

Bruselj, 23. januar 2020
(OR. en)

Medinstitucionalne zadeve:
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

DOPIS O TOČKI POD „I/A“

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov (1. del)/Svet
Št. dok. Kom.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17

Zadeva:	Sveženj o mobilnosti I: Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografii Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa – politični dogovor
---------	--

Ta dodatek zadeva predlog spremembe uredb o času vožnje in počitka ter o tahografih.

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

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dobri delovni pogoji za voznike in pravično poslovno okolje za podjetja cestnega prevoza so bistveni za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa, da se zagotovi nediskriminacija in privabijo kvalificirani delavci. Za olajšanje tega procesa je ključno, da so socialna pravila Unije na področju cestnega prometa jasna in sorazmerna, da ustrezajo svojemu namenu, da jih je preprosto uporabljati in izvrševati ter da se učinkovito in dosledno izvajajo v vsej Uniji.

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

- (2) Na podlagi ocene učinkovitosti in uspešnosti izvajanja obstoječega sklopa socialnih pravil Unije na področju cestnega prometa, zlasti Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta³, so bile pri izvajanju pravnega okvira ugotovljene nekatere pomanjkljivosti. Nejasna pravila o tedenskem počitku, prostorih za počitek in odmorih pri vožnji z več vozniki ter izostanek pravil o povratku voznikov domov botrujejo temu, da v državah članicah prihaja do različnih razlag in praks izvrševanja. Več držav članic je nedavno sprejelo enostranske ukrepe, s katerimi sta se pravna negotovost ter neenako obravnavanje voznikov in prevoznikov še zaostрила. Po drugi strani določitev najdaljšega dnevnega in tedenskega časa vožnje učinkovito prispeva k izboljševanju socialnih pogojev voznikov in varnosti v cestnem prometu na splošno, za zagotovitev skladnosti pa so potrebna stalna prizadevanja.
- (3) Za izboljšanje varnosti v cestnem prometu je pomembno, da se prevozna podjetja spodbuja, naj vzpostavijo kulturo varnosti, ki se spoštuje na vseh ravneh. Da ne bi prihajalo do kršitve pravil o času vožnje in počitka ali ogrožanje varnosti v cestnem prometu, zlasti ne bi smelo biti dovoljeno, da bi bilo plačilo na podlagi uspešnosti povezano s časom, potrebnim za prevoz potnikov do namembnega kraja ali dostavo blaga.
- (4) Naknadna ocena Uredbe (ES) št. 561/2006 je potrdila, da se socialna pravila Unije izvršujejo nedosledno in neučinkovito predvsem zaradi nejasnih pravil, neučinkovite in neenotne uporabe orodij za nadzor ter nezadostnega upravnega sodelovanja med državami članicami.
- (5) Zaradi večje jasnosti in doslednosti bi bilo treba določiti, da je nekomercialna raba vozil izvzeta iz področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.
- (6) Jasna, ustrezna in sorazmerna pravila, ki se enotno izvršujejo, so ključna tudi za uresničevanje ciljev politike glede izboljšanja delovnih pogojev za voznike, predvsem pa zaradi zagotavljanja neizkrivljene in poštene konkurence med prevozniki ter prispevanja k varnosti v cestnem prometu za vse uporabnike cest.

