

V Bruseli 23. januára 2020
(OR. en)

Medziinštitucionálne 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

Od: Generálny sekretariát Rady

Komu: Výbor stálych predstaviteľov (časť I)/Rada

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

Predmet: Balík v oblasti mobility I:

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví

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

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy

– politická dohoda

Tento dodatok sa týka návrhu, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia o časoch jazdy a odpočinku a o tachografoch.

Návrh

nariadenia Európskeho parlamentu a Rady,

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

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Riadne pracovné podmienky vodičov a spravodlivé podmienky na podnikanie pre podniky cestnej dopravy majú rozhodujúci význam pre vytvorenie bezpečného, efektívneho a sociálne zodpovedného odvetvia cestnej dopravy s cieľom zabezpečiť nediskrimináciu a prilákať kvalifikovaných pracovníkov. Pre uľahčenie tohto procesu je nevyhnutné, aby predpisy Únie v sociálnej oblasti týkajúce sa cestnej dopravy boli zrozumiteľné, primerané, účelné, jednoducho uplatniteľné a vynútiteľné a aby sa efektívne a jednotne vykonávali v celej Únii.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

- (2) Po vyhodnotení efektívnosti a účinnosti vykonávania platných predpisov Únie v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006³, sa zistilo niekoľko nedostatkov pri vykonávaní právneho rámca. Nejasné pravidlá týkajúce sa týždenného odpočinku, zariadení na odpočinok, prestávok pri vedení vozidla viacerými osobami a chýbajúce pravidlá o návrate vodičov domov vedú k odlišným výkladom a postupom presadzovania predpisov v členských štátoch. Niekoľko členských štátov nedávno prijalo jednostranné opatrenia, ktoré ďalej zvyšujú právnu neistotu a nerovnaké zaobchádzanie s vodičmi a dopravcami. Na druhej strane maximálne denné a týždenné časy jazdy účinne prispievajú k zlepšeniu sociálnych podmienok vodičov a bezpečnosti cestnej premávky vo všeobecnosti; na zabezpečenie súladu je potrebné trvalé úsilie.
- (3) V záujme podpory bezpečnosti cestnej premávky je dôležité nabádať dopravné podniky, aby prijali kultúru bezpečnosti, ktorá sa dodržiava na všetkých úrovniach. S cieľom zabrániť porušovaniu pravidiel týkajúcich sa času jazdy a odpočinku alebo ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky by sa predovšetkým nemalo povoliť spájanie odmeňovania v závislosti od výkonu s časom potrebným na prepravu cestujúcich do miesta ich určenia alebo na dodanie tovaru.
- (4) Na základe ex post hodnotenia nariadenia (ES) č. 561/2006 sa potvrdilo, že nejednotné a neefektívne presadzovanie únijných predpisov v sociálnej oblasti bolo spôsobené prevažne nejasnými pravidlami, neefektívnym a nerovnakým využívaním kontrolných nástrojov a nedostatočnou administratívnou spoluprácou medzi členskými štátmi.
- (5) Na účely väčšej jasnosti a konzistentnosti by sa mala vymedziť výnimka z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 pre používanie vozidla na nekomerčné účely.
- (6) Zrozumiteľné, vhodné, primerané a rovnako presadzované pravidlá majú rozhodujúci význam aj pre dosiahnutie politických cieľov zlepšenia pracovných podmienok pre vodičov, a najmä pre zabezpečenie nenarušenej a spravodlivej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky pre všetkých jej účastníkov.

