

Četrtek, 4. april 2019

P8_TA(2019)0340

Dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajši odmori in čas počitka ter določanje položaja s tahografi *I**

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2019 o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

(2021/C 116/12)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2017)0277),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C8-0167/2017),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 18. januarja 2018 ⁽¹⁾,
 - ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 1. februarja 2018 ⁽²⁾,
 - ob upoštevanju člena 59 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem in mnenja Odbora za zaposlovanje in socialne zadeve (A8-0205/2018),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeni;
 3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

P8_TC1-COD(2017)0122

Stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi dne 4. aprila 2019 z namenom sprejetja Uredbe (EU) .../... Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

⁽¹⁾ UL C 197, 8.6.2018, str. 45.

⁽²⁾ UL C 176, 23.5.2018, str. 57.

Četrtek, 4. april 2019

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 izredno pomembni za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega **ter nediskriminatornega** sektorja cestnega prometa, **ki bo lahko pritegnil kvalificirane delavce**. Za pospešitev tega procesa je poglobitvenega pomena, da so socialna pravila Unije na področju cestnega prometa jasna **in sorazmerna**, da ustrezajo svojemu namenu, da jih je preprosto uporabljati ter da se učinkovito in dosledno izvršujejo in izvajajo v vsej Uniji. [Sprememba 346]
- (2) Na podlagi ocene učinkovitosti in uspešnosti izvajanja obstoječega sklopa socialnih pravil Unije na področju cestnega prometa, zlasti Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾, so bile opredeljene nekatere ~~pomanjklivosti pri izvajanju~~ sedanjega pravnega okvira. Ker so pravila o tedenskem počitku, prostorih za počitek in odmorih pri vožnji z več vozniki nejasna ~~in neustrezna~~ ter ker ni pravil o povratku voznikov domov **ali na drug kraj po njihovi izbiri**, prihaja v državah članicah do različnih razlag in praks izvrševanja. Več držav članic je nedavno sprejelo enostranske ukrepe, s katerimi so še povečale pravno negotovost ter neenako obravnavanje voznikov in prevoznikov. **Po drugi strani pa najdaljši čas vožnje na dan in na teden, kot je določen v Uredbi (ES) št. 561/2006, učinkovito prispeva k izboljšanju socialnih pogojev voznikov ter k splošni varnosti v cestnem prometu, zato bi bilo treba zagotoviti njegovo upoštevanje.** [Sprememba 347]
- (2a) **Za varnost v cestnem prometu in njeno izvrševanje je pomembno, da vsi vozniki dobro poznajo pravila o času vožnje in počitka ter razpoložljivost prostorov za počitek. Zato je primerno, da države članice pripravijo smernice, ki bodo jasno in preprosto predstavile to uredbo, vsebovale koristne informacije o prostorih za parkiranje in počitek ter poudarile pomen boja proti utrujenosti.** [Sprememba 348]
- (2b) **V interesu varnosti v cestnem prometu je, da se podjetja za prevoz spodbuja k sprejetju varnostne kulture, ki vključuje varnostne politike in postopke, ki jih izda višje vodstvo podjetja, zavezo neposrednih nadrejenih, da bodo varnostno politiko izvajali, ter pripravljenost zaposlenih, da bodo spoštovali varnostne predpise. Jasno bi morala biti osredotočena na vprašanja, povezana z varnostjo v cestnem prometu, kot so utrujenost, odgovornost, načrtovanje prevozov, sestavljanje urnikov, plačilo na podlagi uspešnosti in sprotno upravljanje.** [Sprememba 349]
- (3) Naknadna ocena Uredbe (ES) št. 561/2006 je potrdila, da se socialna pravila Unije izvršujejo nedosledno in neučinkovito predvsem zaradi nejasnih pravil, neučinkovite **in neenake** uporabe orodij za nadzor in slabega upravnega sodelovanja med državami članicami, **s čimer se povečuje razdrobljenost evropskega notranjega trga.** [Sprememba 350]
- (4) Jasna in ustrezna pravila, ki se enotno izvršujejo, so tudi ključna za uresničevanje ciljev politike glede izboljšanja pogojev dela za voznike, predvsem pa glede zagotavljanja neizkrivljene **in poštene** konkurence med prevozniki in prispevanja k varnosti v cestnem prometu za vse uporabnike cest. [Sprememba 351]

⁽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.

⁽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).

