



Rada
Európskej únie

V Bruseli 28. novembra 2018
(OR. en)

Medziinštitucionálne 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

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	13205/3/18 REV 3
Č. dok. Kom.:	ST 9670/17
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov – všeobecné smerovanie

Delegáciám v prílohe zasielame kompromisné znenie predsedníctva týkajúce sa nariadení č. 561/2006 a č. 165/2014.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Riadne pracovné podmienky vodičov a spravodlivé podmienky na podnikanie pre dopravné podniky majú rozhodujúci význam pre bezpečnosť, efektívnosť a sociálnu zodpovednosť v odvetví cestnej dopravy. Na dosiahnutie týchto cieľov je zásadné, aby predpisy Únie v sociálnej oblasti týkajúce sa cestnej dopravy boli zrozumiteľné, účelné, jednoducho uplatniteľné a vynútiteľné a aby boli efektívne a jednotne vykonávané v celej Únii.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

- (2) Po vyhodnotení efektívnosti a účinnosti vykonávania platných predpisov Únie v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006³, sa zistilo niekoľko nedostatkov platného právneho rámca. Nejasné a nevhodné pravidlá o týždennom odpočinku, zariadeniach na odpočinok, prestávkach pri vedení vozidla viacerými osobami a chýbajúce pravidlá o návrate vodičov domov vedú k odlišným výkladom a postupom presadzovania predpisov v členských štátoch. Niekoľko členských štátov nedávno prijalo jednostranné opatrenia, ktoré ďalej zvyšujú právnu neistotu a nerovnaké zaobchádzanie s vodičmi a dopravcami.
- (3) Na základe ex post hodnotenia nariadenia (ES) č. 561/2006 sa potvrdilo, že nejednotné a neefektívne presadzovanie únijných predpisov v sociálnej oblasti bolo spôsobené prevažne nejasnými pravidlami, neefektívnym využívaním kontrolných nástrojov a nedostatočnou administratívnou spoluprácou medzi členskými štátmi.
- (3a) Na účely väčšej jasnosti a konzistentnosti by sa mala vymedziť výnimka z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 pre používanie vozidla na nekomerčné účely.
- (4) Zrozumiteľné, vhodné a rovnako presadzované pravidlá majú rozhodujúci význam aj pre dosiahnutie politických cieľov zlepšenia pracovných podmienok pre vodičov, a najmä pre zabezpečenie nenarušenej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky pre všetkých jej účastníkov.
- (5) Ukázalo sa, že existujúca požiadavka na prestávky je pre vodičov jazdiacich v skupine nevhodná a nepraktická. Preto je vhodné prispôbiť požiadavku na zaznamenávanie prestávok špecifikám dopravných operácií, ktoré vykonávajú vodiči jazdiaci v skupine, a to bez toho, aby bola ohrozená bezpečnosť vodiča a bezpečnosť cestnej premávky.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (6) Vodiči vykonávajúci operácie medzinárodnej diaľkovej dopravy trávajú dlhý čas mimo domova. [...] Je [...] potrebné zabezpečiť, aby prevádzkovatelia organizovali prácu vodičov tak, aby čas strávený mimo domova nebol nadmerne dlhý a aby vodiči mohli využiť dlhé doby odpočinku ako náhradu za skrátený týždenný odpočinok. Zorganizovaním návratu by sa malo vodičovi umožniť dostať sa do operačného centra podniku v jeho členskom štáte usadenia alebo do miesta bydliska vodiča. Prevádzkovateľ by mal byť schopný preukázať organizovanie pravidelného návratu prostredníctvom záznamov z tachografov, rozpisov služieb vodičov alebo podobných dôkazov.
- (7) [...] Na účely podpory sociálneho pokroku je vhodné špecifikovať, kde možno čerpať týždenný odpočinok, pričom sa zabezpečia primerané podmienky odpočinku pre vodičov. Kvalita ubytovania je osobitne dôležitá počas pravidelného týždenného odpočinku, ktorý by vodič mal tráviť mimo kabíny vozidla vo vhodnom ubytovacom zariadení a na náklady zamestnávateľa. Ak je však vozidlo zaparkované na zabezpečenom parkovisku, ktoré zodpovedá určitým kritériám stanoveným na zaručenie pohodlia vodiča, môže vodič výnimočne použiť na spanie kabínu vozidla, pričom môže na náklady zamestnávateľa využívať vybavenie takéhoto parkoviska. Ak v členskom štáte, v ktorom sa čerpá pravidelný týždenný odpočinok, nie je takéto parkovisko v dosahu, musí vodič nájsť iné vhodné ubytovanie mimo vozidla.
- (7a) Na zlepšenie pracovných podmienok v tomto odvetví a zachovanie bezpečnosti cestnej premávky majú rozhodujúci význam zabezpečené parkoviská vybavené primeranými zariadeniami na odpočinok. Preto je mimoriadne dôležité podporovať rozvoj parkovacej infraštruktúry vrátane oddychových zón, ktorými by sa zaručili želané normy, pokiaľ ide o ochranu, bezpečnosť a služby. S cieľom urýchliť a podporovať vybudovanie tejto parkovacej infraštruktúry je dôležité, aby existovali dostatočné príležitosti spolufinancovania zo strany Európskej únie v súlade so súčasnými a budúcimi právnymi aktmi Únie stanovujúcimi podmienky pre finančnú podporu. Členské štáty však nie sú povinné financovať na svojom území dodatočnú parkovaciu infraštruktúru, ktorá siaha nad rámec ich súčasných povinností podľa usmernení Únie pre infraštruktúru siete TEN-T. Komisia by mala zverejňovať aktualizovaný zoznam zabezpečených oddychových zón spĺňajúcich minimálne normy kvality.

