

Brusel 23. ledna 2020
(OR. en)

Interinstitucionální spisy:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20

ADD 2

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

POZNÁMKA K BODU „I/A“

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Výbor stálých zástupců (část I)/Rada

Č. dok. Komise: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Předmět: Balíček opatření v oblasti mobility I:

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví

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

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU

– Political agreement

Tento dodatek se týká návrhu, kterým se mění nařízení o době řízení a odpočinku a o tachografech.

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 podnikatele v silniční dopravě mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy, s cílem zajistit nediskriminaci a přilákat kvalifikované pracovníky. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, přiměřené, 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 v provádění stávajícího právního rámce zjištěny určité nedostatky. Nejasné předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů týkající se 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. Na druhé straně jsou maximální denní a týdenní doby řízení účinné při zlepšování sociálních podmínek řidičů a bezpečnosti silničního provozu obecně; o zajištění dodržování předpisů je nezbytné trvale usilovat.
- (3) V zájmu bezpečnosti silničního provozu je důležité dopravce podporovat, aby přijali kulturu bezpečnosti, která bude dodržována na všech úrovních. Aby se zabránilo porušování pravidel pro řízení a odpočinek nebo ohrožování bezpečnosti silničního provozu, nemělo by především být povoleno, aby byla odměna za výkon vázána na dobu potřebnou pro přepravu cestujících na jejich místo určení nebo pro dodání zboží.
- (4) 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 a nerovnoměrného využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.
- (5) V zájmu větší jasnosti a soudržnosti by měla být vymezena výjimka z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 pro neobchodní využití vozidla.
- (6) Jasné, vhodné, přiměřené a jednotně prosazované předpisy mají rovněž zásadní význam pro dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené a spravedlivé hospodářské soutěže mezi dopravci a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.

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).

- (7) 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 jedoucími v týmu, aniž by byla ohrožena bezpečnost řidiče a silničního provozu.
- (8) Řidiči v mezinárodní přepravě zboží na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek mohou tato období zbytečně prodlužovat. Je proto žádoucí upravit ustanovení o běžném týdenním odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět mezinárodní přepravní činnosti v souladu s těmito pravidly a dostat se domů na běžný týdenní odpočinek a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. Vzhledem k rozdílům mezi přepravou zboží a cestujícími by se tato možnost neměla vztahovat na řidiče provozující osobní dopravu.
- (9) Flexibilita při plánování odpočinku řidičů by měla být pro řidiče transparentní a předvídatelná a v žádném případě by neměla v důsledku zvýšení únavy řidičů nebo zhoršení pracovních podmínek ohrozit bezpečnost silničního provozu. Touto flexibilitou by se proto neměla měnit stávající pracovní doba řidiče ani maximální dvoutýdenní doba řízení a měla by podléhat přísnějším pravidlům pro náhradu za sníženou dobu odpočinku.
- (10) Vedle jasného vymezení oblasti působnosti tohoto ustanovení má k zajištění toho, aby toto ustanovení nebylo zneužíváno, zásadní význam kontrola této flexibility. Oblast působnosti by proto měla být omezena na řidiče, kteří stráví zkrácenou týdenní dobu odpočinku během referenčního období mimo členské státy. Toto lze ověřit nahlédnutím do záznamů tachografu při silniční kontrole a v provozovnách, neboť obsahují místo začátku a konce odpočinku a informace týkající se jednotlivých řidičů.
- (11) V zájmu zajištění účinného prosazování pravidel je nezbytné, aby příslušné orgány mohly při provádění silničních kontrol ověřit, zda byly v den kontroly a během předcházejících 56 dnů řádně dodrženy doby řízení a odpočinku.

- (12) Rychlý technologický pokrok má za následek postupnou automatizaci systémů řízení, která vyžaduje menší zásah nebo nevyžaduje žádný zásah řidiče. Je možné, že pro řešení těchto změn bude nutné upravit stávající právní předpisy, včetně pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku, aby byla zajištěna bezpečnost silničního provozu, rovné podmínky a aby se zlepšily pracovní podmínky, čímž by se Unie mohla současně stát průkopníkem v oblasti nových inovativních technologií a postupů. Komise by proto měla předložit hodnotící zprávu o používání autonomních systémů řízení v členských státech, včetně přínosů těchto technologií autonomního řízení. K této zprávě by měl být, bude-li to vhodné, připojen legislativní návrh.
- (13) 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. V zájmu zajištění dobrých pracovních podmínek a bezpečnosti řidičů je vhodné objasnit požadavek, aby řidiči měli pro svůj běžný týdenní odpočinek, pokud si ho vybírají mimo domov, k dispozici kvalitní a genderově přizpůsobené ubytování.
- (14) Rovněž 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 zkrácenou týdenní dobu odpočinku. Organizace návratu by měla umožňovat dojezd do provozovny dopravce v členském státě usazení nebo do místa řidičova bydliště a řidiči si mohou zvolit, kde svou dobu odpočinku stráví. Aby dopravce prokázal, že plní své povinnosti týkající se organizace pravidelného návratu, měl by mít možnost používat záznamy tachografu, seznamy služeb řidičů nebo jinou dokumentaci. Tyto důkazy by měly být k dispozici v jeho prostorách, aby mohly být na požádání předloženy kontrolním orgánům.

- (15) Jelikož běžné týdenní doby odpočinku a delší doby odpočinku nelze trávit ve vozidle nebo na parkovací ploše, ale pouze ve vhodném ubytování, které může být v blízkosti parkovací plochy, je nanejvýš důležité umožnit řidičům umístit bezpečné a chráněné parkovací plochy, které poskytují odpovídající úroveň bezpečnosti a odpovídající vybavení. Komise již zkoumala, jak podpořit rozvoj vysoce kvalitních parkovacích ploch, včetně nezbytných minimálních požadavků. Komise by proto měla vypracovat normy pro bezpečné a chráněné parkovací plochy. Tyto normy by měly přispět k podpoře vysoce kvalitních parkovacích ploch. Normy mohou být revidovány s cílem zajistit lepší přístup k alternativním palivům v souladu s politikami, které tuto infrastrukturu rozvíjejí. Rovněž je důležité, aby parkovací plochy byly udržovány bez ledu a sněhu.
- (16) Bezpečné a chráněné parkovací plochy by měly být předmětem auditu v souladu s normami EU, které rovněž zajistí, že budou i nadále splňovat tyto normy. Komise by proto měla mít za úkol připravit certifikační postup pro rozvoj bezpečných a chráněných parkovacích ploch v Unii.
- (17) Je v zájmu bezpečnosti silničního provozu a vymáhání pravidel, aby si byli všichni řidiči plně vědomi pravidel upravujících dobu řízení a odpočinku a aby byli také řádně informováni o nebezpečí únavy. V tomto ohledu jsou důležité snadno přístupné informace o dostupných odpočívadlech. Komise by proto měla informace o bezpečných a chráněných parkovacích plochách poskytovat prostřednictvím uživatelsky vstřícných internetových stránek. Tyto informace by měly být průběžně aktualizovány.

- (18) V zájmu zajištění trvalé bezpečnosti a ochrany parkovacích ploch by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení norem pro úroveň služeb na bezpečných a chráněných parkovacích plochách a postupy pro certifikaci bezpečnosti a ochrany parkovacích ploch. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů*. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (19) Revidované hlavní směry pro TEN-T stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013⁴ předpokládají budování parkovacích ploch na dálnicích přibližně každých 100 km s cílem zajistit pro komerční uživatele silnic parkovací plochy s odpovídající úrovní bezpečnosti a ochrany. V zájmu urychlení a podpory výstavby odpovídající parkovací infrastruktury je důležité, aby byly k dispozici dostatečné možnosti spolufinancování ze strany Unie v souladu se stávajícími i budoucími právními akty Unie stanovující podmínky pro tuto finanční podporu.
- (20) Velký podíl silniční dopravy v Unii zahrnuje část cesty trajektem nebo po železnici. Proto by se pro takové cesty měla stanovit jasná a vhodná ustanovení, pokud jde o denní doby odpočinku a přestávky.

* Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (21) Řidiči čelí nepředvídatelným okolnostem, 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 snáze vyrovnat a aby jim bylo umožněno dostat se do místa týdenního odpočinku. Těmito výjimečnými okolnostmi jsou nenadále události, kterým nelze předejít a které nelze předvídat, u nichž je po krátkou dobu nečekaně nemožné uplatnit ustanovení nařízení v jejich plném rozsahu. Na takovéto okolnosti tudíž nelze odkazovat systematicky, a vyhýbat se tak dodržování tohoto nařízení. V zájmu zajištění řádného prosazování předpisů by řidič měl zdokumentovat výjimečné okolnosti, jež mají odchýlení od pravidel za následek. Kromě toho by mělo být prostřednictvím ochranného opatření zajištěno, aby doba řízení nebyla nepřiměřená.
- (22) 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.
- (23) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistily účinné, přiměřené a odrazující uplatňování vnitrostátních pravidel o sankcích pro případ porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014. Je důležité zajistit, aby odborníci měli snadný přístup k informacím o sankcích uplatňovaných v členských státech. To by mohl usnadnit Evropský orgán pro pracovní záležitosti, který informace zpřístupní prostřednictvím internetové stránky jednotné pro celou Unii, jež by plnila funkci jednotného portálu pro přístup k informačním zdrojům a službám na úrovni Unie a na vnitrostátní úrovni ve všech úředních jazycích Unie podle nařízení (EU) 2018/1724.
- (24) 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. 182/2011⁵.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanovují pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (25) Aby se zvýšila nákladová efektivnost prosazování předpisů v sociální oblasti, měly by být stávající a inteligentní systémy tachografu plně využívány a inteligentní tachograf by se měl stát povinným i pro lehká užitková vozidla nad určitou hmotnost, která jsou provozována v mezinárodní dopravě pro cizí potřebu. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy.
- (26) Nákladová efektivnost prosazování předpisů v sociální oblasti, rychlý rozvoj nových technologií, digitalizace celého hospodářství Unie a potřeba zavést rovné podmínky pro všechny společnosti v mezinárodní silniční dopravě vedou k tomu, že je nezbytné zkrátit přechodné období pro instalaci inteligentního tachografu v registrovaných vozidlech. Inteligentní tachograf přispěje ke zjednodušení kontrol, a usnadní tak práci vnitrostátních orgánů.
- (27) S cílem zajistit, aby řidiči, dopravci a kontrolní orgány mohli co nejdříve využívat výhod inteligentních tachografů, včetně jejich automatizovaných záznamů o překročení hranic, by měl 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.
- (28) Je třeba, aby ve vozidlech, která nejsou vybavena inteligentním tachografem, bylo překročení hranic členského státu zaznamenáno v tachografu při nejbližší možné zastávce na hranicích nebo za nimi.
- (29) Zaznamenávání činností na tachografu je důležitou součástí práce řidičů. Proto má zásadní význam, aby řidiči měli k dispozici odpovídající odbornou přípravu o tom, jak používat nové vlastnosti tachografů, které jsou uváděny na trh. Náklady spojené s tímto školením by měli hradit zaměstnavatelé.

- (30) Kontrolní pracovníci, kteří kontrolují dodržování příslušných právních předpisů Unie v odvětví silniční dopravy, čelí výzvám způsobeným různými druhy používaných zařízení tachografů a rychle se vyvíjejícími sofistikovanými technikami manipulace. Tak je tomu zejména v případě kontrol prováděných na silnici. Proto je nezbytné, aby kontrolní pracovníci absolvovali odpovídající odbornou přípravu s cílem zajistit informovanost o nejnovějším technologickém vývoji a technikách manipulace.
- (31) 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.
- (32) Vzhledem k pokračujícímu technologickému vývoji zkoumá Komise možnost vypracování nových technických řešení, která by nabízela stejné výhody a bezpečnost jako ta, která nabízí inteligentní tachograf, a to při stejných nebo nižších souvisejících nákladech.
- (33) 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, která EU projedná v rámci Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).
- (34) Přeprava zboží se od přepravy osob zásadně liší. Komise by proto měla posoudit, zda je třeba pro osobní dopravu navrhnout vhodnější pravidla, zejména pro příležitostnou dopravu, jak ji definuje čl. 2 bod 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy.
- (35) Proto by měla být odpovídajícím způsobem změněna nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014⁶,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

⁶ 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).

Článek 1

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

-1) V čl. 2 odst. 1 se vkládá nové písmeno, které zní:

„-aa) zboží po silnici v mezinárodní dopravě nebo v rámci kabotáže vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,5 tuny, a to od 1. července 2026, nebo“.

-1a) V čl. 3 se písm. aa) nahrazuje tímto:

„aa) vozidly nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, která jsou používána pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, nebo pro doručování zboží vyrobeného řemeslným způsobem, u něhož není doprava prováděna na cizí účet a za úplatu a které je doručováno pouze na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;“.

-1aa) V článku 3 se vkládá nové písmeno, které zní:

„ha) vozidly o maximální přípustné hmotnosti mezi 2,5 až 3,5 tunami včetně návěsu nebo přívěsu, používanými pro přepravu zboží, pokud se přeprava neuskutečňuje na cizí účet nebo za úplatu, ale na vlastní účet společnosti nebo řidiče a pokud řízení vozidla nepředstavuje hlavní činnost osoby, která vozidlo řídí;“.

1) V článku 4 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„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;“.

2) V článku 6 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„Řidič zaznamená jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 písm. 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 dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič

dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo

jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin.

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

Odchylně od prvního pododstavce může řidič v mezinárodní přepravě zboží mimo členský stát usazení uskutečnit dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku za předpokladu, že řidič ve všech čtyřech po sobě následujících týdnech uskuteční nejméně čtyři týdenní doby odpočinku, z nichž alespoň dvě jsou běžné týdenní doby odpočinku.

Pro účely tohoto odstavce se má za to, že řidič vykonává mezinárodní přepravu, pokud zahájí dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku mimo členský stát, v němž je usazen zaměstnavatel, a mimo zemi, kde má řidič bydliště.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„6b. Zkrácení týdenní doby musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Pokud byly uplatněny dvě po sobě následující zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s odst. 6 třetím pododstavcem, předchází týdenní době odpočinku následující po tomto období doba odpočinku vybraná náhradou za tyto dvě zkrácené týdenní doby odpočinku.“;

c) odstavec 8 se nahrazuje tímto:

„Běžné týdenní doby odpočinku a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek se nevybírají ve vozidle. Vybírají se ve vhodném a genderově vstřícném ubytování s odpovídajícím vybavením pro spaní a hygienu.

Veškeré náklady na ubytování mimo vozidlo hradí zaměstnavatel.“;

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 provozovny zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu a kde týdenní odpočinek řidiče začíná, v členském státě usazení zaměstnavatele nebo se vrátit 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.

Pokud však řidič uplatnil dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s čl. 8 odst. 6, organizuje dopravce práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl vrátit již před zahájením běžné týdenní doby odpočinku trvající déle než 45 hodin vybrané náhradou. Dopravce dokumentuje plnění této povinnosti a uchovává dokumentaci ve svých prostorách, aby ji mohl na žádost kontrolních orgánů předložit.“;

da) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„9a. Komise nejpozději ... [dva roky po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] vyhodnotí a podá zprávu Parlamentu a Radě o tom, zda je možné přijmout vhodnější pravidla pro řidiče zapojené do příležitostné osobní přepravy, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 1 bodě 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy.“.

5) Vkládá se nový článek, který zní:

Článek 8a
Parkovací plochy

1. Komise zajistí, aby řidičům provozujícím silniční přepravu zboží a cestujících byly snadno dostupné informace o bezpečných a chráněných parkovacích plochách. Za tímto účelem Komise zveřejní seznam všech certifikovaných parkovacích ploch s cílem poskytnout řidičům odpovídající:
 - detekci a prevenci neoprávněného vniknutí,
 - osvětlení a viditelnost,
 - kontaktní místo pro případ mimořádné události a příslušné postupy,
 - genderově vstřícná hygienická zařízení,
 - možnosti zakoupení potravin a nápojů,
 - připojení umožňující komunikaci,
 - zdroj elektrického proudu.

Seznam takových parkovacích ploch je k dispozici na jediné oficiální internetové stránce, která je pravidelně aktualizována.

2. Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23a za účelem stanovení norem, kterými stanoví další podrobnosti týkající se úrovně služeb a bezpečnosti s ohledem na oblasti uvedené v odstavci 1 a postupy pro certifikaci parkovacích ploch.
3. Na všech parkovacích plochách, které byly certifikovány, může být uvedeno, že jsou certifikovány podle norem a postupů Unie.

Budování parkovacích ploch pro komerční uživatele silnic členské státy v souladu s čl. 39 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) č. 1315/2013 podporují.

4. Do 31. prosince 2024 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť, jakož i o vytváření bezpečných a chráněných parkovacích ploch certifikovaných v souladu s akty v přenesené pravomoci. Tato zpráva může obsahovat seznam opatření ke zvýšení počtu a kvality bezpečných a chráněných parkovacích ploch.

5) V článku 9 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

- „1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo zkrácená 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 zkrácené týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici spací kabinu, lůžko nebo lehátko.

Pokud jde o běžné týdenní doby odpočinku, vztahuje se tato výjimka pouze na cesty trajektem nebo vlakem, pokud: a) cesta je naplánována na 8 nebo více hodin a b) řidič má přístup ke spací kabině na trajektu nebo ve vlaku.“.

5a) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 9a

Do 31. prosince 2025 Komise vypracuje zprávu hodnotící používání autonomních systémů řízení v členských státech a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě, přičemž se zaměří zejména na jejich potenciální dopad na pravidla týkající se doby řízení a odpočinku. Ve vhodných případech je ke zprávě přiložen legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.“.

5b) V článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

- „1. Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost, rychlost dodání nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování tohoto nařízení.“.

- 6) V článku 12 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„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 nebo do místa svého bydliště a mohl si vybrat týdenní odpočinek.

Za stejných podmínek může řidič překročit denní a týdenní dobu řízení až o dvě hodiny, pokud byla bezprostředně před dodatečnou jízdou využita nepřerušená přestávka v délce 30 minut, aby bylo dosaženo provozovny zaměstnavatele nebo místa bydliště řidiče pro běžný 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.

Doba prodloužení musí být vyrovnána odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku společně s jakoukoliv dobou odpočinku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“.

- 7) Článek 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 motorovým vozidlem, a které nesousedí s žádným jiným členským státem. “;

- b) vkládá se nové písmeno bod, které zní:

„pa) vozidly nebo kombinací vozidel převážejících stavební stroje pro stavební podnik v okruhu do 100 km od základny podniku a za podmínky, že řízení těchto vozidel nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;“;

c) 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.“ Komise tyto informace okamžitě zveřejní na veřejně přístupných internetových stránkách.“.

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 předchozích 56 dnů; tyto údaje se musí aktualizovat v pravidelných odstupech, jejichž délka nepřesáhne jeden měsíc;“.

10) V článku 19 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

- „1. Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné a přiměřené závažnosti porušení uvedených v příloze III směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES⁷, 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 ve lhůtě stanovené v článku 29 druhém pododstavci oznámí tato opatření a sankce Komisi spolu s postupem a kritérii pro posuzování jejich přiměřenosti stanovenými na vnitrostátní úrovni. Členské státy neprodleně oznámí jakékoli následné změny, které na ně mají vliv. Komise o těchto pravidlech a opatřeních a jejich změnách uvědomí členské státy. Komise zajistí, aby tyto informace byly zveřejněny ve všech úředních jazycích EU na vyhrazených veřejných internetových stránkách a aby zahrnovaly podrobné informace o těchto sankcích použitelných v členských státech EU.“.

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.“;

⁷ 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 uvnitř Společenství určené v souladu s článkem 7 směrnice 2006/22/ES.

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

- 11a) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 23a

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 8a je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... [datum vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedeně v článku 8a kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016*.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 8a vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“.

Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.“;

11b) 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.“.

Článek 2

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

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

„1. 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, nařízení (ES) č. 1071/2009, nařízení (ES) č. 1072/2009, nařízení (ES) č. 1073/2009, směrnice 96/71 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES⁸, směrnice 2014/67/EU, směrnice 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v silniční dopravě, směrnice, kterou se stanovují konkrétní pravidla ohledně směrnice 96/71/ES a směrnice 2014/67/EU pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, směrnice Rady 96/6/EHS⁹ a směrnice Rady 92/106/EHS¹⁰.“.