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

- (7) Zdaj veljavne zahteve glede odmorov so se izkazale za neustrezne in nepraktične za voznike, ki se med vožnjo izmenjujejo. Zato je ustrezno, da se zahteva po zapisovanju odmorov prilagodi posebni naravi prevozov, ki jih izvajajo vozniki, ki se med vožnjo izmenjujejo, brez ogrožanja varnosti voznika in varnosti v cestnem prometu.
- (8) Vozniki, ki izvajajo mednarodne prevoze blaga na dolge razdalje, so dolga obdobja odsotni od doma. Zdaj veljavne zahteve glede rednega tedenskega počitka lahko ta obdobja po nepotrebnem podaljšujejo. Zato je zaželeno, da se določbe o rednem tedenskem počitku prilagodijo tako, da bodo vozniki lažje izvajali mednarodne prevoze v skladu s pravili in se za redni tedenski počitek vrnili domov, za vse skrajšane tedenske čase počitka pa prejeli polno nadomestilo. Glede na razlike med prevozom blaga in potnikov se ta možnost ne bi smela uporabljati za voznike, ki opravljajo prevoz potnikov.
- (9) Vsakršna prožnost pri načrtovanju časov počitka voznikov bi morala biti pregledna in predvidljiva za voznika in nikakor ne bi smela poslabšati delovnih pogojev ali s povečanjem stopnje utrujenosti voznikov ogrožati varnosti v cestnem prometu. Ta prožnost zato ne bi smela voditi v spremembe sedanjega delovnega časa voznikov ali najdaljšega 14-dnevnega časa vožnje in urejena bi morala biti s strožjimi pravili glede nadomestil za skrajšane počitke.
- (10) Da bo zagotovljeno, da te določbe ne bo mogoče zlorabljeni, je bistveno, da se – ob jasni opredelitvi področja uporabe te določbe – prožnost nadzoruje. Področje uporabe bi bilo zato treba omejiti na voznike, ki skrajšani tedenski počitek v referenčnem obdobju preživijo zunaj držav članic. To se lahko preveri tako, da se na cesti in v prostorih podjetij vpogleda v tahografske zapise, saj vsebujejo podatke o kraju začetka in konca počitka ter informacije v zvezi s posameznimi vozniki.
- (11) Za zagotovitev učinkovitega izvrševanja je bistveno, da se lahko pristojni organi pri opravljanju cestnih preverjanj prepričajo, da sta se na dan preverjanja in v predhodnih 56 dneh vozni čas in čas počitka ustrezno upoštevala.

- (12) Hitri tehnološki napredek vodi v postopno avtomatizacijo voznih sistemov, ki od voznika zahtevajo manj neposrednega ukrepanja oziroma ga sploh ne zahtevajo več. Da bi upoštevali te spremembe, bi bilo treba sedanjo zakonodajo, vključno s pravili o času vožnje in počitka, morda prilagoditi, da bi zagotovili varnost v cestnem prometu, enake konkurenčne pogoje in boljše delovne pogoje, hkrati pa bi Uniji moralo biti omogočeno nastopiti kot pionirka novih inovativnih tehnologijah in praksah. Zato bi morala Komisija predložiti poročilo z oceno uporabe sistemov avtonomne vožnje v državah članicah, tudi glede prednosti tehnologij avtonomne vožnje. Poročilu bi bilo po potrebi treba priložiti zakonodajni predlog.
- (13) Za spodbujanje socialnega napredka je ustrezno določiti, kje je mogoče preživeti tedenski počitek, da bi tako zagotovili, da bodo vozniki imeli ustrezne pogoje za počitek. Kakovost nastanitve je pomembna zlasti pri rednem tedenskem počitku, ki bi ga moral voznik preživeti zunaj kabine vozila v ustrezni nastanitvi na stroške delodajalca. Da bi zagotovili dobre delovne pogoje in varnost voznikov, je primerno pojasniti zahtevo, da se jim zagotovi kakovostna in spolu primerna nastanitev za redni tedenski čas počitka, če ga ne preživijo doma.
- (14) Prav tako je treba zagotoviti, da prevozniki organizirajo delo voznikov tako, da obdobja odsotnosti od doma niso predolga in da lahko vozniki koristijo daljši čas počitka kot nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka. Vrnitev bi bilo treba organizirati tako, da bi voznik lahko prispel v operativni center podjetja v državi članici sedeža ali v svoj kraj prebivališča, vozniki pa lahko prosto izbirajo, kje želijo preživeti čas počitka. Da bi prevoznik dokazal, da izpolnjuje obveznosti glede organizacije redne vrnitve, bi moral imeti možnost uporabiti tahografske zapise, urnike voznikov ali drugo dokumentacijo. Ti dokazi bi morali biti na voljo v njegovih prostorih in bi jih bilo treba na zahtevo predložiti nadzornim organom.