Četrtek, 4. april 2019

- (4a) *Vsa nacionalna pravila, ki se uporabljajo za cestni promet, morajo biti sorazmerna in utemeljena ter ne smejo onemogočati ali ovirati uresničevanja temeljnih svoboščin, ki jih zagotavlja Pogodba, kot sta prosti pretok blaga in svoboda opravljanja storitev, da bi ohranili in celo povečali konkurenčnost Evropske unije. [Sprememba 352]*
- (4b) *Da bi na evropski ravni zagotovili enake konkurenčne pogoje v cestnem prometu, bi se morala ta uredba uporabljati za vsa vozila, težja od 2,4 tone, ki opravljajo mednarodne prevoze. [Sprememba 353/rev]*
- (5) Sedanje zahteve za odmore so se izkazale za neustrezne in nepraktične za voznike v posadki. Zato je ustrezno, da se zahteva o zapisovanju odmorov prilagodi posebnosti prevozov, ki jih izvajajo vozniki v posadki.
- (5a) *Cestni prevoz blaga se zelo razlikuje od prevoza potnikov. Vozniki avtobusov so v tesnem stiku s potniki in bi morali imeti možnost prožnejšega odločanja o odmorih, ne da bi se podaljšal čas vožnje ali skrajšal čas počitka in odmorov. [Sprememba 354]*
- (6) Vozniki, ki izvajajo mednarodne prevoze na dolge razdalje, so dolga obdobja odsotni od doma. Sedanje zahteve za redni tedenski počitek ta obdobja po nepotrebnem podaljšujejo. Zato je zaželeno, da se določba o rednem tedenskem počitku prilagodi tako, da bo voznikom lažje izvajati prevoze v skladu s pravili in se za redni tedenski počitek pripeljati domov *ali v kraj po njihovi izbiri* ter da se vsi skrajšani tedenski časi počitka v celoti nadomestijo. Zagotoviti je tudi treba, da prevozniki organizirajo delo voznikov tako, da ta obdobja odsotnosti od doma niso predolga. *Če se voznik odloči, da bo počitek preživel doma, bi mu moralo prevozno podjetje zagotoviti sredstva za vrnitev. [Sprememba 355]*
- (6a) *Kadar delo voznika poleg poklicne vožnje predvidoma vključuje tudi druge dejavnosti, ki jih opravi za delodajalca, kot so natovarjanje/raztovarjanje, iskanje parkirnega mesta, vzdrževanje vozila, priprava poti itd., bi bilo treba čas, ki ga potrebuje za opravljanje teh nalog, upoštevati pri določanju njegovega delovnega časa, možnosti ustreznega počitka in plačila. [Sprememba 356]*
- (6b) *Da bi zaščitili delovne pogoje voznikov na mestih natovarjanja in raztovarjanja, bi morali lastniki in upravljavci teh zmogljivosti vozniku zagotoviti dostop do sanitarnih prostorov. [Sprememba 357]*
- (6c) *Zaradi hitrega tehnološkega napredka se razvijajo vse bolj izpopolnjeni sistemi za avtonomno vožnjo. Ti sistemi bi lahko v prihodnje omogočali diferencirano uporabo vozil, katerih upravljanje ne bo vključevalo voznika. To bi lahko privedlo do novih operativnih možnosti, kot je samodejna vožnja tovornjakov v koloni. Zato bo treba obstoječo zakonodajo, vključno s predpisi o času vožnje in času počitka, prilagoditi, za kar pa je bistvenega pomena doseči napredek na ravni Delovne skupine za usklajevanje pri Ekonomski komisiji Združenih narodov za Evropo. Komisija pripravi poročilo o oceni uporabe sistemov za avtonomno vožnjo v državah članicah, ki mu po potrebi priloži zakonodajni predlog, v katerem so upoštevane koristi tehnologij za avtonomno vožnjo. Namen te zakonodaje je zagotoviti varnost v cestnem prometu, enake konkurenčne pogoje in ustrezne delovne pogoje, hkrati pa EU omogočiti, da ima vodilno vlogo na področju inovativnih tehnologij in praks. [Sprememba 358]*
- (7) Države članice različno razlagajo in izvajajo zahteve za tedenski počitek, kar zadeva kraj, kjer bi si vozniki morali vzeti tedenski počitek. *Zato Da bi se voznikom zagotovili dobri delovni pogoji in varnost, je zato ustrezno, da se navedena zahteva pojasni in da se tako voznikom zagotovi ustrezna kakovostna nastanitev ali drug kraj, ki zadovoljuje potrebe obeh spolov in ki ga izbere voznik, plača pa delodajalec, za njihov redni tedenski čas počitka, če so odsotni od doma. Države članice bi morale zagotoviti razpoložljivost zadostnega števila varovanih parkirišč, prilagojenih potrebam voznikov. [Sprememba 359]*