- (8) Vodiči [...] čelia nepredvídateľným okolnostiam, ktoré im bránia doraziť na plánované miesto určenia na účely čerpania pravidelného týždenného odpočinku bez porušenia únijných predpisov. Je žiaduce zjednodušiť vodičom riešenie takýchto situácií a umožniť im doraziť na miesto určenia, kde budú čerpať týždenný odpočinok. Takýmito výnimočnými situáciami sú náhle okolnosti, ktorým sa nemožno vyhnúť a nemožno ich predvídať a v ktorých sa na krátky čas nečakane znemožní uplatňovanie ustanovení tohto nariadenia v plnom rozsahu. Vodič by mal na účely náležitého presadzovania predpisov takéto situácie zdokumentovať. Navyše by mala existovať záruka, že čas jazdy nebude neprimerane dlhý [...].
- (9) Na zníženie výskytu a zabránenie odlišným postupom presadzovania predpisov a na zvýšenie efektívnosti a účinnosti cezhraničného presadzovania predpisov je kľúčové stanoviť jasné pravidlá pravidelnej administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi.
- (10) S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky pre vykonávanie nariadenia (ES) č. 561/2006 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby objasnila akékoľvek ustanovenia uvedeného nariadenia a určila spoločný postup pri ich uplatňovaní a presadzovaní. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011⁴.
- (11) Na zvýšenie nákladovej účinnosti presadzovania predpisov v sociálnej oblasti by sa mal v plnej miere využiť potenciál aktuálnych a budúcich systémov tachografov. Preto by sa mali zlepšiť funkcie tachografov, aby umožnili presnejšie určovanie polohy, najmä pri vykonávaní medzinárodných dopravných operácií. Z rovnakého dôvodu by sa malo pokročiť v inštalácii inteligentných tachografov v existujúcich vozidlách, ktoré vykonávajú medzinárodnú dopravu a používajú analógové alebo digitálne tachografy.
- (11a) Predovšetkým u vozidiel, ktoré nie sú vybavené inteligentným tachografom, by sa prekročenie hraníc členského štátu malo zaznamenať v tachografe na najbližšom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (11b) S cieľom zaručiť, aby mohli vodiči, prevádzkovatelia a kontrolné orgány využívať výhody inteligentných tachografov vrátane ich automatického zaznamenávania prekročenia hranice čím skôr, by sa existujúce vozidlá mali vybaviť takýmito zariadeniami v primeranej lehote po nadobudnutí účinnosti podrobných technických ustanovení, čím sa zabezpečí dostatočný čas na prípravu.
- (11c) S cieľom znížiť zaťaženie prevádzkovateľov a kontrolných orgánov by sa v prípade, že kontrolný úradník odstráni plombu tachografu na účely kontroly, malo povoliť opätovné zaplombovanie kontrolným úradníkom za určitých dobre zdokumentovaných okolností.
- (11d) Je dôležité, aby prevádzkovatelia cestnej dopravy usadení v tretích krajinách podliehali pri vykonávaní operácií cestnej dopravy na území EÚ pravidlám, ktoré sú rovnocenné s týmito právnymi predpismi. Komisia by mala posúdiť dodržiavanie tejto zásady na úrovni EÚ a navrhnúť primerané riešenia, o ktorých má rokovať EÚ v kontexte dohody AETR.
- (12) Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014⁵ by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

