu vedú k vytvoreniu nových piktogramov:

A. Špecifické podmienky, ručné záznamy:

- Operación de carga.
- Operación de descarga.
- Operación de carga/ descarga simultáneas.
- Tipo de carga: pasajeros.
- Tipo de carga mercancías.
- Tipo de carga: Indefinido.

B. Rôzne:

- Digitálne mapovanie / Prekračovanie hraníc
- Poloha, v ktorej vozidlo prekročilo hranicu medzi dvoma krajinami
- Miesto, kde sa uskutočnila nakladacia operácia
- Miesto, kde sa uskutočnila vykládka
- Miesto, kde sa súčasne uskutočnila operácia nakladania/vykládania

C. Incidenty:

- Anomálie GNSS.

Puedes ver los nuevos símbolos del tacógrafo de segunda generación en las imágenes a continuación:

A Špecifické podmienky, ručné záznamy	 Operación de carga.  Operación de descarga.  Operación de carga/ descarga simultáneas.  Tipo de carga: pasajeros.  Tipo de carga mercancías.  Tipo de carga: Indefinido.
B Rôzne	 Poloha, v ktorej vozidlo prekročilo hranicu medzi dvoma krajinami  Miesto, kde sa uskutočnila nakladacia operácia  Miesto, kde sa uskutočnila vykládka  Miesto, kde sa súčasne uskutočnila operácia nakladania/vykládania  Digitálne mapovanie / Prekračovanie hraníc
C Incidenty	 Anomálie GNSS

Kapitola 2

Nariadenie o tachografoch



2.3. Včasné diaľkové snímanie možnej manipulácie alebo zneužitia pomocou vyhradených komunikačných zariadení krátkeho dosahu (DSRC)

Inteligentné tachografy sú navrhnuté tak, aby komunikovali s kontrolnými orgánmi, keď je vozidlo v pohybe. Cieľom je zvýšiť cielenosť cestných kontrol vozidiel, ktorých tachografy mohli byť poškodené alebo zneužívané.

Údaje poskytované kontrolnému orgánu sa týkajú týchto udalostí alebo údajov zaznamenaných tachografom:

- Najnovší pokus o narušenie bezpečnosti,
- Dlhšie prerušenie dodávky elektrickej energie,
- Porucha snímača,
- Chyba v údajoch o pohybe,
- Konflikt pohybu vozidiel
- Jazda bez platného preukazu,
- Vloženie karty počas jazdy,
- Údaje o nastavení času,
- Kalibračné údaje vrátane dátumov dvoch posledných kalibrácií,
- Evidenčné číslo vozidla,
- Rýchlosť zaznamenaná tachografom.

Balík mobility I ako novú funkciu poskytuje aj informácie o prekročení maximálneho času jazdy

Dopravné podniky, ktoré používajú vozidlá, sú zodpovedné za informovanie vodičov o možnosti diaľkovej komunikácie na účely včasného odhalenia možnej manipulácie alebo zneužitia tachografov.

V žiadnom prípade nevedie diaľková komunikácia na účely včasného zistenia typu opísaného v tomto článku automaticky k uloženiu pokút alebo sankcií vodičovi alebo dopravnému podniku. Príslušný kontrolný orgán môže na základe vymenených údajov vykonať kontrolu vozidla a tachografu.



Obrázok
anténa DSRC

Kapitola 2

Nariadenie o tachografoch



2.4. Tesnenia

Novinkou balíka mobility je, že ak boli plomby odstránené alebo porušené na účely kontroly, môže ich bez zbytočného odkladu vymeniť pracovník, ktorý má k dispozícii zariadenie na plombovanie a jedinečnú špeciálnu značku.



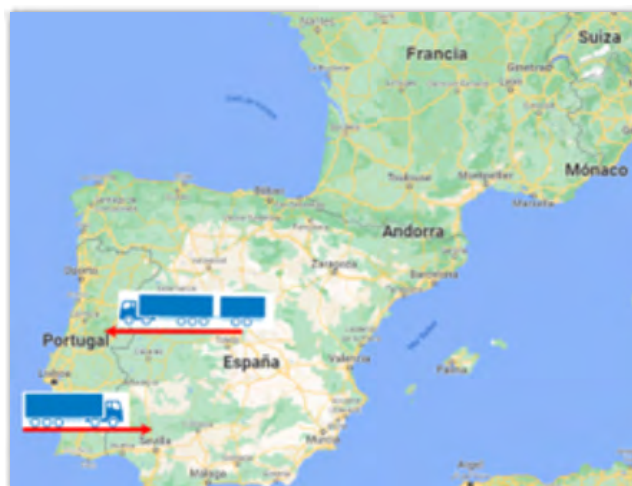
Obrázok tesnenia skrinky tachografu
digitálny DTCO 4.0



2.5. Prekračovanie hraníc

V prípade vozidiel, ktoré nie sú vybavené inteligentnými tachografmi, sa prekročenie hraníc členských štátov zaznamená do tachografu na mieste zastavenia čo najbližšie k hranici alebo po prekročení hranice. Pri prekročení hranice členského štátu trajektom alebo vlakom vodič zadá symbol krajiny v prístave alebo stanici príchodu. Na tento účel vodič zadá údaje o krajine vstupu alebo výstupu prostredníctvom záznamu v tachografe.

