

Bruxelles, 23. siječnja 2020.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmeti:

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

NAPOMENA O TOČKI „I/A”

Od: Glavno tajništvo Vijeća

Za: Odbor stalnih predstavnika (dio 1.) / Vijeće

Br. dok. Kom.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Predmet: Paket za mobilnost I.:

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova prilagođavanja kretanjima u sektoru

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa

– politički dogovor

Ova dopuna odnosi se na prijedlog o izmjeni Uredbe o vremenima vožnje i odmora te Uredbe o tahografima.

Prijedlog

uredbe Europskog parlamenta i Vijeća

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Dobri uvjeti rada za vozače i poštenu uvjeti poslovanja za cestovne prijevoznike od ključne su važnosti za stvaranje sigurnog, učinkovitog i društveno odgovornog sektora cestovnog prometa s ciljem osiguravanja nediskriminacije i privlačenja kvalificiranih radnika. Kako bi se taj postupak olakšao, ključno je da socijalna pravila Unije u području cestovnog prometa budu jasna, proporcionalna, svrsishodna, jednostavna za primjenu i provedbu te da se učinkovito i dosljedno provode na području čitave Unije.

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

- (2) Nakon ocjenjivanja učinkovitosti i djelotvornosti provedbe postojećeg skupa socijalnih pravila Unije u području cestovnog prometa, a posebno Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća³, u provedbi pravnog okvira utvrđeni su određeni nedostaci. Zbog nejasnih pravila o tjednom odmoru, objektima za odmor, stankama u slučaju višečlane posade i nepostojanja pravila o povratku vozača kući dolazi do različitih tumačenja i praksi provedbe u državama članicama. Nekoliko država članica nedavno je donijelo jednostrane mjere kojima se dodatno povećalo pravnu nesigurnost i nejednako postupanje prema vozačima i prijevoznicima. S druge strane, maksimalnim dnevnim i tjednim razdobljima vožnje učinkovito se poboljšavaju socijalni uvjeti vozača te sigurnost na cestama općenito. Potrebni su ustrajni naponi kako bi se osigurala usklađenost.
- (3) Kako bi se promicala sigurnost na cestama, važno je poticati prijevoznike da usvoje kulturu sigurnosti koja se poštuje na svim razinama. Konkretno, kako bi se izbjeglo kršenje pravila o vožnji i odmoru ili ugrožavanje sigurnosti na cestama, ne bi smjelo biti dopušteno da se plaćanje na temelju radne učinkovitosti povezuje s vremenom potrebnim za prijevoz putnika na njihovo odredište ili isporuku robe.
- (4) Ex post evaluacijom Uredbe (EZ) br. 561/2006 potvrđeno je da je nedosljedna i neučinkovita provedba socijalnih prava Unije uglavnom posljedica nejasnih pravila, neučinkovite i nejednake uporabe alata nadzora i nedovoljne administrativne suradnje među državama članicama.
- (5) Kako bi se poboljšale jasnoća i dosljednost trebalo bi definirati izuzeće iz područja primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 za nekomercijalnu uporabu vozila.
- (6) Jasna, primjerena, proporcionalna i jednakomjerno provedena pravila ključna su i za ostvarivanje ciljeva politike u pogledu poboljšanja radnih uvjeta za vozače, a posebno u pogledu osiguravanja nenarušenog i poštenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i doprinosa sigurnosti na cestama za sve sudionike u prometu.

³ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

- (7) Postojeći zahtjev u pogledu stanki pokazao se neprimjerenim i nepraktičnim za vozače koji voze u posadi. Stoga bi zahtjev u pogledu bilježenja stanki trebalo prilagoditi posebnostima prijevoza koji obavljaju vozači koji voze u posadi, a da se ne ugrožava sigurnost vozača i sigurnost na cestama.
- (8) Vozači koji obavljaju međunarodni prijevoz robe na duge relacije provode dulja razdoblja daleko od kuće. Trenutačnim zahtjevima u pogledu redovnog tjednog odmora ta se razdoblja mogu nepotrebno produljiti. Stoga je odredbe o redovnom tjednom odmoru poželjno prilagoditi tako da vozači mogu lakše obavljati međunarodni prijevoz u skladu s pravilima i stići kući kako bi iskoristili redovni tjedni odmor te kako bi im se u potpunosti nadoknadila sva skraćena tjedna razdoblja odmora. S obzirom na razlike između prijevoza robe i putnika ta se mogućnost ne bi trebala primjenjivati na vozače koji obavljaju prijevoz putnika.
- (9) Svaka fleksibilnost pri izradi rasporeda razdoblja odmora za vozače trebala bi biti transparentna i predvidljiva za vozača te se njome ni na koji način ne bi trebalo ugrožavati sigurnost na cestama povećanjem razine umora vozača ili pogoršavanjem radnih uvjeta. Tom se fleksibilnošću stoga ne bi trebalo izmijeniti trenutačno radno vrijeme vozača ili maksimalno četrnaestdnevno vrijeme vožnje te bi ona trebala podlijegati strožim pravilima o nadoknadama za skraćene odmore.
- (10) Kako bi se osiguralo da se odredba ne može zloupotrijebiti, uz jasno definiranje područja njezine primjene, od ključne je važnosti nadzor te fleksibilnosti. Područje primjene trebalo bi stoga ograničiti na one vozače koji skraćeni tjedni odmor tijekom referentnog razdoblja provode izvan država članica. To se može provjeriti pregledom zapisa tahografa na cesti i u prostorima poduzeća, s obzirom na to da sadrže mjesto početka i završetka odmora te informacije koje se odnose na pojedinačne vozače.
- (11) Kako bi se zajamčila učinkovita provedba, od ključne je važnosti da nadležna tijela pri provedbi provjera na cestama mogu utvrditi da se vremena vožnje i razdoblja odmora poštuju na dan provjere te tijekom prethodnih 56 dana.