- (1) [...] V článku 4 sa dopĺňajú tieto písmená r) a s):

„r) „nekomerčná preprava“ je cestná preprava iná ako preprava za poplatok alebo za úhradu alebo na vlastný účet, za ktorú sa neposkytuje žiadna priama ani nepriama protihodnota a ktorá nevytvára žiadny priamy ani nepriamy príjem pre vodiča vozidla ani pre iných, pričom nijakým spôsobom nesúvisí s profesionálnou ani komerčnou činnosťou;

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

- s) „vyhradená zóna“ je oblasť, ktorá je zabezpečená, má primerané zariadenia na spanie a sanitárne zariadenia a spĺňa osobitné požiadavky stanovené v prílohe k tomuto nariadeniu.“;

(2) Článok 6 ods. 5 sa nahrádza takto:

„Ako inú prácu vodič zaznamená všetok čas strávený podľa článku 4 písm. e), ako aj akýkoľvek čas strávený vedením vozidla používaného na komerčnú dopravu, ktorá nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a zaznamená všetky doby pohotovosti v zmysle článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES v súlade s článkom 34 ods. 5 písm. b) bodom iii) nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Tieto záznamy sa vedú buď ručne na záznamovom liste, na výtlačku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.“;

(3) V článku 7 sa dopĺňa tretí odsek:

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

(4) Článok 8 sa mení takto:

- a) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. V každých štyroch po sebe idúcich týždňoch vodič čerpá najmenej štyri doby týždenného odpočinku, z ktorých minimálne dve sú doby pravidelného týždenného odpočinku. [...]

Doby skráteného týždenného odpočinku sa nahradia dobou odpočinku v rovnocennom trvaní čerpanou vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po dotknutom týždni. V prípade, že sa po sebe čerpajú dve doby skráteného týždenného odpočinku, bude pred nasledujúcou dobou týždenného odpočinku predchádzať alebo po nej nasledovať doba odpočinku čerpaná ako náhrada.

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

[...]

c) [...] odsek 8 sa nahrádza takto:

„8. Ak sa tak vodič rozhodne, môžu sa doby denného odpočinku a doby skráteného týždenného odpočinku mimo základne čerpať vo vozidle, pokiaľ je vybavené vhodnými zariadeniami na spanie pre každého vodiča a vozidlo nie je v pohybe.

Doby pravidelného týždenného odpočinku a týždenný odpočinok v trvaní viac ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok, sa nesmú čerpať vo vozidle. [...]

Odchylné od druhého pododseku sa doby pravidelného týždenného odpočinku môžu čerpať vo vozidle, ak je toto vozidlo zaparkované vo vyhradenej zóne, ktorá poskytuje zabezpečené parkovacie miesta pre úžitkové vozidlá a servisné zariadenia spĺňajúce minimálne požiadavky stanovené v prílohe,

- a
- ak kabína spĺňa minimálne požiadavky stanovené v prílohe.

Do [Ú. v.: 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] môže byť vozidlo zaparkované aj v bežnej parkovacej zóne so sanitárnymi zariadeniami za predpokladu, že kabína spĺňa minimálne požiadavky stanovené v prílohe.

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov bližšie upresní podmienky, ktoré musia byť splnené na využitie tejto výnimky pri parkovaní vo vyhradenej zóne. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2a.

Členské štáty do [Ú. v.: šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] oznámia Komisii umiestnenie vyhradených zón, ktoré sú k dispozícii na ich území, a následne oznámia všetky zmeny v súvislosti s touto informáciou. Komisia uverejní zoznam vyhradených zón na samostatnom oficiálnom webovom sídle, a tento zoznam aktualizuje.