Vodiči nebudú povinní zadávať informácie o prekročení hranice, ak tachograf automaticky zaznamenáva údaje o polohe. To sa stane realitou pre druhú generáciu inteligentných tachografov, druhú verziu, ktorá sa bude inštalovať do vozidiel, ktorých prvá registrácia sa uskutoční od 21. augusta 2023.

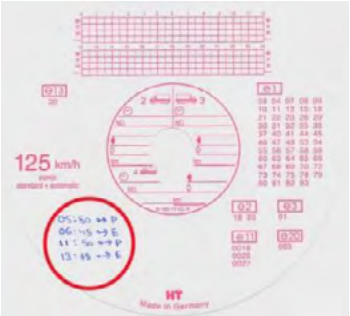


Kapitola 2

Nariadenie o tachografoch



Pokiaľ nie je vo vozidle nainštalovaný tachograf druhej generácie, druhá verzia (VDO 4.1), ktorý automaticky zaznamenáva prekročenie hraníc, vodič postupuje pri zaznamenávaní prekročenia hraníc takto:

Tacograph	Spôsob postupu	Dátum záväzku
 Analógické  Obrázok 1. Predstaviteľ možnosti 3	Vodič uvedie symbol krajiny, do ktorej vstupuje po prekročení hranice členského štátu, na začiatku prvej zastávky vodiča v tomto členskom štáte. Táto zastávka sa uskutoční na najbližšom možnom mieste zastavenia k hranici alebo po prekročení hranice. Pri prekročení hranice členského štátu trajektom alebo vlakom vodič uvedie symbol krajiny v prístave alebo stanici príchodu. Na tento účel musí z tachografu vybrať kotúč s diagramom a urobiť ručnú poznámku: Pod vnútornou časovou stupnicou záznamového hárku (možnosť 1), medzi vnútornou a vonkajšou časovou stupnicou diagramového disku (možnosť 2, ak nie je možná možnosť 1), na zadnej strane diagramového disku (možnosť 3, ak nie je možná možnosť 1 a 2). Pozri príklad na obrázku 1.	Od 20. augusta 2020

2.6. Dátumy nadobudnutia účinnosti ustanovení

Od 31. decembra 2024 musí byť každý vodič schopný na požiadanie oprávneného kontrolného úradníka predložiť akýkoľvek ručný záznam alebo výtlačok vyhotovený počas aktuálneho dňa a predchádzajúcich 56 dní.

Kapitola 3

Podmienky, ktoré je potrebné splniť na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy



3.1. Uplatňovanie pravidiel na podniky vykonávajúce povolenie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, ktorý používa motorové vozidlá s najväčšou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 2,5 tony (doprava v prenájme alebo za úhradu)

Úprava balíka mobility sa navrhuje v týchto bodoch:

- ✓ Členským štátom ponecháva možnosť uplatňovať alebo neuplatňovať pravidlá upravujúce prístup k povoleniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy, ak sa vykonáva výlučne motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony, ktoré vykonávajú výlučne vnútroštátnu cestnú dopravu v členskom štáte, v ktorom sú usadené.
- ✓ Stanovuje, že dodržiavanie pravidiel upravujúcich prístup k povoleniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy sa nevyžaduje, pokiaľ vnútroštátne právne predpisy každého členského štátu nestanovujú inak, od:
 - Podniky vykonávajúce povolenie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy výlučne motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s celkovou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 2,5 tony.
 - Podniky, ktoré poskytujú služby cestnej osobnej dopravy výlučne na nekomerčné účely alebo ktorých hlavná činnosť je iná ako činnosť prevádzkovateľa cestnej osobnej dopravy.



Kapitola 3

Podmienky, ktoré je potrebné splniť na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy



Situácia v Španielsku je nasledovná:

- ✓ Musia byť splnené tieto požiadavky:
 - Odborná spôsobilosť.
 - Finančná kapacita.
 - Honor.
 - Založenie.
- ✓ Preprava vo vozidlách s maximálnou prípustnou hmotnosťou (MMA) do 3,5 tony.
Vnútroštátna doprava.
 - Nevyžaduje sa žiadny dôkaz o finančnej situácii, odbornej spôsobilosti alebo dobrej povesti
 - Povolenie sa vyžaduje pre všetky vozidlá (preprava na splátky alebo za úhradu) s maximálnou povolenou hmotnosťou vyššou ako 2 tony.

Rozlišujú sa dva druhy povolení na prepravu tovaru, pričom skratky a ich význam sú tieto:

MDP
Pre vozidlá s M.M.A. > 3,5 t

Povolenie pre motorové vozidlá špeciálne vybavené na prepravu tovaru, ktorých maximálna povolená hmotnosť presahuje 3,5 tony. Vyžaduje sa preukázanie finančnej spôsobilosti, odbornej spôsobilosti a bezúhonnosti.

MDP
Pre vozidlá s M.M.A.M. ≤ 3,5 t

Schválenie pre motorové vozidlá špeciálne vybavené na prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony. Nevyžaduje sa preukázanie finančnej situácie, odbornej spôsobilosti a bezúhonnosti.