Četrtek, 4. april 2019

- (7a) *Na namenskih parkiriščih bi morala biti na voljo vsa potrebna infrastruktura, ki omogoča dober počitek, denimo sanitarni prostori, gostinska ponudba in drugo. [Sprememba 360]*
- (7b) *Ustrezni prostori za počitek so bistveni za izboljšanje delovnih pogojev voznikov in ohranjanje varnosti v cestnem prometu. Ker je počitek v kabini značilen za prevozni sektor ter v nekaterih primerih zaželen zaradi udobja in ustreznosti, bi moralo biti voznikom dovoljeno, da čas počitka preživijo v vozilu, če je to opremljeno z ustreznimi ležišči. Zato države članice ne bi smele nesorazmerno ovirati ali otežiti ureditve namenskih parkirišč. [Sprememba 361]*
- (7c) *Revidirane smernice TEN-T predvidevajo gradnjo parkirišč na avtocestah približno na vsakih 100 km, da bi gospodarskim uporabnikom cest zagotovili parkirišča, kjer je poskrbljeno za ustrezno stopnjo varnosti in varovanja, zato je treba države članice spodbujati k izvajanju smernic TEN-T in ustreznemu podpiranju varnih in ustrezno prilagojenih parkirišč ter vlaganju vanje. [Sprememba 362]*
- (7d) *Da bi zagotovili kakovostne in cenovno dostopne možnosti za počitek, bi morale Komisija in države članice spodbujati ustanavljanje socialnih, komercialnih, javnih in drugih podjetij za upravljanje namenskih parkirišč. [Sprememba 363]*
- (8) *Vozniki se pogosto srečujejo z nepredvidenimi okoliščinami, zaradi katerih se je nemogoče pripeljati na želeni cilj za tedenski počitek, ne da bi kršili pravila Unije. Zaželeno je, da se voznikom olajša spopadanje s takimi okoliščinami in da se jim omogoči prihod na cilj za tedenski počitek, ne da bi pri tem kršili zahteve o najdaljšem času vožnje.*
- (8a) *Mnogi cestni prevozi znotraj Unije na nekaterih delih poti vključujejo prevoz s trajektom ali po železnici, zato bi bilo treba za take prevoze sprejeti jasne in primerne določbe o času počitka in odmorih. [Sprememba 364]*
- (9) *Da bi se zmanjšale in preprečile različne prakse izvrševanja ter bi se povečala učinkovitost in uspešnost čezmejnega izvrševanja, je ključnega pomena vzpostaviti jasna pravila za redno upravno sodelovanje med državami članicami.*
- (9a) *Za zagotovitev učinkovitega izvrševanja je bistveno, da se lahko pristojni organi pri cestnih pregledih prepričajo o ustreznem upoštevanju časa vožnje in počitka na dan pregleda in v predhodnih 56 dneh. [Sprememba 365]*
- (9b) *Da bi bila pravila jasna, lahko razumljiva in izvršljiva, morajo biti informacije dostopne voznikom. Da bi se to doseglo, bi morala Komisija skrbeti za usklajevanje. Vozniki bi morali prejeti tudi informacije o prostorih za počitek in varnih parkiriščih, da bi lahko bolje načrtovali pot. Poleg tega bi bilo treba prek usklajevalne vloge Komisije vzpostaviti brezplačno telefonsko linijo za obveščanje nadzornih služb v primeru nedovoljenih pritiskov na voznike, goljufij ali nezakonitih praks. [Sprememba 366]*
- (9c) *Člen 6 Uredbe (ES) št. 1071/2009 od držav članic zahteva, da pri ocenjevanju dobrega ugleda uporabljajo skupno razvrstitev kršitev. Države članice bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so nacionalna pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014, izvajajo na učinkovit, sorazmeren in odvračilen način. Potrebni so nadaljnji ukrepi za zagotovitev, da so vse kazni, ki jih uporabljajo države članice, nediskriminatorne in sorazmerne z resnostjo kršitve. [Sprememba 367]*

Četrtek, 4. april 2019

- (10) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje Uredbe (ES) št. 561/2006 bi bilo treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila, da pojasni kakršne koli določbe navedene uredbe ter določi skupne pristope k njihovi uporabi in izvrševanju. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 ⁽⁵⁾.
- (11) Za izboljšanje stroškovne učinkovitosti pri izvrševanju socialnih pravil bi ~~bilo treba v celoti izkoristiti potencial sedanjih in prihodnjih tahografskih sistemov~~ **morali biti v mednarodnem prometu obvezni sedanji in pametni tahografski sistemi**. Izboljšati bi bilo torej treba funkcije tahografov, da bodo omogočale natančnejše določanje položaja, ~~zlasti med mednarodnimi prevozi~~. [Sprememba 368]
- (11a) *Zaradi hitrega razvoja novih tehnologij in digitalizacije po vsej Uniji ter potrebe, da bi bili konkurenčni pogoji med družbami v mednarodnem cestnem prometu izenačeni, je treba skrajšati prehodno obdobje za vgradnjo pametnih tahografov v registrirana vozila. Pametni tahografi bodo prispevali k poenostavitvi nadzora, kar bo olajšalo delo nacionalnih organov.* [Sprememba 369]
- (11b) *Glede na splošno razširjeno uporabo pametnih telefonov in stalni razvoj njihovih funkcij ter glede na razvoj sistema Galileo, ki ponuja več možnosti za določanje položaja v realnem času, ki jih številni mobilni telefoni že uporabljajo, bi morala Komisija preučiti možnost razvoja in certifikacije mobilne aplikacije, ki bi ponujala enake ugodnosti, kot jih ponuja pametni tahograf, z enakimi povezanimi stroški.* [Sprememba 370]
- (11c) *Da bi se zagotovili ustrezni zdravstveni in varnostni standardi za voznike, je treba zagotoviti izgradnjo ali nadgradnjo varovanih parkirišč, ustreznih sanitarnih objektov in kakovostnih prenočišč. V Uniji bi morali imeti zadovoljivo mrežo parkirišč.* [Sprememba 371]
- (12) Uredbo (ES) št. 561/2006 in Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾ bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (12a) *Priznava, da se prevoz blaga razlikuje od prevoza oseb. Vozniki avtobusov so v tesnem stiku s potniki in bi morali imeti primernejše pogoje v okviru te uredbe, ne da bi se podaljšal čas vožnje ali skrajšal čas počitka in odmorov. Zato Komisija oceni, ali se lahko sprejmejo posebna pravila za ta sektor, zlasti za občasne storitve, kakor je opredeljeno v točki 4 člena 2(1) Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov –* [Sprememba 372]