- (15) Medtem ko rednega tedenskega časa počitka in daljših časov počitka ni mogoče preživeti v vozilu ali na parkirišču, temveč le v ustrezni nastanitvi, ki se lahko nahaja ob parkirišču, je izredno pomembno, da se voznikom omogoči, da poiščejo varna in varovana parkirišča, ki zagotavljajo ustrezno raven varnosti in primerno infrastrukturo. Komisija je že preučila, kako spodbuditi vzpostavitev visokokakovostnih parkirišč, vključno s potrebnimi minimalnimi zahtevami. Zato bi morala pripraviti standarde za varna in varovana parkirišča. Ti bi morali prispevati k spodbujanju visokokakovostnih parkirišč. Standardi se lahko revidirajo, da se omogoči boljši dostop do alternativnih goriv, skladno s politikami za razvoj zadevne infrastrukture. Pomembno je tudi, da se na parkiriščih odstranjujeta led in sneg.
- (16) V zvezi z varnimi in varovanimi parkirišči bi se morali izvajati postopki preverjanja za certifikacijo v skladu s standardi EU, s katerimi bi zagotovili tudi trajno izpolnjevanje teh standardov. Komisijo bi bilo zato treba zadolžiti za pripravo certifikacijskega postopka za razvoj varnih in varovanih parkirišč v Uniji.
- (17) Za varnost v cestnem prometu in boljše izvrševanje bi morali biti vsi vozniki v celoti seznanjeni s pravili o času vožnje in počitka ter o nevarnostih utrujenosti. V tem kontekstu so pomembne lahko dostopne informacije o razpoložljivih prostorih za počitek. Zato bi morala Komisija informacije o varnih in varovanih parkiriščih zagotoviti na uporabniku prijaznem spletnem mestu. Te informacije bi bilo treba posodabljati.

- (18) Da bi zagotovili trajno varnost in varovanost parkirišč, bi bilo treba v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije na Komisijo prenesti pooblastilo, da sprejme akte v zvezi z določitvijo standardov za raven storitev na varnih in varovanih parkiriščih ter postopkov za certifikacijo varnosti in varovanosti parkirišč. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se to posvetovanje izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje*. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (19) V revidiranih smernicah TEN-T iz Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta⁴ je predvidena vzpostavitev parkirišč na avtocestah približno na vsakih 100 km, da bi komercialnim uporabnikom cest zagotovili parkirna mesta z ustrezno ravno varnosti in varovanja. Da bi pospešili in spodbudili izgradnjo ustrezne parkirne infrastrukture, je pomembno, da so na voljo zadostne možnosti sofinanciranja s strani Unije v skladu s sedanji in prihodnji pravni akti Unije, ki določajo pogoje za to finančno podporo.
- (20) Mnogi cestni prevozi znotraj Unije na delih vožnje vključujejo prevoz s trajektom ali po železnici. Zato bi bilo treba za take prevoze določiti jasne in primerne določbe o času počitka in odmorih.

* UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

⁴ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

- (21) Vozniki se srečujejo z nepredvidljivimi okoliščinami, ki jim onemogočajo, da bi prispeli na želeni cilj za tedenski počitek, ne da bi kršili pravila Unije. Zaželeno je, da se voznikom olajša ravnanje v takih okoliščinah in omogoči prihod na cilj za tedenski počitek. Takšne izjemne okoliščine so nenadne okoliščine, ki jih ni mogoče pričakovati in preprečiti, ko za kratek čas nepričakovano postane nemogoče, da bi se določbe Uredbe uporabljale v celoti. Zato se za izogibanje skladnosti s to uredbo ni mogoče sistematično sklicevati na take okoliščine. Za zagotovitev ustreznega izvrševanja bi moral voznik dokumentirati izjemne okoliščine, zaradi katerih je prišlo do odstopanja od pravil. Poleg tega bi bilo treba z zaščitnim ukrepom zagotoviti, da čas vožnje ni predolg.
- (22) Da bi zmanjšali in preprečili razlike pri izvrševanju ter nadalje povečali učinkovitost in uspešnost čezmejnega izvrševanja, je bistveno vzpostaviti jasna pravila za redno upravno sodelovanje med državami članicami.
- (23) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se nacionalna pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014, izvajajo učinkovito, sorazmerno in odvratilno. Pomembno je zagotoviti, da imajo delavci v stroki enostaven dostop do informacij o kaznih, ki se uporabljajo v državah članicah. To bi lahko olajšali tako, da bi Evropski organ za delo informacije dal na voljo prek enotnega spletnega mesta na ravni Unije, ki deluje kot enotni portal za dostop do informacijskih virov in storitev na ravni Unije in nacionalni ravni v vseh uradnih jezikih Unije, vzpostavljen z Uredbo (EU) 2018/1724.
- (24) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (ES) št. 561/2006 bi bilo treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila, da pojasni kakršne koli določbe navedene uredbe ter določi skupne pristope k njihovi uporabi in izvrševanju. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011⁵.

