

## I

(Legislativní akty)

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/1054

ze dne 15. července 2020,

**kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů <sup>(2)</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(3)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy s cílem zajistit nediskriminaci a přilákat kvalifikované pracovníky. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, přiměřené a vhodné pro daný účel a aby byly snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.
- (2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru pravidel Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 <sup>(4)</sup>, byly v provádění tohoto právního rámce zjištěny určité nedostatky. Nejasné předpisy pro týdenní doby odpočinku, odpočívadla a přestávky při provozu s více řidiči, jakož i absence předpisů týkající se návratu řidičů do jejich domovů vedly k rozdílným výkladům a způsobům prosazování v členských státech. Některé členské státy nedávno přijaly jednostranná opatření dále zvyšující právní nejistotu a nerovné zacházení s řidiči a podnikateli v silniční dopravě. Maximální denní a týdenní doby řízení jsou však účinné při zlepšování sociálních podmínek řidičů a bezpečnosti silničního provozu obecně. O zajištění dodržování předpisů je nezbytné trvale usilovat.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 45.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 57.

<sup>(3)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 4. dubna 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 7. dubna 2020 (Úř. věst. C 151, 6.5.2020, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 9. července 2020 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

<sup>(4)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (3) V zájmu bezpečnosti silničního provozu je důležité dopravce podporovat, aby přijali kulturu bezpečnosti, která bude dodržována na všech úrovních. Aby se zabránilo porušování pravidel pro řízení a odpočinek nebo ohrožování bezpečnosti silničního provozu, nemělo by především být povoleno, aby byla odměna za výkon vázána na dobu potřebnou pro přepravu cestujících na jejich místo určení nebo pro dodání zboží.
- (4) Následné hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování pravidel Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného a nerovnoměrného využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.
- (5) Ke zlepšení jasnosti a soudržnosti by měla být vymezena výjimka z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 pro neobchodní využití vozidla.
- (6) Jasná, vhodná, přiměřená a jednotně prosazovaná pravidla mají rovněž zásadní význam pro dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené a spravedlivé hospodářské soutěže mezi dopravci a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.
- (7) Stávající požadavky na přestávky se ukázaly jako nevhodné a nepraktické pro řidiče ve vícečetné osádce. Proto je vhodné upravit požadavek na zaznamenávání přestávek podle specifčnosti dopravy prováděné těmito řidiči, aniž by byla ohrožena bezpečnost řidičů nebo silničního provozu.
- (8) Řidiči v mezinárodní přepravě zboží na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek mohou toto období zbytečně prodlužovat. Je proto žádoucí upravit ustanovení o běžných týdenních dobách odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět mezinárodní přepravní činnosti v souladu s těmito pravidly a dostat se domů na svou běžnou týdenní dobu odpočinku a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. Vzhledem k rozdílům mezi přepravou cestujících a přepravou zboží by se tato možnost neměla vztahovat na řidiče uskutečňující přepravu cestujících.
- (9) Flexibilita při plánování odpočinku řidičů by měla být pro řidiče transparentní a předvídatelná a v žádném případě by neměla v důsledku zvýšení únavy řidičů nebo zhoršení pracovních podmínek ohrozit bezpečnost silničního provozu. Neměla by proto měnit stávající pracovní dobu řidiče ani maximální dvoutýdenní dobu řízení a měla by podléhat přísnějším pravidlům pro náhradu za zkrácené doby odpočinku.
- (10) K zajištění toho, aby zmíněná flexibilita nebyla zneužívána, má zásadní význam jasné vymezení oblasti její působnosti a stanovení vhodných kontrol. Tato oblast působnosti by proto měla být omezena na řidiče, kteří tráví své zkrácené týdenní doby odpočinku během referenčního období mimo členské státy dopravce a mimo zemi, kde má řidič bydliště. Toto lze ověřit nahlédnutím do záznamů tachografu při silniční kontrole a v prostorách dopravců, neboť obsahují místo začátku a konce doby odpočinku a informace týkající se jednotlivých řidičů.
- (11) V zájmu zajištění účinného prosazování pravidel je nezbytné, aby příslušné orgány mohly při provádění silničních kontrol zjistit, zda byly v den kontroly a během předcházejících 56 dnů řádně dodrženy doby řízení a odpočinku.
- (12) Rychlý technologický pokrok má za následek postupnou automatizaci systémů řízení, které vyžadují menší zásah nebo nevyžadují žádný zásah řidiče. Je možné, že pro zohlednění těchto změn bude nutné upravit stávající právní předpisy, včetně pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku, aby byla zajištěna bezpečnost silničního provozu a rovné podmínky, aby se zlepšily pracovní podmínky a aby se přitom Unie mohla stát průkopníkem nových inovativních technologií a postupů. Komise by proto měla předložit zprávu hodnotící používání autonomních systémů řízení v členských státech, včetně přínosů technologií autonomního řízení. K této zprávě by měl být, bude-li to vhodné, připojen legislativní návrh.
- (13) V zájmu podpory sociálního pokroku je vhodné upřesnit, kde je možné týdenní doby odpočinku trávit, a zajistit, aby řidiči měli k odpočinku odpovídající podmínky. Mimořádně důležitá je kvalita ubytování během pravidelných týdenních dob odpočinku, které by řidič měl strávit mimo kabinu vozidla ve vhodném ubytovacím zařízení a na náklady dopravce jakožto zaměstnavatele. V zájmu zajištění dobrých pracovních podmínek a bezpečnosti řidičů je vhodné objasnit požadavek, aby řidiči měli pro svůj běžný týdenní odpočinek, pokud ho čerpají mimo domov, k dispozici kvalitní a genderově přizpůsobené ubytování.

- (14) Rovněž je nezbytné zajistit, aby dopravci organizovali práci řidičů tak, aby doby mimo domov nebyly nadměrně dlouhé a aby řidiči mohli využívat dlouhé doby odpočinku čerpané náhradou za zkrácené týdenní doby odpočinku. Organizace návratu by měla řidiči umožňovat dojet do provozovny dopravce v členském státě usazení nebo do svého bydliště a řidiči si mohou zvolit, kde svou dobu odpočinku stráví. Aby dopravce prokázal, že plní své povinnosti týkající se organizace pravidelného návratu, měl by mít možnost používat záznamy tachografu, seznamy služeb řidičů nebo jinou dokumentaci. Tyto doklady by měly být k dispozici v jeho prostorách a být na požádání předloženy kontrolním orgánům.
- (15) Jelikož běžné týdenní doby odpočinku a delší doby odpočinku nelze trávit ve vozidle nebo na parkovací ploše, ale pouze ve vhodném ubytování, které může být v blízkosti parkovací plochy, je nanejvýš důležité umožnit řidičům lokalizovat bezpečné a chráněné parkovací plochy, které poskytují odpovídající úroveň bezpečnosti a odpovídající vybavení. Komise již zkoumala, jak podpořit rozvoj vysoce kvalitních parkovacích ploch, včetně nezbytných minimálních požadavků. Komise by proto měla vypracovat normy pro bezpečné a chráněné parkovací plochy. Tyto normy by měly přispět k podpoře vysoce kvalitních parkovacích ploch. Normy mohou být revidovány s cílem zajistit lepší přístup k alternativním palivům v souladu s politikami, které tuto infrastrukturu rozvíjejí. Rovněž je důležité, aby parkovací plochy byly udržovány bez ledu a sněhu.
- (16) Bezpečné a chráněné parkovací plochy by měly být předmětem auditů v souladu s normami Unie. Tyto audity by měly rovněž zajišťovat, aby parkovací plochy tyto normy splňovaly trvale. Komisi by proto mělo být uloženo připravit certifikační postup pro rozvoj bezpečných a chráněných parkovacích ploch v Unii.
- (17) Je v zájmu bezpečnosti silničního provozu a vymáhání pravidel, aby si byli všichni řidiči plně vědomi pravidel upravujících dobu řízení a odpočinku a nebezpečí únavy. V tomto ohledu jsou důležité snadno přístupné informace o dostupných odpočívadlech. Komise by proto měla informace o bezpečných a chráněných parkovacích plochách poskytovat na uživatelsky vstřícných internetových stránkách. Tyto informace by měly být průběžně aktualizovány.
- (18) Za účelem zajištění trvalé bezpečnosti a ochrany parkovacích ploch by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení norem pro úroveň služeb na bezpečných a chráněných parkovacích plochách a postupy pro certifikaci bezpečnosti a ochrany parkovacích ploch. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů<sup>(5)</sup>. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (19) Revidované hlavní směry pro TEN-T, stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013<sup>(6)</sup>, předpokládají budování parkovacích ploch na dálnicích přibližně každých 100 km s cílem zajistit pro komerční uživatele silnic parkovací plochy s příslušnou úrovní bezpečnosti a ochrany. V zájmu urychlení a podpory výstavby odpovídající parkovací infrastruktury je důležité, aby byly k dispozici dostatečné možnosti spolufinancování Unii v souladu se stávajícími i budoucími právními akty Unie, jež stanoví podmínky pro tuto finanční podporu.
- (20) U velkého podílu silniční dopravy v Unii probíhá část cesty trajektem nebo po železnici. Proto by se pro takové cesty měla stanovit jasná a vhodná ustanovení, pokud jde o denní doby odpočinku a přestávky.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (21) Řidiči někdy čelí nepředvídatelným okolnostem, které jim znemožňují dostat se do požadovaného místa, kde mají čerpat týdenní dobu odpočinku, aniž by porušili předpisy Unie. Je žádoucí zajistit, aby se řidiči mohli s těmito okolnostmi snáze vyrovnat a aby jim bylo umožněno dostat se do místa určení, aby zde strávili týdenní dobu odpočinku. Těmito výjimečnými okolnostmi jsou nenadále události, kterým nelze předejít a které nelze předvídat, při nichž je po krátkou dobu nečekaně nemožné uplatnit ustanovení nařízení v jejich plném rozsahu. Na takovéto okolnosti se tudíž nelze odvolávat soustavně a vyhýbat se tím dodržování tohoto nařízení. V zájmu zajištění řádného prosazování předpisů by řidič měl zdokumentovat výjimečné okolnosti, jež k odchýlení od pravidel vedly. Kromě toho by mělo být ochranným ustanovením zajištěno, aby doba řízení nebyla nepřiměřená.
- (22) Aby se omezily rozdílné způsoby prosazování a zabránilo se jim a dále se zvyšovala účinnost a účelnost přeshraničního prosazování, je zásadní zavést jasná pravidla pro pravidelnou správní spolupráci mezi členskými státy.
- (23) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistily účinné, přiměřené a odrazující uplatňování vnitrostátních sankcí v případě porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 <sup>(7)</sup>. Je důležité zajistit, aby profesionálové měli snadný přístup k informacím o sankcích uplatňovaných v každém členském státě. Evropský orgán pro pracovní záležitosti, zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149 <sup>(8)</sup>, by to mohl usnadnit tím, že tyto informace zpřístupní na internetových stránkách jednotných pro celou Unii, jež by plnily funkci jednotného portálu pro přístup k informačním zdrojům a službám na úrovni Unie a na vnitrostátní úrovni ve všech úředních jazycích Unie, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 <sup>(9)</sup>.
- (24) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení nařízení (ES) č. 561/2006 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k objasňování ustanovení tohoto nařízení a stanovení společných přístupů k jejich uplatňování a prosazování. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 <sup>(10)</sup>.
- (25) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení nařízení (EU) č. 165/2014 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení podrobných ustanovení pro jednotné uplatňování povinnosti zaznamenávat a uchovávat údaje týkající se jakéhokoliv překročení hranic vozidlem a některých činností a podrobných ustanovení nezbytných pro jednotné uplatňování ustanovení týkajících se požadavků na údaje a funkcí a instalace tachografů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.
- (26) Aby se zvýšila nákladová efektivnost prosazování předpisů v sociální oblasti, měly by být stávající a inteligentní systémy tachografu plně využívány a inteligentní tachografy by se měly stát povinnými i pro lehká užitková vozidla nad určitou hmotnost, která jsou provozována v mezinárodní dopravě pro cizí potřebu. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy.
- (27) Nákladová efektivnost prosazování předpisů v sociální oblasti, rychlý rozvoj nových technologií, digitalizace celého hospodářství Unie a potřeba zavést rovné podmínky pro všechny společnosti v mezinárodní silniční dopravě vedou k tomu, že je nezbytné zkrátit přechodné období pro instalaci inteligentních tachografů do registrovaných vozidel. Inteligentní tachografy přispějí ke zjednodušení kontrol, a usnadní tak práci vnitrostátních orgánů.

<sup>(7)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>(8)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje Evropský orgán pro pracovní záležitosti, mění nařízení (ES) č. 883/2004, (EU) č. 492/2011 a (EU) 2016/589 a zrušuje rozhodnutí (EU) 2016/344 (Úř. věst. L 186, 11.7.2019, s. 21).

<sup>(9)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 ze dne 2. října 2018, kterým se zřizuje jednotná digitální brána pro poskytování přístupu k informacím, postupům a k asistenčním službám a službám pro řešení problémů a kterým se mění nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 1).

<sup>(10)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanovují pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (28) S cílem zajistit, aby řidiči, dopravci a kontrolní orgány mohli co nejdříve využívat výhod inteligentních tachografů, včetně jejich automatizovaných záznamů o překročení hranic, by měl být těmito zařízeními vybaven v přiměřené lhůtě po vstupu podrobných technických ustanovení v platnost stávající vozový park. Stanovená lhůta by měla poskytnout dostatek času na přípravu.
- (29) Ve vozidlech, která nejsou vybavena inteligentním tachografem, by překročení hranic členského státu mělo být v tachografu zaznamenáno při nejbližší možné zastávce na hranicích nebo za nimi.
- (30) Zaznamenávání činností na tachografu je důležitou součástí práce řidičů. Proto má zásadní význam, aby řidiči obdrželi odpovídající odbornou přípravu o tom, jak používat nové vlastnosti tachografů, které jsou uváděny na trh. Náklady spojené s tímto školením by měli hradit dopravci jakožto zaměstnavatelé.
- (31) Kontrolní pracovníci, kteří kontrolují dodržování příslušných právních předpisů Unie v odvětví silniční dopravy, čelí výzvám způsobeným různými druhy používaných tachografů a rychle se vyvíjejícími sofistikovanými technikami manipulace. Tak je tomu zejména v případě kontrol prováděných na silnici. Proto je nezbytné, aby kontrolní pracovníci absolvovali odpovídající odbornou přípravu s cílem zajistit informovanost o nejnovějším technologickém vývoji a technikách manipulace.
- (32) V zájmu snížení zátěže pro dopravce a kontrolní orgány by v případě, že kontrolor pro účely kontroly odstraní z tachografu plombu, mělo být za určitých řádně zdokumentovaných okolností umožněno, aby ji nahradil.
- (33) Vzhledem k pokračujícímu technologickému vývoji zkoumá Komise možnost vypracování nových technických řešení, která by nabízela stejné výhody a bezpečnost jako ta, která nabízí inteligentní tachograf, při stejných nebo nižších souvisejících nákladech.
- (34) Je důležité, aby se na dopravce usazené ve třetích zemích vztahovala při výkonu přepravních činností na území Unie pravidla rovnocenná pravidlům Unie. Komise by měla posoudit dodržování této zásady na úrovni Unie a navrhnout vhodná řešení, která mají být projednána v rámci Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dohoda AETR).
- (35) Přeprava cestujících se liší od přepravy zboží. Komise by proto měla posoudit, zda je pro ni třeba navrhnout vhodnější pravidla, zejména pokud jde o příležitostnou dopravu vymezenou v čl. 2 bodu 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 <sup>(1)</sup>.
- (36) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zlepšení bezpečnosti silniční dopravy a pracovních podmínek pro řidiče v Unii harmonizací pravidel o dobách řízení, přestávkách v řízení a dobách odpočinku a harmonizací pravidel o používání a vynucování tachografů, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu povahy těchto cílů, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (37) Nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:

- 1) V čl. 2 odst. 1 se vkládá nové písmeno, které zní:

„aa) zboží v mezinárodní dopravě nebo v kabotáži vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,5 tuny, a to od 1. července 2026, nebo“.

