

I

(Zakonodajni akti)

UREDBE

UREDBA (EU) 2020/1054 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 15. julija 2020

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 odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dobri delovni pogoji za voznike in pravično poslovno okolje za podjetja cestnega prevoza so bistvenega pomena za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa, ki zagotavlja nediskriminacijo in privablja kvalificirane delavce. Za olajšanje tega procesa je bistveno, da so socialna pravila Unije na področju cestnega prometa jasna in sorazmerna, da ustrezajo svojemu namenu, da se jih da preprosto uporabiti ter učinkovito in dosledno izvrševati in izvajati po vsej Uniji.
- (2) Na podlagi ocene učinkovitosti in uspešnosti izvajanja sedanjega sklopa socialnih pravil Unije na področju cestnega prometa, zlasti Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾, so bile ugotovljene nekatere pomanjkljivosti pri izvajanju tega pravnega okvira. Nejasna pravila o tedenskem času počitka, prostorih za počitek in odmorih pri vožnji z več vozniki ter neobstoj pravil o povratku voznikov domov so pripeljala do različnih razlag in praks izvrševanja v državah članicah. Več držav članic je nedavno sprejelo enostranske ukrepe, s katerimi so še povečale pravno negotovost ter neenako obravnavanje voznikov in prevoznikov. Vendar določitev najdaljšega dnevnega in tedenskega časa vožnje učinkovito prispeva k izboljševanju socialnih pogojev voznikov in varnosti v cestnem prometu na splošno. Za zagotovitev skladnosti so potrebna stalna prizadevanja.

⁽¹⁾ UL C 197, 8.6.2018, str. 45.⁽²⁾ UL C 176, 23.5.2018, str. 57.⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 7. aprila 2020 (UL C 151, 6.5.2020, str. 1). Stališče Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2020 (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ 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).