⁵ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (25) Za izboljšanje stroškovne učinkovitosti pri izvrševanju socialnih pravil bi bilo treba v celoti izkoristiti sedanje in pametne tahografske sisteme, pametni tahograf pa bi moral postati obvezen tudi za lahka gospodarska vozila nad določeno težo, ki se uporabljajo v mednarodnem prevozu za najem in plačilo. Zato bi bilo treba izboljšati funkcije tahografov, da bo mogoče natančnejše določanje položaja.
- (26) Zaradi stroškovne učinkovitosti pri izvrševanju socialnih pravil, hitrega razvoja novih tehnologij, digitalizacije v celotnem gospodarstvu Unije in potrebe po enakih konkurenčnih pogojih za podjetja v mednarodnem cestnem prometu je treba skrajšati prehodno obdobje za vgradnjo pametnih tahografov v registrirana vozila. Pametni tahografi bodo prispevali k poenostavitvi nadzora, kar bo olajšalo delo nacionalnih organov.
- (27) Da bi lahko vozniki, prevozniki in nadzorni organi čim prej koristili prednosti pametnih tahografov, vključno z avtomatskim zapisovanjem prehodov meja, bi morali obstoječi vozni park opremiti s takimi napravami v ustreznem obdobju po začetku veljavnosti podrobnih tehničnih določb, s čimer bi se zagotovilo dovolj časa za priprave.
- (28) V vozilih, ki niso opremljena s pametnim tahografom, bi bilo treba prehod meje držav članic v tahografu zapisati na najbližji točki, kjer se je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju.
- (29) Zapisovanje dejavnosti v tahografu je pomemben del dela voznikov. Zato je ključno, da se jim zagotovi ustrezno usposabljanje o uporabi novih funkcij tahografov, ki se uvedejo na trg. Delodajalci bi morali kriti stroške, povezane s tem usposabljanjem.

- (30) Inšpektorji, ki preverjajo skladnost z ustreznim pravom Unije v sektorju cestnega prometa, se soočajo z izzivi zaradi raznolikosti tahografov, ki se uporabljajo, in sofisticiranih tehnik manipulacije, ki se hitro razvijajo. To velja zlasti, kadar se ta preverjanja izvajajo na cesti. Zato je bistveno, da inšpektorji opravijo ustrezno usposabljanje ter so tako seznanjeni z najnovejšim tehnološkim razvojem in tehnikami manipulacije.
- (31) Da bi zmanjšali breme prevoznikov in nadzornih organov, bi moral imeti inšpektor, čeki je odstranil pečat tahografa za namene nadzora, v določenih dobro dokumentiranih okoliščinah možnost ponovnega zapečatenja.
- (32) Komisija ob upoštevanju nenehnega tehnološkega razvoja preučuje možnost razvoja novih tehničnih rešitev, ki bi zagotavljale enake koristi in varnost, kot jih ponuja pametni tahograf, ob enakih ali nižjih stroških.
- (33) Pomembno je, da za cestne prevoznike s sedežem v tretjih državah med opravljanjem dejavnosti cestnega prevoza na ozemlju EU veljajo pravila, ki so enakovredna tej zakonodaji. Komisija bi morala oceniti spoštovanje tega načela na ravni EU in predlagati ustrezne rešitve, o katerih se mora EU pogajati v okviru AETR.
- (34) Prevoz blaga se razlikuje od prevoza ljudi. Zato bi morala Komisija oceniti, ali bi bilo treba predlagati ustrežnejša pravila za prevoz potnikov, zlasti za občasne prevoze, kot so opredeljeni v točki 4 člena 2 Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov.
- (35) Uredbo (ES) št. 561/2006 in Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta⁶ bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

⁶ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

Člen 1

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

(-1) v členu 2(1) se vstavi naslednja točka:

„(-aa)od 1. julija 2026 blaga v mednarodnem prevozu ali v okviru kabotaže, kjer največja dovoljena masa vozila, skupaj z morebitnim priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,5 tone, ali“;

(-1a) v členu 3 se točka (aa) nadomesti z naslednjim:

„(aa) vozili ali kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 7,5 ton in ki se uporabljajo za prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri njegovem delu ali dostavo blaga obrtniške izdelave, pri čemer se prevoz ne opravlja za najem ali plačilo in se blago dostavi le v radiju 100 km od baze podjetja ter vožnja vozila ni glavna voznikova dejavnost;“;

(-1aa) v členu 3 se vstavi naslednja točka:

„(ha) vozili z največjo dovoljeno maso, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, med 2,5 in 3,5 tonami, ki se uporabljajo za prevoz blaga, kadar se prevoz ne opravi za najem ali plačilo, temveč za lastni račun podjetja ali voznika, in vožnja ni glavna dejavnost osebe, ki vozi vozilo;“;

(1) v členu 4 se doda naslednja točka:

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

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

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

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

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

(4) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. V katerih koli dveh zaporednih tednih koristi voznik vsaj:

dva redna tedenska časa počitka ali

en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur.

Tedenski čas počitka se začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobj od konca predhodnega tedenskega časa počitka.

Z odstopanjem od prvega pododstavka lahko voznik, ki opravlja mednarodni prevoz blaga, zunaj države članice sedeža koristi dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka, če ima v katerih koli štirih zaporednih tednih vsaj štiri tedenske čase počitka, od katerih sta vsaj dva redna tedenska časa počitka.

Za namene tega odstavka se šteje, da voznik opravlja mednarodni prevoz, če začne zaporedna skrajšana tedenskega časa počitka zunaj države članice, v kateri ima delodajalec sedež, in svoje države prebivališča.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„6b. Vsakršno skrajšanje tedenskega počitka se nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se koristi v enem kosu pred koncem tretjega tedna, ki sledi zadevnemu tednu.

Če se v skladu s tretjim pododstavkom odstavka 6 koristita dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka, se pred naslednjim tedenskim časom počitka koristi čas počitka, ki je nadomestilo za navedena skrajšana tedenska časa počitka.“;

(c) odstavek 8 se nadomesti z naslednjim:

„Voznik rednega tedenskega časa počitka in kakršnega koli tedenskega počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za predhodni skrajšani tedenski počitek, ne preživi v vozilu. Preživi ga v ustrezni in spolu primerni nastanitvi z ustreznimi spalnimi in sanitarnimi prostori.

Vse stroške nastanitve zunaj vozila krije delodajalec.“;

(d) vstavi se naslednji odstavek:

„8a. Prevozno podjetje organizira delo voznikov tako, da se lahko v vsakem obdobju štirih zaporednih tednov vrnejo v delodajalčev operativni center, v katerem so ponavadi bazirani in kjer se začne njihov tedenski počitek, v državi članici, kjer ima delodajalec sedež, ali v svoj kraj prebivališča, da tam preživijo vsaj en redni tedenski čas počitka ali tedenski počitek, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za skrajšani tedenski počitek.

Če pa je voznik koristil zaporedna skrajšana tedenska časa počitka v skladu s členom 8(6), organizira prevozno podjetje njegovo delo tako, da se lahko vrne že pred začetkom rednega tedenskega počitka, ki traja več kot 45 ur in se koristi kot nadomestilo. Podjetje dokumentira, kako izpolnjuje to obveznost, in dokumentacijo hrani v svojih prostorih, da jo lahko predloži na zahtevo nadzornih organov.“;

(da) doda se naslednji odstavek:

„9a. Komisija najpozneje ... [dve leti po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi] oceni in poroča Parlamentu in Svetu, ali je mogoče sprejeti ustrežnejša pravila za voznike, ki opravljajo občasne storitve prevoza potnikov, kot so določene v točki 4 člena 2 Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov.“;

(5) vstavi se naslednji člen:

Člen 8a
Parkirišča

1. Komisija zagotovi, da so informacije o varnih in varovanih parkiriščih lahko dostopne voznikom, ki opravljajo cestni prevoz blaga in potnikov. V ta namen objavi seznam vseh certificiranih parkirišč, da se voznikom v ustrezni obliki zagotovijo:

- odkrivanje in preprečevanje vdorov,
- razsvetljava in vidljivost,
- kontaktna točka in postopki v sili,
- spolu primerni sanitarni prostori,
- možnosti za nakup živil in pijač,
- komunikacijske povezave,
- električno napajanje.

Seznam takšnih parkirišč je na voljo na enotnem uradnem spletnem mestu, ki se redno posodablja.

2. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 23a za določitev standardov, ki zagotavljajo dodatne podrobnosti glede ravni storitve in varnosti v zvezi s parkirišči iz odstavka 1 ter postopkov certificiranja parkirišč.
3. Vsa parkirišča, ki so bila certificirana, se lahko označijo, da so certificirana v skladu s standardi in postopki Unije.

V skladu s točko (c) člena 39(2) Uredbe (EU) št. 1315/2013 države članice spodbujajo vzpostavljjanje parkirišč za komercialne uporabnike cest.

4. Komisija do 31. decembra 2024 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o razpoložljivosti ustreznih prostorov za počitek voznikov in varovanih parkirišč ter o razvoju varnih in varovanih parkirišč, certificiranih v skladu z delegiranimi akti. Poročilo lahko vsebuje seznam ukrepov za povečanje števila in kakovosti varnih in varovanih parkirišč.“;

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

- „1. Z odstopanjem od člena 8 se lahko redni dnevni čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure, če voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Vozniku je med tem rednim dnevnim časom počitka ali skrajšanim tedenskim časom počitka na voljo spalna kabina, ležalni vagon ali ležišče.

Kar zadeva redni tedenski čas počitka, se to odstopanje za vožnje s trajektom ali vlakom uporablja le, če (a) vožnja predvidoma traja 8 ur ali več in (b) ima voznik dostop do spalne kabine na trajektu ali ležalnega vagona na vlaku.“;

(5a) vstavi se naslednji člen:

„Člen 9a

Komisija do 31. decembra 2025 pripravi poročilo o oceni uporabe sistemov avtonomne vožnje v državah članicah ter ga predloži Evropskemu parlamentu in Svetu, pri čemer se osredotoči zlasti na njihov morebiten vpliv na pravila o času vožnje in počitka. Poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog o spremembi te uredbe.“;

(5b) v členu 10 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

- „1. Prevozno podjetje voznikom, ki so v njem zaposleni ali mu dani na voljo, ne sme izplačevati nikakršnih plačil, niti v obliki bonusov ali dodatkov k plači, ki so povezana s prevoženimi razdaljami, hitrostjo dostave in/ali količino prevoženega blaga, če so ta plačila takšna, da ogrožajo varnost v cestnem prometu in/ali spodbujajo kršitve te uredbe.“;

(6) v členu 12 se doda naslednji odstavek:

„Voznik lahko v izjemnih okoliščinah odstopa tudi od člena 6(1) in (2) in člena 8(2), če s tem ne ogrozi varnosti v cestnem prometu, ter dnevni in tedenski čas vožnje prekorači za največ eno uro, da pripelje v operativni center delodajalca ali kraj svojega stalnega prebivališča za tedenski počitek.

Pod enakimi pogoji lahko voznik, da bi dosegel operativni center delodajalca ali kraj svojega stalnega prebivališča za tedenski počitek, dnevni in tedenski čas vožnje prekorači za največ dve uri, če je imel neposredno pred dodatno vožnjo neprekinjen 30-minutni odmor.

Voznik razlog za tako odstopanje navede ročno na tahografskem vložku ali izpisu ali v svojem urniku dela najpozneje ob prihodu v namembni kraj ali na primerno mesto, kjer lahko ustavi.

Vsakršno podaljšanje vožnje se nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se koristi v enem kosu skupaj s katerim koli obdobjem počitka pred koncem tretjega tedna, ki sledi zadevnemu tednu.“;

(7) člen 13(1) se spremeni:

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

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

(b) vstavi se naslednja točka:

„(pa) z vozili ali kombinacijami vozil, ki prevažajo gradbene stroje za gradbeno podjetje v radiju do 100 km od baze podjetja in pod pogojem, da vožnja vozil ni glavna voznikova dejavnost;“;

(c) doda se naslednja točka (q):

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

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

„2. V nujnih primerih lahko države članice v izjemnih okoliščinahodobrijo začasno izjemo za obdobje, ki ne presega 30 dni, ter jo ustrezno utemeljijo in nemudoma uradno sporočijo Komisiji. Slednja te informacije takoj objavi na javnem spletnem mestu.“;