- (12) Brz tehnološki napredak dovodi do postupne automatizacije sustava vožnje kojima je potrebno manje ili nimalo izravnih informacija od vozača. Kako bi se odgovorilo na te promjene možda će biti potrebno prilagoditi postojeće zakonodavstvo, među ostalim i pravila o vremenima vožnje i odmora, s ciljem jamčenja sigurnosti na cestama i jednakih uvjeta te poboljšanja radnih uvjeta, ujedno omogućujući da Unija bude predvodnica novih inovativnih tehnologija i praksi. Stoga bi Komisija trebala podnijeti izvješće o evaluaciji uporabe sustavâ autonomne vožnje u državama članicama, među ostalim i o koristima tehnologija autonomne vožnje. Tom bi izvješću, prema potrebi, trebalo priložiti zakonodavni prijedlog.
- (13) S ciljem promicanja društvenog napretka primjereno je odrediti gdje se može provesti tjedni odmor kako bi se vozačima osigurali odgovarajući uvjeti za odmor. Kvaliteta smještaja osobito je važna tijekom redovnog tjednog odmora, koji bi vozač trebao provesti izvan kabine vozila i u odgovarajućem smještaju, na trošak poslodavca. Kako bi se zajamčili dobri radni uvjeti i sigurnost vozača, primjereno je pojasniti zahtjev kojim se vozačima osigurava kvalitetan smještaj u okviru kojeg se u obzir uzimaju rodne posebnosti tijekom redovnih tjednih razdoblja odmora ako se ta razdoblja ne provode kod kuće.
- (14) Također je potrebno predvidjeti da prijevoznici organiziraju rad vozača tako da razdoblja koja provode daleko od kuće ne budu preduga te da vozači mogu imati na raspolaganju duga razdoblja odmora koja se uzimaju kao nadoknada za smanjena tjedna razdoblja odmora. Povratak bi trebao biti organiziran tako da se omogući dolazak do operativnog sjedišta poduzeća u državi članici u kojoj ima poslovni nastan ili do mjesta boravka vozača, a vozači mogu slobodno odlučiti o tome gdje provode svoje razdoblje odmora. Kako bi dokazao da ispunjava svoje obveze u vezi s organizacijom redovnog povratka, prijevoznik bi se trebao moći koristiti tahografskim zapisima, rasporedima zaduženja vozača ili drugom dokumentacijom. Takvi bi dokazi trebali biti dostupni u njegovim prostorima kako bi se predložili na zahtjev nadzornih tijela.

- (15) Iako se redovna tjedna razdoblja odmora i dulja razdoblja odmora ne mogu provoditi u vozilu ili na parkiralištu, već samo u prikladnom smještaju koji može biti u blizini parkirališta, od iznimne je važnosti omogućiti vozačima da pronađu sigurna i zaštićena parkirališta na kojima se pruža odgovarajuća razina sigurnosti i odgovarajući objekti. Komisija je već ispitala kako potaknuti razvoj visokokvalitetnih parkirališta, među ostalim i potrebne minimalne zahtjeve. Komisija bi stoga trebala razviti standarde za sigurna i zaštićena parkirališta. Tim standardima trebalo bi se doprinijeti promicanju visokokvalitetnih parkirališta. Standardi se mogu revidirati kako bi se osigurao bolji pristup alternativnim gorivima u skladu s politikama za razvoj te infrastrukture. Važno je i to da na parkiralištima ne bude leda i snijega.
- (16) Kako bi se certificirala u skladu sa standardima EU-a, sigurna i zaštićena parkirališta trebala bi podlijevati revizijskim postupcima kojima se također osigurava da i dalje ispunjavaju te standarde. Komisija bi stoga trebala biti zadužena za pripremu postupka certificiranja za razvoj sigurnih i zaštićenih parkirališta u Uniji.
- (17) U interesu sigurnosti na cestama i provedbe svi bi vozači u potpunosti trebali poznavati pravila o vremenima vožnje i odmora te opasnosti u kojima se mogu naći zbog umora. U tom su smislu važne lako dostupne informacije o raspoloživim objektima za odmor. Stoga bi Komisija na internetskim stranicama koje su prilagođene korisnicima trebala pružati informacije o sigurnim i zaštićenim parkiralištima. Te bi informacije trebalo redovito ažurirati.

- (18) Kako bi se osigurala kontinuirana sigurnost i zaštita parkirališta, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s utvrđivanjem standardâ za razinu usluga na sigurnim i zaštićenim parkiralištima i postupcima kojima se potvrđuje sigurnost i zaštita parkirališta. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, među ostalim i na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu od 13. travnja 2016. o boljoj izradi zakonodavstva*.
- Konkretno, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (19) U revidiranim smjernicama za TEN-T utvrđenima u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća⁴ predviđa se izgradnja parkirališta na autocestama otprilike svakih 100 km kako bi se komercijalnim korisnicima cesta osigurala parkirališta na kojima se pruža odgovarajuća razina sigurnosti i zaštite. Kako bi se ubrzala i promicala izgradnja odgovarajuće infrastrukture za parkiranje, važno je da bude dostupno dovoljno prilika za sufinanciranje sredstvima Unije u skladu s postojećim i budućim pravnim aktima Unije kojima se utvrđuju uvjeti za tu financijsku potporu.
- (20) Mnoge aktivnosti cestovnog prijevoza unutar Unije uključuju prijevoz trajektom ili željeznicom na određenom dijelu puta. Stoga bi trebalo utvrditi jasne i odgovarajuće odredbe koje se odnose na razdoblja odmora i stanke za takve aktivnosti.

* SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

⁴ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013, str. 1.).

- (21) Vozači se suočavaju s nepredvidivim okolnostima zbog kojih ne mogu stići na željeno odredište u kojem provode tjedni odmor, a da pritom ne prekrše pravila Unije. Vozačima bi trebalo olakšati da se nose s tim okolnostima i omogućiti im da stignu na odredište u kojem provode tjedni odmor. Takve su iznimne okolnosti iznenadne okolnosti koje se ne mogu izbjeći niti predvidjeti te cjelovita primjena odredaba Uredbe neočekivano postaje nakratko nemoguća. Stoga se takve okolnosti ne mogu sustavno navoditi kako bi se izbjegla usklađenost s ovom Uredbom. Kako bi se osigurala pravilna provedba, vozač bi trebao bilježiti iznimne okolnosti zbog kojih dolazi do odstupanja od pravila. Usto bi se zaštitnom mjerom trebalo osigurati da vrijeme vožnje nije prekomjerno.
- (22) Kako bi se smanjila i spriječila pojava različitih praksi provedbe te dodatno poboljšale učinkovitost i djelotvornost prekogranične provedbe, ključno je uspostaviti jasna pravila za redovitu administrativnu suradnju među državama članicama.
- (23) Države članice trebale bi poduzeti sve potrebne mjere kako bi se zajamčilo da se nacionalna pravila o kaznama koje se primjenjuju za kršenja Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Uredbe (EU) br. 165/2014 provode na učinkovit, proporcionalan i odvraćajući način. Važno je osigurati da stručnjaci imaju jednostavan pristup informacijama o kaznama koje se primjenjuju u državama članicama. Europsko nadzorno tijelo za rad to može omogućiti stavljajući na raspolaganje informacije putem jedinstvene internetske stranice na razini Unije koja služi kao jedinstveni portal za pristup izvorima informacija i uslugama na razini Unije i na nacionalnoj razini na svim službenim jezicima Unije, a koja je uspostavljena Uredbom (EU) 2018/1724.
- (24) Radi osiguravanja jedinstvenih uvjeta za provedbu Uredbe (EZ) br. 561/2006 Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti kako bi se pojasnile sve odredbe te Uredbe i uspostavili zajednički pristupi za njihovu primjenu i provedbu. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011⁵.

⁵ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (25) Kako bi se poboljšala troškovna učinkovitost provedbe socijalnih pravila, trebali bi se u potpunosti iskoristiti postojeći i pametni sustavi tahografa, a pametni bi tahograf trebao postati obavezan i za laka gospodarska vozila mase iznad određene granice koja se upotrebljavaju u međunarodnom prijevozu za račun drugoga. Stoga bi trebalo unaprijediti funkcionalnosti tahografa kako bi se omogućilo preciznije pozicioniranje.
- (26) Zbog troškovne učinkovitosti provedbe socijalnih pravila, brzog razvoja novih tehnologija, digitalizacije cjelokupnog gospodarstva Unije te potrebe za jednakim uvjetima među poduzećima u sektoru međunarodnog cestovnog prometa treba se skratiti prijelazno razdoblje za ugradnju digitalnih tahografa u registrirana vozila. Pametnim tahografom doprinijet će se pojednostavnjenju nadzora, čime će se olakšati rad nacionalnih tijela.
- (27) Kako bi se osiguralo da vozači, prijevoznici i nadzorna tijela što ranije iskoriste prednosti pametnih tahografa, među ostalim i njihovo automatizirano evidentiranje prelazaka granice, postojeći vozni park trebalo bi opremiti takvim uređajima u odgovarajućem razdoblju nakon stupanja na snagu detaljnih tehničkih odredaba, čime bi se osiguralo dovoljno vremena za pripremu.
- (28) U vozilima koja nisu opremljena pametnim tahografom prelazak granice države članice trebalo bi zabilježiti u tahografu na najbližem mogućem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice.
- (29) Bilježenje aktivnosti u tahografu važan je dio posla vozača. Stoga je ključno da se vozačima omogući odgovarajuće osposobljavanje za uporabu novih funkcija tahografâ koji se stavljaju na tržište. Poslodavci bi trebali snositi troškove povezane s tim osposobljavanjem.

- (30) Službenici za kontrolu koji provjeravaju usklađenost s relevantnim pravom Unije u sektoru cestovnog prometa suočavaju se s izazovima zbog raznolikosti tahografskih uređaja koji se upotrebljavaju te sofisticiranih manipulativnih tehnika koje se brzo razvijaju. To se posebno odnosi na provjere koje se provode na cesti. Stoga je ključno da se službenicima za kontrolu pruži odgovarajuće osposobljavanje kako bi se osiguralo da su upoznati s najnovijim tehnološkim dostignućima i tehnikama manipulacije.
- (31) Kako bi se smanjilo opterećenje prijevoznika i nadzornih tijela kada službenici za kontrolu uklone pečat tahografa u svrhu kontrole, trebalo bi dopustiti da službenik za kontrolu ponovno stavi pečat u određenim dobro zabilježenim okolnostima.
- (32) Uzimajući u obzir stalan tehnološki razvoj, Komisija razmatra mogućnost razvoja novih tehničkih rješenja kojima se nude iste koristi i sigurnost kao one koje se nude pametnim tahografom, uz iste ili niže povezane troškove.
- (33) Važno je da prijevoznici u cestovnom prometu s poslovnim nastanom u trećim zemljama pri obavljanju djelatnosti cestovnog prometa na području EU-a podliježu pravilima koja su istovjetna pravilima navedenima u ovom zakonodavstvu. Komisija bi trebala procijeniti provedbu tog načela na razini EU-a i predložiti odgovarajuća rješenja o kojima će EU raspravljati u kontekstu AETR-a.
- (34) Prijevoz robe razlikuje se od prijevoza putnika. Stoga bi Komisija trebala procijeniti treba li predložiti primjerenija pravila za prijevoz putnika, posebno za povremeni prijevoz kako je definiran člankom 2. točkom 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima.
- (35) Uredbe (EZ) br. 561/2006 i (EU) 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća⁶ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