- (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 bi preprečili kršitve pravil o vožnji in času 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 njihovega namembnega kraja ali za 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 opredeliti izvzetje nekomercialne uporabe vozil 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, zlasti zaradi zagotavljanja neizkrivljene in poštene konkurence med prevozniki ter prispevanja k varnosti v cestnem prometu za vse uporabnike cest.
- (7) Obstoječe zahteve glede odmorov so se izkazale za neustrezne in nepraktične za voznike v posadki. Zato je primerno, da se zahteva po zapisovanju odmorov prilagodi posebni naravi prevozov, ki jih izvajajo vozniki v posadki, ne da bi pri tem ogrozili varnost voznikov in varnost v cestnem prometu.
- (8) Vozniki, ki izvajajo mednarodne prevoze blaga na dolge razdalje, so dolga obdobja odsotni od doma. Sedanje zahteve glede rednega tedenskega počitka lahko ta obdobja po nepotrebnem podaljšujejo. Zato je zaželeno, da se določbe o rednem tedenskem času počitka prilagodijo tako, da bo voznikom lažje izvajati mednarodne prevoze v skladu s pravili in se za njihov redni tedenski čas počitka vrniti domov, za vse skrajšane tedenske čase počitka pa prejeti polno nadomestilo. Glede na razlike med prevozom potnikov in prevozom blaga se ta možnost ne bi smela uporabljati za voznike, kadar opravljajo prevoz potnikov.
- (9) Vsakršna prožnost pri načrtovanju časov počitka voznikov bi morala biti pregledna in predvidljiva za voznika in nikakor ne bi smela ogroziti varnosti v cestnem prometu s povečanjem stopnje utrujenosti voznikov ali poslabšati delovnih pogojev. Ta prožnost zato ne bi smela spremeniti sedanjega delovnega časa voznikov ali najdaljšega 14-dnevnega časa vožnje, zanj pa bi morala veljati strožja pravila glede nadomestila za skrajšane počitke.
- (10) Za zagotovitev, da se ta prožnost ne zlorablja, je bistveno, da se jasno opredeli njeno področje uporabe in zagotovi ustrezen nadzor. To področje uporabe bi bilo zato treba omejiti na tiste voznike, ki skrajšani tedenski čas počitka v referenčnem obdobju preživijo zunaj države članice podjetja in zunaj svojega kraja prebivališča. To se lahko preveri tako, da se na cesti in v prostorih prevoznega podjetja vpogleda v tahografske zapise, saj vsebujejo kraj začetka in konca časa počitka ter informacije v zvezi s posameznimi vozniki.
- (11) Za zagotovitev učinkovitega izvrševanja je bistveno, da bi lahko pristojni organi pri opravljanju cestnih preverjanj ugotovili, ali sta se čas vožnje in čas počitka ustrezno upoštevala na dan preverjanja in v predhodnih 56 dneh.
- (12) Hitri tehnološki napredek vodi v postopno avtomatizacijo voznih sistemov, ki od voznika zahtevajo manj neposrednega ukrepanja oziroma ga sploh ne zahtevajo. Da bi se upoštevale te spremembe, bi bilo treba sedanjo zakonodajo, vključno s pravili o času vožnje in počitka, morda prilagoditi, da se zagotovijo varnost v cestnem prometu in enaki konkurenčni pogoji ter izboljšajo delovni pogoji, hkrati pa Uniji omogoči, da prevzame vodilno vlogo pri novih inovativnih tehnologijah in praksah. Zato bi morala Komisija predložiti poročilo, v katerem oceni uporabo sistemov avtonomne vožnje v državah članicah, vključno s prednostmi tehnologij avtonomne vožnje. Poročilu bi bilo po potrebi treba priložiti zakonodajni predlog.
- (13) Za spodbujanje socialnega napredka je primerno določiti, kje je mogoče preživeti tedenski čas počitka, z zagotavljanjem, da imajo vozniki ustrezne pogoje za počitek. Kakovost nastanitve je zlasti pomembna pri rednih tedenskih časih počitka, ki bi ga moral voznik preživeti zunaj kabine vozila v ustrezni nastanitvi na stroške prevoznega podjetja kot delodajalca. Da bi zagotovili dobre delovne pogoje in varnost voznikov, je primerno pojasniti zahtevo, da se voznikom zagotovi kakovostna in spolu prijazna nastanitev za redni tedenski čas počitka, če ga preživijo zdoma.

- (14) Prav tako je treba zagotoviti, da prevozna podjetja 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 lahko prispel v operativni center prevoznega podjetja v državi članici sedeža ali v svoj kraj prebivališča, vozniki pa lahko prosto izbirajo, kje želijo preživeti čas počitka. Da bi prevozno podjetje dokazalo, da izpolnjuje obveznosti glede organizacije redne vrnitve, bi moralo imeti možnost uporabiti tahografske zapise, urnike dela voznikov ali drugo dokumentacijo. Taki dokazi bi morali biti na voljo v prostorih prevoznega podjetja 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 ustrezne ravni varnosti in primerno infrastrukturo. Komisija je že preučila, kako spodbuditi vzpostavitev visokokakovostnih parkirišč, vključno s potrebnimi minimalnimi zahtevami. Zato bi morala Komisija pripraviti standarde za varna in varovana parkirišča. Ti standardi bi morali prispevati k spodbujanju visokokakovostnih parkirišč. Standardi se lahko revidirajo, da se omogoči boljši dostop do alternativnih goriv, skladno s politikami za razvoj te infrastrukture. Pomembno je tudi skrbeti za to, da na parkiriščih ni ledu in snega.
- (16) V zvezi z varnimi in varovanimi parkirišči bi se morali izvajati revizijski postopki za certifikacijo v skladu s standardi Unije. S temi revizijskimi postopki bi bilo treba zagotoviti tudi, da parkirišča trajno izpolnjujejo te standarde. Komisijo bi bilo zato treba zadolžiti za pripravo certifikacijskega postopka za razvoj varnih in varovanih parkirišč v Uniji.
- (17) Zaradi večje varnosti v cestnem prometu in boljšega izvrševanja 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 na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo standardov za raven storitve 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 ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ⁽⁵⁾. 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 sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (19) V revidiranih smernicah TEN-T, uvedenih z Uredbo (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾ 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 za dele vožnje vključujejo prevoz s trajektom ali po železnici. Zato bi bilo treba za take prevoze določiti jasne in ustrezne določbe o času počitka in odmorih.