(9) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

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

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

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

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

- „1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Te kazni so učinkovite, sorazmerne z resnostjo kršitve, kot je navedeno v Prilogi III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁷, odvračilne ter nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice Komisijo do datuma iz drugega pododstavka člena 29 uradno obvestijo o teh pravilih in ukrepih, pa tudi o metodi in merilih, izbranih na nacionalni ravni za ocenjevanje njihove sorazmernosti. Države članice nemudoma uradno sporočijo vse poznejše spremembe, ki vplivajo na ta pravila in ukrepe. Komisija obvesti države članice o teh pravilih in ukrepih ter o vseh spremembah, ki nanje vplivajo. Komisija zagotovi, da se te informacije objavijo na posebnem javnem spletnem mestu v vseh uradnih jezikih EU, ki vsebuje podrobne informacije o kaznih, ki se uporabljajo v državah članicah EU.“;

(11) člen 22 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

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

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

⁷ Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

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

„3a. Države članice za izmenjavo informacij v okviru te uredbe uporabljajo organe za zvezo z drugimi ustreznimi pristojnimi organi znotraj Skupnosti, imenovane na podlagi člena 7 Direktive 2006/22/ES.“;

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

(11a) vstavi se naslednji člen:

„Člen 23a

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8a se prenese na Komisijo za obdobje petih let od ... [datum začetka veljavnosti te uredbe o spremembi].
Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 8a lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje*.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 8a, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

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

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

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

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

Člen 2

Uredba (EU) št. 165/2014 se spremeni:

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

„1. 1. V tej uredbi so določene obveznosti in zahteve v zvezi s konstrukcijo, vgradnjo, uporabo, testiranjem in nadzorom tahografov, ki se uporabljajo v cestnem prometu, za preverjanje skladnosti z Uredbo (ES) št. 561/2006, Uredbo (ES) št. 1071/2009, Uredbo (ES) št. 1072/2009, Uredbo (ES) št. 1073/2009, Direktivo 96/71/ES, Direktivo 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁸, Direktivo 2014/67/EU, kar zadeva napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa, Direktivo o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU o napotitvi voznikov v sektorju cestnega prometa, Direktivo Sveta 92/6/EGS⁹ in Direktivo Sveta 92/106/EGS¹⁰ “;

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

„4. Najpozneje tri leta po koncu leta, ko začnejo veljati podrobne določbe iz drugega stavka prvega odstavka člena 11, ki določajo specifikacije za zapisovanje prehodov meja in dodatnih dejavnosti, se naslednja vozila, ki delujejo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, opremijo s pametnim tahografom, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 te uredbe:

(a) vozila, opremljena z analognim tahografom;

⁸ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3. 2002, str. 35).

⁹ Direktiva Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (UL L 57, 2.3.1992, str. 27).

¹⁰ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

- (b) vozila, opremljena z digitalnim tahografom v skladu s specifikacijami iz Priloge IB k Uredbi Sveta (EGS) št. 3821/85, veljavnimi do 30. septembra 2011;
- (c) vozila, opremljena z digitalnim tahografom v skladu s specifikacijami iz Priloge IB k Uredbi Sveta (EGS) št. 3821/85, veljavnimi od 1. oktobra 2011, ter
- (d) vozila, opremljena z digitalnim tahografom v skladu s specifikacijami iz Priloge IB k Uredbi Sveta (EGS) št. 3821/85, veljavnimi od 1. oktobra 2012.

4a. Najpozneje štiri leta po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega stavka prvega odstavka člena 11, ki določajo specifikacije za zapisovanje prehodov meja in dodatnih dejavnosti, se vozila, opremljena s pametnim tahografom v skladu s Prilogo IC k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2016/799, ki delujejo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, opremijo s pametnim tahografom, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 te uredbe.“;

(-1b) v členu 4(2) se vstavi naslednja alineja:

- “– imajo dovolj pomnilniške zmogljivosti za shranjevanje vseh podatkov, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe;“;