Vozidlo je k dispozícii:

- Vlastníctvo.
- Pri lízingu.
- Pri bežnom lízingu (prenájom alebo iné).

Kapitola 3

Podmienky, ktoré je potrebné splniť na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy



- ✓ Preprava vo vozidlách s maximálnou prípustnou hmotnosťou (MMA) nad 2,5 t a do 3,5 t.

Vozidlá registrované v Španielsku s maximálnou povolenou hmotnosťou nad 2,5 t a do 3,5 t musia získať licenciu Spoločenstva na vykonávanie medzinárodnej nákladnej dopravy splnením požiadaviek odbornej spôsobilosti, finančnej spôsobilosti, dobrej povesti a usadenia.

3.2. Objasnenie pojmu “preprava výlučne na nekomerčné účely” na účely podnikov poskytujúcich služby cestnej osobnej dopravy

Balík mobility I pridáva tieto prvky:

- Preprava v prenájme alebo za úhradu alebo na vlastný účet, za ktorú sa neprijíma žiadna priama alebo nepriama odmena a ktorá priamo alebo nepriamo neprináša žiadny príjem vodičovi vozidla alebo iným osobám a ktorá nie je spojená s profesionálnou činnosťou, sa považuje za prepravu výlučne na nekomerčné účely.

3.3. Nové podmienky týkajúce sa požiadavky na usadenie

Balík mobility vyžaduje splnenie týchto podmienok:

- Aby boli k dispozícii priestory, v ktorých sú prístupné originály hlavných dokumentov spoločnosti, či už v elektronickej alebo akejkol'vek inej podobe, najmä jej prepravné zmluvy, dokumenty týkajúce sa vozidiel, ktoré má spoločnosť k dispozícii, účtovné dokumenty, dokumenty týkajúce sa personálneho riadenia, pracovné zmluvy, dokumenty týkajúce sa sociálneho zabezpečenia, dokumenty obsahujúce údaje o rozdelení a pohybe vodičov, dokumenty obsahujúce údaje o kabotáži, časoch jazdy a časoch odpočinku a všetky ostatné dokumenty, ku ktorým musí byť možný prístup doklady o sociálnom zabezpečení, doklady obsahujúce údaje o rozdelení a pohybe vodičov, doklady obsahujúce údaje o kabotáži, časoch jazdy a časoch odpočinku a akékoľvek iné doklady, ku ktorým musí mať príslušný orgán prístup, aby mohol overiť, či podnik dodržiava podmienky stanovené v tomto nariadení.
- Že činnosť vozového parku je organizovaná tak, aby sa zabezpečilo, že vozidlá, ktoré má podnik k dispozícii a ktoré sa používajú v medzinárodnej doprave, sa vrátia do jedného z uzlov v danom členskom štáte aspoň do ôsmich týždňov od opustenia tohto členského štátu.
- Zápis do obchodného registra tohto členského štátu alebo do podobného registra, ak to vyžadujú vnútroštátne právne predpisy.
- Zdaňovať svoje príjmy a v prípade, že to vyžadujú vnútroštátne právne predpisy, mať platné identifikačné číslo pre daň z pridanej hodnoty.

Kapitola 3

Podmienky, ktoré je potrebné splniť na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy



- e) Po udelení povolenia jedno alebo viac vozidiel, ktoré sú registrované alebo uvedené do prevádzky a povolené na používanie v súlade s právnymi predpismi tohto členského štátu, a to buď v úplnom vlastníctve, alebo na základe iného právneho titulu, ako je kúpa na splátky, prenájom alebo lízing;
- f) Aby sa administratívne a obchodné činnosti vykonávali účinne a trvalo s primeraným vybavením a zariadeniami v priestoroch spoločnosti.
- g) Aby bol pravidelne a nepretržite k dispozícii určitý počet vozidiel a vodičov, ktorí sa zvyčajne nachádzajú v dopravnom uzle v danom členskom štáte, v oboch prípadoch úmerne k objemu dopravných operácií vykonávaných podnikom.

3.4. Nové podmienky týkajúce sa požiadavky dobrej povesti

Balíček mobility zavádza nové oblasti, v ktorých sa má analyzovať správanie (odsúdenia alebo sankcie za závažné porušenie vnútroštátnych predpisov), ktoré sa má zohľadniť pri overovaní splnenia požiadavky bezúhonnosti, a to:

- Daňové právo.
- Prijímanie pracovníkov do zamestnania v odvetví cestnej dopravy.
- Rozhodné právo pre zmluvné záväzky.
- Kabotáž



Kapitola 3

Podmienky, ktoré je potrebné splniť na výkon povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy



3.5. Nové podmienky pre požiadavku na finančnú kapacitu

Balíček mobility zavádza požiadavku na finančnú spôsobilosť pre podniky vykonávajúce povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy výlučne motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 2,5 tony, ale nepresahujúcou 3,5 tony. Takéto podniky musia každý rok preukázať, že majú k dispozícii kapitál a rezervy v celkovej výške minimálne:

- 1800 EUR za prvé použité vozidlo a
- 900 EUR za každé ďalšie použité vozidlo.

Je potrebné pripomenúť, že sumy pre spoločnosti nákladnej dopravy, ktoré používajú vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou vyššou ako 3,5 t, a spoločnosti osobnej dopravy, ktoré používajú autobusy, sa balíkom mobility nezmenili a ich sumy sú tieto:

- 9000 EUR za prvé použité motorové vozidlo;
- 5000 EUR za každé ďalšie použité motorové vozidlo alebo jazdnú súpravu s prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 3,5 tony.

3.6. Nové podmienky pre požiadavku odbornej spôsobilosti

Novinkou balíka mobility I je, že členské štáty môžu podporovať pravidelnú odbornú prípravu v trojročných intervaloch, aby sa zabezpečilo, že osoba(-y), ktorá(-é) poskytuje(-jú) odbornú spôsobilosť (manažér dopravy), má(-ú) dostatočné znalosti o vývoji v odvetví.



Kapitola 4

Medzinárodná cestná nákladná doprava



4.1. Povinnosť udeľovať licencie ES

Je potrebné poznamenať, že toto ustanovenie sa vzťahuje na medzinárodnú cestnú prepravu tovaru v prenájme alebo za úhradu pre cesty vykonávané na území Spoločenstva. Balíkom mobility I sa od 21. mája 2022 zavádza povinnosť mať licenciu Spoločenstva na prepravu tovaru vozidlami, ktorých povolená celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ak sa vykonáva medzinárodná alebo kabotážna preprava.

V prípade vozidiel používaných na prepravu tovaru, ktorých povolená celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, vydávajúci orgán uvedie v časti **“Osobitné poznámky”** licencie Spoločenstva alebo jej overenej kópie: “≤ 3,5 t”.

V situácii pred balíkom opatrení pre mobilitu I sa licencia Spoločenstva vyžadovala len pre vozidlá používané na prepravu tovaru s maximálnou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.

4.2. Kabotážna preprava. Obdobie chladenia

Nové funkcie balíka mobility I pozostávajú z týchto prvkov:

- Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy nesmú byť oprávnení vykonávať kabotážnu prepravu s tým istým vozidlom alebo v prípade kĺbového vozidla s ťahačom tohto vozidla v tom istom členskom štáte v priebehu štyroch dní od ukončenia kabotážnej prepravy v tomto členskom štáte.
- Vnútroštátna cestná nákladná doprava vykonávaná v hostiteľskom členskom štáte dopravcom nerezidentom sa považuje za súladnú s týmto nariadením len vtedy, ak dopravca môže predložiť doklady o predchádzajúcej medzinárodnej preprave a o každej po sebe nasledujúcej vykonanej kabotáži. Ak sa vozidlo nachádzalo na území hostiteľského členského štátu počas štyroch dní pred medzinárodnou prepravou, dopravca predloží aj doklady o všetkých prepravách vykonaných počas tohto obdobia.
- Dôkaz o každej kabotážnej preprave sa na požiadanie a počas prebiehajúcej cestnej kontroly predloží alebo odovzdá oprávneným kontrolným úradníkom hostiteľského členského štátu. Môžu sa podávať alebo zasielať elektronicky s použitím revidovateľného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na ukladanie a počítačové spracovanie, ako je elektronický nákladný list (e-CMR) v súlade s Dodatkovým protokolom k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave o elektronickom nákladnom liste z 20 Február 2008.

Kapitola 4

Medzinárodná cestná nákladná doprava



- Počas cestnej kontroly je vodič oprávnený kontaktovať ústredie, vedúceho dopravy alebo akúkoľvek inú osobu alebo subjekt s cieľom poskytnúť akýkoľvek z vyššie uvedených dôkazov pred ukončením cestnej kontroly.



Pripomeňme si, že:

- Po dodaní tovaru prepravovaného v rámci prichádzajúcej medzinárodnej prepravy sú prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy oprávnení vykonať s tým istým vozidlom alebo v prípade kľbového vozidla s ťahačom tohto vozidla najviac tri po sebe nasledujúce kabotážne prepravy v rámci medzinárodnej prepravy z iného členského štátu alebo tretej krajiny do hostiteľského členského štátu. Posledná vykládka v rámci kabotážnej prepravy pred odchodom z hostiteľského členského štátu sa musí uskutočniť do siedmich dní od poslednej vykládky v hostiteľskom členskom štáte v rámci prichádzajúcej medzinárodnej prepravy. V rámci uvedeného sedemdnového obdobia môžu dopravcovia vykonať akúkoľvek alebo všetky kabotážne prepravy povolené v ktoromkoľvek členskom štáte za predpokladu, že sa obmedzia na jednu kabotážnu prepravu v každom členskom štáte do troch dní od vstupu vyloženého tovaru na územie tohto členského štátu.
- Dopravca, ktorý vykonáva cestnú nákladnú dopravu v prenájme alebo za úhradu, ktorý je držiteľom licencie Spoločenstva a ktorého vodič, ak je štátnym príslušníkom tretej krajiny, je držiteľom osvedčenia vodiča, môže začať vykonávať kabotážnu prepravu v členskom štáte len vtedy, ak predtým vykonal medzinárodnú prepravu, t. j. cezhraničnú prepravu. Takáto preprava môže začať v inom členskom štáte alebo v tretej krajine.
- Všetok tovar prepravovaný v rámci vstupnej prepravy pred kabotážnou prepravou musí byť dodaný, aby sa mohla začať kabotážna preprava. V prípade, že sa prichádzajúca preprava skladá z viacerých zásielok, kabotáž sa môže začať až po dodaní všetkých zásielok. Preto je potrebné úplne vyložiť tovar z predtým naloženej medzinárodnej prepravy, aby sa mohla vykonať kabotážna preprava v hostiteľskom členskom štáte.
- Kabotáž sa môže začať okamžite po poslednej vykládke tovaru prepravovaného v medzinárodnej doprave, a to aj v deň vykládky.



Kapitola 4

Medzinárodná cestná nákladná doprava



4.3. Kabotážna preprava. Vozidlá vyňaté z licenčného režimu ES

Kabotážnu prepravu môžu vykonávať aj vozidlá, ktoré vykonávajú nasledujúce druhy cestnej dopravy a ktoré sú vyňaté z licenčného režimu ES:

- Poštová doprava v režime univerzálnej služby.
- Preprava havarovaných alebo poškodených vozidiel.
- Preprava tovaru vozidlami, ktorých povolená celková hmotnosť nepresahuje 2,5 tony.

4.4. Sankcie voči odosielateľom, sprostredkovateľom, dodávateľom a subdodávateľom

V balíku mobility sa od členských štátov vyžaduje, aby stanovili pravidlá o sankciách pre odosielateľov, sprostredkovateľov, dodávateľov a subdodávateľov za nedodržanie licencie Spoločenstva, osvedčenia vodiča a kabotáže, ak vedeli alebo vzhľadom na všetky relevantné okolnosti mali vedieť, že dopravné služby, ktoré si objednali, porušujú ustanovenia licencie Spoločenstva, osvedčenia vodiča a kabotáže.



Kapitola 5

Elektronické informácie týkajúce sa prepravy tovaru



5.1. Rozsah použitia

Balíček opatrení v oblasti mobility I vytvára právny rámec pre elektronickú komunikáciu regulačných informácií týkajúcich sa prepravy tovaru na území Únie medzi dotknutými hospodárskymi subjektmi a príslušnými orgánmi s cieľom podporiť digitalizáciu nákladnej dopravy a logistiky, aby sa znížili administratívne náklady, zlepšili možnosti príslušných orgánov v oblasti presadzovania práva a zvýšila efektívnosť a udržateľnosť dopravy. Príslušné orgány sú povinné akceptovať regulačné informácie, ak ich dotknuté hospodárske subjekty poskytnú elektronicky;

Hospodárske subjekty môžu na požiadanie a počas prebiehajúcej cestnej kontroly elektronicky zasielať oprávneným kontrolným úradníkom informácie týkajúce sa dokladu o každej kabotážnej preprave alebo prepravného dokladu pre nebezpečný tovar.

V súvislosti s kabotážnou dopravou informácie, ktoré sa majú zasielať elektronicky, obsahujú tieto údaje týkajúce sa každej dopravy:

- Meno, adresa a podpis odosielateľa;
- meno, adresa a podpis dopravcu;
- meno a adresa príjemcu a jeho podpis v deň dodania tovaru po jeho dodaní;
- Dátum a miesto prevzatia tovaru a určené miesto dodania;
- Spoločný opis povahy tovaru, spôsob balenia a v prípade nebezpečného tovaru jeho všeobecne uznávaný opis, ako aj počet balení a ich osobitné značky a čísla;
- Hrubá hmotnosť tovaru alebo inak vyjadrené množstvo;
- Registračné čísla ťažného vozidla a prívesu.



Kapitola 5

Elektronické informácie týkajúce sa prepravy tovaru



Ak dotknuté hospodárske subjekty oznamujú regulačné informácie príslušnému orgánu elektronicky, robia tak prostredníctvom údajov spracovaných na certifikovanej platforme IETM a prípadne prostredníctvom certifikovaného poskytovateľa služieb IETM. Takéto regulačné informácie oznamujú dotknuté hospodárske subjekty v strojovo čitateľnom formáte a na žiadosť príslušného orgánu aj v textovo čitateľnom formáte.

5.2. Dátum účinnosti implementácie

Uplatňuje sa od 21. augusta 2024.



Kapitola 6

Preradenie vodičov v sektore cestnej dopravy



6.1. Vodič vyslaný na účely cestnej dopravy

Vyslaný pracovník je pracovník, ktorý na obmedzený čas vykonáva svoju prácu na území iného členského štátu, ako je ten, na ktorého území zvyčajne pracuje.

Ak sa dopravná operácia, ktorú vodič vykonáva, považuje za vyslanie, uplatňuje sa odmena štátu, v ktorom je vodič vyslaný, zatiaľ čo ak sa dopravná operácia, ktorú vodič vykonáva, nepovažuje za vyslanie, uplatňuje sa odmena štátu, v ktorom má podnik sídlo.