⁽⁵⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

⁽⁶⁾ 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 včasih srečujejo z nepredvidljivimi okoliščinami, zaradi katerih je nemogoče prispeti na želeni cilj za tedenske čase počitka, ne da bi kršili pravila Unije. Zaželeno je, da se voznikom olajša ravnanje v takih okoliščinah in se jim omogoči prihod na cilj za tedenski čas počitka. Takšne izjemne okoliščine so nenadne okoliščine, ki se jim ni mogoče izogniti in jih ni mogoče predvideti, v katerih za kratek čas nepričakovano postane nemogoče v celoti uporabljati določbe te Uredbe. 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 ključno 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 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾, izvajajo učinkovito, sorazmerno in odvračilno. Pomembno je zagotoviti, da imajo strokovnjaki enostaven dostop do informacij o kaznih, ki se uporabljajo v vsaki državi članici. Evropski organ za delo, ustanovljen z Uredbo (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾, bi lahko ta dostop olajšal tako, da informacije da 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 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁹⁾.
- (24) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (ES) št. 561/2006 bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da se pojasnijo 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. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁰⁾.
- (25) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (EU) št. 165/2014 bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da se določijo podrobne določbe za enotno izvajanje obveznosti zapisovanja in hrambe podatkov v zvezi z vsakim prečkanjem meje z vozilom in dejavnostmi ter podrobne določbe, potrebne za enotno izvajanje določb o zahtevah glede podatkov in funkcijah ter vgradnji tahografov. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.
- (26) Za izboljšanje stroškovne učinkovitosti pri izvrševanju socialnih pravil bi bilo treba v celoti izkoristiti sedanje in pametne tahografske sisteme, pametni tahografi pa bi morali biti obvezni tudi za lahka gospodarska vozila, ki so nad določeno težo in se uporabljajo v mednarodnem prevozu za najem in plačilo. Zato bi bilo treba izboljšati funkcije tahografov, da se omogoči natančnejše določanje položaja.
- (27) 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 in tako olajšali delo nacionalnih organov.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o ustanovitvi Evropskega organa za delo, spremembi uredb (ES) št. 883/2004, (EU) št. 492/2011 in (EU) 2016/589 ter razveljavitvi Odločbe (EU) 2016/344 (UL L 186, 11.7.2019, str. 21).