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

„Člen 7

Varstvo podatkov

1. Države članice zagotovijo, da se obdelava osebnih podatkov v okviru te uredbe opravlja zgolj zaradi preverjanja skladnosti s to uredbo ter Uredbo (ES) št. 561/2006, Uredbo (ES) št. 1071/2009, Uredbo (ES) št. 1072/2009, Uredbo (ES) št. 1073/2009, Direktivo 96/71/ES, Direktivo 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Direktivo 2014/67/EU, kar zadeva napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa, Direktivo o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU o napotitvi voznikov v sektorju cestnega prometa, Direktivo Sveta 92/6/EGS in Direktivo Sveta 92/106/EGS.“
2. Države članice zlasti zagotovijo, da se osebni podatki varujejo pred uporabami, ki niso strogo povezane s pravnimi akti Unije iz odstavka 1, kar zadeva:
 - uporabo globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) za zapisovanje podatkov o lokaciji, kot je določeno v členu 8,
 - uporabo komunikacije na daljavo za potrebe nadzora iz člena 9, uporabo tahografa z vmesnikom iz člena 10, elektronsko izmenjavo informacij na vozniških karticah iz člena 31 in zlasti vsako čezmejno izmenjavo takšnih podatkov s tretjimi državami,
 - hranjenje zapisov pri prevoznih podjetjih iz člena 33.
3. Digitalni tahografi so zasnovani tako, da zagotavljajo zasebnost. Obdelujejo se le tisti podatki, ki so potrebni za namene iz odstavka 1.
4. Lastniki vozil, prevozna podjetja in kateri koli drugi zadevni subjekti ravnaajo v skladu z ustreznimi določbami o varstvu osebnih podatkov, kjer je to primerno.“;

(1) člen 8(1) se spremeni:

(a) prvi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

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

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

(b) v drugem pododstavku se doda naslednji stavek:

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

(-1a) vstavi se naslednji pododstavek:

„Da bi nadzornim organom olajšali preverjanje skladnosti, pametni tahograf tudi zapiše, ali je bilo vozilo uporabljeno za prevoz blaga ali potnikov, v skladu z Uredbo (ES) št. 561/2006.“;

(1a) člen 9 se spremeni:

(a) prvi stavek odstavka 2 se spremeni:

„Najpozneje tri leta po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega stavka odstavka 1 člena 11, ki določajo specifikacije za zapisovanje prehodov meja in dodatnih dejavnosti iz druge in tretje alinee člena 8(1), države članice svoje nadzorne organe v ustreznem obsegu opremijo z napravami za zgodnje odkrivanje na daljavo, ki so potrebne, da se omogoči sporočanje podatkov iz tega člena, ob upoštevanju njihovih specifičnih zahtev in strategij za izvrševanje.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

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

(c) v odstavku 4 se doda naslednja alineja:

“– prekoračenje najdaljšega časa vožnje.“;

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

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

(1ab) v členu 11 se za prvim stavkom prvega odstavka dodata naslednja stavka:

„Komisija do ... [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobna pravila za enotno izvajanje obveznosti zapisovanja in hrambe podatkov o vsakem prečkanju meje z vozilom ter dodatnih dejavnostih iz druge in tretje alineje prvega pododstavka člena 8(1) in tretjega pododstavka člena 8(1).

Komisija do ... [18 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobna pravila, potrebna za enotno uporabo pravil o zahtevah glede podatkov in funkcijah, vključno s členi 8 do 10, ter vgradnji tahografov za vozila iz drugega pododstavka člena 2(1) Uredbe (ES) št. 561/2006.“;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1f) v členu 34(5) se točka (b)(iv) nadomesti z naslednjim:

„(iv) pod oznako : odmore, počitek, letni ali bolniški dopust,

pod oznako „trajekt/vlak“: Poleg oznake : čas počitka na trajektu ali vlaku v skladu s členom 9 Uredbe (ES) št. 561/2006.“;

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

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

Voznik do ... [18 mesecev po začetku veljavnosti direktive o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU o napotitvi voznikov v cestnem prometu] začne vnašati tudi oznako države, v katero vstopi po prečkanju meje države članice, in sicer na začetku prvega postanka v tej državi članici. Ta prvi postanek se opravi na najbližjem mestu, kjer je mogoče ustaviti, na meji ali za njo. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, voznik oznako države vnese v pristanišču ali na postaji prihoda.

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

(3) člen 36 se spremeni:

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

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

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

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

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

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

Člen 3

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

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

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

V/Na ,

Za Evropski parlament

Za Svet

Predsednik

Predsednik