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

- (7) Ukázalo sa, že existujúca požiadavka na prestávky je pre vodičov jazdiacich v skupine nevhodná a nepraktická. Preto je vhodné prispôbiť požiadavku na zaznamenávanie prestávok špecifikám dopravných činností, ktoré vykonávajú vodiči jazdiaci v skupine, a to bez toho, aby bola ohrozená bezpečnosť vodiča a bezpečnosť cestnej premávky.
- (8) Vodiči vykonávajúci diaľkovú medzinárodnú prepravu tovaru trávajú dlhý čas mimo domova. Súčasné požiadavky na pravidelný týždenný odpočinok môžu tento čas zbytočne predlžovať. Je preto žiaduce, aby sa ustanovenie o pravidelnom týždennom odpočinku upravilo tak, aby vodiči mohli jednoduchšie vykonávať medzinárodné dopravné činnosti v súlade s pravidlami a dôjsť domov na pravidelný týždenný odpočinok, ako aj aby dostali plnú náhradu za všetky doby skráteného týždenného odpočinku. Vzhľadom na rozdiely medzi prepravou tovaru a osobnou dopravou by sa táto možnosť nemala vzťahovať na vodičov v osobnej doprave.
- (9) Akákoľvek flexibilita pri plánovaní doby odpočinku vodičov by mala byť pre vodičov transparentná a predvídateľná, pričom by v žiadnom prípade nemala viesť k zvýšeniu únavy vodičov a ohroziť tak bezpečnosť cestnej premávky alebo zhoršiť pracovné podmienky. Táto flexibilita by preto nemala zmeniť súčasný pracovný čas vodiča ani maximálny štrnásťdňový čas jazdy a mala by podliehať prísnejším pravidlám týkajúcim sa náhrady za skrátený odpočinok.
- (10) Kontrola tejto flexibility má spolu s jasným vymedzením rozsahu pôsobnosti tohto ustanovenia zásadný význam pre zabezpečenie toho, že sa toto ustanovenie nebude zneužívať. Rozsah pôsobnosti by sa preto mal obmedziť na tých vodičov, ktorí trávajú skrátený týždenný odpočinok počas referenčného obdobia mimo členských štátov. To je možné overiť nahliadnutím do záznamov tachografov pri cestnej kontrole alebo pri kontrole priestorov, keďže obsahujú miesto začiatku a konca odpočinku a informácie týkajúce sa jednotlivých vodičov.
- (11) S cieľom zaručiť účinné presadzovanie predpisov je nevyhnutné, aby príslušné orgány dokázali výkone cestných kontrol zistiť, či boli časy jazdy a odpočinku náležite dodržané v deň kontroly a počas predchádzajúcich 56 dní.

- (12) Rýchly technologický vývoj prináša postupnú automatizáciu systémov jazdy, ktorá si vyžaduje menej priamych zásahov vodiča alebo ich vôbec nevyžaduje. Na zohľadnenie týchto zmien bude možno potrebné upraviť súčasné právne predpisy vrátane pravidiel o časoch jazdy a odpočinku, a to s cieľom zaručiť bezpečnosť cestnej premávky, rovnaké podmienky, zlepšiť pracovné podmienky a zároveň umožniť Únii byť priekopníkom v oblasti nových inovačných technológií a postupov. Komisia by preto mala predložiť hodnotiacu správu o využívaní systémov autonómnej jazdy v členských štátoch, ktorá sa bude zaoberať aj výhodami autonómnych dopravných technológií. K tejto správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh.
- (13) Na účely podpory sociálneho pokroku je vhodné špecifikovať, kde možno čerpať týždenný odpočinok, pričom sa zabezpečia primerané podmienky odpočinku pre vodičov. Kvalita ubytovania je osobitne dôležitá počas pravidelného týždenného odpočinku, ktorý by vodič mal tráviť mimo kabíny vozidla vo vhodnom ubytovacom zariadení a na náklady zamestnávateľa. V záujme zaistenia dobrých pracovných podmienok a bezpečnosti vodičov je vhodné objasniť požiadavku na zabezpečenie kvalitného a rodovo primeraného ubytovania pre vodičov na účely ich pravidelného týždenného odpočinku, ak ho čerpajú mimo domova.
- (14) Je tiež potrebné zabezpečiť, aby prevádzkovatelia organizovali prácu vodičov tak, aby čas strávený mimo domova nebol nadmerne dlhý a aby vodiči mohli využiť dlhé doby odpočinku ako náhradu za skrátený týždenný odpočinok. Zorganizovaním návratu by sa malo vodičovi umožniť dostať sa do operačného centra podniku v jeho členskom štáte usadenia alebo do miesta bydliska vodiča, pričom vodiči si môžu slobodne vybrať, kde stravia dobu odpočinku. Prevádzkovateľ by na preukázanie skutočnosti, že si plní povinnosti týkajúce sa organizácie pravidelného návratu, mal mať možnosť použiť záznamy z tachografov, rozpis služby vodičov alebo inú dokumentáciu. Takéto dôkazy by mali byť k dispozícii v jeho priestoroch, aby mohli byť predložené na žiadosť kontrolných orgánov.