⁶ Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 561/2006 mijenja se kako slijedi:

-1. u članku 2. stavku 1. dodaje se sljedeća točka:

„(-aa)od 1. srpnja 2026., za cestovni prijevoz robe u međunarodnom prijevozu ili za kabotažu, pri čemu najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 2,5 tona ili”

-1.a u članku 3. točka (aa) zamjenjuje se sljedećim:

„(aa) vozila ili kombinacije vozila s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona i koja se upotrebljavaju za prijevoz materijala, opreme ili strojeva koje vozač upotrebljava prilikom izvođenja posla ili za dostavu robe koja je proizvedena u okviru obrtničke djelatnosti pri čemu se prijevoz ne vrši za račun drugoga te koja se dostavlja isključivo unutar radijusa od 100 km od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da vožnja vozila nije glavna djelatnost vozača;”

-1.aa u članku 3. dodaje se sljedeća točka:

„(ha) vozila s najvećom dopuštenom masom koja, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, iznosi između 2,5 i 3,5 tone i koja se upotrebljavaju za prijevoz robe, ako se prijevoz ne obavlja za račun drugoga već za vlastiti račun poduzeća ili vozača te ako vožnja ne predstavlja glavnu aktivnost osobe koja upravlja vozilom.”;

1. u članku 4. dodaje se sljedeća točka:

„(r) ‚nekomercijalni prijevoz‘ znači svaki cestovni prijevoz, osim prijevoza za račun drugoga ili vlastiti račun, za koji se ne prima izravna ili neizravna naknada i kojim vozač vozila ili druge osobe izravno ili neizravno ne ostvaruju prihod i koji nema nikakve veze s profesionalnim ili komercijalnim aktivnostima;”

2. članak 6. stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Vozač kao ostale poslove evidentira svako vrijeme provedeno na način opisan u članku 4. točki (e) kao i svako vrijeme provedeno u upravljanju vozilom koje se upotrebljava za komercijalne djelatnosti koje nisu obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe, te bilježi sva razdoblja raspoloživosti kako je utvrđeno u članku 3. točki (b) Direktive 2002/15/EZ, u skladu s člankom 34. stavkom 5. točkom (b) podtočkom iii. Uredbe (EU) br. 165/2014. Ova se evidencija unosi ili ručno na evidencijskom listu, ispisu ili uporabom opcije ručnog unosa uređaja za bilježenje podataka.”;

3. u članku 7. dodaje se sljedeći treći stavak:

„Vozač koji je dio višečlane posade može uzeti stanku od 45 minuta u vozilu kojim upravlja drugi vozač pod uvjetom da vozač koji uzima stanku ne pruža pomoć vozaču koji upravlja vozilom.”;

4. članak 8. mijenja se kako slijedi:

a) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. U bilo koja dva uzastopna tjedna vozač uzima najmanje:

dva redovna tjedna razdoblja odmora ili

jedno redovno tjedno razdoblje odmora i jedno skraćeno tjedno razdoblje odmora od najmanje 24 sata.

Tjedno razdoblje odmora počinje najkasnije nakon završetka šest 24-satnih razdoblja od kraja prethodnog tjednog razdoblja odmora.

Odstupajući od prvog podstavka, vozač koji obavlja međunarodni prijevoz robe može, izvan države članice poslovnog nastana, uzeti dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora pod uvjetom da u bilo koja četiri uzastopna tjedna uzima najmanje četiri tjedna razdoblja odmora, od kojih su najmanje dva redovna tjedna razdoblja odmora.

Za potrebe ovog stavka smatra se da vozač sudjeluje u međunarodnom prijevozu pod uvjetom da započne dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora izvan države članice u kojoj poslodavac ima poslovni nastan i zemlje u kojoj je mjesto boravka vozača.”;

b) umeće se sljedeći stavak:

„6.b Svako skraćanje tjednog odmora nadoknađuje se istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (*en bloc*) prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se to odnosi.

Ako su dva skraćena razdoblja odmora uzeta uzastopno, u skladu s trećim podstavkom stavka 6., prije sljedećeg tjednog razdoblja odmora uzima se razdoblje odmora koje je nadoknada za ta dva skraćena tjedna razdoblja odmora.”;

c) stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Redovna tjedna razdoblja odmora i svako tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada za prethodno skraćeno tjedno razdoblje odmora ne provode se u vozilu. Provode se u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za odmor i sanitarnim prostorima u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti.

Sve troškove smještaja izvan vozila pokriva poslodavac.”;

d) umeće se sljedeći stavak:

„8.a Prijevoznik organizira rad vozača tako da se vozači mogu vratiti u operativno središte poslodavca gdje je obično baza vozača i gdje on počinje tjedni odmor, u državu članicu poslovnog nastana poslodavca ili u mjesto boravka vozača u svakom razdoblju od četiri uzastopna tjedna, kako bi proveli najmanje jedno redovno tjedno razdoblje odmora ili tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada za skraćeno tjedno razdoblje odmora.

Međutim, ako je vozač uzeo dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora u skladu s člankom 8. stavkom 6., prijevoznik organizira rad vozača tako da se vozač može vratiti već prije početka redovnog tjednog razdoblja odmora dužeg od 45 sati koje se uzima kao nadoknada. Prijevoznik bilježi način na koji ispunjava tu obvezu te u svojim prostorima drži dokumentaciju kako bi je mogao pokazati na zahtjev nadzornih tijela.”

da) dodaje se sljedeći stavak:

„9a. Komisija najkasnije do ... [dvije godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] procjenjuje mogu li se donijeti primjerenija pravila za vozače koji obavljaju povremeni prijevoz putnika, kako je definiran u članku 2. stavku 1. točki 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima, te o tome izvještava Parlament i Vijeće.”;

5. dodaje se sljedeći članak:

„Članak 8.a

Parkirališta

1. Komisija osigurava da su informacije o sigurnim i zaštićenim parkiralištima lako dostupne vozačima koji obavljaju cestovni prijevoz robe i putnika. U tu svrhu Komisija objavljuje popis svih certificiranih parkirališta kako bi se vozačima osigurali sljedeći odgovarajući uvjeti:

- detekcija i sprečavanje neovlaštenog pristupa,
- rasvjeta i vidljivost,
- kontaktna točka i postupci za hitne slučajeve,
- sanitarni prostori u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti,
- mogućnosti kupnje hrane i pića,
- veze kojima se omogućuje komunikacija,
- napajanje.

Popis takvih parkirališta objavljuje se na jedinstvenoj službenoj internetskoj stranici koja se redovito ažurira.

2. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 23.a kako bi utvrdila standarde kojima se pružaju dodatne pojedinosti o razini usluge i sigurnosti u pogledu područja navedenih u stavku 1. i o postupcima za certifikaciju parkirališta.
3. Na svim certificiranim parkiralištima može se naznačiti da su certificirana u skladu sa standardima i postupcima Unije.

U skladu s člankom 39. stavkom 2. točkom (c) Uredbe (EU) br. 1315/2013 države članice potiču se na izgradnju parkirališta za komercijalne korisnike cesta.

4. Do 31. prosinca 2024. Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o dostupnosti prikladnih objekata za odmor vozača i zaštićenih parkirališta, kao i o razvoju sigurnih i zaštićenih parkirališta koja su certificirana u skladu s delegiranim aktima. U tom izvješću mogu se navesti mjere za povećanje broja i kvalitete sigurnih i zaštićenih parkirališta.”

5. u članku 9. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Odstupajući od članka 8., kada vozač prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom te uzima redovno dnevno razdoblje odmora ili skraćeno tjedno razdoblje odmora, to se razdoblje može prekinuti najviše dva puta drugim aktivnostima koje ukupno ne traju dulje od jednog sata. Tijekom takvog redovnog dnevnog razdoblja ili skraćenog tjednog razdoblja odmora vozač ima pristup spavaćoj kabini, kabini ili ležaju.

Što se tiče redovnih tjednih razdoblja odmora, to se odstupanje primjenjuje samo na putovanja trajektom ili vlakom ako: (a) putovanje traje osam sati ili više i (b) vozač ima pristup spavaćoj kabini na trajektu ili u vlaku.”;

5.a dodaje se sljedeći članak:

„Članak 9.a

Do 31. prosinca 2025. Komisija sastavlja izvješće u kojem ocjenjuje uporabu sustavâ autonomne vožnje u državama članicama, s posebnim naglaskom na njihovom potencijalnom utjecaju na pravila o vremenima vožnje i odmora, te ga podnosi Europskom parlamentu i Vijeću. Izvješću se prema potrebi prilažu zakonodavni prijedlozi radi izmjene ove Uredbe.”;

5.b u članku 10. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Prijevoznik ne obavlja nikakvu isplatu vozačima koje zapošljava ili koji su mu stavljeni na raspolaganje, čak i ako se radi o povišici ili dodatku na plaću, za prijeđeni put, brzinu dostave i/ili količinu prevezenog tereta ako je to plaćanje takve vrste da se njime ugrožava sigurnost cestovnog prometa i/ili potiče na kršenje ove Uredbe.”;

6. u članku 12. dodaje se sljedeći stavak:

„Pod uvjetom da sigurnost na cestama time nije ugrožena, vozač u iznimnim okolnostima može odstupiti i od članka 6. stavaka 1. i 2. te članka 8. stavka 2. na način da prekorači dnevna ili tjedna vremena vožnje za najviše jedan sat kako bi stigao do operativnog središta poslodavca ili mjesta boravka vozača da bi iskoristio tjedni odmor.

Pod istim uvjetima vozač smije prekoračiti dnevno i tjedno vrijeme vožnje za najviše dva sata kako bi stigao do operativnog središta poslodavca ili mjesta boravka vozača da bi iskoristio redovni tjedni odmor, pod uvjetom da je uzeo neprekinutu stanku od 30 minuta neposredno prije dodatne vožnje.

Vozač razlog takvog odstupanja ručno naznačuje na obrascu evidencije ili na ispisu uređaja za bilježenje ili na rasporedu zaduženja, najkasnije po dolasku na odredište ili prikladno mjesto za zaustavljanje.

Svako razdoblje produljenja nadoknađuje se istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (*en bloc*) s bilo kojim razdobljem odmora prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se to odnosi.”;

7. članak 13. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

a) točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) vozila koja se upotrebljavaju isključivo na otocima ili u područjima koja su odsječena od ostatka državnog područja čija površina nije veća od 2300 kvadratnih kilometara i koja nisu povezana s ostatkom državnog područja mostom, gazom ili tunelom otvorenim za motorna vozila te ne graniče s drugom državom članicom.”;

b) umeće se sljedeća točka:

„(pa) vozila ili kombinacije vozila kojima se prevoze građevinski strojevi za građevinska poduzeća u radijusu od 100 km od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da upravljanje vozilima ne predstavlja glavnu djelatnost vozača;”

c) dodaje se sljedeća točka (q):

„(q) vozila koja se upotrebljavaju za dostavu gotove betonske smjese.”;

8. u članku 14. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. U hitnim slučajevima države članice u iznimnim okolnostima mogu odobriti privremeno izuzeće za razdoblje od najviše 30 dana koje mora biti opravdano i o njemu se odmah mora obavijestiti Komisiju. Komisija te informacije odmah objavljuje na javnim internetskim stranicama.”;

9. članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Države članice osiguravaju da vozači vozila iz članka 3. točke (a) poštuju nacionalna pravila kojima se osigurava odgovarajuća zaštita u pogledu dozvoljenih vremena vožnje te obveznih stanki i razdoblja odmora. Države članice obavješćuju Komisiju o mjerodavnim nacionalnim pravilima koja se primjenjuju na te vozače.”;

9.a u članku 16. stavku 3. točka (a) zamjenjuje se sljedećom:

„(a) sadrži sve pojedinosti određene u stavku 2. za minimalno razdoblje kojim su obuhvaćeni dan na koji se provodi kontrola i prethodnih 56 dana. Te se pojedinosti moraju ažurirati u redovitim razmacima čije trajanje ne može biti duže od jednog mjeseca.”

10. u članku 19. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice utvrđuju pravila za sankcije koja se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i Uredbe (EU) br. 165/2014 te poduzimaju sve potrebne mjere za osiguravanje njihove provedbe. Te su sankcije učinkovite i proporcionalne težini kršenja, kako je navedeno u Prilogu III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁷, odvrćajuće i nediskriminirajuće. Svako kršenje ove Uredbe i Uredbe (EU) br. 165/2014 podliježe samo jednoj sankciji ili postupku. Države članice do datuma koji je određen u članku 29. drugom podstavku obavješćuju Komisiju o tim pravilima i mjerama, kao i o metodama i kriterijima odabranima na nacionalnoj razini za ocjenu njihove proporcionalnosti. Države članice bez odlaganja obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje se odnose na te elemente. Komisija obavješćuje države članice o tim pravilima i mjerama te o svim njihovim izmjenama. Komisija osigurava da su te informacije objavljene na za to predviđenim javnim internetskim stranicama, koje sadrže detaljne informacije o takvim sankcijama primjenjivima u državama članicama EU-a, i na svim službenim jezicima EU-a.”;

11. članak 22. mijenja se kako slijedi:

a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice blisko surađuju i uzajamno si pomažu bez nepotrebnog odgađanja kako bi olakšale dosljednu primjenu ove Uredbe i njezinu učinkovitu provedbu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u članku 8. Direktive 2006/22/EZ.”;

b) u stavku 2. dodaje se sljedeća točka (c):

„(c) ostale posebne informacije, među ostalim i o klasifikaciji rizika poduzeća, koje mogu utjecati na usklađenost s odredbama ove Uredbe.”;

⁷ Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na djelatnosti cestovnoga prometa i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).

c) umeću se sljedeći stavci 3.a i 3.b:

„3.a U svrhu razmjene informacija u okviru ove Uredbe države članice koriste se tijelima za povezivanje unutar Zajednice određenima u skladu s člankom 7. Direktive 2006/22/EZ.”;

3.b Uzajamna administrativna suradnja i pomoć pružaju se bez naknade.”;

11.a umeće se sljedeći članak:

„Članak 23.a

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 8.a dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od ... [datum stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 8.a. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu od 13. travnja 2016 o boljoj izradi zakonodavstva*.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 8.a stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

11.b u članak 24. umeće se sljedeći stavak:

„2.a Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.”;

12. u članku 25. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. U slučajevima iz stavka 1. točke (b) Komisija donosi provedbene akte u kojima se utvrđuju zajednički pristupi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.”;

Članak 2.

Uredba (EU) br. 165/2014 mijenja se kako slijedi:

-1. U članku 1. stavak 1. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„ 1. Ovom se Uredbom utvrđuju obveze i zahtjevi u vezi s izradom, ugradnjom, uporabom, ispitivanjem i provjerom tahografa koji se upotrebljavaju u cestovnom prometu radi provjere usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 561/2006, Uredbom (EZ) br. 1071/2009, Uredbom (EZ) br. 1072/2009, Uredbom (EZ) br. 1073/2009, Direktivom 96/71 i Direktivom 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁸, Direktivom 2014/67/EU u mjeri u kojoj se odnose na upućivanje radnika u cestovnom prijevozu, Direktivom o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje radnika u cestovnom prijevozu, Direktivom Vijeća 92/6/EEZ⁹ i Direktivom Vijeća 92/106/EEZ¹⁰.”;

-1.a u članku 3. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Najkasnije tri godine nakon kraja godine stupanja na snagu detaljnih odredaba iz druge rečenice prvog stavka članka 11. kojima se utvrđuju specifikacije za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti, sljedeća vozila koja se upotrebljavaju u državi članici osim države članice u kojoj su registrirana opremljena su pametnim tahografom kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. ove Uredbe:

(a) vozila opremljena analognim tahografom;

⁸ Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (SL L 80, 23.3.2002., str. 35.).

⁹ Direktiva Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 57, 2.3.1992., str. 27.).

¹⁰ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica, SL L 368, 17.12.1992., str. 38.

- (b) vozila opremljena digitalnim tahografom koji je u skladu sa specifikacijama iz Priloga I.B Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 koja se primjenjivala do 30. rujna 2011.;
- (c) vozila opremljena digitalnim tahografom koji je u skladu sa specifikacijama iz Priloga I.B Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 koja se primjenjuje od 1. listopada 2011. i
- (d) vozila opremljena digitalnim tahografom koji je u skladu sa specifikacijama iz Priloga I.B Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 koja se primjenjuje od 1. listopada 2012.

4.a Najkasnije četiri godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz druge rečenice prvog stavka članka 11. kojima se utvrđuju specifikacije za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti, vozila koja su opremljena pametnim tahografom koji je u skladu s Prilogom I.C Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2016/799 i koja se upotrebljavaju u državi članici osim države članice u kojoj su registrirana opremljena su pametnim tahografom kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. ove Uredbe.”;

-1.b u članku 4. stavku 2. umeće se sljedeća alineja:

- „– imati dovoljan kapacitet memorije za pohranu svih podataka koji se zahtijevaju na temelju ove Uredbe;”;

-1.c članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.
Zaštita podataka

1. Države članice osiguravaju da se obrada osobnih podataka u kontekstu ove Uredbe vrši isključivo za potrebe provjere usklađenosti s ovom Uredbom i Uredbom (EZ) br. 561/2006, Uredbom (EZ) br. 1071/2009, Uredbom (EZ) br. 1072/2009, Uredbom (EZ) br. 1073/2009, Direktivom 96/71 i Direktivom 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Direktivom 2014/67/EU u mjeri u kojoj se odnose na upućivanje radnika u cestovnom prijevozu, Direktivom o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje radnika u cestovnom prijevozu, Direktivom Vijeća 92/106/EEZ i Direktivom Vijeća 92/106/EEZ.”
2. Države članice posebno osiguravaju da su osobni podaci zaštićeni od uporabe koja nije strogo povezana sa zakonodavnim aktima Unije iz stavka 1. u pogledu:
 - uporabe globalnog navigacijskog satelitskog sustava (GNSS) za bilježenje podataka o položaju iz članka 8.,
 - uporabe daljinske komunikacije za potrebe provedbe nadzora iz članka 9., uporabe tahografa sa sučeljem iz članka 10., elektroničke razmjene podataka na karticama vozača kako je navedeno u članku 31., a posebno prekogranične razmjene takvih podataka s trećim zemljama,
 - evidencije koju provode prijevozna poduzeća u skladu s člankom 33.
3. Digitalni tahografi osmišljeni su tako da se osigurava zaštita privatnosti. Obrađuju se isključivo podaci potrebni za svrhe navedene u stavku 1.
4. Vlasnici vozila, prijevozna poduzeća i sva druga tijela poštuju, kada je to primjenjivo, relevantne odredbe o zaštiti osobnih podataka.”;

1. članak 8. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

a) prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Kako bi se olakšala provjera usklađenosti s relevantnim zakonodavstvom, položaj vozila automatski se bilježi na sljedećim točkama ili na točki koja je najbliža takvim mjestima gdje je dostupan satelitski signal:

- početnom mjestu dnevnog radnog vremena,
- svaki put kad vozilo prijeđe granicu neke države članice,
- svaki put kad se vozilom obavljaju aktivnosti utovara ili istovara,
- svaka tri sata akumuliranog vremena vožnje i
- završnom mjestu dnevnog radnog vremena.”;

b) u drugi podstavak dodaje se sljedeća rečenica:

„Međutim, evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz prvog podstavka druge i treće alineje primjenjuje se na vozila koja su prvi put registrirana u državi članici dvije godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz druge rečenice prvog stavka članka 11., ne dovodeći u pitanje obvezu naknadne ugradnje u određena vozila u skladu s člankom 3. stavkom 4.”;

-1.a umeće se sljedeći podstavak:

„Kako bi se nadzornim tijelima olakšala provjera usklađenosti, u skladu s Uredbom (EZ) br. 561/2006 pametni tahograf bilježi i je li vozilo upotrebljavano za prijevoz robe ili putnika.”;

1.a članak 9. mijenja se kako slijedi:

a) u stavku 2. prva rečenica mijenja se kako slijedi:

„Tri godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz druge rečenice stavka 1. članka 11. kojima se utvrđuju specifikacije za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. druge i treće alineje, države članice u odgovarajućoj mjeri opremaju svoja nadzorna tijela opremom za daljinsko rano otkrivanje potrebnom kako bi se omogućila razmjena podataka navedena u ovom članku, uzimajući u obzir njihove posebne zahtjeve i strategije za provedbu.”;

b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komunikacija s tahografom iz stavka 1. uspostavlja se samo ako je za to primljen zahtjev s uređaja nadzornih tijela. Komunikacija je zaštićena kako bi se osigurala nepovredivost podataka i autentifikacija uređaja za bilježenje podataka i provjeru. Pristup razmijenjenim podacima omogućuje se isključivo nadzornim tijelima ovlaštenima za provjeru kršenja pravnih akata Unije iz članka 7. stavka 1. i ove Uredbe te radionicama u mjeri potrebnoj da bi se utvrdio ispravan rad tahografa.”;

c) u stavku 4. dodaje se sljedeća alineja:

„– prekoračenje najduljeg dnevnog vremena vožnje.”;

1.aa u članku 10. dodaje se sljedeći stavak:

„2. Tahografi vozila koja su prvi put registrirana u nekoj državi članici dvije godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz druge rečenice stavka 1. članka 11. kojima se utvrđuju specifikacije za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. druge i treće alineje opremljena su sučeljem iz stavka 1.”;

1.ab u članku 11. nakon prve rečenice u prvom stavku umeću se sljedeće rečenice:

„Do ... [12 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila za ujednačenu primjenu obveze bilježenja i pohranjivanja podataka o svim prelascima granice vozila iz druge i treće alineje prvog podstavka članka 8. stavka 1. i trećeg podstavka članka 8. stavka 1.

Do... [18 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila potrebna za ujednačenu primjenu pravila o zahtjevima u pogledu podataka i njihovim funkcijama, uključujući članke od 8. do 10. i ugradnju tahografa za vozila iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka Uredbe 561/2006.”;

1.ac u članku 22. stavku 5. zadnja dva podstavka zamjenjuju se sljedećim:

„Uklonjene ili uništene pečate zamjenjuju ovlašteni instalater ili radionica bez nepotrebne odgode, a najkasnije sedam dana od njegova uklanjanja. Ako je pečat uklonjen ili uništen za potrebe kontrole, može ga zamijeniti službenik za kontrolu opremljen uređajem za pečačenje i jedinstvenom posebnom oznakom bez nepotrebne odgode.

Ako službenik za kontrolu ukloni pečat, kontrolna kartica umeće se u tahograf od trenutka uklanjanja pečata do završetka inspekcije, uključujući u slučaju postavljanja novoga pečata. Službenik za kontrolu izdaje pisanu izjavu koja sadrži barem sljedeće podatke:

- identifikacijski broj vozila;
- ime službenika;
- nadzorno tijelo i državu članicu;
- broj kontrolne kartice;
- broj uklonjenog pečata;
- datum i vrijeme uklanjanja pečata;
- broj novoga pečata, ako je službenik za kontrolu postavio novi pečat.

Prije zamjene pečata ovlaštena radionica provjerava i kalibrira tahograf, osim ako je pečat uklonjen ili uništen za potrebe kontrole te ga je zamijenio službenik za kontrolu.”;

1.ad u članku 26. dodaje se sljedeći stavak:

„7.a Nadležno tijelo države članice izdavateljice može zatražiti od vozača da zamijeni karticu vozača novom ako je to potrebno radi usklađivanja s relevantnim tehničkim specifikacijama.”;

1.b u članku 34. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Vozači upotrebljavaju tahografske listiće ili kartice vozača svaki dan tijekom vožnje, počevši od trenutka kada preuzmu vozilo. Tahografski listić ili kartica vozača ne vade se prije kraja dnevnog radnog vremena, osim ako je to odobreno ili potrebno radi unosa simbola nakon prelaska granice. Tahografski listić ili kartica vozača ne smiju se upotrebljavati dulje od razdoblja za koje su namijenjeni.”;

1.c u članku 34. stavku 6. dodaje se sljedeća točka (f):

„(f) simbole zemalja u kojima je započeto i završeno dnevno radno vrijeme. Vozač također unosi simbol zemlje u koju uđe nakon prelaska granice države članice na početku prvog zaustavljanja u toj državi članici. To prvo zaustavljanje obavlja se na najbližem mogućem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice. Kada se granica države članice prelazi na trajektu ili u vlaku, vozač simbol zemlje upisuje u luci ili na kolodvoru dolaska.”;

1.f u članku 34. stavku 5. točki (b) podtočka iv. zamjenjuje se sljedećim:

„iv. pod znakom  :stanke, odmor, godišnji odmor ili bolovanje,

pod znakom „trajekt/vlak”: uz znak  : razdoblje odmora koje se provodi na trajektu ili u vlaku, kako se zahtijeva člankom 9. Uredbe (EZ) br. 561/2006.”;

2. u članku 34. stavku 7. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„7. Vozač u digitalni tahograf unosi simbole zemalja u kojima je započeto i završeno dnevno radno vrijeme.

Do [18 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive kojom se utvrđuju posebna pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u cestovnom prijevozu] vozač unosi i simbol zemlje u koju uđe nakon prelaska granice države članice na početku prvog zaustavljanja u toj državi članici. To se prvo zaustavljanje obavlja na najbližem mogućem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice. Kada se granica države članice prelazi na trajektu ili u vlaku, vozač simbol zemlje upisuje u luci ili na kolodvoru dolaska.

Države članice mogu od vozača vozila koji obavljaju prijevoz unutar njihova područja zahtijevati unošenje detaljnijih zemljopisnih specifikacija uz simbol zemlje, uz uvjet da su države članice te detaljnije zemljopisne oznake priopćile Komisiji prije 1. travnja 1998.”;

3. članak 36. mijenja se kako slijedi:

a) stavak 1. točka i. zamjenjuje se sljedećim:

„i. tahografske listiće za tekući dan i prethodnih 56 dana.”;

b) stavak 1. točka iii. zamjenjuje se sljedećim:

„iii. svu ručnu evidenciju i ispise izvršene tijekom tekućeg dana i prethodnih 56 dana.”;

c) stavak 2. točka ii. zamjenjuje se sljedećim:

„ii. svu ručnu evidenciju i ispise izvršene tijekom tekućeg dana i prethodnih 56 dana.”;

Članak 3.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 1. stavak 9.a i članak 2. stavak 3. primjenjuju se od 31. prosinca 2024. Do tog datuma članak 16. stavak 3. podstavak (a) Uredbe (EZ) br. 561/2006 i članak 36. stavak 1. podtočke i. i ii. te stavak 2. podtočka ii. Uredbe (EU) 165/2014 primjenjuju se u formulaciji koja se upotrebljavala prije izmjena uvedenih ovom Uredbom.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik
