



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 8. apríla 2020  
(OR. en)

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2017/0122 (COD)**

---

---

5114/1/20  
REV 1

TRANS 7  
SOC 8  
CODEC 12  
PARLNAT 20

## **LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY**

---

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia 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  
- Prijatá Radou 7. apríla 2020

---

# NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2020/...

**Z ...,**

**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 výboru<sup>1</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>2</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ C 197, 8.6.2018, s. 45.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ C 176, 23.5.2018, s. 57).

<sup>3</sup> Pozícia Európskeho parlamentu zo 4. apríla 2019 [(Ú. v. EÚ ...)(zatiaľ neuvěřejnená v úradnom vestníku)], pozícia Rady v prvom čítaní z ... [(Ú. v. EÚ ...)(zatiaľ neuvěřejnená v úradnom vestníku)]. Pozícia Európskeho parlamentu z ... [(Ú. v. EÚ ...)(zatiaľ neuvěřejnená v úradnom vestníku)].

keďže:

- (1) Dobré pracovné podmienky pre 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 a jednoducho uplatniteľné a vynútiteľné a aby sa efektívne a jednotne vykonávali v celej Únii.
- (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. 561/2006<sup>1</sup>, sa zistilo niekoľko nedostatkov pri vykonávaní uvedeného právneho rámca. Nejasné pravidlá týkajúce sa doby týždenného odpočinku, zariadení na odpočinok a prestávok pri vedení vozidla viacerými osobami, ako aj chýbajúce pravidlá o návrate vodičov domov viedli 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. Avšak 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.

---

<sup>1</sup> 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).

- (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 doby 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 predpisov Únie 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.
- (7) Ukázalo sa, že existujúce požiadavky 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 túto dobu zbytočne predlžovať. Je preto žiaduce, aby sa ustanovenia o dobe pravidelného týždenného odpočinku upravilo tak, aby vodiči mohli jednoduchšie vykonávať medzinárodné prepravné činnosti v súlade s pravidlami a dôjsť domov na dobu ich pravidelného týždenného odpočinku, ako aj aby dostali plnú náhradu za všetky doby skráteného týždenného odpočinku. Vzhľadom na rozdiely medzi osobnou dopravou a prepravou tovaru 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) S cieľom zabezpečiť, aby sa táto flexibilita nezneužívala, je nevyhnutné jasne vymedziť jej rozsah a tiež zabezpečiť vhodné kontroly. Tento rozsah by sa preto mal obmedziť na tých vodičov, ktorí trávajú dobu svojho skráteného týždenného odpočinku počas referenčného obdobia mimo členských štátov, kde je podnik usadený, a mimo krajinu svojho miesta bydliska. To je možné overiť nahliadnutím do záznamov tachografov pri cestnej kontrole a pri kontrole priestorov dopravného podniku, keďže obsahujú miesto začiatku a konca doby odpočinku a informácie týkajúce sa jednotlivých vodičov.

- (11) S cieľom zaručiť účinné presadzovanie predpisov je nevyhnutné, aby príslušné orgány dokázali pri cestných kontrolách zistiť, či boli časy jazdy a doby 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 dobách odpočinku, a to s cieľom zaručiť bezpečnosť cestnej premávky a rovnaké podmienky, zlepšiť pracovné podmienky a zároveň umožniť Únii byť priekopníkom v oblasti nových inovačných technológií a postupov. Komisia by preto mala predložiť správu hodnotiacu využívanie 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 dobu týždenného odpočinku, pričom sa zabezpečia primerané podmienky odpočinku pre vodičov. Kvalita ubytovania je osobitne dôležitá počas dôb pravidelného týždenného odpočinku, ktorý by vodič mal tráviť mimo kabíny vozidla vo vhodnom ubytovacom zariadení a na náklady dopravného podniku ako zamestnávateľa. V záujme zaistenia dobrých pracovných podmienok a bezpečnosti vodičov je vhodné objasniť požiadavku na zabezpečenie kvalitného a z rodového hľadiska primeraného ubytovania pre vodičov na účely dôb ich pravidelného týždenného odpočinku, ak ho čerpajú mimo domova.

- (14) Je tiež potrebné zabezpečiť, aby dopravné podniky organizovali prácu vodičov tak, aby čas strávený mimo domova nebol nadmerne dlhý a aby vodiči mohli využiť dlhé doby odpočinku ako náhradu za doby skráteného týždenného odpočinku. Zorganizovaním návratu by sa malo vodičovi umožniť dostať sa do operačného centra dopravného podniku v jeho členskom štáte usadenia alebo do miesta bydliska vodiča a vodiči si môžu slobodne vybrať, kde strávia dobu svojho odpočinku. Dopravný podnik 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 priestoroch dopravného podniku, aby mohli byť predložené kontrolným orgánom, keď o ne požiadajú.
- (15) Zatiaľ čo doby pravidelného týždenného odpočinku a dlhšie doby odpočinku nemožno čerpať vo vozidle alebo na parkovacej ploche, ale len vo vhodnom ubytovacom zariadení, ktoré sa môže nachádzať vedľa parkovacej plochy, je mimoriadne dôležité umožniť vodičom nájsť bezpečné a chránené parkovacie plochy, ktoré poskytujú primeranú úroveň bezpečnosti a náležité zariadenia. Komisia už skúmala, ako podporiť rozvoj vysokokvalitných parkovacích plôch vrátane nevyhnutných minimálnych požiadaviek. Komisia by preto mala vypracovať normy pre bezpečné a chránené parkovacie plochy. Tieto normy by mali prispievať k podpore vysokokvalitných parkovacích plôch. 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 parkovacích plôch odpratával ľad a sneh.

- (16) Bezpečné a chránené parkovacie plochy by mali podliehať audítorským postupom certifikácie v súlade s normami Únie. Uvedené audítorské postupy by mali tiež zabezpečiť, aby parkovacie plochy aj naďalej spĺňali tieto normy. Komisia by preto mala byť poverená prípravou postupu certifikácie pre rozvoj bezpečných a chránených parkovacích plôch v Únii.
- (17) V záujme bezpečnosti cestnej premávky a presadzovania príslušných právnych predpisov by mali byť všetci vodiči plne informovaní o predpisoch týkajúcich sa časov jazdy a dôb 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 parkovacích plochách prostredníctvom používateľsky ústretového webového sídla. Tieto informácie by sa mali aktualizovať.



- (18) S cieľom zaistiť trvalú bezpečnosť a ochranu parkovacích plôch 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 na bezpečných a chránených parkovacích plochách a postupy certifikácie bezpečnosti a ochrany parkovacích plôch. 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<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (19) V revidovaných usmerneniach pre TEN-T stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013<sup>1</sup> 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 by sa teda mali stanoviť zrozumiteľné a primerané ustanovenia o dobách odpočinku a prestávok.

---

<sup>1</sup> 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 niekedy čelia nepredvídateľným okolnostiam, ktoré im bránia doraziť na plánované miesto určenia na účely čerpania dôb týždenného odpočinku bez porušenia predpisov Únie. Je žiaduce zjednodušiť vodičom riešenie takýchto okolností a umožniť im doraziť na miesto určenia, kde budú čerpať dobu týždenného odpočinku. Takýmito výnimočnými okolnosťami 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 predpisov. Navyše by mala existovať záruka, že čas jazdy nebude neprimerane dlhý.
- (22) Na zníženie a zabránenie výskytu odlišných postupov 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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014<sup>1</sup>. Je dôležité zabezpečiť, aby odborníci mali ľahký prístup k informáciám o sankciách uplatňovaných v každom členskom štáte. Európsky orgán práce, zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149<sup>2</sup> by mohol uľahčiť tento prístup sprístupnením informácií 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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje Európsky orgán práce a ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 883/2004, (EÚ) č. 492/2011 a (EÚ) 2016/589 a ktorým sa zrušuje rozhodnutie (EÚ) 2016/344 (Ú. v. EÚ L 186, 11.7.2019, s. 21).

<sup>3</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1).

- (24) S cieľom zabezpečiť jednotné 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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>1</sup>.
- (25) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania nariadenia (EÚ) č. 165/2014 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na stanovenie podrobných ustanovení pre jednotné uplatňovanie povinnosti zaznamenávať a uchovávať údaje týkajúce sa akéhokoľvek prekročenia hraníc vozidlom a činností a podrobných ustanovení potrebných pre jednotné uplatňovanie ustanovení týkajúcich sa požiadaviek na údaje a funkcie a inštaláciu tachografov. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.

---

<sup>1</sup> 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).

- (26) V záujme zvýšenia nákladovej účinnosti presadzovania predpisov v sociálnej oblasti by sa mali plne využívať súčasné inteligentné tachografové systémy, a inteligentné tachografy by mali byť povinné aj v prípade ľahkých úžitkových vozidiel prekračujúcich určitú hmotnosť, ktoré pôsobia v medzinárodnej doprave za poplatok alebo úhradu. Z tohto dôvodu by sa mali zlepšiť funkcie tachografov, aby umožnili presnejšie určovanie polohy.
- (27) 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.
- (28) S cieľom zaručiť, aby mohli vodiči, prevádzkovatelia a kontrolné orgány využívať čo možno najskôr výhody inteligentných tachografov vrátane ich automatického zaznamenávania prekročenia hranice, by sa existujúce vozidlá mali vybaviť takýmito zariadeniami v primeranej lehote po nadobudnutí účinnosti podrobných technických ustanovení. Takáto lehota zabezpečí dostatočný čas na prípravu.
- (29) U vozidiel, ktoré nie sú vybavené inteligentnými tachografmi, by sa prekročenie hraníc členského štátu malo zaznamenať v tachografe na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení.

- (30) 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 ako zamestnávateľa dopravné podniky.
- (31) Kontrolní úradníci kontrolujúci 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, ktorou sa zaistí, že budú plne oboznámení s najnovším technologickým vývojom a metódami manipulácie.
- (32) S cieľom znížiť zaťaženie dopravných podnikov a kontrolných orgánov v prípade, že kontrolný úradník odstráni plombu tachografu na účely kontroly, by sa malo povoliť opätovné zaplombovanie kontrolným úradníkom za určitých dobre zdokumentovaných okolností.
- (33) Vzhľadom na neustály technologický vývoj Komisia skúma možnosť vývoja nových technických riešení, ktoré ponúknu rovnaké výhody a bezpečnosť ako inteligentný tachograf, a to za rovnaké alebo nižšie súvisiace náklady.

- (34) Je dôležité, aby dopravné podniky usadené v tretích krajinách podliehali pri vykonávaní činností cestnej dopravy na území Únie pravidlám, ktoré sú rovnocenné pravidlám Únie. Komisia by mala posúdiť uplatňovanie tejto zásady na úrovni Únie a navrhnúť primerané riešenia, o ktorých sa bude rokovať v kontexte Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (ďalej len „dohoda AETR“).
- (35) Preprava tovaru sa líši od prepravy ľudí. Komisia by mala preto posúdiť, či by sa mali navrhnúť vhodnejšie 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<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).



- (36) Keďže ciele tohto nariadenia, a to zlepšiť bezpečnosť na cestách a pracovné podmienky vodičov v rámci Únie prostredníctvom harmonizácie pravidiel o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov v cestnej doprave a harmonizácie pravidiel používania a presadzovania tachografov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov povahy cieľov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (37) Nariadenia (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## 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 tovaru v rámci medzinárodnej dopravy alebo kabotážnej prepravy, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 2,5 tony, alebo“

2. Článok 3 sa mení takto:

a) písmeno aa) sa nahrádza takto:

„aa) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na:

i) prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce, alebo

ii) doručovanie tovaru vyrobeného v rámci remeselnej výroby,

a to iba v okruhu 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča a že sa doprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu“;

b) vkladá sa toto písmeno:

„ha) vozidlami s maximálnou prípustnou hmotnosťou vrátane každého prívesu alebo návesu, ktorá presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 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;“

3. 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 nesúvisí s profesionálnou ani komerčnou činnosťou.“

4. V článku 6 sa odsek 5 nahrádza takto:

„5. 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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014\*. Tieto záznamy sa vedú buď ručne na záznamovom liste alebo na výtlačku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.

---

\* 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).“

5. V článku 7 sa dopĺňa tento odsek:

„Vodič podieľajúci 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.“

6. Článok 8 sa mení takto:

a) odsek 6 sa nahrádza takto:

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

- a) dve doby pravidelného týždenného odpočinku alebo
- b) 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 doby týždenného odpočinku sa nahradí rovnocennou dobou odpočinku čerpanou vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.

Ak sa po sebe čerpajú dve doby skráteného týždenného odpočinku v súlade s odsekom 6 tretím pododsekom, ďalšej dobe týždenného odpočinku musí predchádzať doba odpočinku čerpaná ako náhrada za uvedené dve doby skráteného týždenného odpočinku.“;

c) odsek 8 sa nahrádza takto:

„8. Doby pravidelného týždenného odpočinku a každá doba týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za predchádzajúce doby skráteného týždenného odpočinku, sa nesmú čerpať vo vozidle. Musia sa čerpať vo vhodnom, z rodového hľadiska 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. Dopravné podniky musia zorganizovať 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, kde má vodič obvykle základňu a kde sa začína doba týždenného odpočinku vodiča, alebo sa vrátiť do miesta bydliska vodiča s cieľom stráviť tam aspoň jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo dobu týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín čerpanú ako náhrada za dobu skráteného týždenného odpočinku.

Ak však vodič čerpal dve po sebe idúce doby skráteného týždenného odpočinku v súlade s odsekom 6, dopravný podnik organizuje prácu vodiča tak, aby sa vodič mohol vrátiť pred začiatkom doby pravidelného týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktorá sa čerpá ako náhrada.

Podnik zdokumentuje, ako si plní uvedenú povinnosť, a príslušnú dokumentáciu uchováva vo svojich priestoroch, aby ju mohol predložiť na žiadosť kontrolných orgánov.“;

e) dopĺňa sa tento odsek:

„9a. Komisia najneskôr do ... [dva roky od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] vyhodnotí, či je možné prijať vhodnejšie pravidlá pre vodičov pôsobiacich v príležitostnej doprave v rámci prepravy osôb, ako sa vymedzuje v článku 2 bode 4 nariadenia (ES) č. 1073/2009 a podá o tom správu Európskemu parlamentu a Rade.“

7. Vkladá sa tento článok:

„Článok 8a

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

- odhaľovanie neoprávnených vniknutí a predchádzanie takýmto vniknutiam,
- osvetlenie a viditeľnosť,
- núdzové kontaktné miesta a postupy,



- z rodového hľadiska primerané hygienické zariadenia,
- možnosti zakúpenia potravín a nápojov,
- pripojenia na komunikáciu,
- zdroj napájania.

Zoznam takýchto parkovacích plôch sa sprístupní na jednotnom oficiálnom webovom sídle, ktoré 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 plochy uvedené v odseku 1 a postupy certifikácie parkovacích plôch.
3. Na všetkých certifikovaných parkovacích plochách sa môže uvádzať, že sú certifikované v súlade s normami a postupmi Únie.

Členské štáty v súlade s článkom 39 ods. 2 písm. c) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (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 parkovacích plôch certifikovaných v súlade s delegovanými aktmi uvedenými v odseku 2. Táto správa môže obsahovať zoznam opatrení na zvýšenie počtu a kvality bezpečných a chránených parkovacích plôch.