- (15) Zatiaľ čo dobu pravidelného týždenného odpočinku a dlhšiu dobu odpočinku nemožno čerpať vo vozidle alebo na parkovisku, ale len vo vhodnom ubytovacom zariadení, ktoré sa môže nachádzať vedľa parkoviska, je mimoriadne dôležité umožniť vodičom nájsť bezpečné a chránené parkoviská, ktoré poskytujú primeranú úroveň bezpečnosti a náležité zariadenia. Komisia už skúmala, ako podporiť rozvoj vysokokvalitných parkovísk vrátane nevyhnutných minimálnych požiadaviek. Komisia by preto mala vypracovať normy pre bezpečné a chránené parkoviská. Tieto normy by mali prispievať k podpore vysokokvalitných parkovísk. Normy sa môžu revidovať s cieľom zabezpečiť lepší prístup k alternatívnym palivám v súlade s politikami rozvoja tejto infraštruktúry. Je tiež dôležité, aby sa z parkovísk odpratéval ľad a sneh.
- (16) Bezpečné a chránené parkoviská by mali podliehať audítorským postupom certifikácie v súlade s normami EÚ, čím sa zároveň zabezpečí, že budú aj naďalej spĺňať tieto normy. Komisia by preto mala byť poverená prípravou postupu certifikácie pre rozvoj bezpečných a chránených parkovísk v Únii.
- (17) V záujme bezpečnosti cestnej premávky a presadzovania príslušných právnych predpisov by mali byť všetci vodiči informovaní o predpisoch týkajúcich sa časov jazdy a odpočinku, ako aj o nebezpečenstvách spojených s únavou. V tejto súvislosti je dôležité, aby boli informácie o voľných zariadeniach na odpočinok ľahko dostupné. Komisia by preto mala poskytovať informácie o bezpečných a chránených parkoviskách prostredníctvom používateľsky ústretového webového sídla. Tieto informácie by sa mali aktualizovať.

- (18) S cieľom zaistiť trvalú bezpečnosť a ochranu parkovísk by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie noriem pre úroveň služieb v bezpečných a chránených parkoviskách a postupy certifikácie bezpečnosti a ochrany parkovísk. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva*. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov, a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (19) V revidovaných usmerneniach pre TEN-T stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013⁴ sa predpokladá vybudovanie parkovacích plôch na diaľniciach približne na každých 100 km, a to s cieľom poskytnúť komerčným používateľom ciest parkovacie miesta s primeranou úrovňou bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany. S cieľom urýchliť a podporiť výstavbu primeranej parkovacej infraštruktúry je dôležité, aby boli k dispozícii dostatočné príležitosti na spolufinancovanie zo strany Únie v súlade so súčasnými a budúcimi právnymi aktmi Únie, ktorými sa stanovujú podmienky tejto finančnej podpory.
- (20) Mnohé činnosti cestnej dopravy v Únii v určitých úsekoch cesty zahŕňajú prepravu trajektom alebo železnicou. Pre takéto činnosti teda treba stanoviť zrozumiteľné a primerané ustanovenia o dobách odpočinku a prestávok.

* Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (21) Vodiči čelia nepredvídateľným okolnostiam, ktoré im bránia doraziť na plánované miesto určenia na účely čerpania týždenného odpočinku bez porušenia únijných predpisov. Je žiaduce zjednodušiť vodičom riešenie takýchto situácií a umožniť im doraziť na miesto určenia, kde budú čerpať týždenný odpočinok. Takýmito výnimočnými situáciami sú náhle okolnosti, ktorým sa nemožno vyhnúť a nemožno ich predvídať a v dôsledku ktorých nečakane nemožno na krátky čas uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia v plnom rozsahu. Na takéto okolnosti sa preto nie je možné systematicky odvolávať v snahe vyhnúť sa dodržiavaniu tohto nariadenia. S cieľom zabezpečiť riadne presadzovanie predpisov by mal vodič zdokumentovať výnimočné okolnosti, ktoré viedli k odchýleniu sa od pravidiel. Navyše by mala existovať záruka, že čas jazdy nebude neprimerane dlhý.
- (22) Na zníženie výskytu a zabránenie odlišným postupom presadzovania predpisov a na zvýšenie efektívnosti a účinnosti cezhraničného presadzovania predpisov je kľúčové stanoviť jasné pravidlá pravidelnej administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi.
- (23) Členské štáty by mali prijať všetky potrebné opatrenia na to, aby zabezpečili účinné, primerané a odrádzajúce vykonávanie vnútroštátnych pravidiel týkajúcich sa sankcií v prípade porušenia nariadenia (ES) č. 561/2006 a nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Je dôležité zabezpečiť, aby odborníci mali ľahký prístup k informáciám o sankciách uplatňovaných v členských štátoch. Toto by mohol zabezpečiť Európsky orgán práce, ktorý by sprístupnil informácie prostredníctvom jednotného webového sídla pre celú Úniu, ktoré bude fungovať ako jednotný portál na prístup k zdrojom informácií a službám na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni vo všetkých úradných jazykoch Únie, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2018/1724.
- (24) S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky vykonávania nariadenia (ES) č. 561/2006 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby sa objasnili akékoľvek ustanovenia uvedeného nariadenia a aby sa určil spoločný postup pri ich uplatňovaní a presadzovaní. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011⁵.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (25) V záujme zvýšenia nákladovej účinnosti presadzovania predpisov v sociálnej oblasti by sa súčasné a inteligentné tachografové systémy mali plne využívať a inteligentný tachograf by mal byť povinný aj v prípade ľahkých úžitkových vozidiel prekračujúcich určitú hmotnosť, ktoré pôsobia v medzinárodnej doprave za poplatok alebo úhradu. Tu by sa mali zlepšiť funkcie tachografov, aby umožnili presnejšie určovanie polohy.
- (26) Nákladová účinnosť presadzovania predpisov v sociálnej oblasti, rýchly rozvoj nových technológií, digitalizácia v rámci celého hospodárstva Únie a potreba rovnakých podmienok pre spoločnosti v medzinárodnej cestnej doprave si vyžadujú skrátiť prechodné obdobie na zavedenie inteligentných tachografov v evidovaných vozidlách. Inteligentné tachografy prispievajú k zjednodušeniu kontrol, a tým uľahčia prácu vnútroštátnych orgánov.
- (27) S cieľom zaručiť, aby mohli vodiči, prevádzkovatelia a kontrolné orgány využívať výhody inteligentných tachografov vrátane ich automatického zaznamenávania prekročenia hranice čím skôr, by sa existujúce vozidlá mali vybaviť takýmito zariadeniami v primeranej lehote po nadobudnutí účinnosti podrobných technických ustanovení, čím sa zabezpečí dostatočný čas na prípravu.
- (28) U vozidiel, ktoré nie sú vybavené inteligentným tachografom, by sa prekročenie hraníc členského štátu malo zaznamenať v tachografe na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení.
- (29) Zaznamenávanie činností na tachografe je dôležitou súčasťou práce vodičov. Preto je mimoriadne dôležité, aby sa vodičom poskytla vhodná odborná príprava o tom, ako používať nové funkcie tachografov, ktoré sa uvádzajú na trh. Náklady spojené s touto odbornou prípravou by mali znášať zamestnávateľia.

30. Kontrolní úředníci kontrolující súlad s príslušnými právnymi predpismi Únie v odvetví cestnej dopravy čelia problémom spôsobeným používaním rôznych tachografových zariadení a rýchlo sa vyvíjajúcimi sofistikovanými metódami manipulácie. Platí to najmä v prípade kontrol vykonávaných na cestách. Preto je mimoriadne dôležité, aby kontrolní úradníci absolvovali primeranú odbornú prípravu, v rámci ktorej sa oboznámia s najnovším technologickým vývojom a metódami manipulácie.
31. S cieľom znížiť zaťaženie prevádzkovateľov a kontrolných orgánov by sa v prípade, že kontrolný úradník odstráni plombu tachografu na účely kontroly, malo povoliť opätovné zaplombovanie kontrolným úradníkom za určitých dobre zdokumentovaných okolností.
32. Vzhľadom na neustály technologický pokrok Komisia skúma možnosť vývoja nových technických riešení, ktoré ponúknu rovnaké výhody a bezpečnosť ako inteligentný tachograf, a to za rovnaké alebo nižšie súvisiace náklady.
33. Je dôležité, aby prevádzkovatelia cestnej dopravy usadení v tretích krajinách podliehali pri vykonávaní činností cestnej dopravy na území EÚ pravidlám, ktoré sú rovnocenné tomuto právnemu predpisu. Komisia by mala posúdiť dodržiavanie tejto zásady na úrovni EÚ a navrhnúť primerané riešenia, o ktorých bude EÚ rokovať v kontexte Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR).
34. Preprava tovaru sa líši od prepravy ľudí. Komisia by mala preto posúdiť, či by sa mali navrhnúť primeranejšie pravidlá pre osobnú dopravu, najmä pokiaľ ide o príležitostnú dopravu vymedzenú v článku 2 bode 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy.
35. Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014⁶ by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

Článok 1

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

-1. V článku 2 ods. 1 sa vkladá toto písmeno:

„-aa) od 1. júla 2026 na cestnú nákladnú dopravu v rámci medzinárodnej dopravy alebo kabotážnej prepravy, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 2,5 tony, alebo“

-1a. V článku 3 sa písmeno aa) nahrádza takto:

„aa) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce, alebo na doručovanie tovaru vyrobeného v rámci remeselnej výroby, ak sa doprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu, a to iba v okruhu 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;“

-1aa. V článku 3 sa vkladá toto písmeno:

„ha) vozidlami s maximálnou prípustnou hmotnosťou vrátane hmotnosti prívesu alebo návesu predstavujúcou 2,5 až 3,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu tovaru, ak sa preprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu, ale na vlastný účet spoločnosti alebo vodiča, a ak vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť osoby, ktorá toto vozidlo vedie;“

1. V článku 4 sa dopĺňa toto písmeno:

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

2. Článok 6 ods. 5 sa nahrádza takto:

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

3. V článku 7 sa dopĺňa tretí odsek:

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

4. Článok 8 sa mení takto:

a) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. V každých dvoch po sebe idúcich týždňoch vodič čerpá najmenej:

dve doby pravidelného týždenného odpočinku alebo

jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku a jednu dobu skráteného týždenného odpočinku trvajúcu najmenej 24 hodín.

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

Odchyľne od prvého pododseku môže vodič vykonávajúci medzinárodnú prepravu tovaru čerpať mimo členský štát usadenia dve po sebe nasledujúce doby skráteného týždenného odpočinku za predpokladu, že vodič vo všetkých štyroch po sebe idúcich týždňoch čerpá aspoň štyri týždenné doby odpočinku, z ktorých aspoň dve sú doby pravidelného týždenného odpočinku.

Na účely tohto odseku sa vodič považuje za vodiča vykonávajúceho medzinárodnú prepravu, ak začne dve po sebe idúce doby skráteného týždenného odpočinku mimo členského štátu, v ktorom je zamestnávateľ usadený, a mimo krajiny miesta bydliska vodiča.“;

b) vkladá sa tento odsek:

„6b. Každé skrátenie týždenného odpočinku sa nahradí rovnocennou dobou odpočinku čerpanou vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po dotknutom týždni.

Ak sa po sebe čerpajú dve doby skráteného týždenného odpočinku v súlade s odsekom 6 tretím pododsekom, týždennej dobe odpočinku, ktorá nasleduje po tomto období, predchádza doba odpočinku čerpaná ako náhrada za uvedené dve doby skráteného týždenného odpočinku.“;

c) odsek 8 sa nahrádza takto:

„Doby pravidelného týždenného odpočinku a týždenný odpočinok v trvaní viac ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok, sa nesmú čerpať vo vozidle. Musia sa čerpať vo vhodnom a rodovo primeranom ubytovacom zariadení s primeranými zariadeniami na spanie a hygienickými zariadeniami.

Všetky náklady na ubytovanie mimo vozidla hradí zamestnávateľ.“;

d) vkladá sa tento odsek:

„8a. Dopravný podnik organizuje prácu vodičov tak, aby sa vodiči mohli v rámci každého obdobia štyroch za sebou idúcich týždňov vrátiť do operačného centra zamestnávateľa v členskom štáte, v ktorom je zamestnávateľ usadený a kde má vodič obvykle základňu a kde sa týždenný odpočinok vodiča začína, alebo sa vrátiť do miesta bydliska vodiča s cieľom stráviť tam aspoň jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo týždenný odpočinok v trvaní viac ako 45 hodín čerpaný ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok.

Ak však vodič čerpal dve po sebe idúce doby skráteného týždenného odpočinku v súlade s článkom 8 ods. 6, dopravný podnik zorganizuje prácu vodiča tak, aby sa vodič mohol vrátiť už pred začiatkom doby pravidelného týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktorá sa čerpá ako náhrada. Podnik zdokumentuje, ako si plní túto povinnosť, a príslušnú dokumentáciu uchováva vo svojich priestoroch, aby ju mohol predložiť na požiadanie kontrolných orgánov.“

da) dopĺňa sa tento odsek:

„9a. Komisia najneskôr do ... [dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] vyhodnotí, či je možné prijať primeranejšie pravidlá pre vodičov pôsobiacich v príležitostnej doprave v rámci prepravy osôb, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 bode 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy, a podá o tom správu Európskemu parlamentu a Rade.“;

5. Vkladá sa tento článok:

Článok 8a

Parkoviská

1. Komisia zabezpečí, aby mali vodiči vykonávajúci cestnú nákladnú i osobnú dopravu ľahký prístup k informáciám o bezpečných a chránených parkoviskách. Komisia uverejní zoznam všetkých certifikovaných parkovísk, kde sa poskytujú vodičom tieto primerané služby:

- odhaľovanie neoprávnených vniknutí a predchádzanie takýmto vniknutiam,
- osvetlenie a viditeľnosť,
- núdzové kontaktné miesto a príslušné postupy,
- rodovo primerané hygienické zariadenia,
- možnosti zakúpenia potravín a nápojov,
- pripojenie umožňujúce komunikáciu,
- zdroj napájania.