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

„4. Nejpozději tři roky po skončení roku vstupu v platnost podrobných ustanovení uvedených ve druhé větě čl. 11 odst. 1, kterými se stanovují specifikace pro záznam překročení hranic a doplňkových činností, musí být tato vozidla provozovaná v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, vybavena inteligentním tachografem, jak je stanoveno v člancích 8, 9 a 10 tohoto nařízení:

a) vozidla vybavená analogovým tachografem;

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- b) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace uvedené v příloze IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné do 30. září 2011;
- c) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace uvedené v příloze IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné ode dne 1. října 2011; a
- d) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace uvedené v příloze IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné ode dne 1. října 2012.

4a. Nejpozději čtyři roky po vstupu v platnost podrobných ustanovení uvedených ve druhé větě čl. 11 odst. 1, kterými se stanovují specifikace pro záznam překročení hranic a doplňkových činností, musí být vozidla vybavená inteligentním tachografem splňujícím podmínky přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 provozovaná v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, vybavena inteligentním tachografem, jak je stanoveno v člancích 8, 9 a 10 tohoto nařízení.“.

-1b) V čl. 4 odst. 2 se vkládá nová odrážka, která zní:

- „– mít dostatečnou kapacitu paměti pro ukládání všech údajů požadovaných podle tohoto nařízení;“.

-1c) 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, s nařízením (ES) č. 2071/2009, s nařízením (ES) č. 1072/2009, nařízením (ES) č. 1073/2009, se směrnicí 96/71 a se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES, se směrnicí 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, se směrnicí, kterou se stanovují konkrétní pravidla ohledně směrnice 96/71/ES a směrnice 2014/67/EU pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, se směrnicí 92/6/EHS a se směrnicí Rady 92/106/EHS.
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 dopravní podle článku 33.
3. Digitální tachografy musí být zkonstruovány tak, aby zajišťovaly soukromí. Zpracovávají 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 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 a třetí odrážce prvního pododstavce se však týká vozidel poprvé registrovaných v členském státě 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.“.

-1a) Vkládá se nový pododstavec, který zní:

„Aby mohly kontrolní orgány snáze ověřovat dodržování příslušných předpisů, zaznamenává inteligentní tachograf také to, zda bylo vozidlo použito pro přepravu zboží nebo cestujících, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 561/2006.“.

1a) Článek 9 se mění takto:

a) V odstavci 2 se první věta mění takto:

„Tři roky po vstupu v platnost podrobných ustanovení uvedených ve druhé větě čl. 11 odst. 1, která stanoví 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.“;

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 Unie 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, kterými se stanoví specifikace pro záznam překročení hranic a doplňkových činností podle druhé a třetí odrážky čl. 8 odst. 1, jsou vybaveny rozhraním uvedeným v odstavci 1.“.

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

„Komise přijme do... [12 měsíců od vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla pro jednotné uplatňování povinnosti zaznamenávat a uchovávat údaje týkající se jakéhokoliv překročení hranic vozidlem a činností uvedená ve třetí odrážce prvního pododstavce čl. 8 odst. 1 a ve třetím pododstavci čl. 8 odst. 1.

Do... [18 měsíců od vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla nezbytná pro jednotné uplatňování pravidel týkajících se požadavků na údaje a funkcí, včetně článků 8 až 10, a instalace tachografů do vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci nařízení č. 561/2006.“.

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 umístění 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 karty 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 запиše 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 запиše v přístavu nebo stanici příjezdu.“.

1f) V čl. 34 odst. 5 písm. b) se bod iv) nahrazuje tímto:

„iv) pod značkou  : přerušení práce, doba odpočinku, roční dovolená nebo pracovní neschopnost, pod značkou „trajekt/vlak“:

Kromě značky  : doba odpočinku strávená na trajektu nebo ve vlaku, jak je požadováno v článku 9 nařízení (ES) č. 561/2006.“.

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

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

Do [18 měsíců po vstupu v platnost směrnice, kterou se stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU], 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 možném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země запиše v přístavu nebo stanici příjezdu.

Členský stát může požadovat od řidičů vozidel, která provozují přepravní činnosti na jeho území, 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.

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.

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

V ... dne ...

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda/předsedkyně
