



Svet
Evropske unije

Bruselj, 28. november 2018
(OR. en)

Medinstitucionalne zadeve:
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

POROČILO

Pošiljatelj: generalni sekretariat Sveta

Prejemnik: Svet

Št. predh. dok.: 13205/3/18 REV 3

Št. dok. Kom.: ST 9670/17

Zadeva: **Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter o spremembi Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi**
– splošni pristop

V prilogi vam pošiljamo kompromisni predlog predsedstva v zvezi z Uredbo št. 561/2006 in Uredbo št. 165/2014.

Predlog

UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dobri delovni pogoji za voznike in pravično poslovno okolje za podjetja cestnega prevoza so izredno pomembni za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa. Za pospešitev tega procesa je poglobitnega pomena, da so socialna pravila Unije na področju cestnega prometa jasna, da ustrezajo svojemu namenu, da jih je preprosto uporabljati ter da se učinkovito in dosledno izvršujejo in izvajajo v vsej Uniji.

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

- (2) Na podlagi ocene učinkovitosti in uspešnosti izvajanja obstoječega sklopa socialnih pravil Unije na področju cestnega prometa, zlasti Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta³, so bile ugotovljene nekatere pomanjkljivosti veljavnega pravnega okvira. Ker so pravila o tedenskem počitku, prostorih za počitek in odmorih pri vožnji z več vozniki nejasna in neustrezna ter ker ni pravil o povratku voznikov domov, prihaja v državah članicah do različnih razlag in praks izvrševanja. Več držav članic je nedavno sprejelo enostranske ukrepe, s katerimi so še povečale pravno negotovost ter neenako obravnavanje voznikov in prevoznikov.
- (3) Naknadna ocena Uredbe (ES) št. 561/2006 je potrdila, da se socialna pravila Unije izvršujejo nedosledno in neučinkovito predvsem zaradi nejasnih pravil, neučinkovite uporabe orodij za nadzor in slabega upravnega sodelovanja med državami članicami.
- (3a) Zaradi večje jasnosti in enotnosti bi bilo treba določiti, da je nekomercialna raba vozil izvzeta iz področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.
- (4) Jasna in ustrezna pravila, ki se enotno izvršujejo, so tudi ključna za uresničevanje ciljev politike glede izboljšanja pogojev dela za voznike, predvsem pa glede zagotavljanja neizkrivljene konkurence med prevozniki in prispevanja k varnosti v cestnem prometu za vse uporabnike cest.
- (5) Sedanje zahteve za odmore so se izkazale za neustrezne in nepraktične za voznike v posadki. Zato je ustrezno, da se zahteva o zapisovanju odmorov prilagodi posebnosti prevozov, ki jih izvajajo vozniki v posadki, brez ogrožanja varnosti voznika ali varnosti v cestnem prometu.

³ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

- (6) Vozniki, ki izvajajo mednarodne prevoze na dolge razdalje, so dolga obdobja odsotni od doma. Zagotoviti je [...] treba, da prevozniki organizirajo delo voznikov tako, da ta obdobja odsotnosti od doma niso predolga in da lahko vozniki koristijo daljši čas počitka kot nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka. Vrnitev bi bilo treba organizirati tako, da bi lahko voznik prispel v operativni center podjetja v državi članici sedeža ali v svoj kraj prebivališča. Prevoznik bi moral biti zmožen dokazati organizacijo rednega vračanja z zapisi na tahografu, urniki voznikov ali podobnimi dokazi.
- (7) Za spodbujanje socialnega napredka je ustrezno [...] določiti, kje je mogoče preživeti tedenski počitek, ob zagotovitvi, da imajo vozniki na voljo ustrezne pogoje za počitek. Kakovost nastanitve je zlasti pomembna pri rednem tedenskem počitku, ki bi ga moral voznik preživeti zunaj kabine vozila v ustrezni nastanitvi na stroške delodajalca. Vendar pa, kadar je vozilo parkirano na varnem in varovanem parkirišču, ki ustreza določenim merilom za voznikovo ugodje, lahko voznik izjemoma spi v kabini vozila, hkrati pa uporablja objekte takega parkirišča na stroške delodajalca. Če v državi članici, v kateri ima voznik redni tedenski počitek, takega parkirišča ni na dosegu, mora voznik poiskati drugo ustrezno nastanitev zunaj vozila.
- (7a) Varna in varovana parkirišča, opremljena z ustreznimi prostori za počitek, so ključnega pomena za izboljšanje delovnih pogojev v sektorju in ohranjanje varnosti v cestnem prometu. Zato je izjemno pomembno, da se spodbuja razvoj parkirne infrastrukture, vključno s počivališči, s katero bi zagotovili zelene standarde varnosti, varovanja in storitev. Pomembno je, da obstaja dovolj možnosti sofinanciranja s strani Evropske unije v skladu s sedanjimi in prihodnjimi pravnimi akti Unije, ki določajo pogoje za finančno podporo, da bi se lahko pospeševala in spodbujala izgradnja take parkirne infrastrukture. Vendar pa države članice niso dolžne na svojem ozemlju financirati dodatne parkirne infrastrukture, ki bi presegala obstoječe obveznosti na podlagi smernic Unije za infrastrukturo omrežja TEN-T. Komisija bi morala objaviti posodobljen seznam varnih počivališč, ki izpolnjujejo minimalne standarde kakovosti.

- (8) Vozniki se [...] srečujejo z nepredvidljivimi okoliščinami, zaradi katerih je nemogoče prispeti na želeni cilj za tedenski počitek, ne da bi kršili pravila Unije. Zaželeno je, da se voznikom olajša ravnanje v takih okoliščinah in se jim omogoči prihod na cilj za tedenski počitek. Takšne izredne okoliščine so nenadne okoliščine, ki jih ni mogoče preprečiti in jih ni mogoče pričakovati, ko za kratek čas nepričakovano postane nemogoče v celoti uporabljati določbe Uredbe. Za zagotovitev ustreznega izvajanja bi moral voznik dokumentirati okoliščine. Poleg tega bi bilo treba z zaščitnim ukrepom zagotoviti, da čas vožnje ni predolg [...].
- (9) Da bi se zmanjšale in preprečile različne prakse izvrševanja ter bi se povečala učinkovitost in uspešnost čezmejnega izvrševanja, je ključnega pomena vzpostaviti jasna pravila za redno upravno sodelovanje med državami članicami.
- (10) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje Uredbe (ES) št. 561/2006 bi bilo treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila, da pojasni kakršne koli določbe navedene uredbe ter določi skupne pristope k njihovi uporabi in izvrševanju. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011⁴.
- (11) Za izboljšanje stroškovne učinkovitosti pri izvrševanju socialnih pravil bi bilo treba v celoti izkoristiti potencial sedanjih in prihodnjih tahografskih sistemov. Izboljšati bi bilo torej treba funkcije tahografov, da bodo omogočale natančnejše določanje položaja, zlasti med mednarodnimi prevozi. Iz istega razloga bi bilo treba spodbujati vgradnjo pametnih tahografov v obstoječe vozne parke, ki delujejo v mednarodnem prevozu in uporabljajo analogne ali digitalne tahografe.
- (11a) Zlasti bi bilo treba v vozilih, ki niso opremljena s pametnim tahografom, prehajanje meja držav članic zapisati s tahografom na najbližjem mestu, kjer se ustavijo, na meji ali po njenem prečkanju.

⁴ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (11b) Da bi lahko vozniki, prevozniki in nadzorni organi čim prej koristili prednosti pametnih tahografov, vključno z avtomatskim zapisovanjem prehodov meja, bi morali obstoječi vozni park opremiti s takimi napravami v ustreznem obdobju po začetku veljavnosti podrobnih tehničnih določb, s čimer bi se zagotovilo dovolj časa za priprave.
- (11c) Da bi zmanjšali breme za prevoznike in nadzorne organe, bi moral imeti inšpektor, če je odstranil pečat tahografa za potrebe nadzora, v določenih dobro dokumentiranih okoliščinah možnost ponovnega zapečatenja.
- (11d) Pomembno je, da za cestne prevoznike s sedežem v tretjih državah, medtem ko opravljajo dejavnosti cestnega prevoza na ozemlju EU, veljajo pravila, ki so enakovredna tej zakonodaji. Komisija bi morala oceniti spoštovanje tega načela na ravni EU in predlagati ustrezne rešitve, o katerih se mora EU pogajati v okviru AETR.
- (12) Uredbo (ES) št. 561/2006 in Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta⁵ bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

- (1) [...] v členu 4 se dodata naslednji točki (r) in (s):

„(r) ‚nekomercialni prevoz‘ pomeni vsak prevoz po cesti, ki ni prevoz za najem, za plačilo ali za svoj račun, za katerega se ne prejme neposredno ali posredno plačilo in s katerim se niti neposredno niti posredno ne ustvarja prihodek za voznika vozila ali za tretje strani in ki ni povezan s poklicno ali komercialno dejavnostjo;

⁵ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

(s) „posebno območje“ pomeni območje, ki je varovano, ima ustrezne spalne in sanitarne prostore ter izpolnjuje posebne zahteve iz Priloge k tej uredbi“;

(2) člen 6(5) se nadomesti z naslednjim:

„Voznik v skladu s členom 34(5)(b)(iii) Uredbe (EU) št. 165/2014 kot drugo delo zapiše vsak čas, porabljen, kot je opisano v členu 4(e), in vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe, ter zapiše vsak čas pripravljenosti, kot je opredeljen v členu 3(b) Direktive 2002/15/ES. Ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek, izpisek ali z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.“;

(3) v členu 7 se doda naslednji tretji odstavek:

„Voznik, ki vozi z več vozniki, [...] lahko vzame 45-minutni odmor v vozilu, ki ga vozi drug voznik, če voznik, ki si vzame počitek, ne pomaga vozniku, ki vozi vozilo.“;

(4) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. V katerih koli štirih zaporednih tednih ima voznik vsaj štirikrat tedenski čas počitka, od tega vsaj dvakrat redni tedenski čas počitka. [...]

Skrajšani tedenski čas počitka se nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se vzame v enem kosu pred koncem tretjega tedna, ki sledi zadevnemu tednu. V primeru dvakratnega zaporednega skrajšanega tedenskega časa počitka si voznik neposredno pred naslednjim rednim tedenskim časom počitka ali neposredno po njem vzame čas počitka, ki je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka.

Tedenski čas počitka se začne najpozneje ob izteku šestih 24-urnih obdobj od konca predhodnega tedenskega časa počitka.“;

[...]

(c) [...] odstavek 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. Če se voznik tako odloči, lahko dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, preživi v vozilu, če ima ustrezno ležišče za vsakega voznika in če vozilo miruje.

Voznik si rednega tedenskega časa počitka in kakršnega koli tedenskega počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za prejšnji skrajšani tedenski počitek, ne vzame v vozilu. [...]

Z odstopanjem od drugega pododstavka se lahko redni tedenski čas počitka preživi v vozilu pod pogojem, da

- je vozilo parkirano na posebnem območju, ki zagotavlja varovana parkirišča za gospodarska vozila in storitvene objekte, ki izpolnjujejo minimalne zahteve, določene v Prilogi, ter
- če kabina izpolnjuje minimalne zahteve, določene v Prilogi.

Do [UL: 18 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] so lahko vozila parkirana tudi na običajnem parkirišču s sanitarnimi prostori, če kabina izpolnjuje minimalne zahteve, določene v Prilogi.

Komisija z izvedbenimi akti natančneje določi pogoje, ki jih je treba izpolnjevati ob sklicevanju na to odstopanje pri parkiranju na posebnem območju. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2a).

Države članice do [UL: šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi uredbe] Komisiji sporočijo razpoložljive lokacije za posebna območja na njihovem ozemlju, nato pa jo obveščajo o vseh spremembah teh informacij. Komisija seznam javno dostopnih posebnih območij objavi na skupnem uradnem spletnem mestu, ki se posodablja.

Komisija najpozneje [UL: dve leti po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi uredbe] Evropskemu parlamentu in Svetu predstavi poročilo o razpoložljivosti teh posebnih območij. Poročilo vsebuje informacije o številu in lokacijah posebnih območij, njihovi zmogljivosti in uporabi ter povpraševanju po dodatnih mestih ali objektih. Vsebuje tudi oceno ukrepov, ki so jih države članice že izvedle ali jih načrtujejo. Komisija na podlagi tega poročila po potrebi predlaga ukrepe za povečanje števila in izboljšanje kakovosti posebnih območij in/ali ukrepe za revizijo določb v četrtem pododstavku, da se redni tedenski čas počitka preživi v vozilu.

Vse stroške nastanitve zunaj vozila krije delodajalec, tako kot tudi vse pristojbine, ki izhajajo iz uporabe posebnega območja.“;

(d) vstavi se naslednji odstavek:

„8a. Prevozno podjetje organizira delo voznikov tako, da se lahko vozniki v vsakem obdobju treh zaporednih tednov [...] vrnejo v enega od operativnih centrov v državi članici, kjer ima delodajalec sedež, ali v svoj kraj prebivališča, da tam preživijo vsaj redni tedenski čas počitka ali tedenski počitek, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za skrajšani tedenski počitek. Vendar prevozno podjetje vozniku, ki je dvakrat zaporedoma vzel skrajšan tedenski čas počitka brez vrnitve, delo organizira tako, da se bo voznik lahko vrnil že na koncu tretjega tedna.

Podjetje dokumentira, kako izpolnjuje to obveznost, in dokumentacijo hrani v svojih prostorih, da jo lahko predloži na zahtevo nadzornih organov.“;

(5) v členu 9 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Z odstopanjem od člena 8 se lahko redni dnevni čas počitka ali tedenski čas počitka največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure, če voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Voznik ima med tem rednim dnevnim počitkom ali tedenskim časom počitka dostop do ležišča na ladji ali na voljo ležalni vagon.“;

(6) [...] člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„[...] Voznik lahko odstopa od členov 6 do 9 v obsegu, ki je potreben za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora, če s tem ne ogroža varnosti v cestnem prometu in če lahko pripelje do primerne mesta, kjer lahko ustavi. Če s tem ne ogrozi varnosti v cestnem prometu, lahko v izrednih okoliščinah odstopa tudi od člena 6(1) in (2) ter člena 8(2), tj. lahko prekorači dnevni in tedenski čas vožnje za največ eno uro, da pripelje v operativni center delodajalca za tedenski počitek. Voznik razlog za tako odstopanje navede ročno na tahografskem vložku ali izpisu ali v svojem urniku dela najpozneje ob prihodu v namembni kraj ali na primerno mesto, kjer lahko ustavi.“;

(7) člen 13(1) se spremeni:

(a) točka (e) se nadomesti z naslednjim:

„(e) z vozili, ki vozijo izključno na otokih ali v regijah, ki so ločene od preostalega državnega ozemlja, katerih površina ne presega 2 300 kvadratnih kilometrov ter ki niso povezane s preostalim državnim ozemljem z mostom, nasipom ali predorom, odprtim za motorna vozila, in ne mejijo na drugo državo članico.“;

(b) doda se naslednja točka (q):

„(q) z vozili za dostavo sveže betonske mešanice.“;

(8) v členu 14 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. V nujnih primerih lahko države članice v izjemnih okoliščinah odobrijo začasno izjemo za obdobje, ki ne presega 30 dni, jo ustrezno utemeljijo in nemudoma sporočijo Komisiji.“;

(9) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Države članice zagotovijo, da za voznike vozil iz člena 3(a) veljajo nacionalna pravila, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka. Države članice obvestijo Komisijo o zadevnih nacionalnih pravilih, ki se uporabljajo za take voznike.“;

(9a) v členu 16 se pododstavek (a) odstavka 3 nadomesti z naslednjim:

„(a) vključuje vse podrobnosti iz odstavka 2 vsaj za obdobje, ki zajema dan, v katerem se opravi nadzor, in predhodnih 56 dni; te podrobnosti je treba posodabljeni v rednih časovnih presledkih, katerih trajanje ne sme presegati enega meseca,“

(10) v členu 19 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se izvajajo. Te kazni so učinkovite, sorazmerne z resnostjo kršitve, kot je določeno v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁶, odvračilne in nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice Komisijo uradno obvestijo o teh ukrepih in pravilih o kaznih do datuma iz drugega pododstavka člena 29. Komisijo nemudoma obvestijo o vseh poznejših spremembah teh ukrepov in pravil. Komisija o tem obvesti druge države članice.“;

(11) člen 22 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice v skladu z zahtevami iz člena 8 Direktive 2006/22/ES med seboj tesno sodelujejo in si brez odlašanja pomagajo, da bi olajšale dosledno uporabo te uredbe in njeno učinkovito izvrševanje.“;

(b) v odstavku 2 se doda naslednja točka (c):

„(c) drugih posebnih dejstvih, vključno z oceno tveganja podjetja, ki bi lahko vplivala na skladnost z določbami te uredbe.“;

⁶ Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

(c) vstavita se naslednja odstavka 3a in 3b:

„3a. Za namen izmenjave informacij v okviru te uredbe države članice uporabljajo organe za zvezo z drugimi ustreznimi pristojnimi organi, določene na podlagi člena 7 Direktive 2006/22/ES.

3b. Medsebojno upravno sodelovanje in pomoč se izvajata brezplačno.“;

(11a) v členu 24 se vstavi naslednji odstavek:

„2a. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.“;

(12) v členu 25 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. V primerih iz točke (b) odstavka 1 Komisija sprejme izvedbene akte, ki določajo skupne pristope v skladu s [...] postopkom pregleda iz člena 24(2a).“;

(13) doda se naslednja priloga:

„PRILOGA

A. Minimalne zahteve glede varnosti, varovanja in storitev za posebno območje iz pododstavka 3 člena 8(8)

1. Odkrivanje in preprečevanje neupravičenih vdorov
2. Razsvetljava in vidljivost
3. Kontaktna točka in postopki v sili
4. Sanitarni prostori
5. Možnosti za nakup živil in pijač
6. Komunikacijske povezave
7. Napajanje na vsakem parkirnem mestu.

B. Minimalne zahteve za kabino iz pododstavka 3 člena 8(8)

1. Postelja z žimnico za vsakega voznika
2. Ogrevanje in klimatizacija, neodvisna od motorja
3. Zavesa, ki ne prepušča svetlobe
4. Predal za shranjevanje, ki je dosegljiv iz kabine
5. Vgrajen hladilnik za shranjevanje živil
6. Zložljiva miza
7. Nastavljiv sedež

8. Protivlomni alarmni sistem

9. Električna energija.“

Člen 2

Uredba (EU) št. 165/2014 se spremeni:

(-1) v členu 1 se prvi pododstavek odstavka 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Ta uredba opredeljuje obveznosti in zahteve v zvezi s konstrukcijo, vgradnjo, uporabo, testiranjem in nadzorom tahografov, ki se uporabljajo v cestnem prometu, da se preveri skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006, Direktivo 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁷ in Direktivo Sveta 92/6/EGS⁸, Direktivo Sveta 92/106/EGS⁹, Uredbo (ES) št. 1072/2009, Uredbo (ES) št. 1073/2009, Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU, kar zadeva napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa, ter z Direktivo xxx/xxx/EU o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU, kar zadeva napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa.*“

* Opomba: Sklicevanja na pravila o napotitvi delavcev je treba uskladiti s končnim kompromisom o teh dosjelih.

⁷ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3. 2002, str. 35).

⁸ Direktiva Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (UL L 57, 2.3.1992, str. 27).

⁹ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami, UL L 368, 17.12.1992, str. 38.

(-1a) v členu 3 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

- „4. Najpozneje štiri leta po koncu leta začetka veljavnosti* podrobnih določb iz drugega stavka prvega odstavka člena 11, ki vsebujejo specifikacije za zapisovanje prehodov meja in dodatne dejavnosti, se vsa vozila, ki delujejo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, in ki so opremljena s tahografom, ki ni skladen s specifikacijami iz navedenih podrobnih določb, opremijo s pametnim tahografom, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 te uredbe.“;

* OPOMBA: predvidoma konec leta 2024.

(-1b) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Varstvo podatkov

1. Države članice zagotovijo, da se obdelava osebnih podatkov v okviru te uredbe opravlja zgolj zaradi preverjanja skladnosti s to uredbo in Uredbo (ES) št. 561/2006, Direktivo 2002/15/ES, Direktivo Sveta 92/6/EGS, Direktivo Sveta 92/106/EGS, Uredbo (ES) št. 1072/2009, Uredbo (ES) št. 1073/2009, Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU, kar zadeva napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa, in z Direktivo xxx/xxx/EU o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa, v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 in Direktivo [...] 2002/58/ES ter pod nadzorom nacionalnega nadzornega organa države članice iz člena 51 Uredbe (EU) 2016/679.

2. Države članice zlasti zagotovijo, da se osebni podatki varujejo pred uporabi, ki niso strogo povezane s pravnimi akti iz odstavka 1, kar zadeva:
- uporabo globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) za zapisovanje podatkov o lokaciji, kot je določeno v členu 8,
 - uporabo komunikacije na daljavo za potrebe nadzora iz člena 9, uporabo tahografa z vmesnikom iz člena 10, elektronsko izmenjavo informacij na vozniških karticah iz člena 31 in zlasti vsako čezmejno izmenjavo takšnih podatkov s tretjimi državami,
 - hranjenje zapisov pri prevoznih podjetjih iz člena 33.
3. Digitalni tahografi so zasnovani tako, da zagotavljajo zasebnost. Obdelujejo se le tisti podatki, ki so potrebni za namene iz odstavka 1.
4. Lastniki vozil, prevozna podjetja in kateri koli drugi zadevni subjekt, kjer je primerno, ravnajo v skladu z ustreznimi določbami o varstvu osebnih podatkov.“;

(1) člen 8(1) se spremeni:

(a) [...] prvi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

„Da bi omogočili preverjanje skladnosti z ustrežno zakonodajo, se položaj vozila samodejno zapiše na naslednjih točkah ali na točki, ki je najbližje tem krajem, če je na voljo satelitski signal:

- v začetnem kraju dnevnega delovnega časa,
- vsakič, ko vozilo prečka mejo države članice,
- vsakič, ko vozilo opravlja dejavnosti natovarjanja ali raztovarjanja,
- vsake tri ure v skupnem času vožnje, in

– v končnem kraju dnevnega delovnega časa.“;

(b) drugemu pododstavku se doda naslednji stavek:

„Vendar se zapisovanje prehodov meja ter dodatne dejavnosti iz druge in tretje alinee prvega pododstavka nanašajo na vozila, ki so prvič registrirana v državi članici¹⁰ po dveh letih* po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega stavka prvega odstavka člena 11, in sicer brez poseganja v obveznost naknadne opreme določenih vozil v skladu s členom 3(4).“;

* OPOMBA: predvidoma najkasneje junija leta 2022.

(1a) člen 9 se spremeni:

(a) prvi stavek odstavka 2 se spremeni:

„Najpozneje štiri leta po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega stavka prvega odstavka člena 11, ki vsebujejo specifikacije za zapisovanje prehodov meja in dodatne dejavnosti iz druge in tretje alinee člena 8(1), države članice svoje nadzorne organe v ustreznem obsegu opremijo z napravami za zgodnje odkrivanje na daljavo, potrebnimi za omogočanje sporočanja podatkov iz tega člena, pri tem pa upoštevajo njihove posamezne zahteve in strategije za izvrševanje.“;

¹⁰ OPOMBA: druge določbe iz te uredbe, ki vsebujejo podoben sklic na datum registracije vozila, bodo usklajene s to dodatno natančno navedbo („v državi članici“).

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Komunikacija iz odstavka 1 se s tahografom vzpostavi samo, če to zahteva naprava nadzornih organov. Komunikacija je zavarovana, da se zagotovi integriteta podatkov ter ugotovitev pristnosti tahografa in naprave za nadzor. Dostop do sporočenih podatkov se omeji na nadzorne organe, pristojne za preverjanje kršitev pravnih aktov iz člena 7(1) in te uredbe, ter na servisne delavnice, če je to potrebno, da se preveri pravilno delovanje tahografa.“;

(c) v odstavku 4 se doda naslednja alineja:

“– prekoračenje najdaljšega časa vožnje.“;

(1aa) v členu 10 se doda naslednji odstavek:

2. „Tahografi vozil, ki so prvič registrirana v državi članici dve leti* po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega stavka prvega odstavka člena 11, ki vsebujejo specifikacije za zapisovanje prehodov meja in dodatne dejavnosti iz druge in tretje alineje člena 8(1), se opremijo z vmesnikom iz odstavka 1.“;

* OPOMBA: predvidoma najkasneje junija leta 2022.

(1ab) v členu 11 se za prvim stavkom prvega odstavka doda naslednji stavek:

„Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi zagotovi podrobne določbe glede enotnega izvajanja obveznosti zapisovanja in shranjevanja podatkov o vsakem prečkanju meje z vozilom ter dodatne dejavnosti iz druge in tretje alineje člena 8(1), do [UL: 12 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi].“;

(1ac) v odstavku 5 člena 22 se zadnja dva pododstavka nadomestita z naslednjim:

„Odstranjene ali poškodovane pečate takoj in najpozneje v sedmih dneh po njihovi odstranitvi zamenja pooblaščen servis ali servisna delavnica. Če so bili pečati odstranjeni ali poškodovani za potrebe nadzora, jih lahko brez odlašanja zamenja inšpektor, ki ima opremo za pečatenje in edinstveno posebno oznako.

Če inšpektor odstrani pečat, se nadzorna kartica vstavi v tahograf od trenutka, ko se odstrani pečat, do konca pregleda, tudi v primeru namestitve novega pečata. Inšpektor izda pisno izjavo, ki vsebuje vsaj naslednje informacije:

- identifikacijska številka vozila;
- ime inšpektorja;
- nadzorni organ in državo članico;
- številko nadzorne kartice;
- številko odstranjenega pečata;
- datum in čas odstranitve pečata;
- številko novega pečata, če je inšpektor namestil nov pečat.

Pred zamenjavo pečatov tahograf preveri in kalibrira pooblaščen servisna delavnica, razen če je bil pečat odstranjen ali poškodovan za potrebe nadzora in ga je zamenjal inšpektor.“;

(1ad) v členu 26 se doda naslednji odstavek:

„(7a) Pristojni organ države članice izdajateljice lahko zahteva, da voznik nadomesti vozniško kartico z novo kartico, če je ta potrebna za usklajitev z ustreznimi tehničnimi specifikacijami.“;

(1b) v členu 34 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Vozniki uporabljajo tahografske vložke ali vozniške kartice vsak dan vožnje od prevzema vozila dalje. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne odvzame pred koncem dnevnega dela, razen če je odvzem drugače dovoljen ali potreben, da se po prečkanju meje vnese oznaka. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne uporablja dlje, kot je predvideno.“;

(1c) v členu 34(6) se doda naslednja točka (f):

„(f) oznako države, v kateri se dnevni delovni čas začne, in oznako države, v kateri se dnevni delovni čas konča. Voznik vnese tudi oznako države, v katero vstopi po prehodu meje države članice, in sicer na začetku prvega postanka v tej državi članici. Prvi postanek se opravi na najbližjem mestu, kjer lahko ustavi, ali po prehodu meje. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, voznik oznako države vnese v pristanišču ali na postaji prihoda.“;

(2) v členu 34(7) se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„7. Voznik v digitalni tahograf vnese oznake držav, v katerih je začel in končal dnevni delovni čas [...].

Voznik eno leto po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega stavka prvega odstavka člena 11, ki vsebujejo specifikacije za vnašanje in hrambo podatkov o prestopih meja, vnese tudi oznako države, v katero vstopi po prečkanju meje države članice, in sicer na začetku prvega postanka v tej državi članici. Prvi postanek se opravi na najbližjem mestu, kjer lahko ustavi, ali po prehodu meje. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, voznik oznako države vnese v pristanišču ali na postaji prihoda.

Države članice lahko zahtevajo, da vozniki vozil, ki so vključena v prevoze na njenem ozemlju, oznaki države dodajo podrobnejše geografske podatke, če so države članice o njih uradno obvestile Komisijo pred 1. aprilom 1998.“;

(3) člen 36 se spremeni:

(a) odstavek 1(i) se nadomesti z naslednjim:

„(i) tahografske vložke za tekoči dan in tiste, ki jih je uporabljal v predhodnih 56 dneh“;

(b) odstavek 1(iii) se nadomesti z naslednjim:

„(iii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in v predhodnih 56 dneh.“;

(c) odstavek 2(ii) se nadomesti z naslednjim:

„(ii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in v predhodnih 56 dneh.“;

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

Člena 1(9a) in 2(3) se uporabljata od 31. decembra 2024. Do navedenega datuma se člen 16(3)(a) Uredbe (ES) št. 561/2006 in člen 36(1)(i) in (ii) ter (2)(ii) Uredbe (EU) 165/2014 uporabljata v obliki, ki se je uporabljala pred spremembami, uvedenimi s to uredbo.

V Bruslju,

Za Evropski parlament

Predsednik

Za Svet

Predsednik