Pravidlá určujú, že vodiči, ktorí vykonávajú dopravné operácie v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom má ich podnik sídlo, sú vyslaní, ak vykonávajú dopravné operácie v inom členskom štáte, ako je štát, v ktorom má ich podnik sídlo:

- **Neobojstranné medzinárodné dopravné operácie**, ktorými sa rozumejú dopravné operácie vykonávané medzi dvoma členskými štátmi alebo medzi členským štátom a treťou krajinou, inou ako je krajina, v ktorej je dopravca usadený.
- **Kabotážna preprava**, definovaná ako vnútroštátna preprava vykonávaná na vlastný účet alebo v prenájme alebo za úhradu, dočasne v hostiteľskom členskom štáte. Vyslanie sa končí, keď vodič opustí hostiteľský členský štát v rámci medzinárodnej prepravy tovaru alebo cestujúcich.



Kapitola 6

Preradenie vodičov v sektore cestnej dopravy



6.2. Vodič, ktorý nie je premiestnený

Za cestu cestnej dopravy sa nepovažuje, ak vodič prechádza cez územie členského štátu bez naloženia alebo vyloženia tovaru a bez naloženia alebo vystúpenia cestujúcich.

Na účely právnych predpisov o cestnej doprave sa však vodič nepovažuje za vyslaného vodiča, ak vykonáva obojstrannú prepravu tovaru alebo osôb.



6.2.1. Obojstranná preprava v rámci medzinárodnej príležitostnej alebo pravidelnej prepravy cestujúcich sa uskutočňuje vtedy, keď vodič vykonáva niektorú z týchto činností:

- Naberá cestujúcich v členskom štáte usadenia a vysadzuje ich v inom členskom štáte alebo v tretej krajine.
- Naberá cestujúcich v členskom štáte alebo v tretej krajine a vysadzuje ich v členskom štáte usadenia
- Nástup a výstup cestujúcich v členskom štáte usadenia na účely miestnych výletov v inom členskom štáte alebo v tretej krajine v súlade s nariadením (ES) č. 1073/2009.
- Od 2. februára 2022, ak vodič okrem vykonávania dvojstrannej prepravy raz naberie cestujúcich a/alebo raz vysadí cestujúcich v členských štátoch alebo tretích krajinách, ktorými prechádza, za predpokladu, že vodič neposkytuje služby prepravy cestujúcich medzi dvoma miestami nachádzajúcimi sa v členskom štáte, ktorým prechádza. To sa vzťahuje aj na spiatočnú cestu. Od 21. augusta 2023 sa táto výnimka bude vzťahovať len na vodičov, ktorí používajú vozidlá vybavené inteligentnými tachografmi.

6.2.2. Obojstranná preprava v rámci medzinárodnej prepravy tovaru sa uskutočňuje vtedy, keď vodič vykonáva niektorú z týchto operácií:

- Dodatočné činnosti nakládky a/alebo vykládky (t. j. nestranné medzinárodné dopravné operácie) vykonávané v rámci dvojstranných operácií v členských štátoch alebo tretích krajinách, ktoré sa križujú.

Kapitola 6

Preradenie vodičov v sektore cestnej dopravy



- len jeden na ceste tam a jeden na ceste späť, alebo ak sa na ceste tam nevykoná žiadna nakládka alebo vykládka, až dvaja na ceste späť za predpokladu, že sa nakládka a vykládka neuskutoční v tom istom štáte.
- Tranzit cez územie členského štátu bez akejkoľvek nakládky alebo vykládky.
- Počiatočná alebo konečná časť kombinovanej prepravy, ak samotná cesta predstavuje dvojstrannú prepravu.
- Od 2. februára 2022 sa za vyslanie vodiča nepovažuje ani to, ak vodič okrem vykonávania dvojstrannej prepravy vykonáva aj nakladanie alebo vykládanie na
- členských štátov alebo tretích krajín, cez ktoré prechádza, za predpokladu, že tovar nenakladá a nevykladá v tom istom členskom štáte. Ak po dvojstrannej preprave, ktorá sa začína v členskom štáte usadenia a počas ktorej sa nevykonáva žiadna ďalšia dodatočná činnosť, nasleduje dvojstranná preprava do členského štátu usadenia, oslobodenie od dane v súvislosti s dodatočnými činnosťami uvedenými v treťom pododseku sa vzťahuje na maximálne dve dodatočné nakládky alebo vykládky.
- Od 21. augusta 2023 sa táto výnimka bude vzťahovať len na vodičov, ktorí používajú vozidlá vybavené inteligentnými tachografmi.

6.3. Vyhlásenie o premiestnení



Dopravca je povinný zaslať vyhlásenie o vyslaní príslušným vnútroštátnym orgánom členského štátu, v ktorom je vodič vyslaný, najneskôr na začiatku vyslania, a to prostredníctvom štandardného viacjazyčného formulára verejného rozhrania pripojeného k informačnému systému o vnútornom trhu (IMI).

Prepravné vyhlásenie obsahuje tieto informácie:

- Totožnosť dopravcu, aspoň vo forme čísla licencie Spoločenstva, ak je takéto číslo k dispozícii,
- Kontaktné údaje manažéra dopravy alebo inej kontaktnej osoby v členskom štáte usadenia na účely komunikácie s príslušnými orgánmi hostiteľského členského štátu, v ktorom sa služby poskytujú, a na účely zasielania a prijímania dokumentov alebo oznámení,
- Totožnosť, adresu a číslo vodičského preukazu vodiča,
- Dátum začiatku platnosti pracovnej zmluvy vodiča a právne predpisy, ktoré sa na túto zmluvu vzťahujú,
- Plánovaný dátum začiatku a konca cesty,
- Evidenčné čísla motorových vozidiel,
- Druh poskytovanej dopravnej služby (nákladná doprava, osobná doprava, medzinárodná doprava alebo kaboťážna doprava);

Kapitola 6

Preradenie vodičov v sektore cestnej dopravy



6.4. Dokumentácia, ktorá sa má uchovávať a poskytovať na cestných kontrolných bodoch

Prepravné vyhlásenie obsahuje tieto informácie:

- Kópiu cestovného vyhlásenia predloženého prostredníctvom systému IMI v papierovej alebo elektronickej podobe;
- Doklad o prepravných operáciách vykonaných v hostiteľskom členskom štáte, ako je elektronický nákladný list (e-CMR),
- O dôkazy o vykonanej kabotáži, ktoré pozostávajú z týchto informácií (údaje týkajúce sa každej operácie):
 - a) Meno, adresu a podpis odosielateľa.
 - b) Meno, adresu a podpis dopravcu.
 - c) Meno a adresu príjemcu a jeho podpis v deň dodania, a to po dodaní tovaru.
 - d) Dátum a miesto prevzatia tovaru a určené miesto dodania.
 - e) Spoločný opis povahy tovaru, spôsob balenia a v prípade nebezpečného tovaru jeho všeobecne uznávaný opis, ako aj počet balení a ich osobitné značky a čísla.
 - f) Hrubá hmotnosť tovaru alebo inak vyjadrené množstvo.
 - g) Evidenčné čísla ťažného vozidla a prívesu.
- Údaje zaznamenané tachografom (najmä symboly členských štátov, v ktorých vodič vykonával prepravu).



Kapitola 7

Sankcie za nedodržanie predpisov



Uvedené sú len nové porušenia súvisiace s novými funkciami zavedenými balíkom mobility I. Upozorňujeme, že každý členský štát Európskej únie uplatňuje vlastné sankcie voči porušovateľom, t. j. neexistuje jednotná výška pokút. Pokuty uvedené v tomto dokumente zodpovedajú Španielsku. Na druhej strane existuje homogenita, pokiaľ ide o kritériá na uplatnenie opatrenia straty dobrej povesti.

7.1. Sankcie v súvislosti s dobou jazdy a dobou odpočinku

Pojem porušenia	Porušené pravidlo	Sankcie
Pravidelný týždenný odpočinok vo vozidle alebo akýkoľvek týždenný odpočinok dlhší ako 45 hodín, ktorý sa využíva ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok.	Okrem Článok 8 ods. 8 nariadenia (ES) č. 561/2006	1001€
Keď je vodič mimo domova, využite bežný týždenný odpočinok alebo akýkoľvek týždenný odpočinok v trvaní viac ako 45 hodín, ktorý sa využíva ako náhrada za predchádzajúce skrátenie týždenného odpočinku v ubytovacích zariadeniach, ktoré nie sú vhodné a prispôsobené pre obe pohlavia, ktoré nemajú vhodné spacie a hygienické zariadenia.	Článok 8 ods. 8 nariadenia (ES) č. 561/2006	1001€
Ak dopravný podnik neorganizuje prácu tak, aby sa vodič nemohol vrátiť do prevádzkového strediska zamestnávateľa alebo do miesta bydliska každé štyri po sebe nasledujúce týždne.	Článok 8 ods. 8 nariadenia (ES) č. 561/2006	1001€
Ak dopravný podnik neorganizuje prácu vodiča tak, aby sa mohol vrátiť do prevádzkového strediska zamestnávateľa alebo do miesta bydliska pred koncom tretieho týždňa po tom, ako využil dva po sebe nasledujúce skrátené týždenné odpočinky v rámci medzinárodnej prepravy tovaru pred začiatkom pravidelného týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktorý využíva ako náhradu.	Článok 8 ods. 8 nariadenia (ES) č. 561/2006	2001€
Ak je vodič mimo domova, zamestnávateľ nie je povinný uhradiť všetky výdavky na ubytovanie mimo vozidla počas bežných týždenných odpočinkov a počas odpočinku dlhšieho ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada.	Článok 8 ods. 8 nariadenia (ES) č. 561/2006	401€

Kapitola 7

Sankcie za nedodržanie predpisov



7.2. Sankcie v súvislosti s dobou jazdy a dobou odpočinku

Prepravné vyhlásenie obsahuje tieto informácie:

Pojem porušenia	Porušené pravidlo	Sankcie
Nezapísanie symbolov krajín, ktorých hranice vodič prekročil počas denného pracovného času, do tachografu.	Článok 34 ods. 6 písm. f) nariadenia (EÚ) č. 165/2014 Článok 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014	801€