Komisia najneskôr do [Ú. v.: dvoch rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o dostupnosti týchto vyhradených zón. Do správy zahrnie informácie o počte a umiestnení vyhradených zón, ich kapacite a využívaní, ako aj o dopyte po ďalších miestach alebo zariadeniach. Súčasťou správy bude aj posúdenie prijatých či plánovaných opatrení členských štátov. Ak je to vhodné, Komisia na základe tejto správy navrhne opatrenia zamerané na zvýšenie počtu a kvality vyhradených zón a/alebo opatrenia na revíziu ustanovení štvrtého pododseku týkajúcich sa čerpania doby pravidelného týždenného odpočinku vo vozidle.

Všetky náklady na ubytovanie mimo vozidla, ako aj všetky poplatky vyplývajúce z používania vyhradenej zóny hradí zamestnávateľ.“;

d) vkladá sa tento odsek:

„8a. Dopravný podnik zorganizuje prácu vodičov tak, aby sa vodiči mohli v rámci každého obdobia štyroch za sebou idúcich týždňov [...] vrátiť do jedného z operačných centier v členskom štáte, v ktorom je zamestnávateľ usadený, alebo do miesta bydliska vodiča a stráviť tam aspoň jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo týždenný odpočinok v trvaní viac ako 45 hodín čerpaný ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok. Avšak v prípade, že vodič čerpal dve doby skráteného týždenného odpočinku po sebe bez návratu, dopravný podnik zorganizuje prácu vodiča tak, aby sa mohol vrátiť už na konci tretieho týždňa.

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

(5) V článku 9 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

(6) [...] Článok 12 sa nahrádza takto:

„[...] Ak tým vodič neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môže sa odchyliť od článkov 6 až 9 do miery potrebnej na to, aby s vozidlom došiel na miesto vhodné na zastavenie a zaistil bezpečnosť osôb, vozidla alebo jeho nákladu. Za predpokladu, že tým vodič neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môže sa za výnimočných okolností odchyliť od článku 6 ods. 1 a ods. 2 a od článku 8 ods. 2 prekročením denného a týždenného času jazdy o maximálne jednu hodinu, aby sa dostal do operačného centra zamestnávateľa na účely čerpania týždenného odpočinku. Vodič uvedie dôvod tejto odchýlky ručne v záznamovom liste záznamového zariadenia alebo vo výtlačku zo záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise služieb najneskôr pri príchode na miesto určenia alebo miesto vhodné na zastavenie.“;

(7) Článok 13 ods. 1 sa mení takto:

a) písmeno e) sa nahrádza takto:

„e) vozidlami prevádzkovanými výlučne na ostrovoch alebo v regiónoch izolovaných od zvyšku štátneho územia s rozlohou do 2 300 kilometrov štvorcových, ktoré nie sú s ostatnou časťou štátneho územia spojené mostom, brodom alebo tunelom, ktorý je prístupný motorovým vozidlám, ani nehraničia so žiadnym iným členským štátom.“;

b) dopĺňa sa toto písmeno q):

„q) vozidlami používanými na dodávku transportného betónu.“;

(8) V článku 14 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. V naliehavých prípadoch môžu členské štáty za výnimočných okolností udeliť dočasnú výnimku na obdobie nepresahujúce 30 dní, čo musia riadne odôvodniť a bezodkladne oznámiť Komisii.“;

(9) Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Členské štáty zabezpečia, aby sa na vodičov vozidiel uvedených v článku 3 písm. a) vzťahovali vnútroštátne predpisy, ktoré poskytujú primeranú ochranu vzhľadom na povolené časy jazdy a povinné prestávky a doby odpočinku. Členské štáty oznámia Komisii príslušné vnútroštátne predpisy, ktoré sa vzťahujú na takýchto vodičov.“;

(9a) V článku 16 ods. 3 sa písmeno a) nahrádza takto:

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

(10) V článku 19 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty stanovia predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Uvedené sankcie musia byť účinné, primerané závažnosti porušenia v zmysle prílohy III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES⁶, odrádzajúce a nediskriminačné. Žiadne porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 nemôže byť predmetom viac ako jednej sankcie alebo konania. Členské štáty informujú Komisiu o uvedených opatreniach a pravidlách sankcií do dňa určeného v druhom pododseku článku 29. Bezodkladne oznamujú akékoľvek ich ďalšie zmeny. Komisia zodpovedajúcim spôsobom informuje členské štáty.“;

(11) Článok 22 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty úzko spolupracujú a bez zbytočného odkladu si poskytujú vzájomnú pomoc s cieľom uľahčiť jednotné uplatňovanie tohto nariadenia a jeho efektívne presadzovanie v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 8 smernice 2006/22/ES.“;

b) v odseku 2 sa dopĺňa toto písmeno c):

„c) iných konkrétnych informácií vrátane rizikovosti podniku, ktoré môžu mať následky pre dodržiavanie ustanovení tohto nariadenia.“;

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

c) vkladajú sa tieto odseky 3a a 3b:

„3a. Na účely výmeny informácií v rámci tohto nariadenia členské štáty využívajú orgány pre styk s inými príslušnými orgánmi v rámci Spoločenstva určené podľa článku 7 smernice 2006/22/ES.

3b. Vzájomná administratívna spolupráca a pomoc sa poskytuje bezplatne.“;

(11a) V článku 24 sa vkladá tento odsek:

„2a. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“;

(12) V článku 25 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. b) Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví spoločné postupy v súlade s postupom [...] preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2a.“;

(13) Dopĺňa sa táto príloha:

„PRÍLOHA

- A. Minimálne požiadavky na ochranu, bezpečnosť a služby, ktoré má spĺňať vyhradená zóna podľa článku 8 ods. 8 tretieho pododseku
1. Odhaľovanie neoprávnených vniknutí a predchádzanie takýmto vniknutiam
 2. Osvetlenie a viditeľnosť
 3. Núdzové kontaktné miesto a postupy
 4. Sanitárne zariadenia
 5. Možnosti zakúpenia potravín a nápojov
 6. Pripojenie umožňujúce komunikáciu
 7. Elektrické napájanie na každom parkovacom mieste.
- B. Minimálne požiadavky na kabínu podľa článku 8 ods. 8 tretieho pododseku
1. Posteľ s matracom pre každého vodiča
 2. Vykurovanie a klimatizácia nezávislé od motora
 3. Záves neprepúšťajúci svetlo
 4. Skladovací priestor prístupný z kabíny.
 5. Vstavaná chladnička na uchovávanie potravín
 6. Skladací stôl
 7. Polohovateľné sedadlo

8. Poplašný systém proti vlámaniu

9. Elektrina.“

Článok 2

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

(-1) V článku 1 sa prvý pododsek odseku 1 nahrádza takto:

„1. Týmto nariadením sa ustanovujú povinnosti a požiadavky v súvislosti s konštrukciou, inštaláciou, používaním, skúšaním a kontrolou tachografov používaných v cestnej doprave s cieľom overiť dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES⁷, smernice Rady 92/6/EHS⁸, smernice Rady 92/106/EHS⁹, nariadenia (ES) č. 1072/2009, nariadenia (ES) č. 1073/2009, smernice 96/71 a smernice 2014/67/EÚ, pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, a smernice xxx/xxx/EÚ, ktorou sa stanovujú osobitné pravidlá týkajúce sa smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ, pokiaľ ide o vysielanie vodičov v cestnej doprave.*“

* Poznámka: Odkazy na pravidlá týkajúce sa vysielania pracovníkov sa zosúladia s konečným kompromisným znením týkajúcim sa daných spisov.

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).“;

⁸ Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).

⁹ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi, Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38.

(-1a) V článku 3 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Najneskôr do štyroch rokov po skončení roka nadobudnutia účinnosti* podrobných ustanovení uvedených v druhej vete v článku 11 prvom odseku, ktoré obsahujú špecifikácie zaznamenávania prekročenia hranice a dodatočných činností, sa všetky vozidlá prevádzkované v členskom štáte, ktorý nie je členským štátom ich evidencie, ktoré sú vybavené tachografom nespĺňajúcim špecifikácie v uvedených podrobných ustanoveniach, vybaví inteligentným tachografom, ako sa ustanovuje v článkoch 8, 9 a 10 tohto nariadenia.“;

* [POZNÁMKA: predpokladá sa koniec roka 2024.]