⁽⁹⁾ Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 2. oktobra 2018 o vzpostavitvi enotnega digitalnega portala za zagotavljanje dostopa do informacij, do postopkov ter do storitev za pomoč in reševanje težav ter o spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 295, 21.11.2018, str. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) Da bi lahko vozniki, prevozniki in nadzorni organi čim prej koristili prednosti pametnih tahografov, vključno z avtomatskim zapisovanjem prehodov meja, bi bilo treba obstoječe vozne parke opremiti s takimi napravami v ustreznem obdobju po začetku veljavnosti podrobnih tehničnih določb. Takšno obdobje bo zagotovilo dovolj časa za priprave.
- (29) V vozilih, ki niso opremljena s pametnimi tahografi, bi bilo treba prehod meje držav članic v tahografu zapisati na najbližji točki, kjer se je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju.
- (30) Zapisovanje dejavnosti v tahografu je pomemben del dela voznikov. Zato je ključno, da se voznikom zagotovi ustrezno usposabljanje o uporabi novih funkcij tahografov, ki se dajo na trg. Kot delodajalci, bi prevozna podjetja morala kriti stroške, povezane s tem usposabljanjem.
- (31) Osebe, pristojne za nadzor, 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 osebe, pristojne za nadzor, opravijo ustrezno usposabljanje ter so tako v celoti seznanjene z najnovejšim tehnološkim razvojem in tehnikami manipulacije.
- (32) Da bi zmanjšali breme prevoznih podjetij in nadzornih organov, bi morala imeti oseba, pristojna za nadzor, kadar odstrani pečat tahografa za namene nadzora, v določenih dobro dokumentiranih okoliščinah možnost ponovnega zapečatenja.
- (33) 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 s tem povezanih stroških.
- (34) Pomembno je, da za prevozna podjetja s sedežem v tretjih državah veljajo pravila, ki so enakovredna pravilom Unije pri opravljanju dejavnosti cestnega prevoza na ozemlju Unije. Komisija bi morala oceniti upoštevanje tega načela na ravni Unije in predlagati ustrezne rešitve, o katerih se mora pogajati v okviru Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (v nadaljnjem besedilu: Sporazum AETR).
- (35) 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 ⁽¹¹⁾.
- (36) Ker ciljev te uredbe, in sicer izboljšati varnost v cestnem prometu in delovne pogoje za voznike v Uniji s harmonizacijo pravil o času vožnje, odmorih in času počitka v cestnem prometu ter s harmonizacijo pravil o uporabi in uvedbi tahografov, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi narave ciljev lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (37) Uredbi (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

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 s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,5 tone, ali“;

⁽¹¹⁾ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

(2) člen 3 se spremeni:

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

„(aa) vozili ali kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 7,5 tone in ki se uporabljajo za:

(i) prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri voznikovem delu ali

(ii) dostavo blaga, izdelanega v okviru obrtne dejavnosti,

le v radiju 100 km od baze podjetja ter pod pogojem, da vožnja vozila ni glavna voznikova dejavnost in da se prevoz ne opravlja za najem ali plačilo;“;

(b) vstavi se naslednja točka:

„(ha) vozili, katerih največja dovoljena masa, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone, in 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;“;

(3) 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 druge in ki ni povezan s poklicno ali komercialno dejavnostjo.“;

(4) v členu 6 se odstavek 5 nadomesti z naslednjim:

„5. Voznik kot drugo delo zapiše vsak čas, porabljen, kot je opisano v točki (e) člena 4, 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 točko (b)(iii) člena 34(5) Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta (*) zapiše vsak čas pripravljenosti, kot je opredeljen v točki (b) člena 3 Direktive 2002/15/ES. Ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek ali izpisek oziroma z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.“

(*) 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).“;

(5) v členu 7 se doda naslednji odstavek:

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

(6) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

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

(a) dva redna tedenska časa počitka ali

(b) 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 obdobij od konca predhodnega tedenskega časa počitka.

Z odstopanjem od prvega pododstavka lahko ima voznik, ki opravlja mednarodni prevoz blaga, zunaj države članice sedeža 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, kadar voznik začne dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka zunaj države članice sedeža delodajalca in zunaj svojega kraja prebivališča.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

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

Kadar 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:

„8. Voznik rednega tedenskega časa počitka in kakršnega koli tedenskega časa počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za predhodne skrajšane tedenske čase počitka, 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. Prevozna podjetja organizirajo delo voznikov tako, da se lahko v vsakem obdobju štirih zaporednih tednov vrnejo v operativni center delodajalca, v katerem so ponavadi bazirani in kjer se začne njihov tedenski čas počitka, v državi članici, kjer ima delodajalec sedež, ali v svoj kraj prebivališča, da tam preživijo vsaj en redni tedenski čas počitka ali tedenski čas počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka.

Če pa ima voznik dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka v skladu z odstavkom 6, organizira prevozno podjetje njegovo delo tako, da se lahko vrne pred začetkom rednega tedenskega časa 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.“;

(e) doda se naslednji odstavek:

„10. Komisija najpozneje 21. avgusta 2022 oceni in poroča Parlamentu in Svetu, ali je mogoče sprejeti ustreznejša pravila za voznike, ki opravljajo občasne storitve prevoza potnikov, kot so določene v točki 4 člena 2 Uredbe (ES) št. 1073/2009.“;

(7) vstavi se naslednji člen:

„Člen 8a

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

— odkrivanje in preprečevanje vdorov,

- razsvetljava in vidljivost,
- kontaktne točke 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 Evropskega parlamenta in Sveta (*) države članice spodbujajo vzpostavljanje 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 iz odstavka 2. To poročilo lahko vsebuje seznam ukrepov za povečanje števila in kakovosti varnih in varovanih parkirišč.

(*) 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).“;

(8) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1 se 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, kadar voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Vozniku je med tem rednim dnevnim časom počitka ali skrajšanim tedenskim časom počitka na voljo spalna kabina, ležišče na ladji ali ležalni vagon.

Kar zadeva redni tedenski čas počitka, se to odstopanje za vožnje s trajektom ali vlakom uporablja le, kadar:

(a) vožnja predvidoma traja 8 ur ali več in

(b) ima voznik dostop do spalne kabine na trajektu ali ležalnega vagona na vlaku.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Vsak čas, porabljen za potovanje na lokacijo, na kateri se prevzame vozilo, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ali vrnitev s te lokacije, kadar vozilo ni na voznikovem domu niti v operativnem centru delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, se ne šteje za počitek ali odmor, razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do spalne kabine, ležišča na ladji ali ležalnega vagona.“;

(9) 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. To poročilo se osredotoči zlasti na morebiten vpliv teh sistemov na pravila o času vožnje in počitka. Temu poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog o spremembi te uredbe.“;

(10) 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.“;

(11) v členu 12 se dodajo naslednji odstavki:

„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 prispe v operativni center delodajalca ali kraj svojega prebivališča za tedenski čas počitka.

Pod enakimi pogoji lahko voznik, da bi dosegel operativni center delodajalca ali kraj svojega stalnega prebivališča za tedenski čas počitka, 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, ko prispe 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 po zadevnemu tednu.“;

(12) v členu 13 se odstavek 1 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) dodata se naslednji točki:

„(q) z vozili ali kombinacijami vozil, ki prevažajo gradbene stroje za gradbeno podjetje znotraj polmera 100 km od baze podjetja, če vožnja vozil ni glavna voznikova dejavnost;

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

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

„2. V nujnih primerih lahko države članice v izjemnih okoliščinah odobrijo začasno izjemo za obdobje, ki ne presega 30 dni, katera mora biti ustrezno obrazložena in nemudoma uradno sporočena Komisiji. Komisija te informacije nemudoma objavi na javnem spletnem mestu.“;

(14) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Države članice zagotovijo, da za voznike vozil iz točke (a) člena 3 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.“;

(15) v členu 16(3) se točka (a) 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 posodabljeni v rednih časovnih presledkih, katerih trajanje ne sme presegati enega meseca;“;

(16) 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, da se te kazni izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne z resnostjo kršitve, kot je navedeno v Prilogi III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), pa tudi odvrtilne ter nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice o teh pravilih in ukrepih, skupaj z metodo in merili, izbranimi na nacionalni ravni za ocenjevanje njihove sorazmernosti, uradno obvestijo Komisijo. Države članice brez odlašanja uradno sporočijo vse naknadne spremembe, ki nanje vplivajo. Komisija obvesti države članice o teh pravilih ter o vseh spremembah, ki nanje vplivajo. Komisija zagotovi, da se te informacije objavijo na posebnem javnem spletnem mestu v vseh uradnih jezikih Unije, ki vsebuje podrobne informacije o takih kaznih, ki se uporabljajo v državah članicah.

(*) Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).“;

(17) 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) drugih posebnih podatkih, vključno z oceno tveganja podjetja, ki bi lahko vplivala na skladnost s to uredbo.“;

(c) vstavita se naslednja odstavka:

„3a. Države članice za izmenjavo podatkov 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.“;

(18) vstavi se naslednji člen:

„Člen 23a

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8a se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 20. avgusta 2020.