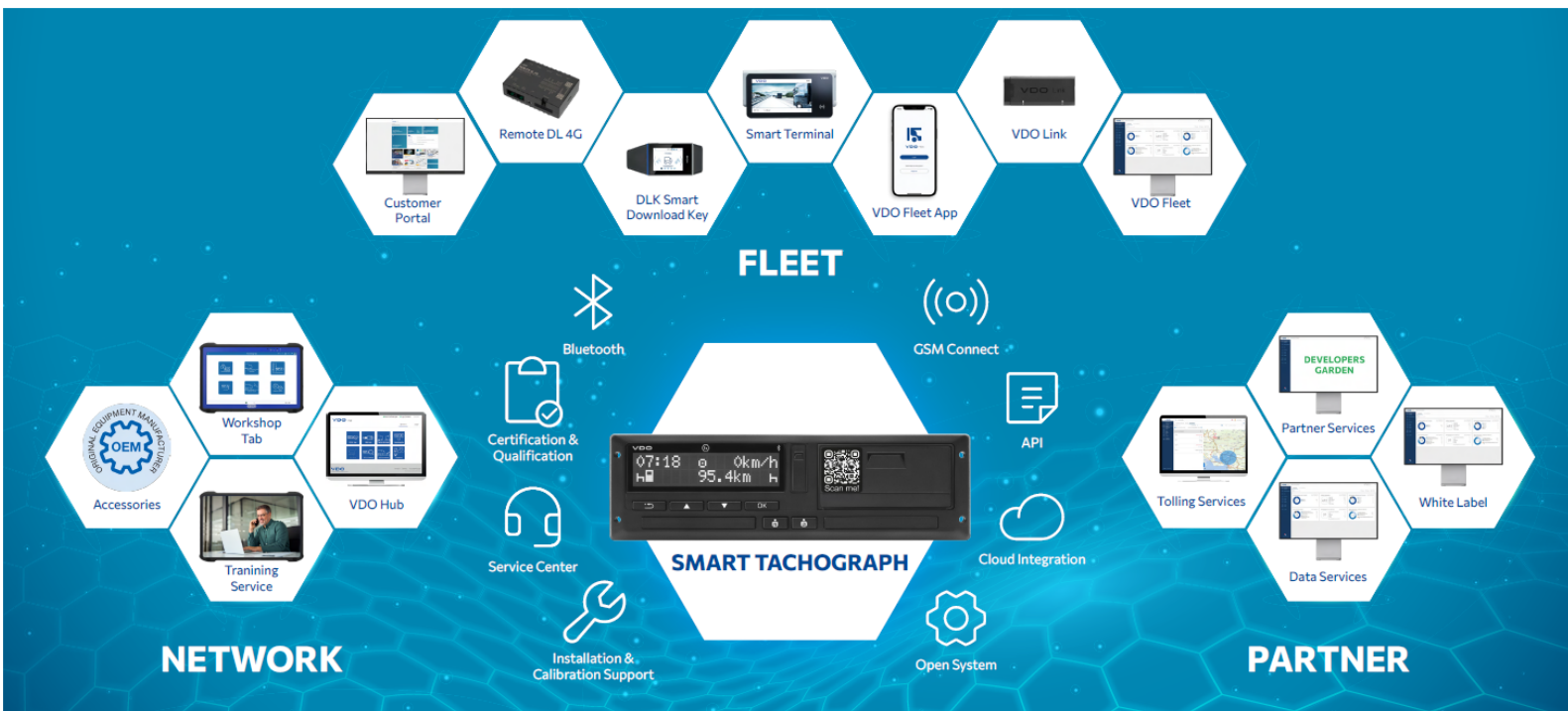
7.3. Sankcie v medzinárodnej cestnej preprave tovaru

Porušenia vyplývajúce z nadobudnutia účinnosti balíka opatrení v oblasti mobility I sa zaraďujú k už existujúcim typom porušení.

7.4. Infracciones/sanciones en cuanto al desplazamiento de los conductores

Pojem porušenia	Porušené pravidlo	Sankcie
Žiadne papierové alebo elektronické vyhlásenie o vysielaní zo strany vodiča	Článok 1 ods. 11 písm. b) smernice 1057/2020	401€

Náš komplexný EKO systém od VDO na spravovanie údajov z tachografov a kariet vodičov v rámci riadenia dopravy!



TAMEX, spol. s r.o.

Stará Vajnorská 3

831 04 Bratislava

+421 2 444 549 20-21

+421 903 761 381

www.tamex.sk / www.tachografy.sk / www.mojetachografy.sk

VDO - Značka spoločnosti AUMOVIO

Našou misiou je pomôcť vám a podporiť vás pri premenení povinnosti používať tachograf na konkurenčnú výhodu a rozhodujúci impulz pre vaše podnikanie.

Sme tu pre vás, aby sme vám pomohli oceniť vaše dáta z tachografov a kariet vodičov ich spravovaním VDO systémami dátového manažmentu!

Kontaktujte nás a získate najnovšie a najužitočnejšie informácie o svete tachografov v dopravnom sektore. Sme tu pre vás už viac ako 30 rokov!

Sprievodca balíkom mobility neprešiel jazykovou ani technickou kontrolou. Za nesprávny preklad a interpretáciu nepreberáme právnu zodpovednosť!