

Pravila EU o vremenu vožnje i odmora, tahografu, primjeni i nadzoru

Sarajevo, 28. juna 2024

Zdravko Igličar

AETR i pravni okvir EU

- ▶ Evropski sporazum o radu posada vozila angažovanih u međunarodnom drumskom saobraćaju (AETR).
- ▶ Većina Transport Community Treaty (TCT) (Ugovor o prometnoj zajednici) regionalnih partnera su ugovorne strane AETR-a.

<https://www.transport-community.org/legal-basis/>

Transport Community Treaty



EN

Document
languages



ALB

Document
languages



BiH

Document
languages



SRB

Document
languages



MKD

Document
languages



KOS

Document
languages



MNE

Document
languages

AETR i pravni okvir EU

- ▶ Pravni okvir EU
 - ▶ Pravila o vremenu vožnje i odmora: Uredba (EZ) br. 561/2006
 - ▶ Tahograf: Uredba (EU) br. 561/2006
 - ▶ Provedbeno zakonodavstvo: Direktiva 2006/22/EC

Mobility Package I - Paket za mobilnost I

Usvajanje od strane Evropskog parlamenta i Vijeća

- ▶ Stupanje na snagu: avgust 2020
- ▶ Primjena:
 - ▶ Vrijeme vožnje i odmora, tahografi (Uredba (EU) br. 2020/1054): 20. kolovoza 2020.
 - ▶ Upućivanje vozača: transpozicija od strane država članica (Direktiva (EU) br. 2020/1057): 2. februar 2022.
 - ▶ Pristup profesiji i tržištu (Uredba (EU) br. 2020/1055): 21. februar 2022.

Ciljevi paketa mobilnosti I

- ▶ Poštena konkurencija između EU operatera u drumskom saobraćaju („Ujednačeni uslovi igre“)
- ▶ Bolji uslovi rada za vozače
- ▶ Efikasnije sprovođenje zakona EU

Uredba (EU) br. 561/2006

- ▶ Promjene uvedene Uredbom (EU) br. 2020/1054
- ▶ Počeo da se aplicira 20. avgusta 2020
- ▶ Pitanja i odgovori o implementaciji Paketa mobilnosti 1 (Uredba 561/2006) dostupni su na web stranici Komisije na svim jezicima EU: Paket mobilnosti: Pitanja i odgovori (europa.eu)

Pitanja i odgovori o implementaciji Paketa mobilnosti I

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en

Mobility Package I

Posting rules

Questions and Answers on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057

Market rules

Rule on the return of the vehicle as applicable from 21 February 2022

Rules on cabotage as applicable from 21 February 2022

Driving & Rest times

Regulation (EU) 2020/1054 in application from 20 August 2020

TRACE 2 guidance and training materials

Efficient and harmonised enforcement of Mobility Package 1

Tachographs

Questions and Answers on the manual recording of border crossings in tachographs under Regulation (EU) No 165/2014

Pitanja i odgovori o implementaciji Paketa mobilnosti I

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/driving-rest-times_en



1 FEBRUARY 2022

Questions and Answers on the implementation of Mobility Package 1 (part 1)
(under revision)

English [Download](#) 

(602.23 KB - PDF)

[Other languages \(22\)](#) 



18 OCTOBER 2021

Questions and Answers on the implementation of Mobility Package 1 (part 2)

English [Download](#) 

(500.61 KB - PDF)

[Other languages \(22\)](#) 



22 MARCH 2023

Note on enforcement practices of Article 8(8) of Regulation (EC) No 561/2006
on the ban to take regular weekly rest periods in a vehicle

English [Download](#) 

(305.13 KB - PDF)

[Other languages \(23\)](#) 

TRACE 2

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/trace-2-guidance-and-training-materials_en



English

Mobility and Transport

Home | Ukraine | Transport modes | Transport themes | News & Events | Facts & Figures

Home > Transport modes > Road > Mobility Package I > TRACE 2 guidance and training materials

TRACE 2 guidance and training materials

This set of guidance and training materials does not commit the European Commission. Only the Court of Justice of the European Union is competent to authoritatively interpret Union law.

The TRACE 2 document updates and complements the [Trace explanatory text](#), by reflecting the legislative changes introduced through Mobility Package 1 that was adopted in July 2020. It provides a valuable guidance on how to apply and control compliance with the modified and new rules related to driving and rest times of drivers, posting of drivers, cabotage operations, requirements on stable establishment as well as the correct use of tachograph and other tools put in place to facilitate implementation and controls. The key objective of establishing this guidance material is to ensure common understanding of the rules in force and their consistent and effective enforcement across the EU. Correct application and compliance with those rules is key to achieving the objectives of the road transport legislation that is enhancing working conditions for drivers, ensuring fair conditions of competition for operators and improving road safety. TRACE 2 document has been prepared by the consortium composed of the experts representing Social Partners in road transport sector, enforcement organisation and communication experts, and is available also on the website of one of the project partners (CORTE).

GENERAL PUBLICATIONS | 20 December 2023

[TRACE 2 - Enforcement Guidance Document on Regulation \(EC\) No 561/2006 – Driving and Resting Times](#)

GENERAL PUBLICATIONS | 20 December 2023

[TRACE 2 - Enforcement Guidance Document on Regulation \(EU\) No 165/2014 - Tachograph](#)

GENERAL PUBLICATIONS | 20 December 2023

[TRACE 2 - Enforcement Guidance Document on Directive 2020/1057 – Posting of Drivers](#)

GENERAL PUBLICATIONS | 20 December 2023

[TRACE 2 Enforcement Guidance Document on New provisions of Regulation \(EC\) No 1071/2009 as modified by Regulation \(EU\) 2020/1055 – Access to Profession](#)

GENERAL PUBLICATIONS | 20 December 2023

[TRACE 2 - Enforcement Guidance Document on New provisions of regulation \(EC\) No 1072/2009 as modified by Regulation \(EU\) 2020/1055 – Access to Market](#)

TRACE 2



Učinkovito in usklajeno izvajanje svežnja o mobilnosti 1

Številka pogodbe: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006)



PRIPRAVIL: CORTE, ETF, IRU in SQUARIS Consultants



Svežnja razlaga:
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

ZA
EVROPSKO KOMISIJU
Generalni direktorat za mobilnost in promet
Direktorat C - Zemeljska
Enota C-1 - Cestni promet
1049 Bruselj
E-pošta: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

IZJAVA - Ta dokument je le prevod in priložila v njem niso zavzeto. Pripravili so ga avtorji v skladu s pogodbo št. MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) z Evropsko unijo. Izražena mnenja so izključno mnenja izvajalca in ne predstavljajo uradnega stališča naročnika.

Originalna angleška različica tega dokumenta je bila prevedena v vseh jezikih s pomočjo programske opreme. To ni uradni prevod. V primeru kakršne koli neskladnosti velja izvirna angleška različica dokumenta.

TRACE 2 Smernice za izvrševanje Uredbe (ES) št. 561/2006 - čas vožnje in počitka



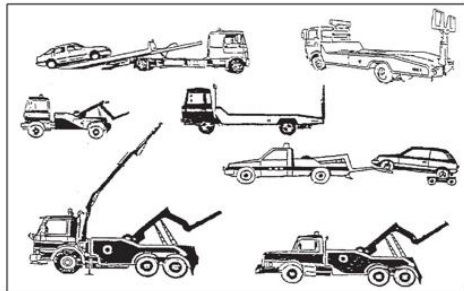
TRACE 2

f) Specializirano vozilo za okvare mora biti izdelano ali prilagojeno tako, da omogoča reševanje invalidnega vozila (glej sodbo Sodišča v zadevi C-79/86 - *Hamilton proti Whitelocku*). Za preverjanje pogoja 100-kilometrskega polmera je treba preveriti operativno bazo vozila, da se lahko uporabi oprostitev.

Zavedajte se, da se lahko v polmeru 100 km vozilo uporablja za dejavnosti, ki niso povezane z odpravljanjem okvar; na primer, vozilo za odpravljanje okvar, opremljeno z drsno posteljo za odstranitev invalidnega avtomobila, bi se lahko v polmeru 100 km od baze vozila uporabljalo za prevoz blaga, ki ni pokvarjeno vozilo, in bi bilo izvzeto iz Uredbe.¹⁹

Ta tip vozila je lahko opremljen s tahografom, vendar ga v okviru te izjeme ni treba uporabljati.

Za "obnovitveno" vožnjo, ki presega polmer 100 km, je treba namestiti in uporabljati tahograf ter upoštevati čas vožnje in počitka.



Slika zgoraj: Specializirano vozilo za okvare

¹⁹ V zadevi C-79/86 - *Hamilton proti Whitelocku* je Sodišče navedlo, da "je iz samih besed zgoraj navedenih določb razvidno, da je zadevno odstopanje pogojeno le z naravo vozila kot 'specializiranega vozila za okvare', ne glede na vrsto opravljenega prevoza."



- v. **Primer 5:** Za vozilo, registrirano v Združenem kraljestvu, ki potuje med državami članicami EU (kot je prikazano spodaj), se v skladu z oddelkom 2 dela B Priloge 31 (z naslovom Čas vožnje, odmori in počitki) člena 1(2) TCA uporablja TCA.



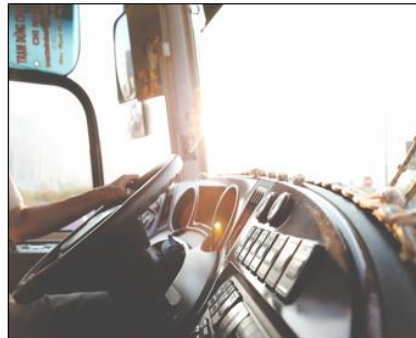
- vi. **Primer 6:** Za poljsko vozilo, ki potuje iz Poljske v Združeno kraljestvo in se ustavi na Nizozemskem, se uporablja TCA v skladu z odstavkom 2 člena 1 Priloge 31, del B, oddelek 2 (z naslovom Čas vožnje, odmori in počitki), člen 1, odstavek 2 TCA.

TRACE 2

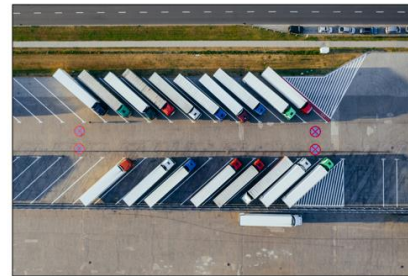
TRACE 2 Smernice za izvrševanje Uredbe (ES) št. 561/2006 - čas vožnje in počitka



TRACE 2 Smernice za izvrševanje Uredbe (EU) št. 165/2014 - tahograf

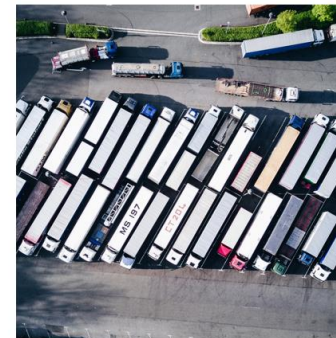


Smernice za izvrševanje TRACE2 o Direktivi 2020/1057 - Napotitev voznikov



Smernice za izvrševanje TRACE 2 o novih določbah Uredbe (ES) št. 1071/2009, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2020/1055 - Dostop do poklica

"Ta dokument je namenjen le kot navodilo. Samo Sodišče Evropske unije je pristojno za avtoritativno razlago prava Unije."



TRACE 2 Smernice za izvrševanje o novih določbah Uredbe (ES) št. 1072/2009, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2020/1055 - Dostop do trga



TRACE 2

<https://corte.be/corte-activities/992-trace-2>



HOMEABOUT USMEMBERSHIPOUR WORKCALENDAR

TRACE 2 - Efficient and Harmonized Implementation of Mobility Package 1



Trace 2

Efficient and harmonised enforcement of Mobility Package 1

TRACE 2 project focused on efficient and harmonized implementation of rules and changes introduced by mobility package 1. TRACE 2 built upon the success of the TRACE project, which played an important role in harmonising enforcement of EU rules on driving and rest time (as applied before mobility package 1) by providing consolidated enforcement guidance in different languages.

TRACE 2 was implemented under the leadership of CORTE and in close collaboration with consortium partners IRU, ETF and SQUARIS Consultants. ROADPOL and ECR were also involved in the project. The aim of the project was to take stock of changes introduced by mobility package 1, develop enforcement guidance/training materials, and organize training sessions for enforcers across the EU.

The work under TRACE 2 related to different topics impacted by mobility package 1. It resulted in enforcement guidance documents and other materials that can be useful to train enforcers across Europe and harmonize enforcement practices.

All training materials and documents developed under TRACE2 can be accessed through the following shared folder:

- TRACE 2 - All final documents and training materials

Ime	Spremenjeno
 Enforcement Guidance Documents - with translation	 6. oktober 2023
 Final Workshop and Training Presentations	 9. oktober 2023
 Q&A for training	 24. november 2023
 Video	 11. oktober 2023

Regulation (EC) No 561/2006

Uredba (EC) Br 561/2006

1. Opseg - Novi izuzeci i LCV (Light commercial vehicle - Lako komercijalno vozilo)
2. Redovan povratak vozača
3. Zabrana redovnog sedmičnog odmora u kabini
4. Mogućnost dva uzastopna smanjena sedmična odmora
5. Proširenje odstupanja od trajekta na smanjene i redovne nedjeljne odmore
6. Izuzetno prekoračenje vremena vožnje
7. Tahografi - Novi pametni tahograf v2 i granični prelazi

I. Obim - novi izuzeci i LCV

- ▶ Opći opseg Uredbe (EZ) 561/2006:
Prevoz robe vozilima preko 3,5t i prevoz putnika sa vozilima +9 osoba uključujući vozača
- ▶ Od 1. jula 2026. godine, vozila od +2,5t uključena u međunarodni transport za iznajmljivanje i nagradu će potpasti u područje primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 - Laka komercijalna vozila (LCV)
- ▶ Novi izuzeci u čl. 3 za vozila od maksimalno 7,5t koja isporučuju robu proizvedenu na bazi zanata
- ▶ Novi nacionalni izuzeci u članu 13(1) za
 - ▶ Vozila koja prevoze građevinsku mehanizaciju u krugu od 100 km
 - ▶ Vozila koja isporučuju gotov beton

II. Povratak vozača

Član 8(8a) Uredbe (EZ) br. 561/2006

- ▶ **Cilj pravila:** Poboljšati uslove rada vozača dužim odmorima kod kuće i borbom protiv nomadske vožnje.
- ▶ **Obaveza operatera:** organizovati rad vozača kako bi se osiguralo da se mogu vratiti „kući“ najmanje svake 4 sedmice (ili 3 sedmice u slučaju dva uzastopna smanjena odmora).
- ▶ **Mjesta povratka:** operativni centar poslodavca u kojem se inače nalazi vozač ili mjesto prebivališta vozača (po izboru vozača)
- ▶ **Dokaz:** Prevozna preduzeća će koristiti tahografske zapise, dežurne liste vozača ili drugu dokumentaciju kako bi dokazali usklađenost. Dokazi se moraju čuvati u prostorijama preduzeća

III. Odmor izvan kabine

Član 8(8) Uredbe (EZ) br. 561/2006

- ▶ **Zabrana redovnog nedeljnog odmora u kabini kamiona:** ništa novo (uporedi slučaj na sudu „Vaditrans“)
- ▶ **Troškovi smještaja:** snosi poslodavac
- ▶ **Teret dokazivanja na kontrolnim organima:** ne postoji obaveza za vozače da predoče dokaze kao što su hotelski računi. Kazne se mogu izreći samo kada su vozači uhvaćeni na licu mjesta.

IV. Smanjen sedmični odmor

Član 8(6b) Uredbe (EZ) br. 561/2006

- ▶ **Fleksibilnost za nedeljne odmore:** mogućnost da vozači uzmu 2 uzastopna smanjena nedeljna odmora u zavisnosti od uslova
- ▶ Samo za vozače koji se bave međunarodnim prevozom tereta
- ▶ 2 uzastopna skraćena perioda odmora moraju se koristiti izvan države članice osnivanja i države članice prebivališta vozača
- ▶ 2 naknade se moraju uzimati en bloc i pridodati obaveznom redovnom sedmičnom odmoru nakon dva uzastopna smanjena nedjeljna odmora.

V. Odstupanje od trajekta/voza

Član 9 Uredbe (EZ) br. 561/2006

- ▶ Mogućnost prekida dva puta (maksimalno 1h ukupno za dva prekida):
 - ▶ smanjen sedmični odmor u pratnji vozila na trajektu/vlaku
 - ▶ redovni sedmični odmor na trajektu/vlaku je duži od 8 h (samo spavaća kabina)
- ▶ Vozač mora imati pristup spavaćoj kabini, krevetu ili kaušetu na raspolaganju
- ▶ **Za redovne nedjeljne odmore:** Vozači ne smiju prije ukrcaja i/ili nakon iskrcaja sa trajekta/voza provesti dio svog redovnog sedmičnog odmora u vozilu.

VI. Odstupanje od izuzetnih okolnosti

Član 12(2) i (3) Uredbe (EZ) br. 561/2006

- ▶ Mogućnost prekoračenja dnevnog i sedmičnog vremena vožnje za 1h ako vozač treba da stigne kući na sedmični odmor
- ▶ Mogućnost prekoračenja dnevnog i sedmičnog vremena vožnje za 2h ako vozač treba da stigne kući na redovni sedmični odmor. Vozač mora napraviti pauzu od 30 minuta prije dodatnog vremena vožnje.
- ▶ Uslovi:
 - ▶ Izuzetna situacija
 - ▶ Ne smije se smanjiti period odmora
 - ▶ Produžetak mora nadoknaditi dodatnim odmorom uz drugi period odmora u roku od 3 sedmice

VII: Pametni tahograf v2

Prijedlog EU za uvođenje pametnog tahografa v2 u AETR je već dostavljen.

Glavne nove funkcionalnosti pametnog tahografa v2

- ▶ Automatsko snimanje graničnih prelaza
- ▶ Snimanje pozicija utovarno-istovarnih operacija
- ▶ Evidentiranje prevoza putnika/robe
- ▶ Obavezno ITS interfejs

VII. Tahografi - vremenska linija za pametni tahograf v2 (1/2)

Član 3(4) Uredbe (EU) br. 165/2014

- ▶ Vremenski okvir za pametni tahograf v2
 - ▶ Pametni tahograf v2: Uredba (EU) 2021/1228 je stupila na snagu 19. avgusta 2021., primjenjuje se od 21. avgusta 2023.
 - ▶ Pametni tahograf v2 u novim vozilima: 21. avgusta 2023
 - ▶ Nadogradnja analognih i digitalnih tahografa: posljednji dan za naknadnu ugradnju je 31. decembar 2024.
 - ▶ Retrofit smart tachograph v1: posljednji dan za naknadnu ugradnju je 18. avgust 2025

Posljedica člana 2(1)(aa) Uredbe (EZ) br. 561/2006

- ▶ Smart tachograph v2 u LCV-ima koji se bave međunarodnim transportom: do/od 1. jula 2026.

VII. Tahografi - (2/2)

- ▶ Oprema za rano otkrivanje: Obaveza opremanja kontrolnih organa opremom za rano otkrivanje u odgovarajućoj mjeri do 21. avgusta 2024. godine.
- ▶ Od 01.01.2025.: Provođenje vremena vožnje i odmora sa 28 na 56 dana - povećanje evidencije koja se čuva

Član 34. Uredbe (EU) br. 165/2014

- ▶ Za međunarodni drumski transport unutar EU, obaveza za vozače sa analognim tahografima da ručno snimaju prelaske granice od 20. avgusta 2020. (za analogne tahografe) ili od 2. februara 2022. (za digitalne i pametne tahografe). Pametni tahograf 2 će automatski snimati granične prelaze (ali i aktivnosti utovara/istovara).
- ▶ Obaveza evidentiranja koda zemlje početka i završetka dnevnog radnog perioda.

Koja pravila važe?

Član 2(2) Uredbe (EZ) br. 561/2006:

2. Ova se Uredba **bez obzira na zemlju registracije vozila** primjenjuje na cestovni prijevoz koji se obavlja:

(a) **isključivo unutar Zajednice**; ili

(b) između Zajednice, Švicarske i država koje su stranke Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru.

3. AETR se umjesto ove Uredbe primjenjuje na međunarodni cestovni promet koji se djelomično odvija izvan područja navedenih u stavku 2., na:

(a) vozila registrirana u Zajednici ili državama koje su ugovorne stranke AETR-a, tijekom čitave vožnje;

(b) vozila registrirana u trećoj zemlji koja nije ugovorna stranka AETR-a, samo za dio puta na području Zajednice ili država koje su ugovorne stranke AETR-a.

Odredbe AETR-a trebalo bi uskladiti s odredbama ove Uredbe, tako da se glavne odredbe ove Uredbe primjenjuju kroz AETR na takva vozila tijekom bilo kojeg dijela vožnje koji se obavlja unutar Zajednice.

Koja pravila važe?

Članak 3(1) Uredbe (EU) br. 165/2014:

Područje primjene

1. Tahografi se ugrađuju i koriste **u vozilima registriranim u državi članici** koja služe za cestovni prijevoz putnika ili dobara i na koje se primjenjuje Uredba (EZ) br. 561/2006.

Koja pravila važe?

Regarding your second question on the Bosnian-registered vehicle, I understand this vehicle could operate within the Union only the basis of an ECMT licence. Since Regulation (EU) No 165/2014 applies only to vehicles registered in the EU (as per article 3(1) of 165/2014), the tachograph retrofit obligation does not apply to the Bosnian-registered vehicle. Similarly, it could apply only when Bosnia, which is also Party to the TCT, puts an obligation to transition to smart tachograph as per their transposition of Regulation (EU) No 165/2014.

Što se tiče vašeg drugog pitanja o vozilu bosanskohercegovačke registracije, koliko sam shvatio, ovo vozilo može raditi unutar Unije samo na osnovu ECMT dozvole. S obzirom da se Uredba (EU) br. 165/2014 primjenjuje samo na vozila registrovana u EU (prema članu 3(1) od 165/2014), **obaveza naknadne ugradnje tahografa se ne primjenjuje na vozila koja su registrovana u BiH.** Slično, moglo bi se primijeniti samo kada Bosna, koja je također potpisnica TCT-a, stavi obavezu prelaska na pametni tahograf u skladu sa njihovom transpozicijom Uredbe (EU) br. 165/2014.

Koja pravila važe?

TRACE 2

- V spodnji preglednici določite, katera pravila veljajo¹⁶ :

Uporaba pravil

Ko se vozilo ustavi za preverjanje v EU		Potovanje				
		EU↔EU	EU↔ zunaj EU AETR	EU↔UK	EU↔3 rd Država (ne- AETR)	Združeno kraljestvo↔ AETR, ki ni iz EU
Država registracije prevoznega podjetja	EU					
	AETR, ki ni iz EU					
	ZDRUŽENO KRALJESTVO					
	3 rd država (ki ni AETR)					

Predpisi EU

AETR

TCA (samo za prevoz blaga)

TCA ne zajema prevoza potnikov. Zato se za prevoz potnikov med EU in Združenim kraljestvom uporablja uredba AETR.

Za prevoz, ki ga opravljajo podjetja iz EGP in Švice v EU in nazaj, se uporablja Uredba (EU) št. 561/2006. Če pa prevoz, ki ga opravljajo ta podjetja, poteka v/iz/preko Združenega kraljestva, se uporablja uredba AETR.

Rezultati -

Uporablja se AETR - inšpekcijski pregled za ugotavljanje skladnosti z zahtevami AETR se lahko nadaljuje.

Izven področja uporabe pravil AETR - ocenite, ali potovanje spada v področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, in če spada, nadaljujte s preverjanjem skladnosti z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Izven področja uporabe ES in AETR - Prekinitev ali nadaljevanje inšpekcijskih pregledov, ki niso povezani z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Za spodaj navedene primere uporabite naslednji priročnik za grafike, ki so uporabljene za razlago veljavnih zakonov in poti.

Koja pravila važe?

Primjer, prijevoznik iz BiH vozi za EU, koja pravila važe 561 ili AETR?

Kad se radi bilateralni prevoz važe AETR pravila jer je deo putovanja u EU.

Uporaba pravil

Ko se vozilo ustavi za preverjanje v EU		Potovanje				
		EU↔EU	EU↔ zunaj EU AETR	EU↔UK	EU↔3 rd Država (ne- AETR)	Združeno kraljestvo↔ AETR, ki ni iz EU
Država registracije prevoznega podjetja	EU					
	AETR, ki ni iz EU					
	ZDRUŽENO KRALJESTVO					
	3 rd država (ki ni AETR)					

Predpisi EU

AETR

TCA (samo za prevoz blaga)

Koja pravila važe?

Primjer, prijevoznik iz BiH vozi između dve tačke unutar EU (npr. utovar u nemačkoj a istovar u mađarskoj) tada vozač mora da se pridržava odredbi regulative 561 (bez obzira što nismo zemlja članica EU).

Uporaba pravil

Ko se vozilo ustavi za preverjanje v EU		Potovanje				
		EU↔EU	EU↔ zunaj EU AETR	EU↔UK	EU↔3 rd Država (ne- AETR)	Združeno kraljestvo↔ AETR, ki ni iz EU
Država registracije prevoznega podjetja	EU					
	AETR, ki ni iz EU					
	ZDRUŽENO KRALJESTVO					
	3 rd država (ki ni AETR)					

Predpisi EU

AETR

TCA (samo za prevoz blaga)

Koja pravila važe?

Primjer, prijevoznik iz BiH vozi između dve tačke unutar EU (npr. utovar u nemačkoj a istovar u mađarskoj) tada vozač mora da se pridržava odredbi regulative 561 (bez obzira što nismo zemlja članica EU).

Ovde treba voditi računa da se prilikom takvog prevoza na vozača i vozilo ne odnose odredbe regulative 165 (znači ne mora da ima smart tahograf jer se regulativa 165 odnosi samo na vozila koja su registrovana u EU).

Takođe, ističem da pošto su pravila AETR strožija od novih odredbi 561 koje su usvojene paketom mobilnosti, našim vozačima kada obavljaju prevoz unutar dve tačke u EU, bi trebalo savetovati da se pridržavaju isključivo odredbi AETR kako ne bi bili u problemu kada ih budu kontrolisali nadzorni organi AETR zemalja ali i EU zemalja jer smo mi za EU nadzorne organe AETR zemlja.

Hvala vam na pažnji.