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.“;

(19) v členu 24 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

- „2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (*).
- 2a. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

(*) 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).“;

(20) 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.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2a).“

Člen 2

Uredba (EU) št. 165/2014 se spremeni:

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

„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, da se preveri skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006, uredbami (ES) št. 1071/2009 (*), (ES) št. 1072/2009 (**), (ES) št. 1073/2009 (***) Evropskega parlamenta in Sveta in Direktivo 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta(****) in direktivama Sveta 92/6/EGS (*****) in 92/106/EGS (*****) ter, kar zadeva napotitev voznikov v cestnem prometu, direktivami 96/71/ES (*****) in 2014/67/EU (*****) in (EU) 2020/1057 (*****) Evropskega parlamenta in Sveta.

-
- (*) Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).
- (**) Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).
- (***) Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).
- (****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 18, 21.1.1997, str. 1).
- (*****) Direktiva 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o izvrševanju Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev in spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (uredba IMI) (UL L 159, 28.5.2014, str. 11).
- (*****) Direktiva (EU) 2020/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 249, 31.7.2020, str. 49).“;

(2) v členu 3 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Najpozneje tri leta po koncu leta, ko začnejo veljati podrobne določbe iz drugega odstavka člena 11, se naslednje kategorije vozil, ki delujejo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, opremijo s pametnim tahograфом, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 te uredbe:

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

4a. Najpozneje štiri leta po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega odstavka člena 11, se vozila, ki so opremljena s pametnim tahograфом 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 tahograфом, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 te uredbe.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 z dne 18. marca 2016 o izvajanju Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta za določitev zahtev glede konstrukcije, preskušanja, namestitve, delovanja in popravila tahografov in njihovih sestavnih delov (UL L 139 26.5.2016, str. 1).“;

(3) v členu 4(2) se za četrto alineo vstavi naslednja alineja:

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

(4) 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 uredbami (ES) št. 561/2006, (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009, (ES) št. 1073/2009, direktivami 2002/15/ES, 92/6/EGS in 92/106/EGS ter, kar zadeva napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa, direktivami 96/71/ES, 2014/67/EU in (EU) 2020/1057.

2. Države članice zlasti zagotovijo, da se osebni podatki varujejo pred uporabi, ki niso strogo povezane s pravnimi akti Unije iz odstavka 1, kar zadeva:

(a) uporabo globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) za zapisovanje podatkov o kraju, kot je določeno v členu 8;

(b) uporabo komunikacije na daljavo za potrebe nadzora iz člena 9, uporabo tahografa z vmesnikom iz člena 10, elektronsko izmenjavo informacij na voznških karticah iz člena 31 in zlasti vsako čezmejno izmenjavo takšnih podatkov s tretjimi državami, in

(c) hranjenje zapisov pri prevoznih podjetjih iz člena 33.

3. Digitalni tahografi so zasnovani tako, da zagotavljajo zasebnost. Obdelujejo se le podatki, ki so potrebni za namene iz odstavka 1.

4. Lastniki vozil, prevozna podjetja in kateri koli drugi zadevni subjekt ravna v skladu z ustreznimi določbami o varstvu osebnih podatkov, kadar je to primerno.“;

(5) v členu 8 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Da se omogoči preverjanje skladnosti z ustrežno 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.

Da bi nadzornim organom olajšali preverjanje skladnosti, pametni tahograf tudi zapiše, ali je bilo vozilo uporabljeno za prevoz blaga ali potnikov, kot se zahteva z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Za te namene morajo biti vozila, ki so prvič registrirana 36 mesecev po začetku veljavnosti podrobnih določb iz prvega odstavka člena 11, opremljena s tahografom, povezanimi s storitvijo za določanje položaja, ki temelji na satelitskem navigacijskem sistemu.