---

\* 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).“

8. Článok 9 sa mení takto:

- a) odsek 1 sa nahrádza takto:

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

Pokiaľ ide o doby pravidelného týždenného odpočinku, uvedená 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.“;

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Všetok čas strávený cestovaním na miesto prevzatia vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, alebo návratom z tohto miesta, ak sa vozidlo nenachádza v bydlisku vodiča ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu, sa nepovažuje za odpočinok alebo prestávku za predpokladu, že vodič nie je ani na trajekte, ani vo vlaku a nemá prístup k spacej kabíne, lôžku alebo ležadlu.“

9. 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. Táto správa sa zameria najmä na potenciálny vplyv uvedených systémov na pravidlá o časoch jazdy a odpočinku. K tejto správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.“

10. V článku 10 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Dopravný podnik nesmie poskytnúť 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 prejednou vzdialenosťou, rýchlosťou dodávky a/alebo množstvom dopraveného tovaru, ak má platba charakter, ktorý by ohrozil bezpečnosť na cestách a/alebo podnietil porušenie tohto nariadenia.“

11. V článku 12 sa dopĺňajú tieto odseky:

„Ak tým vodič neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môže sa za výnimočných okolností tiež 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 svojho miesta bydliska na účely čerpania doby 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 svojho miesta bydliska na účely čerpania doby 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 na 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.“

12. V článku 13 sa odsek 1 mení takto:

a) písmeno e) sa nahrádza takto:

„e) vozidlami prevádzkovanými výlučne na ostrovoch alebo v regiónoch izolovaných od zvyšku štátneho územia s rozlohou nepresahujúcou 2 300 kilometrov štvorcových, ktoré nie sú so zvyškom štátneho územia spojené mostom, brodom alebo tunelom prístupným motorovým vozidlám, a ktoré nehraničia s iným členským štátom;“;

b) dopĺňajú sa tieto písmená:

„q) vozidlami alebo jazdnými súpravami prepravujúcimi stavebné stroje stavebného podniku v okruhu do 100 km od základne podniku za predpokladu, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;

r) vozidlami používanými na dodávku transportného betónu.“

13. 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.“

14. 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 takýchto vodičov.“

15. 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;“

16. 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/ES\*, ako aj 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 o uvedených predpisoch a opatreniach, ako aj o metodike a kritériách posudzovania ich proporcionality vybraných 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 zverejnené vo všetkých úradných jazykoch Únie na verejnom webovom sídle vytvorenom na tento účel a obsahujúcom podrobné informácie o takýchto sankciách uplatniteľných v členských štátoch.

---

\* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú činností cestnej dopravy, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).“

17. Článok 22 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty úzko vzájomne 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) iných konkrétnych informácií vrátane rizikovosti podniku, ktoré môžu mať následky pre dodržiavanie tohto nariadenia.“;

c) vkladajú sa tieto odseky:

„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.“



18. 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.“

19. V článku 24 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011\*.

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

---

\* 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).“

20. V článku 25 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. b) Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví spoločný prístup.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú 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 ods. 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„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, nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009\*, (ES) č. 1072/2009\*\*, (ES) č. 1073/2009\*\*\*, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES\*\*\*\* a smerníc Rady 92/6/EHS\*\*\*\*\* a 92/106/EHS\*\*\*\*\*, a pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, smerníc Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES\*\*\*\*\* a 2014/67/EÚ\*\*\*\*\* a smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/...\*\*\*\*\*+.

---

\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

---

+ Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice z dokumentu ST 5112/20 a doplňte zodpovedajúcu poznámku pod čiarou.

- \*\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).
- \*\*\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).
- \*\*\*\* 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).
- \*\*\*\*\* 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).
- \*\*\*\*\* 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).
- \*\*\*\*\* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1).
- \*\*\*\*\* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/EÚ z 15. mája 2014 o presadzovaní smernice 96/71/ES o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu („nariadenie o IMI“) (Ú. v. EÚ L 159, 28.5.2014, s. 11).
- \*\*\*\*\* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/... z ..., ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L ...).“

2. 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 druhom odseku, sa inteligentným tachografom v súlade s článkami 8, 9 a 10 tohto nariadenia vybaví tieto kategórie vozidiel prevádzkovaných v členskom štáte, ktorý nie je členským štátom ich evidencie:

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

- 4a. Najneskôr do štyroch rokov od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 druhom odseku 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.

---

\* Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/799 z 18. marca 2016, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014, ktorým sa ustanovujú požiadavky na konštrukciu, skúšanie, montáž, prevádzku a opravu tachografov a ich komponentov (Ú. v. EÚ L 139, 26.5.2016, s. 1).“

3. V článku 4 ods. 2 sa za štvrtú zarážku vkladá táto zarážka:

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

4. 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 nariadení (ES) č. 561/2006, (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009, (ES) č. 1073/2009, smerníc 2002/15/ES, 92/6/EHS a 92/106/EHS, a pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, smerníc 96/71/ES, 2014/67/EÚ a (EÚ) 2020/...<sup>+</sup>.
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:
  - a) používanie globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) na zaznamenávanie údajov o polohe podľa článku 8;
  - b) 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, a

---

<sup>+</sup> Ú. v.: vložte, prosím, číslo smernice z dokumentu ST 5112/20.



- c) 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.“
5. V článku 8 sa odsek 1 nahrádza takto:
- „1. 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 vozidlom,
  - každý výkon činností nakládky alebo vykládky vozidlom,
  - každé tri hodiny kumulovaného času vedenia vozidla a
  - miesto ukončenia dennej pracovnej doby.

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.

Na uvedené účely sa vozidlá evidované po prvýkrát 36 mesiacov po nadobudnutí účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 prvom odseku vybaví tachografom napojeným na službu určovania polohy založenú na satelitnom navigačnom systéme.

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

6. Článok 9 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„Tri roky od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 druhom odseku 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. Dovtedy sa môžu členské štáty rozhodnúť, či svoje kontrolné orgány vybaví takýmto zariadením na diaľkovú včasnú detekciu.“;

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:

„– prekroenie maximálneho času vedenia vozidla.“

7. V článku 10 sa dopĺňa tento odsek:

„Tachografy vozidiel zaevidovaných v členskom štáte po prvýkrát po uplynutí viac ako dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 druhom odseku sa vybavujú rozhraním uvedeným v odseku 1.“

8. Článok 11 sa mení takto:

a) prvý odsek sa nahrádza takto:

„S cieľom zabezpečiť zosúladenie inteligentných tachografov so zásadami a požiadavkami uvedenými v tomto nariadení Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné ustanovenia nevyhnutné na jednotné uplatňovanie článkov 8, 9 a 10 s výnimkou akýchkoľvek ustanovení o zaznamenávaní dodatočných údajov tachografom.“

Komisia do ... [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné ustanovenia pre jednotné uplatňovanie 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 druhom pododseku a uchovávať tieto údaje.

Komisia do... [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné ustanovenia nevyhnutné pre jednotné uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa požiadaviek na údaje a funkcií, vrátane článkov 8, 9 a 10 tohto nariadenia, a montáže tachografov do vozidiel uvedených v článku 2 ods. 1 písm. aa) nariadenia (ES) č. 561/2006.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.“;

- b) v druhom odseku sa úvodná veta nahrádza takto:

„Podrobné ustanovenia uvedené v prvom, druhom a treťom odseku tohto článku:“

9. V článku 22 ods. 5 sa tretí a štvrtý pododsek nahrádzajú takto:

„Odstránené alebo porušené plomby nahrádza schválená montážna firma alebo dielňa bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich dní od ich odstránenia alebo porušenia. 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 musí obsahovať 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, ak 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.“

10. V článku 26 sa vkladá 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.“


11. Článok 34 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:


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

b) v odseku 5 sa písmeno b) mení takto:

i) bod iv) sa nahrádza takto:

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

ii) dopĺňa sa tento bod:

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

c) v odseku 6 sa dopĺňa toto písmeno:

„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.“;



d) odsek 7 sa nahrádza takto:

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

Vodič od ... [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti smernice v dokumente ST 5112/20] 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.

Vodič nemusí informácie uvedené v prvom pododseku vkladať, ak tachograf automaticky zaznamenáva údaje o polohe v zmysle článku 8.“

12. Článok 36 sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

i) bod i) sa nahrádza takto:

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

ii) bod iii) sa nahrádza takto:

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

b) v odseku 2 sa bod ii) 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*.

Avšak článok 1 bod 15 a článok 2 bod 12 sa uplatňujú od 31. decembra 2024.

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

V ...

*Za Európsky parlament*  
*predseda*

*Za Radu*  
*predseda*

---