(-1b) Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Ochrana údajov

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa spracúvanie osobných údajov v súvislosti s týmto nariadením vykonávalo výhradne na účely overenia súladu s týmto nariadením a nariadením (ES) č. 561/2006, so smernicou 2002/15/ES, smernicou Rady 92/6/EHS, smernicou Rady 92/106/EHS, s nariadením (ES) č. 1072/2009, nariadením (ES) č. 1073/2009, so smernicou 96/71/ES a smernicou 2014/67/EÚ, pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, a so smernicou xxx/xxx/EÚ, v ktorej sa stanovujú osobitné pravidlá týkajúce sa smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ pri vysielaní vodičov v cestnej doprave, a to v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679 a smernicou [...] 2002/58/ES a pod dozorom orgánu dohľadu členského štátu uvedeného v článku 51 nariadenia (EÚ) 2016/679.

2. Členské štáty najmä zabezpečia, aby boli osobné údaje chránené pred iným používaním, ako je používanie na účely, ktoré súvisia výlučne s právnymi aktmi uvedenými v odseku 1, pokiaľ ide o:
- používanie globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) na zaznamenávanie údajov o polohe podľa článku 8,
 - používanie diaľkovej komunikácie na kontrolné účely podľa článku 9, používanie tachografu s rozhraním podľa článku 10, elektronickú výmenu informácií o kartách vodiča podľa článku 31, a najmä akúkoľvek cezhraničnú výmenu takýchto údajov s tretími krajinami,
 - vedenie záznamov dopravnými podnikmi podľa článku 33.
3. Digitálne tachografy sú navrhnuté tak, aby zabezpečovali súkromie. Spracúvajú sa iba údaje, ktoré sú potrebné na účely uvedené v odseku 1.
4. Majitelia vozidiel, dopravné podniky a iné dotknuté subjekty v príslušných prípadoch dodržiavajú relevantné ustanovenia o ochrane osobných údajov.“;
- (1) Článok 8 ods. 1 sa mení takto:
- a) prvý pododsek [...] nahrádza takto:
- „S cieľom uľahčiť overovanie dodržiavania príslušných právnych predpisov sa automaticky zaznamenáva poloha vozidla na týchto miestach alebo na najbližšom mieste k takýmto miestam, na ktorom je dostupný satelitný signál:
- miesto začatia dennej pracovnej doby,
 - každé prekročenie hranice členského štátu,
 - každý výkon činností nakládky alebo vykládky vozidlom,
 - každé tri hodiny kumulovaného času jazdy a

– miesto ukončenia dennej pracovnej doby.“;

b) v druhom pododseku sa dopĺňa táto veta:

„Zaznamenávanie prekročenia hranice a dodatočných činností uvedených v druhej a tretej zarážke prvého odseku sa však vzťahuje na vozidlá evidované v členskom štáte¹⁰ po prvýkrát po uplynutí dvoch rokov* od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v druhej vete v článku 11 prvom pododseku, a to bez toho aby bola dotknutá povinnosť dodatočne modernizovať niektoré vozidlá neskôr v súlade s článkom 3 ods. 4.“

* [POZNÁMKA: predpokladá sa najneskôr jún 2022.]

(1a) Článok 9 sa mení takto:

a) prvá veta odseku 2 sa mení takto:

„Štyri roky od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v druhej vete v článku 11 prvom pododseku, ktoré obsahujú špecifikácie zaznamenávania prekročenia hranice a dodatočných činností uvedených v článku 8 ods. 1 druhej a tretej zarážke, členské štáty vybavlia svoje kontrolné orgány zariadením na diaľkovú včasnú detekciu potrebným na komunikáciu údajov uvedenú v tomto článku, a to v primeranom rozsahu a s ohľadom na svoje osobitné požiadavky a stratégie v oblasti presadzovania práva.“

¹⁰ POZNÁMKA: ďalšie ustanovenia týchto nariadení, ktoré obsahujú podobný odkaz na dátum zaevidovania vozidla sa zosúladiť s týmto upresňujúcim doplnením („v členskom štáte“).