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

(6) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Tri leta po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega odstavka člena 11 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. Do takrat se lahko države članice odločijo, ali bodo svoje nadzorne organe opremile s takšnimi napravami za zgodnje odkrivanje na daljavo.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Komunikacija iz odstavka 1 se s tahografom vzpostavi samo, kadar 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, kolikor je to potrebno, da se preveri pravilno delovanje tahografa.“;

(c) v odstavku 4 se doda naslednja alineja:

„— prekoračenje najdaljšega časa vožnje.“;

(7) v členu 10 se doda naslednji odstavek:

„Tahografi vozil, ki so prvič registrirana v državi članici več kot dve leti po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega odstavka člena 11, se opremijo z vmesnikom iz odstavka 1.“;

(8) člen 11 se spremeni:

(a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Da se zagotovi, da so pametni tahografi skladni z načeli in zahtevami iz te uredbe, Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe, potrebne za enotno izvajanje členov 8, 9 in 10, kar izključuje katere koli določbe, ki bi določale, da tahograf zapisuje dodatne podatke.“

Komisija do 21. avgusta 2021 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe za enotno izvajanje obveznosti zapisovanja in hrambe podatkov o vsakem prečkanju meje z vozilom ter dejavnostih iz druge in tretje alineje prvega pododstavka člena 8(1) in drugega pododstavka člena 8(1).

Komisija do 21. februarja 2022 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe, potrebne za enotno uporabo pravil o zahtevah glede podatkov in funkcijah, vključno s členi 8, 9 in 10 te uredbe, ter vgradnji tahografov za vozila iz točke (aa) člena 2(1) Uredbe (ES) št. 561/2006.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 42(3).“;

(b) v drugem odstavku se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:

„Podrobne določbe iz prvega, drugega in tretjega odstavka tega člena:“;

(9) v odstavku 5 člena 22 se tretji in četrti pododstavek nadomestita z naslednjim:

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

Kadar oseba, pristojna za nadzor, odstrani pečat, se nadzorna kartica vstavi v tahograf od trenutka, ko se odstrani pečat, do konca kontrolnega pregleda, tudi v primeru namestitve novega pečata. Oseba, pristojna za nadzor, izda pisno izjavo, ki vsebuje vsaj naslednje informacije:

- identifikacijsko številko vozila,
- ime osebe,
- nadzorni organ in državo članico,
- številko nadzorne kartice,
- številko odstranjenega pečata,
- datum in čas odstranitve pečata,
- številko novega pečata, kadar je oseba, pristojna za nadzor, namestila nov pečat.

Pred zamenjavo pečatov tahograf preveri in kalibrira pooblaščen servisna delavnica, razen kadar je bil pečat odstranjen ali poškodovan za potrebe nadzora in ga je zamenjala oseba, pristojna za nadzor.“;

(10) v členu 26 se vstavi 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.“;

(11) člen 34 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. 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 države. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne uporablja dlje, kot je predvideno.“;

(b) v odstavku 5 se točka (b) spremeni:

(i) točka (iv) se nadomesti z naslednjim:

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

(ii) doda se naslednja točka:

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

(c) v odstavku 6 se doda naslednja točka:

„(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.“;

(d) odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

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

Voznik od 2. februarja 2022 vnese 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 po njenem prečkanju. 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 te države članice o njih uradno obvestile Komisijo pred 1. aprilom 1998.

Voznikom ni treba vpisovati podatkov iz prvega stavka prvega pododstavka, če tahograf avtomatsko zapisuje podatke o kraju v skladu s členom 8.“;

(12) člen 36 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) točka (i) se nadomesti z naslednjim:

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

(ii) točka (iii) se nadomesti z naslednjim:

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

(b) v odstavku 2 se točka (ii) nadomesti z naslednjim:

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

Člen 3

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

Vendar pa se točka 15 člena 1 in točka 12 člena 2 uporabljata od 31. decembra 2024.

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

V Bruslju, 15. julija 2020

Za Evropski parlament
Predsednik
D.M. SASSOLI

Za Svet
Predsednica
J. KLOECKNER