Zoznam takýchto parkovísk sa sprístupní na jednotnom oficiálnom webovom sídle, ktorá sa pravidelne aktualizuje.

2. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 23a s cieľom stanoviť normy, v ktorých sa poskytnú ďalšie podrobnosti týkajúce sa úrovne služieb a bezpečnosti, pokiaľ ide o oblasti uvedené v odseku 1 a postupy certifikácie parkovísk.
3. Na všetkých certifikovaných parkoviskách sa môže uvádzať, že sú certifikované podľa noriem a postupov Únie.

Členské štáty v súlade s článkom 39 ods. 2 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 podporujú vytváranie parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest.

4. Komisia predloží do 31. decembra 2024 Európskemu parlamentu a Rade správu o dostupnosti vhodných zariadení na odpočinok pre vodičov a chránených parkovacích zariadení, ako aj o vytváraní bezpečných a chránených parkovísk certifikovaných v súlade s delegovanými aktmi. Táto správa môže obsahovať zoznam opatrení na zvýšenie počtu a kvality bezpečných a chránených parkovísk.

5. V článku 9 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

Pokiaľ ide o doby pravidelného týždenného odpočinku, táto výnimka sa uplatňuje len na prepravu trajektom alebo vlakom, ak: a) cesta je naplánovaná na 8 hodín alebo viac a b) vodič má prístup k spacej kabíne na trajekte alebo vo vlaku.“;

5a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 9a

Komisia do 31. decembra 2025 vypracuje a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu hodnotiacu používanie systémov autonómnej jazdy v členských štátoch, pričom sa zameria najmä na ich potenciálny vplyv na pravidlá o časoch jazdy a odpočinku. K tejto správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.“;

5b. V článku 10 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Dopravný podnik neposkytne vodičom, ktorých zamestnáva, alebo vodičom, ktorých má k dispozícii, žiadnu platbu, a to ani vo forme prémie alebo príplatku ku mzde, ktorá by súvisela s prejdenu vzdialenosťou, rýchlosťou dodávky a/alebo množstvom dopraveného tovaru, ak má platba charakter, ktorý by ohrozil bezpečnosť na cestách a/alebo podnietil porušenie tohto nariadenia.“;

6. V článku 12 sa dopĺňa tento odsek:

„Za predpokladu, že tým vodič neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, sa môže za výnimočných okolností odchýliť od článku 6 ods. 1 a 2 a od článku 8 ods. 2 prekročením denného a týždenného času jazdy o maximálne jednu hodinu, aby sa dostal do operačného centra zamestnávateľa alebo do miesta bydliska vodiča na účely čerpania týždenného odpočinku.

Za rovnakých podmienok môže vodič prekročiť denný a týždenný čas jazdy o maximálne dve hodiny, pokiaľ bola bezprostredne pred dodatočnou jazdou vyčerpaná neprerušovaná prestávka v trvaní 30 minút, a to aby sa dostal do operačného centra zamestnávateľa alebo do miesta bydliska vodiča na účely čerpania pravidelného týždenného odpočinku.

Vodič uvedie dôvod tejto odchýlky ručne v záznamovom liste záznamového zariadenia alebo vo výtlačku zo záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise služieb najneskôr pri príchode na miesto určenia alebo miesto vhodné na zastavenie.

Za každé predĺženie sa ako náhrada poskytne rovnako dlhá doba odpočinku čerpaná vcelku spolu s akoukoľvek dobou odpočinku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.“;

7. Článok 13 ods. 1 sa mení takto:

a) písmeno e) sa nahrádza takto:

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

b) vkladá sa tento bod:

„pa) vozidlami alebo jazdnými súpravami prepravujúcimi stavebné stroje stavebného podniku v okruhu do 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;“

c) dopĺňa sa toto písmeno q):

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

8. V článku 14 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. V naliehavých prípadoch môžu členské štáty za výnimočných okolností udeliť dočasnú výnimku na obdobie nepresahujúce 30 dní, ktorú musia riadne odôvodniť a bezodkladne oznámiť Komisii. Komisia tieto informácie bezodkladne zverejní na verejnom webovom sídle.“;

9. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

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

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

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

10. V článku 19 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty stanovujú predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Uvedené sankcie musia byť účinné a primerané závažnosti porušenia, ako sa uvádza v prílohe III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES⁷, odrádzajúce a nediskriminačné. Žiadne porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 nemôže byť predmetom viac ako jednej sankcie alebo konania. Členské štáty informujú Komisiu do dňa určeného v druhom odseku článku 29 o uvedených predpisoch a opatreniach, ako aj o metodike a kritériách posudzovania ich primeranosti na vnútroštátnej úrovni. Členské štáty bezodkladne oznamujú každú ďalšiu zmenu, ktorá sa ich týka. Komisia o uvedených predpisoch a opatreniach a o každej ich zmene informuje členské štáty. Komisia zabezpečí, aby boli tieto informácie vo všetkých úradných jazykoch EÚ zverejnené na verejnom webovom sídle vytvorenom na tento účel a aby obsahovali podrobné informácie o takýchto sankciách uplatniteľných v členských štátoch EÚ.“;

11. Článok 22 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

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

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

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

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

c) vkladajú sa tieto odseky 3a a 3b:

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

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

11a. Vkladá sa tento článok:

Článok 23a

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 8a sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 8a môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva*.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 8a nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1“.

11b. V článku 24 sa vkladá tento odsek:

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

12. V článku 25 sa odsek 2 nahrádza takto:

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

Článok 2

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

-1. V článku 1 sa prvý pododsek odseku 1 nahrádza takto:

„1. 1. Týmto nariadením sa ustanovujú povinnosti a požiadavky v súvislosti s konštrukciou, inštaláciou, používaním, skúšaním a kontrolou tachografov používaných v cestnej doprave s cieľom overiť dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006, nariadenia (ES) č. 1071/2009, nariadenia (ES) č. 1072/2009, nariadenia (ES) č. 1073/2009, smernice 96/71 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES⁸, smernice 2014/67/EÚ, pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, smernice, ktorou sa stanovujú osobitné pravidlá týkajúce sa smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ, pokiaľ ide o vysielanie vodičov v cestnej doprave, a smernice Rady 92/6/EHS⁹ a smernice Rady 92/106/EHS¹⁰.“

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

„4. Najneskôr do troch rokov po skončení roka, v ktorom nadobudli účinnosť podrobné ustanovenia uvedené v článku 11 prvom odseku druhej vete, ktorými sa stanovujú špecifikácie zaznamenávania prekročenia hranice a dodatočných činností, sa inteligentným tachografom v súlade s článkami 8, 9 a 10 tohto nariadenia vybaví tieto vozidlá prevádzkované v členskom štáte, ktorý nie je členským štátom ich evidencie:

a) vozidlá vybavené analógovým tachografom;

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).“;

⁹ Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).

¹⁰ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi, Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38.

- b) vozidlá vybavené digitálnym tachografom spĺňajúcim špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu Rady (EHS) č. 3821/85 platné do 30. septembra 2011;
- c) vozidlá vybavené digitálnym tachografom spĺňajúcim špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu Rady (EHS) č. 3821/85 platné od 1. októbra 2011; a
- d) vozidlá vybavené digitálnym tachografom spĺňajúcim špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu Rady (EHS) č. 3821/85 platné od 1. októbra 2012.

4a. Najneskôr do štyroch rokov od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 prvom odseku druhej vete, ktorými sa stanovujú špecifikácie zaznamenávania prekročenia hranice a dodatočných činností, sa vozidlá vybavené inteligentným tachografom v súlade s prílohou IC k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/799, ktoré sú prevádzkované v členskom štáte, ktorý nie je členským štátom ich evidencie, vybaví inteligentným tachografom v súlade s článkami 8, 9 a 10 tohto nariadenia.“;

-1b. V článku 4 ods. 2 sa vkladá táto zarážka:

„– majú dostatočnú pamäťovú kapacitu na uchovávanie všetkých údajov vyžadovaných podľa tohto nariadenia;“

-1c. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Ochrana údajov

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa spracúvanie osobných údajov v súvislosti s týmto nariadením vykonávalo výhradne na účely overenia dodržiavania tohto nariadenia a nariadenia (ES) č. 561/2006, nariadenia (ES) č. 1071/2009, nariadenia (ES) č. 1072/2009, nariadenia (ES) č. 1073/2009, smernice 96/71 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES, smernice 2014/67/EÚ, pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, smernice, ktorou sa stanovujú osobitné pravidlá týkajúce sa smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ, pokiaľ ide o vysielanie vodičov v cestnej doprave, smernice Rady 92/6/EHS a smernice Rady 92/106/EHS.“
2. Členské štáty najmä zabezpečia, aby boli osobné údaje chránené pred iným používaním, ako je používanie na účely, ktoré súvisia výlučne s právnymi aktmi Únie uvedenými v odseku 1, pokiaľ ide o:
 - používanie globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) na zaznamenávanie údajov o polohe podľa článku 8,
 - používanie diaľkovej komunikácie na kontrolné účely podľa článku 9, používanie tachografov s rozhraním podľa článku 10, elektronickú výmenu informácií o kartách vodičov podľa článku 31, a najmä akúkoľvek cezhraničnú výmenu takýchto údajov s tretími krajinami,
 - vedenie záznamov dopravnými podnikmi podľa článku 33.
3. Digitálne tachografy sú navrhnuté tak, aby zabezpečovali súkromie. Spracúvajú sa iba údaje, ktoré sú potrebné na účely uvedené v odseku 1.
4. Majitelia vozidiel, dopravné podniky a iné dotknuté subjekty v príslušných prípadoch dodržiavajú príslušné ustanovenia o ochrane osobných údajov.“;

1. Článok 8 ods. 1 sa mení takto:

a) prvý pododsek sa nahrádza takto:

„S cieľom uľahčiť overovanie dodržiavania príslušných právnych predpisov sa automaticky zaznamenáva poloha vozidla na týchto miestach alebo na najbližšom mieste k takýmto miestam, na ktorom je dostupný satelitný signál:

- miesto začatia dennej pracovnej doby,
- každé prekročenie hranice členského štátu,
- každý výkon činností nakládky alebo vykládky vozidlom,
- každé tri hodiny kumulovaného času vedenia vozidla, a
- miesto ukončenia dennej pracovnej doby.“;

b) v druhom pododseku sa dopĺňa táto veta:

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

-1a. Vkladá sa tento pododsek:

„Aby sa uľahčilo overovanie dodržiavania súladu zo strany kontrolných orgánov, inteligentný tachograf zaznamenáva aj to, či bolo vozidlo používané na prepravu tovaru alebo cestujúcich, ako sa vyžaduje v nariadení (ES) č. 561/2006.“;

1a. Článok 9 sa mení takto:

a) prvá veta odseku 2 sa mení takto:

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

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

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

c) v odseku 4 sa dopĺňa táto zarážka:

“– prekročenie maximálneho času vedenia vozidla.“;

1aa) V článku 10 sa dopĺňa tento odsek:

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

1ab. V článku 11 prvom odseku sa za prvú vetu dopĺňajú tieto vety:

„Komisia do ... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá jednotného uplatňovania povinnosti zaznamenávať údaje o každom prekročení hranice vozidlom a činnostiach uvedených v článku 8 ods. 1 prvom pododseku druhej a tretej zarážke a v článku 8 ods. 1 treťom pododseku a uchovávať tieto údaje.

Komisia do... [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá nevyhnutné pre jednotné uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa požiadaviek na údaje a funkcie, vrátane článkov 8 až 10, a montáže tachografov do vozidiel uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku nariadenia č. 561/2006.“;

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

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

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

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

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

1ad. V článku 26 sa dopĺňa tento odsek:

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

1b. V článku 34 sa prvý odsek nahrádza takto:

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

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

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

1f. V článku 34 ods. 5 písm. b) sa bod iv) nahrádza takto:

„iv) pod znakom : prestávky, odpočinok, riadna dovolenka alebo práceneschopnosť,

pod znakom „trajekt/vlak“: okrem znaku : doba odpočinku strávená na trajekte alebo vo vlaku, ako sa vyžaduje v článku 9 nariadenia (ES) č. 561/2006.“;

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

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

Vodič do [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti smernice, ktorou sa stanovujú osobitné pravidlá týkajúce sa smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ, pokiaľ ide o vysielanie vodičov v cestnej doprave] vloží aj symbol štátu, do ktorého vstupuje po prekročení hranice členského štátu na začiatku svojej prvej zastávky v tomto členskom štáte. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení. V prípade, že sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič vloží symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.

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

3. Článok 36 sa mení takto:

a) odsek 1 bod i) sa nahrádza takto:

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

b) odsek 1 bod iii) sa nahrádza takto:

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

c) odsek 2 bod ii) sa nahrádza takto:

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

Článok 3

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

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

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

V

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda