

Brusel 28. listopadu 2018
(OR. en)

Interinstitucionální spisy:

2017/0122(COD)

2017/0121(COD)

2017/0123(COD)

14802/18

ADD 3

TRANS 582

SOC 738

EMPL 552

MI 903

COMPET 823

CODEC 2123

ZPRÁVA

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Rada

Č. předchozího
dokumentu: 13205/3/18 REV 3

Č. dok. Komise: ST 9670/17

Předmět: **Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů**
– obecný přístup

Delegace naleznou v příloze kompromisní návrh předsednictví týkající se nařízení č. 561/2006 a 165/2014.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky pro podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.

¹ Úř. věst. , , s. .

² Úř. věst. , , s. .

- (2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru předpisů Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006³, byly ve stávajícím právním rámci zjištěny určité nedostatky. Nejasné a nevhodné předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů vedou k rozdílným výkladům a způsobům prosazování v členských státech. Některé členské státy nedávno přijaly jednostranná opatření dále zvyšující právní nejistotu a nerovné zacházení s řidiči a podnikateli v silniční dopravě.
- (3) Hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 provedené ex post potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování předpisů Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.
- (3a) V zájmu větší jasnosti a soudržnosti by měla být vymezena výjimka z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 pro neobchodní využití vozidla.
- (4) Jasné, vhodné a jednotně prosazované předpisy jsou rovněž zásadní po dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi podnikateli a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.
- (5) Vyšlo najevo, že stávající požadavek na přestávky je nevhodný a nepraktický pro řidiče v týmu. Proto je vhodné upravit požadavek na záznam přestávek podle specifčnosti dopravy prováděné řidiči jedoucimi v týmu, aniž by byla ohrožena bezpečnost řidiče a silničního provozu.

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (6) Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. [...] Je [...] nezbytné zajistit, aby dopravci organizovali práci řidičů tak, aby tato doba mimo domov nebyla nadměrně dlouhá a aby řidiči mohli požívat výhod dlouhé doby odpočinku vybírané náhradou za zkrácený týdenní odpočinek. Organizace návratu by měla umožňovat dojezd do provozovny dopravce v členském státě usazení nebo do místa řidičova bydliště. Dopravce by měl být schopen organizaci pravidelného návratu doložit pomocí záznamů tachografu, pracovních plánů řidičů nebo podobných podkladů.
- (7) [...] V zájmu podpory sociálního pokroku je vhodné upřesnit, kde je možné týdenní odpočinek trávit, a současně zajistit, aby řidiči měli k odpočinku odpovídající podmínky. Mimořádně důležitá je kvalita ubytování během pravidelné týdenní doby odpočinku, kterou by řidič měl strávit mimo kabinu vozidla ve vhodném ubytovacím zařízení a na náklady zaměstnavatele. Nicméně parkuje-li vozidlo na bezpečné a zabezpečené parkovací ploše splňující určitá stanovená kritéria týkající se pohodlí řidiče, může řidič výjimečně přespát v kabině vozidla a využít přitom zázemí dané parkovací plochy, a to na náklady zaměstnavatele. Pokud v členském státě, ve kterém pravidelná týdenní doba odpočinku probíhá, není taková parkovací plocha v dosahu, je třeba najít pro řidiče jiné vhodné ubytování mimo vozidlo.
- (7a) Pro zlepšení pracovních podmínek v tomto odvětví a pro zachování bezpečnosti silničního provozu mají zásadní význam bezpečné a zabezpečené parkovací plochy vybavené odpovídajícím zařízením pro odpočinek. Je proto nanejvýš důležité podporovat rozvoj parkovací infrastruktury, včetně odpočivek, která by zaručovala dodržování požadovaných standardů, pokud jde o bezpečnost, zabezpečení a služby. S cílem urychlit a podpořit výstavbu této parkovací infrastruktury je důležité, aby existovaly dostatečné možnosti spolufinancování ze strany Evropské unie v souladu se stávajícími a budoucími právními akty EU, jež stanoví podmínky finanční podpory. Členské státy nicméně nemají povinnost financovat dodatečnou parkovací infrastrukturu na svém území nad rámec svých stávajících povinností podle pokynů Unie pro infrastrukturu TEN-T. Komise by měla zveřejnit aktualizovaný seznam zabezpečených odpočivek splňujících minimální standardy kvality.

- (8) Řidiči [...] narážejí na nepředvídatelné okolnosti, které jim znemožňují dostat se do požadovaného místa, kde si mají vybírat týdenní odpočinek, aniž by porušili předpisy Unie. Je žádoucí zajistit, aby se řidiči mohli s těmito okolnostmi vyrovnat snáze a bylo jim umožněno dostat se do místa týdenního odpočinku. Těmito výjimečnými okolnostmi jsou nenadále události, jimž nelze předejít a které nelze předvídat, při kterých je po krátkou dobu nečekaně nemožné uplatnit ustanovení nařízení v jejich plném rozsahu. V zájmu zajištění řádného prosazování předpisů by řidiči měli dané okolnosti zdokumentovat. Kromě toho by mělo být prostřednictvím ochranného opatření zajištěno, aby doba řízení nebyla nepřiměřená.
- (9) Aby se omezily rozdílné způsoby prosazování a zabránilo se jim a dále se zvyšovala účinnost a účelnost přeshraničního prosazování, je zásadní zavést jasná pravidla pro pravidelnou správní spolupráci mezi členskými státy.
- (10) K zajištění jednotných podmínek provádění nařízení (ES) č. 561/2006 by měla být Komisi svěřena prováděcí pravomoc k objasňování ustanovení tohoto nařízení a stanovení společných přístupů k jejich uplatňování a prosazování. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011⁴.
- (11) Ke zlepšení nákladové efektivnosti prosazování předpisů v sociální oblasti je třeba plně využít možnosti současných a budoucích systémů tachografů. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy, zejména během mezinárodní přepravy. Za stejným účelem by se mělo pokročit s montáží inteligentních tachografů v rámci stávajícího parku vozidel, která jsou provozována v mezinárodní dopravě a používají analogové nebo digitální tachografy.
- (11a) Zejména je třeba, aby ve vozidlech, která nejsou vybavena inteligentním tachografem, bylo překročení hranic členského státu zaznamenáno v tachografu při nejbližší zastávce na hranicích nebo za nimi.

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (11b) S cílem zajistit, aby řidiči, dopravci a kontrolní orgány mohli co nejdříve využívat výhod inteligentních tachografů, včetně jejich automatizovaných záznamů o překročení hranic, měl by být těmito zařízeními vybaven stávající vozový park, a to v přiměřené lhůtě po vstupu podrobných technických ustanovení v platnost, což poskytne dostatek času na přípravu.
- (11c) V zájmu snížení zátěže pro dopravce a kontrolní orgány by v případě, že kontrolor pro účely kontroly odstraní z tachografu plombu, mělo být za určitých řádně zdokumentovaných okolností umožněno, aby ji tento kontrolor nahradil.
- (11d) Je důležité, aby se na podnikatele v silniční dopravě usazené ve třetích zemích vztahovala při výkonu přepravních činností na území Unie pravidla rovnocenná pravidlům stanoveným v této směrnici. Komise by měla posoudit dodržování této zásady na úrovni EU a navrhnout odpovídající řešení, o kterých bude EU jednat v rámci Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).
- (12) Proto by měla být odpovídajícím způsobem změněna nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014⁵,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:

1. [...] V článku 4 se doplňují nová písmena r) a s), která znějí:

„r) „neobchodní přepravou“ silniční přeprava kromě přepravy na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná přímá ani nepřímá odměna a ze které přímo ani nepřímo neplynou žádné zisky pro řidiče vozidla ani jiné osoby a která nesouvisí s profesní ani obchodní činností;

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

- s) „vyčleněnou zónou“ prostor, který je zabezpečený, má odpovídající vybavení pro spaní a hygienu a splňuje specifické požadavky stanovené v příloze tohoto nařízení;“

2. V článku 6 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„Řidič zaznamená jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 bodu e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamená dobu „pracovní pohotovosti“, definovanou v čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES, v souladu s čl. 34 odst. 5 písm. b) bodem iii) nařízení (EU) č. 165/2014. Tento zápis provede ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na záznamovém zařízení.“

3. V článku 7 se doplňuje třetí pododstavec, který zní:

„Řidič, který se zapojuje do provozu s více řidiči, si může [...] vybrat přestávku v délce 45 minut ve vozidle řízeném jiným řidičem, pokud tento řidič, který si vybírá přestávku, právě nepomáhá řidiči, který řídí vozidlo.“;

4. Článek 8 se mění takto:

a) Odstavec 6 se nahrazuje tímto:

- „6. Ve kterýchkoli čtyřech po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně čtyři týdenní doby odpočinku, z nichž alespoň dvě jsou běžné týdenní doby odpočinku.
[...]

Zkrácení týdenní doby odpočinku musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu. V případě, kdy jsou vybírány dvě po sobě následující zkrácené týdenní doby odpočinku, musí před následující dobou odpočinku předcházet anebo po ní následovat doba odpočinku vybraná náhradou.

Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.“

[...]

c) [...] Odstavec 8 se nahrazuje tímto:

„8. Pokud se tak řidič rozhodne, smí trávit denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.

Běžné týdenní doby odpočinku a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek se nevybírají ve vozidle. [...]

Odchylně od druhého pododstavce lze běžnou týdenní dobu odpočinku strávit ve vozidle,

- je-li zaparkováno ve vyčleněné zóně, která poskytuje zabezpečená parkovací místa pro obchodní vozidla a zařízení služeb splňující minimální požadavky stanovené v příloze, a
- kabina splňuje minimální požadavky stanovené v příloze.

Do [Úř. věst.: 18 měsíců po vstupu v platnost] může být vozidlo zaparkováno rovněž v běžné parkovací zóně vybavené hygienickým zařízením, pokud kabina splňuje požadavky stanovené v příloze.

Komise prostřednictvím prováděcích aktů dále upřesní podmínky, které musí být splněny, aby bylo možné při parkování ve vyčleněné zóně uplatnit tuto výjimku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2a.

Do [Úř. věst.: šest měsíců po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] sdělí členské státy Komisi polohu vyčleněných zón, které jsou na jejich území k dispozici, a následně oznámí jakékoli změny těchto informací. Komise zveřejní seznam vyčleněných zón na jediné oficiální internetové stránce a průběžně jej aktualizuje.

Nejpozději [Úř. věst.: dva roky po datu vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o dostupnosti těchto vyčleněných zón. Ve zprávě budou uvedeny informace o počtu a poloze vyčleněných zón, o jejich kapacitě a využití a o poptávce po dalších místech či vybavení. Ve zprávě budou rovněž posouzena opatření přijatá nebo plánovaná členskými státy. Na základě této zprávy Komise případně navrhne opatření zaměřená na zvýšení počtu a kvality vyčleněných zón nebo opatření ohledně přezkumu ustanovení čtvrtého pododstavce, jež umožňují strávit týdenní dobu odpočinku ve vozidle.

Veškeré náklady na ubytování mimo vozidlo musí hradit zaměstnavatel, stejně jako veškeré poplatky spojené s využitím vyčleněné zóny.“

d) Vkládá se nový odstavec, který zní:

„8a. Dopravce organizuje práci řidičů takovým způsobem, aby se řidiči mohli v průběhu každých [...] čtyř po sobě následujících týdnů vrátit do jedné z provozoven zaměstnavatele v členském státě usazení zaměstnavatele nebo do místa řidičova bydliště s cílem strávit tam nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybíraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek. V případě, že si řidič vybral dvě po sobě následující zkrácené týdenní doby odpočinku bez návratu, však dopravce organizuje práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl vrátit již na konci třetího týdne.

Dopravce zdokumentuje, jak tuto povinnost plní, a uchovává dokumentaci ve svých prostorách, aby ji mohl na žádost kontrolních orgánů předložit.“

5. V článku 9 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo týdenní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.“

6. [...] Článek 12 se nahrazuje tímto:

„[...] Řidič se může odchýlit od článků 6 až 9 pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla, které řídí, nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost silničního provozu. Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič za výjimečných okolností odchýlit rovněž od čl. 6 odst. 1 a 2 a od čl. 8 odst. 2 tím, že překročí denní a týdenní dobu řízení až o jednu hodinu, aby dojel do provozovny zaměstnavatele a mohl si vybrat týdenní odpočinek. Řidič uvede důvod této odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí do cílového místa nebo na vhodné místo zastávky.“

7. Čl. 13 odst. 1 se mění takto:

a) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) vozidly provozovanými výlučně na ostrovech nebo v regionech izolovaných od zbytku území státu s rozlohou do 2 300 km², které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovými vozidly, nebo které nesousedí s žádným jiným členským státem.“;

b) doplňuje se nové písmeno q), které zní:

„q) vozidly používanými pro dodávky betonu připraveného k lití.“;

8. V článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů a tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi.“

9. Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Členské státy zajistí, aby se na řidiče vozidel uvedených v čl. 3 písm. a) vztahovaly vnitrostátní předpisy, které zajišťují přiměřenou ochranu, pokud jde o povolené doby řízení a povinné přestávky v řízení a doby odpočinku. Členské státy informují Komisi o příslušných vnitrostátních předpisech, které se na tyto řidiče vztahují.“

9a. V čl. 16 odst. 3 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) obsahovat veškeré údaje stanovené v odstavci 2 pro minimální časový úsek zahrnující den kontroly a předcházejících 56 dnů; tyto údaje se musí aktualizovat v pravidelných odstupech, jejichž délka nesmí přesáhnout jeden měsíc;“

10. V článku 19 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené závažnosti stanovené v souladu s přílohou III směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES⁶, odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi ve lhůtě stanovené v článku 29 druhém pododstavci. Neprodleně jí oznámí jakékoli jejich následné změny. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.“

11. Článek 22 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy úzce spolupracují a poskytují si vzájemnou pomoc bez zbytečného prodlení s cílem usnadnit důsledné uplatňování tohoto nařízení a jeho účinné prosazování, v souladu s požadavky stanovenými v článku 8 směrnice 2006/22/ES.“;

b) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) jiných specifických informacích, včetně hodnocení rizika podniku, které mohou mít důsledky pro dodržování ustanovení tohoto nařízení.“;

⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

c) vkládají se nové odstavce 3a a 3b, které znějí:

„3a. Pro účely výměny informací v rámci tohoto nařízení využijí členské státy orgány pro styk v rámci Společenství určené v souladu s článkem 7 směrnice 2006/22/ES.

3b. Vzájemná správní spolupráce a pomoc se poskytuje bezplatně.“

11a. V článku 24 se vkládá nový odstavec, který zní:

„2a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.“

12. V článku 25 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V případech uvedených v odst. 1 písm. b) přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy v souladu s přezkumným [...] postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2a.“

13. Doplňuje se nová příloha, která zní:

„PŘÍLOHA

- A. Minimální požadavky na bezpečnost, zabezpečení a služby pro vyčleněnou zónu podle čl. 8 odst. 8 třetího pododstavce
1. Detekce a prevence neoprávněného vniknutí
 2. Osvětlení a viditelnost
 3. Kontaktní místo pro případ mimořádné události a příslušné postupy
 4. Hygienická zařízení
 5. Možnosti zakoupení potravin a nápojů
 6. Připojení umožňující komunikaci
 7. Zdroj elektrického proudu na každém parkovacím místě.
- B. Minimální požadavky na kabinu podle čl. 8 odst. 8 pododstavce 3
1. Lehátko s matrací pro každého řidiče
 2. Vytápění a klimatizace nezávislé na chodu motoru
 3. Závěsy nepropouštějící světlo
 4. Úložný prostor přístupný z kabiny
 5. Vestavěná chladnička pro ukládání potravin
 6. Sklápěcí stolek
 7. Polohovatelné sedadlo

8. Poplašný systém proti vloupání
9. Elektrická zásuvka.“

Článek 2

Nařízení (EU) č. 165/2014 se mění takto:

-1. V čl. 1 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES⁷ a směrnice Rady 92/6/EHS⁸, směrnice Rady 92/106/EHS⁹, nařízení (ES) č. 1072/2009, nařízení (ES) č. 1073/2009, směrnice 96/71 a směrnice 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v silniční dopravě, a směrnice xxx/xxx/EU, kterou se stanovují konkrétní pravidla ohledně vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU.*“

* Poznámka: Odkazy na pravidla pro vysílání pracovníků je třeba sladit s konečným kompromisním zněním těchto návrhů.

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁸ Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

⁹ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

-1a. V článku 3 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Nejpozději čtyři roky po skončení roku vstupu v platnost* podrobných ustanovení uvedených ve druhé větě čl. 11 odst. 1, která obsahují specifikace pro záznam překročení hranic a doplňkových činností, musí být všechna vozidla provozovaná v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a která jsou vybavena tachografem, který nesplňuje specifikace obsažené v uvedených podrobných ustanoveních, vybavena inteligentním tachografem, jak je stanoveno v člancích 8, 9 a 10 tohoto nařízení.“

* [POZNÁMKA: předpokládá se, že půjde o konec roku 2024.]

-1b. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7
Ochrana údajů

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto nařízením bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s tímto nařízením a s nařízením (ES) č. 561/2006, se směrnicí 2002/15/ES, směrnicí Rady 92/6/EHS, směrnicí Rady 92/106/EHS, s nařízením (ES) č. 1072/2009, nařízením (ES) č. 1073/2009, se směrnicí 96/71/ES a směrnicí 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, a se směrnicí xxx/xxx/EU, kterou se stanovují konkrétní pravidla ohledně vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, v souladu s nařízením (EU) 2016/679 a se směrnicí [...] 2002/58/ES a pod dozorem dozorového úřadu členského státu uvedeného v článku 51 nařízení (EU) 2016/679.

2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které souvisí výhradně s právními akty podle odstavce 1, v souvislosti s:

- používáním globálního družicového navigačního systému (GNSS) pro záznam údajů o poloze podle článku 8,
- používáním dálkové komunikace pro kontrolní účely podle článku 9, používáním tachografů s rozhraním podle článku 10, elektronickou výměnou informací o kartách řidiče podle článku 31, a zejména s přeshraniční výměnou takových údajů se třetími zeměmi,
- uchováváním záznamů dopravci podle článku 33.

3. Digitální tachografy musí být zkonstruovány tak, aby zajišťovaly soukromí. Zpracovávány směřjí být pouze údaje nezbytné pro účely uvedené v odstavci 1.

4. Vlastníci vozidel, dopravci a jakékoli další dotčené subjekty musí dodržovat případná příslušná ustanovení o ochraně osobních údajů.“

1. V článku 8 se odstavec 1 se mění takto:

a) První pododstavec [...] se nahrazuje tímto:

„Aby se zjednodušilo ověřování dodržování příslušných právních předpisů, musí se poloha vozidla zaznamenávat automaticky v následujících místech či okamžicích nebo v místech či okamžicích k nim nejbližších, v nichž je dostupný signál družice:

- místo začátku denní pracovní doby,
- pokaždé, když vozidlo překračuje hranice některého členského státu;
- při každé nakládce či vykládce vozidla;
- každé tři hodiny celkové doby řízení a

– místo konce denní pracovní doby.“

- b) V druhém pododstavci se doplňuje nová věta, která zní:

„Záznam překročení hranic a doplňkových činností uvedený ve druhé odrážce prvního pododstavce se však týká vozidel poprvé registrovaných v členském státě¹⁰ dva roky* po vstupu v platnost podrobných ustanovení uvedených ve druhé větě čl. 11 odst. 1, aniž je dotčena povinnost zpětně dovybavit určitá vozidla později v souladu s čl. 3 odst. 4.“

* [POZNÁMKA: předpokládá se, že to bude nejpozději červen roku 2022.]

- 1a. Článek 9 se mění takto:

- a) V odstavci 2 se první věta mění takto:

„Čtyři roky po vstupu v platnost podrobných ustanovení uvedených ve druhé větě čl. 11 odst. 1, která obsahují specifikace pro záznam překročení hranic a doplňkových činností podle druhé a třetí odrážky čl. 8 odst. 1, vybaví členské státy své kontrolní orgány v přiměřeném rozsahu zařízeními pro včasné dálkové odhalování, která jsou nezbytná k tomu, aby mohly být předávány údaje podle tohoto článku, při zohlednění specifických požadavků a strategií v oblasti prosazování práva.“

¹⁰ POZNÁMKA: s tímto dodatečným upřesněním („v členském státě“) budou sladěna další ustanovení tohoto nařízení obsahující podobný odkaz na datum registrace vozidla.

b) Odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Komunikace uvedená v odstavci 1 se s tachografem naváže pouze tehdy, je-li zařízením kontrolních orgánů vyžádána. Musí být zabezpečená, aby byla zajištěna integrita údajů a prokázána pravost záznamového a kontrolního zařízení. Přístup ke sdělovaným údajům mají pouze kontrolní orgány pověřené kontrolou porušování právních aktů podle čl. 7 odst. 1 a tohoto nařízení a dílny, pokud je to nutné k ověření správného fungování tachografu.“

c) V odstavci 4 se doplňuje nová odrážka, která zní:

“– překročení maximální doby řízení.“

1aa. V článku 10 se doplňuje nový odstavec, který zní:

2. „Tachografy vozidel poprvé registrovaných v členském státě dva roky* po vstupu v platnost podrobných ustanovení uvedených ve druhé větě čl. 11 odst. 1, která obsahují specifikace pro záznam překročení hranic a doplňkových činností podle druhé a třetí odrážky čl. 8 odst. 1, jsou vybaveny rozhraním uvedeným v odstavci 1.“

* [POZNÁMKA: předpokládá se, že to bude nejpozději červen roku 2022.]

1ab. V článku 11 se za první větu v odst. 1 vkládá nová věta, která zní:

„Komise uvede v účinnost prováděcí akty stanovující podrobná ustanovení pro jednotné uplatňování povinnosti zaznamenávat a skladovat údaje o jakémkoli překročení hranic vozidlem a o doplňkových činnostech podle druhé a třetí odrážky čl. 8 odst. 1 do [Úř. věst.: 12 měsíců po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost].“

1ac. V čl. 22 odst. 5 se poslední dva pododstavce nahrazují tímto:

„Schválený montér nebo dílna odstraněné nebo porušené plomby nahradí bez zbytečného prodlení a nejpozději sedm dnů po jejich odstranění. Pokud byly plomby odstraněny nebo porušeny pro kontrolní účely, může je bez zbytečného prodlení nahradit kontrolor vybavený plombovacím zařízením a jedinečnou zvláštní značkou.

Poté, co kontrolor plombu odstraní, v tachografu musí být po dobu od odstranění plomby až do dokončení kontroly, a to i v případě umístování nové plomby, vložena kontrolní karta.

Kontrolor vydá písemné prohlášení obsahující alespoň tyto informace:

- identifikační číslo vozidla;
- jméno kontrolora;
- kontrolní orgán a členský stát;
- číslo kontrolní karty;
- číslo odstraněné plomby;
- datum a čas odstranění plomby;
- číslo nové plomby, pokud kontrolor novou plombu umístil.

Před nahrazením plomb provede schválená dílna ověření a kalibraci tachografu, s výjimkou případů, kdy byla plomba odstraněna nebo porušena pro kontrolní účely a byla nahrazena kontrolorem.“;

1ad. V článku 26 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„7a. Příslušný orgán vydávajícího členského státu může na řidiči požadovat výměnu karty řidiče za novou kartu, je-li to nezbytné kvůli splnění příslušných technických specifikací.“

1b. V článku 34 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„Řidiči používají záznamové listy nebo kartu řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmějí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno nebo není nezbytné pro zapsání symbolu po překročení hranice. Žádný záznamový list nebo karta řidiče se nesmí používat po dobu delší, než pro niž jsou určeny.“

1c. V čl. 34 odst. 6 se doplňuje nové písmeno f), které zní:

„f) symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba. Řidič zapíše rovněž symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu, a to na začátku první zastávky řidiče v tomto členském státě. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším vhodném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.“

2. V čl. 34 odst. 7 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„7. Řidič do digitálního tachografu zapíše symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba [...].

Jeden rok po vstupu v platnost podrobných ustanovení uvedených ve druhé větě čl. 11 odst. 1, která obsahují specifikace umožňující vkládat a skladovat údaje o překročení hranic, vkládá řidič rovněž symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu, a to na začátku své první zastávky v tomto členském státě. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším vhodném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.

Členský stát může požadovat na řidičích vozidel, která na jeho území provozují vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojili přesnější zeměpisné údaje, jestliže je členský stát sdělil Komisi před 1. dubnem 1998.“

3. Článek 36 se mění takto:

a) Odst. 1 bod i) se nahrazuje tímto:

„i) záznamové listy pro daný den a pro předcházejících 56 dní,“

b) Odst. 1 bod iii) se nahrazuje tímto:

„iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 56 dnech.“

c) Odst. 2 bod ii) se nahrazuje tímto:

„ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 56 dnech.“

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ustanovení čl. 1 odst. 9a a čl. 2 odst. 3 se použijí ode dne 31. prosince 2024. Do uvedeného data se čl. 16 odst. 3 písm. a) nařízení (ES) č. 561/2006 a čl. 36 odst. 1 body i) a ii) a odst. 2 bod ii) nařízení (EU) č. 165/2014 použijí ve znění platném před změnami zavedenými tímto nařízením.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně