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Komunikácia uvedená v odseku 1 sa s tachografom nadviaže iba vtedy, keď si ju vyžiada zariadenie kontrolných orgánov. Je zabezpečená, aby sa zaistila integrita údajov a autentifikácia záznamového a kontrolného zariadenia. Prístup k preneseným údajom majú iba kontrolné orgány oprávnené kontrolovať porušovanie právnych aktov uvedených v článku 7 ods. 1 a tohto nariadenia a dielne, pokiaľ je to potrebné na overenie správneho fungovania tachografu.“;

c) v odseku 4 sa dopĺňa táto zarážka:

“– prekročenie maximálneho času jazdy.“;

1aa) V článku 10 sa dopĺňa tento odsek:

2. „Tachografy vozidiel zaevidovaných v členskom štáte po prvýkrát po uplynutí dvoch rokov* od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v druhej vete v článku 11 prvom pododseku, ktoré obsahujú špecifikácie zaznamenávania prekročenia hranice a dodatočných činností uvedených v článku 8 ods. 1 druhej a tretej zarážky, sa vybavujú rozhraním uvedeným v odseku 1.“;

* [POZNÁMKA: predpokladá sa najneskôr jún 2022.]

(1ab) V článku 11 prvom odseku sa za prvú vetu dopĺňa táto veta:

„Komisia uvedie do účinnosti vykonávacie akty, ktorými stanoví podrobné ustanovenia jednotného uplatňovania povinnosti zaznamenávať údaje o každom prekročení hranice vozidlom a dodatočných činnostiach podľa článku 8 ods. 1 druhej a tretej zarážky a uchovávať tieto údaje, a to do [Ú. v.: 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia].“;

(1ac) V článku 22 ods. 5 sa posledné dva pododseky nahrádzajú takto:

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

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

- identifikačné číslo vozidla,
- meno úradníka,
- kontrolný orgán a členský štát,
- číslo kontrolnej karty,
- číslo odstránenej plomby,
- dátum a čas odstránenia plomby,
- číslo novej plomby prípadne, že kontrolný úradník umiestnil novú plombu.

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

(1ad) V článku 26 sa dopĺňa tento odsek:

„7a. Príslušný orgán vydávajúceho členského štátu môže od vodiča požadovať nahradenie karty vodiča novou kartou, ak je to potrebné na splnenie príslušných technických špecifikácií.“;

(1b) V článku 34 sa prvý odsek nahrádza takto:

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

(1c) V článku 34 ods. 6 sa dopĺňa toto písmeno f):

„f) symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu. Vodič zadá aj symbol štátu, do ktorého vchádza po prekročení hranice členského štátu na začiatku svojej prvej zastávky v tomto členskom štáte. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení. V prípade, že sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič zadá symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.“;

(2) V článku 34 ods. 7 sa prvý pododsek nahrádza takto:

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

Jeden rok po nadobudnutí účinnosti podrobných ustanovení uvedených v druhej vete v článku 11 ods. 1, ktoré obsahujú špecifikácie umožňujúce zaznamenávanie a uchovávanie údajov o prekročení hranice, vodič zadáva aj symbol štátu, do ktorého vchádza po prekročení hranice členského štátu na začiatku svojej prvej zastávky v tomto členskom štáte. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení. V prípade, že sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič zadá symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.

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

(3) Článok 36 sa mení takto:

a) odsek 1 bod i) sa nahrádza takto:

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

b) odsek 1 bod iii) sa nahrádza takto:

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

c) odsek 2 bod ii) sa nahrádza takto:

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

Článok 3

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

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

Článok 1 ods. 9a a článok 2 ods. 3 sa uplatňujú od 31. 12. 2024. Dovtedy sa uplatňuje článok 16 ods. 3 písm. a) nariadenia (ES) č. 561/2006 a článok 36 ods. 1 body i) a ii) a ods. 2 bod ii) nariadenia (EÚ) č. 165/2014 v znení platnom pred prijatím zmien zavedených týmto nariadením.

V Bruseli

Za Európsky parlament *Za Radu*
predseda *predseda*