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

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

„(-aa) blaga v mednarodnem prevozu, kjer največja dovoljena masa vozila, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,4 tone; ali“; [Sprememba 373]

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

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

Četrtek, 4. april 2019

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

„(aa) vozili ali kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 7,5 tone in ki se uporabljajo za prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri njegovem delu **ali za dostavo blaga, ki je bilo izdelano v okviru obrtne dejavnosti podjetja, v katerem je voznik zaposlen**, ter ki se uporabljajo samo v oddaljenosti ~~100~~ 150 km od baze podjetja, in pod pogojem, če **da** vožnja z vozilom ni voznikova glavna dejavnost.“; [Sprememba 374]

(1) v členu 3 se točka (h) nadomesti z naslednjim:

„(h) vozili ali kombinacijami vozil, ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz blaga;“;

(1a) v členu 3 se vstavi naslednja točka:

„(ha) lahka gospodarska vozila za prevoz blaga, ki ni prevoz za najem ali plačilo, temveč za lastne potrebe podjetja ali voznika, in če vožnja ni voznikova glavna dejavnost;“; [Sprememba 375]

(2) v členu 4 se doda naslednja točka (r):

„(r) ‚nekomercialni prevoz‘ pomeni vsak prevoz po cesti, ki ni prevoz za najem, plačilo ali svoj račun, za katerega se ne prejme plačilo in s katerim se ne ustvarja prihodek **ali promet**.“; [Sprememba 376]

(2a) v členu 4 se doda naslednja točka:

„(ra) ‚dom‘ pomeni registrirano prebivališče voznika v državi članici.“; [Sprememba 377]

(2b) v členu 5 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Najnižja starost ~~sprevednikov~~ voznikov je 18 let.“; [Sprememba 378]

(3) v členu 6(5) se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

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

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

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

Četrtek, 4. april 2019

(5) člen 8 se spremeni:

(a) ~~v odstavku 6 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:~~

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

~~(a) štiri redne tedenske čase počitka ali~~

~~(b) dva redna tedenska časa počitka, ki trajata vsaj 45 ur, in dva skrajšana tedenska časa počitka, ki trajata vsaj 24 ur.~~

~~Za namene točke (b) se skrajšani tedenski časi počitka nadomestijo z enako dolgim obdobjem počitka v enem kosu pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu.“; [Sprememba 379]~~

(b) odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

~~„7. Voznik si Vsak čas počitka, ki je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka, vzame neposredno pred rednim tedenskim časom se prišteje k rednemu tedenskemu času počitka, ki traja vsaj 45 ur, ali neposredno po njem.“; [Sprememba 381]~~

(c) vstavita se naslednja odstavka:

~~„8a. Voznik si rednega tedenskega časa počitka in kakršnega koli tedenskega počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za prejšnji skrajšani tedenski počitek, ne vzame v vozilu. Počitek si vzame v ustrezni zunaj kabine vozila v kakovostni nastanitvi, ki zadovoljuje potrebe obeh spolov, s primernimi spalnimi in sanitarnimi sanitarnimi in spalnimi prostori za voznika. Ta nastanitev je v prostorih; [Sprememba 382]~~

~~(a) ki jih zagotovi ali plača delodajalec ali zanje plača, ali [Sprememba 383]~~

~~(b) doma na voznikovem domu ali na drugem zasebnem kraju po njegovi izbiri voznika. [Sprememba 384]~~

~~8b. Prevozno podjetje organizira delo voznikov tako, da si lahko vozniki v vsakem obdobju treh pred koncem vsakega obdobja štirih zaporednih tednov vsaj en redni tedenski čas počitka ali tedenski počitek, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za skrajšani tedenski počitek, vzamejo doma ali na drugem kraju, ki si ga izberejo sami. Če bo voznik ta počitek preživel na kraju, ki ni njegov dom, o tem v roku največ dveh tednov pred časom počitka pisno obvesti prevozno podjetje. Če se voznik odloči, da si bo počitek vzel doma, mu prevozno podjetje zagotovi potrebna sredstva za vrnitev domov. Podjetje dokumentira, kako izpolnjuje to obveznost, in dokumentacijo hrani v svojih prostorih, da jo lahko predloži na zahtevo nadzornih organov. [Sprememba 385]~~

~~Voznik izjavi, da si je vzel redni tedenski čas počitka ali tedenski počitek, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za skrajšani tedenski počitek, na mestu, ki ga je izbral sam. Izjava se hrani v prostorih podjetja.“; [Sprememba 386]~~

(ca) doda se naslednji odstavek:

~~„9a. Komisija najpozneje ... [dve leti po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi] oceni ter Parlament in Svet obvesti, ali je mogoče sprejeti ustrežnejša pravila za voznike, ki opravljajo občasen prevoz potnikov, kakor je opredeljeno v točki 4 člena 2(1) Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov.“; [Sprememba 380]~~

Četrtek, 4. april 2019

(5a) *vstavi se naslednji člen:*

„Člen 8a

1. Države članice do ... [šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] Komisiji sporočijo lokacije razpoložljivih namenskih parkirišč na svojem ozemlju, nato pa jo obveščajo o vseh spremembah teh informacij. Komisija objavi seznam vseh javno dostopnih namenskih parkirišč na enem samem uradnem spletnem mestu, ki ga redno posodablja.

2. Vsa parkirišča, ki imajo vsaj prostore in značilnosti iz Priloge 1 ter jih Komisija objavi na spletnem mestu v skladu z odstavkom 2, lahko na vhodu označijo, da so namenska parkirišča.

3. Države članice zagotovijo redno izvajanje naključnih preverjanj za potrjevanje skladnosti lastnosti parkirišč z merili za namenska parkirišča iz Priloge.

4. Države članice preiščejo pritožbe glede certificiranih namenskih parkirišč, ki niso skladna z merili iz Priloge.

5. Države članice spodbujajo vzpostavitev namenskih parkirišč v skladu z določbami iz točke (c) člena 39(2) Uredbe (EU) št. 1315/2013.

Komisija najkasneje do 31. decembra 2020 Evropskemu parlamentu in Svetu predstavi splošno poročilo o razpoložljivosti ustreznih prostorov za počitek voznikov in varovanih parkirišč. Temu poročilu priloži osnutek uredbe o vzpostavitvi standardov in postopkov za certificiranje namenskih parkirišč iz odstavka 4 tega člena. To poročilo se vsako leto posodobi na podlagi informacij, ki jih zbere Komisija v skladu z odstavkom 5, in vsebuje seznam predlaganih ukrepov za povečanje števila in izboljšanje kakovosti ustreznih prostorov za počitek voznikov in varovanih parkirišč.“; [Sprememba 387]

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

„1. Z odstopanjem od člena 8 se lahko redni dnevni čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure, če voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Voznik ima med tem rednim dnevnim počitkom ali skrajšanim tedenskim časom počitka dostop do ležišča na voljo ~~spalno kabino, ležišče~~ na ladji ali na voljo ležalni vagon.“; [Sprememba 388]

(6a) *v členu 9 se doda naslednji odstavek:*

„1a. Odstopanje v odstavku 1 se lahko razširi na redne tedenske počitke, če je čas prevoza s trajektom 12 ur ali več. Voznik ima med tem tedenskim časom počitka dostop do spalne kabine.“; [Sprememba 389]

(6b) *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 dodatnih 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 take vrste, da ogrožajo varnost v cestnem prometu in/ali spodbujajo kršitve te uredbe.“; [Sprememba 390]

Četrtek, 4. april 2019

(7) v členu 12 se doda naslednji odstavek:

„Če voznik s tem ne ogrozi varnosti v cestnem prometu, lahko **izjemoma** odstopa od člena 8(2) in drugega pododstavka člena 8(6) **in (2)**, da se **po 30-minutnem počitku v največ dveh urah** pripelje do **ustrezne nastanitve iz člena 8(8a) in si tam vzame svoj dnevni ali operativnega centra delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, kjer se začne njegov redni** tedenski počitek. Pri takem odstopanju se ne presežejo dnevni ali tedenski časi vožnje ali skrajšajo dnevni ali tedenski časi počitka. Voznik razlog za tako odstopanje navede ročno na tahografski vložek ali na izpisek ali v svoj urnik dela najpozneje ob prihodu v ustrezno nastanitev. **Voznik navede razlog za tako odstopanje ročno na tahografskem izpisu. To obdobje največ dveh ur se nadomesti z enako dolгим časom počitka, ki ga voznik vzame v enem kosu skupaj s katerim koli časom počitka pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu.**“; [Sprememba 391]

(7a) v členu 13(1) se točka (d) nadomesti z naslednjim:

„(d) z vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso vlečnega vozila, ki ne presega 7,5 tone in ki jih uporabljajo izvajalci univerzalnih storitev, kakor so opredeljeni v členu 2(13) Direktive 97/67/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. decembra 1997 o skupnih pravilih za razvoj notranjega trga poštinih storitev v Skupnosti in za izboljšanje kakovosti storitve, za dostavo pošilk kot dela **univerzalne storitve poštinih pošilk, kot so opredeljene v členu 2(6) Direktive 97/67/ES.**“; [Sprememba 392]

(7b) v členu 13(1) se točka (e) nadomesti z naslednjim:

„(e) z vozili, ki vozijo izključno na otokih **ali v regijah, ločenih od preostalega državnega ozemlja**, katerih površina ne presega 2 300 kvadratnih kilometrov in niso povezani s preostalim državnim ozemljem z mostom, nasipom ali predorom, odprtim za motorna vozila, **in ki ne mejijo na drugo državo članico.**“; [Sprememba 393]

(7c) v členu 13(1) se doda naslednja točka:

„(pa) z vozili ali kombinacijami vozil, pri katerih največja dovoljena masa ne presega 44 ton, ki jih uporablja **gradbeno podjetje znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, če vožnja z vozilom ni glavna voznikova dejavnost.**“; [Sprememba 394]

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

„2. V nujnih primerih lahko države članice v izjemnih okoliščinahodobrijo začasno izjemo za obdobje, ki ne presega 30 dni, jo ustrezno utemeljijo in nemudoma sporočijo Komisiji.

Te informacije se objavijo v vseh jezikih EU na namenskem javnem spletnem mestu, ki ga upravlja Komisija.“; [Sprememba 395]

(9) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Države članice zagotovijo, da za voznike vozil iz člena 3(a) veljajo nacionalna pravila, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka. **Za boljše pogoje dela voznikov ter v korist varnosti v cestnem prometu in izvrševanju** države članice obvestijo Komisijo o zadevnih nacionalnih pravilih, ki se uporabljajo za take voznike **zagotovijo parkirišča in počivališča, ki so pozimi očiščena snega in ledu, zlasti v najbolj oddaljenih in/ali obrobnihih regijah Evropske unije.**“; [Sprememba 396]

Četrtek, 4. april 2019

(9a) v členu 17 se vstavi naslednji odstavek:

„3a. Poročilu, ki vsebuje oceno uporabe sistemov avtonomne vožnje v državah članicah in možnost voznika, da zapisuje čas, v katerem je sistem avtonomne vožnje aktiviran, se po potrebi priloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe, vključno s potrebnimi zahtevami za voznika, da te podatke zapiše v pametni tahograf.“;
[Sprememba 397]

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

„1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se izvajajo. Te kazni so učinkovite, ~~in sorazmerne z resnostjo s težo~~ **kršitev** kršitev, kot je ~~določeno~~ **navedeno** v skladu s ~~Prilogo~~ **Prilogi** III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾, odvračilne in nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice **do datuma iz drugega pododstavka člena 29** Komisijo uradno obvestijo o teh **pravilih in** ukrepih ~~in pravilih o kaznih do datuma iz drugega pododstavka člena 29., pa tudi o metodi in merilih, ki so bila na nacionalni ravni izbrana za ocenjevanje njihove sorazmernosti. Države članice~~ Komisijo nemudoma obvestijo o vseh poznejših spremembah ~~teh ukrepov in pravil. Komisija o tem obvesti druge države članice, ki nanje vplivajo. Komisija druge države članice obvesti o teh pravilih in ukrepih ter o morebitnih spremembah, ki nanje vplivajo~~“.

Te informacije se objavijo v vseh jezikih EU na namenskem javnem spletnem mestu, ki ga upravlja Komisija in kjer so na voljo podrobni podatki o kaznih, ki se uporabljajo v državah članicah EU.; [Sprememba 398]

(11) člen 22 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

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

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

(c) vstavita se naslednja odstavka:

„3a. Za namen izmenjave informacij v okviru te uredbe države članice uporabljajo organe za zvezo z drugimi ustreznimi pristojnimi organi, določene na podlagi člena 7 Direktive 2006/22/ES.

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

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

„2. V primerih iz odstavka 1 Komisija sprejme izvedbene akte, ki določajo skupne pristope **za izvajanje te uredbe** v skladu s posvetovalnim postopkom iz člena 24(2).“; [Sprememba 399]

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

Četrtek, 4. april 2019

(12a) *doda se naslednja priloga:*

„Minimalne zahteve za parkirišča

Del A: Pomožni prostori

(1) *Čista, delujoča in redno pregledovana stranišča s pipami za vodo:*

- na največ 10 mest vsaj en straniščni prostor s štirimi stranišči;*
- na od 10 do 25 mest vsaj en straniščni prostor z osmimi stranišči;*
- na od 25 do 50 mest vsaj dva straniščna prostora s po 10 stranišči;*
- na od 50 do 75 mest vsaj dva straniščna prostora s po 15 stranišči;*
- na 75 do 125 mest vsaj štirje straniščni prostori s po 15 stranišči;*
- na več kot 125 mest vsaj šest straniščnih prostorov s po 15 stranišči.*

(2) *Čiste, delujoče in redno pregledovane prhe:*

- na največ 10 mest vsaj ena umivalnica z dvema prhama;*
- na od 25 do 50 mest vsaj dve umivalnici s po pet prhami;*
- na od 50 do 75 mest vsaj dve umivalnici s po 10 prhami;*
- na od 75 do 125 mest vsaj štiri umivalnice s po 12 prhami;*
- na več kot 125 mest vsaj šest umivalnic s po 15 prhami.*

(3) *Ustrezen dostop do pitne vode.*

(4) *Primerna oprema za kuhanje, okrepčevalnica ali restavracija.*

(5) *Trgovina s široko izbiro hrane, pijače itd. na mestu samem ali v bližini.*

(6) *Ustrezno število dovolj velikih košev za smeti.*

(7) *Zavetje pred dežjem ali soncem v bližini parkirišča.*

(8) *Razpoložljiv načrt za krizne razmere in upravljanje v takih razmerah, kontaktne osebe za nujne primere znane osebju.*

(9) *Mize za piknik s klopmi ali dostopnost razumne količine drugih možnosti.*

(10) *Namenske storitve brezžičnega omrežja.*

(11) *Sistem brezgotovinskih rezervacij, plačil in izdajanja računov.*

(12) *Sistem za prikazovanje prostih parkirnih mest na kraju samem in na spletu.*

(13) *Objekti so primerni za osebe obeh spolov.*

Del B: Varnostni elementi

(1) *Neprekinjena zamejitev parkirišča in njegove okolice, na primer z ograjo ali drugimi preprekami, ki preprečujejo ali zadržujejo naključen vstop in nameren nezakonit vstop.*

(2) *Parkirišče je dostopno zgolj uporabnikom in osebju parkirišča za tovorna vozila.*

Četrtek, 4. april 2019

- (3) Vzpostavljeno je digitalno snemanje (vsaj 25fps). Sistem snema nepretrgoma ali s funkcijo zaznave gibanja.
- (4) Sistem videonadzora s CCTV z možnostjo nadzora celotne ograje zagotavlja, da je vse dogajanje blizu ograje ali ob njej razločno posneto (v načinu CCTV za snemanje).
- (5) Nadzor območja s patruljami ali drugače.
- (6) Vsako kaznivo dejanje se prijavi osebu parkirišča za tovorna vozila in policiji. Če je mogoče, voznik z vozilom počaka na navodila policistov.
- (7) Stalno osvetljeni vozni pasovi in pasovi za pešce.
- (8) Varnost pešcev na namenskih parkiriščih.
- (9) Nadzor nad parkiriščem z ustreznim in sorazmernim varnostnim preverjanjem.
- (10) Jasno navedene telefonske številke služb za ukrepanje ob nesrečah.“.[Sprememba 400]

Člen 2

Uredba (EU) št. 165/2014 se spremeni:

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

„1. Ta uredba opredeljuje 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, Direktivo 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁽⁸⁾ in Direktivo Sveta 92/6/EGS⁽⁹⁾, Uredbo (ES) št. 1072/2009, Direktivo Sveta 92/106/EGS⁽¹⁰⁾, Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU, kar zadeva napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa, in z direktivo o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU o napotitvi voznikov v sektorju cestnega prometa.“; [Sprememba 401]

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

„(ha) „pametni tahograf“ pomeni digitalni tahograf, pri katerem se uporablja storitev za določanje položaja na podlagi satelitskega navigacijskega sistema, ki samodejno določa njegov položaj v skladu s to uredbo;“; [Sprememba 402]

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

„4. Najkasneje⁽¹¹⁾... [tri leta po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi] se pametni tahograf namesti na naslednja vozila:

(a) vozila, ki vozijo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, in so opremljena z analognim tahografom;

⁽⁸⁾ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

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

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

⁽¹¹⁾ Če predvidimo začetek veljavnosti svežnja o cestnem prometu v letu 2019, drugo različico izvedbenega akta Komisije za pametni tahograf do 2019/2020 (glej člen 11 v nadaljevanju) in nato uporabo postopnega pristopa pri naknadnem opremljanju.

Četrtek, 4. april 2019

(b) vozila, ki vozijo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, in so opremljena z digitalnim tahografom, ki je skladen s specifikacijami iz Priloge IB k Uredbi Sveta (EGS) št. 3821/85, kot se uporablja do 30. septembra 2011; ali

(c) vozila, ki vozijo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, in so opremljena z digitalnim tahografom, ki je skladen s specifikacijami iz Priloge IB k Uredbi Sveta (EGS) št. 3821/85, kot se uporablja od 1. oktobra 2011.“; [Sprememba 403]

(-1c) v členu 3 se vstavi naslednji odstavek:

„4a. Do ... [štiri leta po datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] se vsa vozila, ki vozijo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, in so opremljena z digitalnim tahografom v skladu s Prilogo IB k Uredbi Sveta (EGS) št. 3821/85, kot se uporablja od 1. oktobra 2012, opremijo s pametnim tahografom.“; [Sprememba 404]

(-1d) v členu 3 se vstavi naslednji odstavek:

„4b. Do ... [pet let po datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] se vsa vozila, ki vozijo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, in so opremljena s pametnim tahografom v skladu s Prilogo IC k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2016/799 ⁽¹²⁾, opremijo s pametnim tahografom.“; [Sprememba 405]

(-1e) v členu 4(2) se za tretjo alineo vstavi naslednja alineja:

„— imajo dovolj spomina za shranjevanje vseh podatkov, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe;“; [Sprememba 406]

(-1f) v členu 7 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice zagotovijo, da se obdelava osebnih podatkov v okviru te uredbe opravlja zgolj zaradi preverjanja skladnosti s to uredbo in Uredbo (ES) št. 561/2006, ~~v skladu z direktivama 95/46/ES Direktivo 2002/15/ES, Direktivo Sveta 92/6/EGS, Direktivo Sveta 92/106/EGS, Uredbo (ES) št. 1072/2009, Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU, kar zadeva napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa, in z direktivo o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU o napotitvi voznikov v sektorju cestnega prometa, v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 in Direktivo 2002/58/ES ter pod nadzorom nadzornega organa države članice iz člena 28 Direktive 95/46/ES 51 Uredbe (EU) 2016/679.~~“; [Sprememba 407]

(-1 g) v členu 7 se uvodni del odstavka 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice zlasti zagotovijo, da se osebni podatki varujejo pred uporabi, ki niso strogo povezane s to uredbo in ~~Uredbo (ES) št. 561/2006, Direktivo 2002/15/ES, Direktivo Sveta 92/6/EGS, Direktivo Sveta 92/106/EGS, Uredbo (ES) št. 1072/2009, Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU, kar zadeva napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa, in z direktivo o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU o napotitvi voznikov v sektorju cestnega prometa,~~ v skladu z odstavkom 1 v zvezi z/s:“; [Sprememba 408]

⁽¹²⁾ 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).

Četrtek, 4. april 2019

- (1) v členu 8(1) se druga alineja nadomesti z naslednjim:

„— vsake tri ure v skupnem času vožnje in vsakič, ko vozilo prestopi mejo *države članice*; [Sprememba 409]

— *vsakič, ko vozilo opravlja dejavnosti natovarjanja ali raztovarjanja*;“; [Sprememba 410]

- (1a) v členu 8(1) se vstavi naslednji pododstavek:

„Da bi nadzornim organom olajšali preverjanje skladnosti, pametni tahograf tudi zapiše, ali je bilo vozilo uporabljeno za prevoz blaga ali potnikov, v skladu z Uredbo (ES) št. 561/2006.“; [Sprememba 411]

- (1b) v členu 8(1) se doda naslednji pododstavek:

„Vozila, ki se prvič registrirajo po ... [eno leto po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi], se opremijo s tahografom v skladu z drugo alinejo prvega pododstavka člena 8(1) in drugim pododstavkom člena 8(1) te uredbe.“; [Sprememba 412]

- (1c) v členu 9 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Petnajst let po začetku obveznosti uporabe tahografa v novo registriranih vozilih na podlagi tega člena in členov 8 in 10 Do ... [eno leto po datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] države članice svoje nadzorne organe v ustrezni meri opremijo z napravami za zgodnje odkrivanje na daljavo, potrebnimi za omogočanje sporočanja podatkov iz tega člena, ob upoštevanju njihovih posameznih zahtev in strategij glede izvrševanja. Do takrat se lahko države članice odločijo, ali bodo svoje nadzorne organe opremile s takšnimi napravami za zgodnje odkrivanje na daljavo.“; [Sprememba 413/rev]

- (1d) v členu 9 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Komunikacija iz odstavka 1 se s tahografom vzpostavi samo, če to zahteva naprava nadzornih organov. Komunikacija je zavarovana, da se zagotovi integriteta podatkov ter ugotovitev pristnosti tahografa in naprave za nadzor. Dostop do prenesenih podatkov se omeji na nadzorne organe, pristojne za preverjanje kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 pravnih aktov Unije iz člena 7(1) in te uredbe, ter na servisne delavnice, če je treba preveriti pravilno delovanje tahografa.“; [Sprememba 414]

- (1e) v členu 11 se odstavek 1 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.

Do ... [12 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi se določijo natančna pravila za zapisovanje vseh prestopov meja vozila iz druge alineje prvega pododstavka člena 8(1) in drugega pododstavka člena 8(1).

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 42(3).“; [Sprememba 415]

Četrtek, 4. april 2019

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

„(iv) pod oznako : odmore, počitek, letni dopust ali odsotnost z dela zaradi pod oznako ,trajekt/vlak': poleg oznake  : čas počitka, ki ga voznik preživi na trajektu ali vlaku, kot zahteva člen 9 Uredbe (ES) št. 561/2006.“; [Sprememba 416]

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

„7. Voznik ~~Če s tahografom ni mogoče samodejno zapisovati prestopa meje, voznik~~ ob prihodu na ~~primerno~~ **prvo mogoče in razpoložljivo** mesto, kjer lahko ustavi, v digitalni tahograf vnese oznake držav, v katerih je začel in končal dnevni delovni čas, ter informacijo o tem, kje in kdaj je prestopil mejo. **Koda države se po prestopu meje v vozilno državo vnese v tahograf pod naslov BEGIN.** Države članice lahko zahtevajo, da vozniki vozil, ki so vključena v prevoze na njenem ozemlju, oznaki države dodajo podrobnejše geografske podatke, če so države članice o njih uradno obvestile Komisijo pred 1. aprilom 1998.“; [Sprememba 417]

(2a) v členu 34 se doda naslednji odstavek:

„7a. Vozniku se zagotovi usposabljanje o pravilni uporabi tahografa, da bi opremo lahko v celoti izkoristili. Strošek za usposabljanje se ne sme naložiti vozniku, temveč ga mora kriti delodajalec.“; [Sprememba 418]

(2b) v členu 34 se doda naslednji odstavek:

„7b. V usposabljanje o pravilnem odčitavanju in nadzoru tahografa je treba vključiti čim več nadzornih organov.“; [Sprememba 419]

(2c) v členu 36(1) se točka (i) nadomesti z naslednjim:

„(i) tahografske vložke za tekoči dan in tiste, ki jih je uporabljal v predhodnih ~~28~~ 56 dneh;“; [Sprememba 420]

(2d) v členu 36(1) se točka (iii) nadomesti z naslednjim:

„(iii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih ~~28~~ 56 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006.“; [Sprememba 421]

(2e) v členu 36(2) se točka (ii) nadomesti z naslednjim:

„(ii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih ~~28~~ 56 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006;“; [Sprememba 422]

Četrtek, 4. april 2019

Člen 3

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

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

V ...,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik