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

## 2) Článek 3 se mění takto:

## a) písmeno aa) nahrazuje tímto:

„aa) vozidly nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, které jsou používány pro:

i) přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, nebo

ii) doručování zboží vyrobeného řemeslným způsobem,

pouze na tratích v okruhu do 100 km od provozovny dopravce a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost a že doprava není prováděna na cizí účet a za úplatu;“

## b) vkládá se nové písmeno, které zní:

„ha) vozidly o maximální přípustné hmotnosti přesahující 2,5 tuny, nikoli však 3,5 tuny, včetně návěsu nebo přívěsu používanými pro přepravu zboží, pokud se přeprava neuskutečňuje na cizí účet nebo za úplatu, ale na vlastní účet společnosti nebo řidiče, a pokud řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;“

## 3) V článku 4 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„r) „neobchodní přepravou“ silniční doprava, jiná než doprava uskutečňovaná na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná přímá ani nepřímá odměna, ze které přímo ani nepřímo neplyne žádný příjem pro řidiče vozidla ani jiné osoby a která nesouvisí s profesní ani obchodní činností.“

## 4) V článku 6 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5. Řidič zaznamená jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamená dobu „pracovní pohotovosti“, vymezenou v čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES, v souladu s čl. 34 odst. 5 písm. b) bodem iii) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 (\*). Tento zápis provede ručně na záznamový list nebo výtisk, anebo zadá ručně na záznamovém zařízení.

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).“

## 5) V článku 7 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Řidič, který se zapojuje do provozu s více řidiči, může čerpat přestávku v řízení v délce 45 minut ve vozidle řízeném jiným řidičem, pokud tomuto řidiči právě nepomáhá.“

## 6) Článek 8 se mění takto:

## a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně:

a) dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo

b) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin.

Týdenní doba odpočinku musí začít nejpозději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.

Odchylně od prvního pododstavce může řidič vykonávající mezinárodní přepravu zboží mimo členský stát usazení mít dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku za předpokladu, že řidič ve všech čtyřech po sobě následujících týdnech čerpá nejméně čtyři týdenní doby odpočinku, z nichž alespoň dvě jsou běžné týdenní doby odpočinku.

Pro účely tohoto odstavce se má za to, že řidič vykonává mezinárodní přepravu, pokud zahájí dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku mimo členský stát, v němž je zaměstnavatel usazen, a mimo zemi svého bydliště.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„6b. Jakékoli zkrácení týdenní doby odpočinku musí být nahrazeno odpovídající dobou odpočinku čerpanou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Pokud byly čerpány dvě po sobě následující zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s odst. 6 třetím pododstavcem, předchází následující týdenní době odpočinku doba odpočinku čerpaná náhradou za tyto dvě zkrácené týdenní doby odpočinku.“;

c) odstavec 8 se nahrazuje tímto:

„8. Běžné týdenní doby odpočinku a jakoukoli týdenní dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpané náhradou za předchozí zkrácené týdenní doby odpočinku nelze čerpat ve vozidle. Čerpají se ve vhodném genderově vstřícném ubytování s náležitým vybavením pro spaní a hygienu.

Veškeré náklady na ubytování mimo vozidlo hradí zaměstnavatel.“;

d) vkládá se nový odstavec, který zní:

„8a. Dopravce organizuje práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl v průběhu každých čtyř po sobě následujících týdnů vrátit do provozovny zaměstnavatele, kde má obvyklou základnu a kde jeho týdenní doba odpočinku začíná, v členském státě usazení zaměstnavatele nebo do svého bydliště s cílem strávit tam nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpanou náhradou za zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

Pokud však řidič čerpal dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s odstavcem 6, organizuje dopravce práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl vrátit před zahájením běžné týdenní doby odpočinku trvající déle než 45 hodin čerpané náhradou.

Dopravce dokumentuje plnění této povinnosti a uchovává dokumentaci ve svých prostorách, aby ji mohl předložit na žádost kontrolních orgánů.“;

e) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„10. Komise do 21. srpna 2020 vyhodnotí situaci a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o tom, zda je možné přijmout vhodnější pravidla pro řidiče vykonávající příležitostnou osobní dopravu vymezenou v čl. 2 bodu 4 nařízení (ES) č. 1073/2009.“

7) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8a

1. Komise zajistí, aby řidičům vykonávajícím silniční přepravu zboží a cestujících byly snadno dostupné informace o bezpečných a chráněných parkovacích plochách. Komise zveřejní seznam všech certifikovaných parkovacích ploch s cílem poskytnout řidičům odpovídající:

— detekci a prevenci neoprávněného vniknutí,

- osvětlení a viditelnost,
- kontaktní místa pro případ mimořádné události a příslušné postupy,
- genderově vstřícná hygienická zařízení,
- možnosti zakoupení potravin a nápojů,
- připojení k sítím,
- zdroj elektrického proudu.

Tento seznam parkovacích ploch se zpřístupní na jediné oficiální internetové stránce, kterou pravidelně aktualizuje.

2. Komise přijme v souladu s článkem 23a akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví normy upravující další podrobnosti týkající se úrovně služeb a bezpečnosti s ohledem na oblasti uvedené v odstavci 1 a postupy pro certifikaci parkovacích ploch.

3. Na všech certifikovaných parkovacích plochách může být uvedeno, že jsou certifikovány v souladu s normami a postupy Unie.

V souladu s čl. 39 odst. 2 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 (\*) členské státy podporují budování parkovacích ploch pro komerční uživatele silnic.

4. Do 31. prosince 2024 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť, jakož i o vytváření bezpečných a chráněných parkovacích ploch certifikovaných v souladu s akty v přenesené pravomoci uvedenými v odstavci 2. Tato zpráva může obsahovat seznam opatření ke zvýšení počtu a kvality bezpečných a chráněných parkovacích ploch.

---

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).“

8) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo zkrácená týdenní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku nebo zkrácené týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici spací kabinu, lůžko nebo lehátko.

Pokud jde o běžné týdenní doby odpočinku, vztahuje se tato výjimka pouze na cesty trajektem nebo vlakem, pokud:

a) cesta je naplánována na 8 nebo více hodin a

b) řidič má přístup ke spací kabině na trajektu nebo ve vlaku.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup ke spací kabině, lůžku nebo lehátku.“



9) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 9a

Do 31. prosince 2025 Komise vypracuje a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu hodnotící používání autonomních systémů řízení v členských státech. Tato zpráva se zaměří zejména na potenciální dopad těchto systémů na pravidla týkající se doby řízení a odpočinku. Ve vhodných případech je k ní přiložen legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.“

10) V článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost, rychlost dodání nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování tohoto nařízení.“

11) V článku 12 se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič za výjimečných okolností odchýlit rovněž od čl. 6 odst. 1 a 2 a od čl. 8 odst. 2 tím, že překročí denní a týdenní dobu řízení až o jednu hodinu, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal týdenní dobu odpočinku.“

Za stejných podmínek může řidič překročit denní a týdenní dobu řízení až o dvě hodiny, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal běžnou týdenní dobu odpočinku, pokud bezprostředně před dodatečnou jízdou čerpal nepřerušenu přestávku v délce 30 minut.

Řidič uvede důvod této odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí do cílového místa nebo na vhodné místo zastávky.

Jakákoli doba prodloužení musí být nahrazena odpovídající dobou odpočinku čerpanou vcelku společně s jakoukoliv dobou odpočinku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“

12) V článku 13 se odstavec 1 mění takto:

a) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) vozidla provozovaná výlučně na ostrovech nebo v regionech izolovaných od zbytku území státu s rozlohou do 2 300 km<sup>2</sup>, které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovým vozidlem, a které nesousedí s žádným jiným členským státem;“

b) doplňují se nová písmena, která znějí:

„q) vozidla nebo kombinací vozidel převážejícími stavební stroje pro stavební podnik v okruhu do 100 km od provozovny podniku, pokud řízení těchto vozidel nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

r) vozidla používanými pro dodávky betonu připraveného k lití.“

13) V článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů; tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi. Komise tyto informace neprodleně zveřejní na veřejných internetových stránkách.“

14) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Členské státy zajistí, aby se na řidiče vozidel uvedených v čl. 3 písm. a) vztahovaly vnitrostátní předpisy, které zajišťují přiměřenou ochranu, pokud jde o povolené doby řízení a povinné přestávky v řízení a doby odpočinku. Členské státy informují Komisi o příslušných vnitrostátních předpisech, které se na tyto řidiče vztahují.“

15) V čl. 16 odst. 3 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) obsahovat veškeré údaje stanovené v odstavci 2 pro minimální časový úsek zahrnující den kontroly a předchozích 56 dnů; tyto údaje se musí aktualizovat v pravidelných odstupech, jejichž délka nepřesáhne jeden měsíc.“

16) V článku 19 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné a přiměřené závažnosti porušení uvedených v příloze III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES (\*), jakož i odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 smí být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi spolu s postupem a kritérii pro posuzování jejich přiměřenosti stanovenými na vnitrostátní úrovni. Členské státy neprodleně oznámí jakékoli jejich následné změny. Komise o těchto pravidlech a opatřeních a jejich změnách uvědomí členské státy. Komise zajistí, aby tyto informace byly zveřejněny ve všech úředních jazycích Unie na vyhrazených veřejných internetových stránkách, jež uvádějí podrobné informace o těchto sankcích použitelných v členských státech.“

---

(\* ) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES, pokud jde o předpisy v sociální oblasti týkající se činnosti v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).“

17) Článek 22 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy spolu úzce spolupracují a poskytují si vzájemnou pomoc bez zbytečného prodlení s cílem usnadnit důsledné uplatňování tohoto nařízení a jeho účinné prosazování, v souladu s požadavky stanovenými v článku 8 směrnice 2006/22/ES.“;

b) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„c) jiných specifických záležitostech, včetně hodnocení rizika podniku, které mohou mít důsledky pro dodržování tohoto nařízení.“;

c) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„3a. Pro účely výměny informací na základě tohoto nařízení využijí členské státy orgány pro styk v rámci Společenství určené v souladu s článkem 7 směrnice 2006/22/ES.“

3b. Vzájemná správní spolupráce a pomoc se poskytují bezplatně.“

18) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 23a

1. Právomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Právomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 8a je svěřena Komisi na dobu pěti let od 20. srpna 2020.

Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 8a kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů (\*).

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 8a vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

---

(\*) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.“

19) V článku 24 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 (\*).

2a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

---

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanovují pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“

20) V článku 25 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V případech uvedených v odst. 1 písm. b) přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2a.“

## Článek 2

Nařízení (EU) č. 165/2014 se mění takto:

- 1) V čl. 1 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 (\*), (ES) č. 1072/2009 (\*\*), (ES) č. 1073/2009 (\*\*\*), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES (\*\*\*\*) a směrnic Rady 92/6/EHS (\*\*\*\*) a 92/106/EHS (\*\*\*\*\*), a pokud jde o vysílání pracovníků v silniční dopravě, směrnic Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES (\*\*\*\*\*), 2014/67/EU (\*\*\*\*\*), a (EU) 2020/1057 (\*\*\*\*\*).“

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

(\*\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

(\*\*\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

(\*\*\*\*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

(\*\*\*\*\*) Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

(\*\*\*\*\*), Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

(\*\*\*\*\*), Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1).

(\*\*\*\*\*), Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU ze dne 15. května 2014 o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 159, 28.5.2014, s. 11).

(\*\*\*\*\*), Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 49).“

- 2) V článku 3 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Nejpozději tři roky po konci roku vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost musí být vozidla následujících kategorií provozovaná v jiném členském státě, než ve kterém jsou registrována, vybavena inteligentním tachografem podle článků 8, 9 a 10 tohoto nařízení:

a) vozidla vybavená analogovým tachografem;

b) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace stanovené v příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 platné do 30. září 2011;

c) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace stanovené v příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 platné ode dne 1. října 2011 a

d) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace stanovené v příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 platné ode dne 1. října 2012.

4a. Nejpozději čtyři roky po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost musí být vozidla vybavená inteligentním tachografem splňujícím podmínky přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 (\*) provozovaná v jiném členském státě, než ve kterém jsou registrována, vybavena inteligentním tachografem podle článků 8, 9 a 10 tohoto nařízení.

(\*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí (Úř. věst. L 139, 26.5.2016, s. 1).“

3) V čl. 4 odst. 2 se za čtvrtou odrážku vkládá nová odrážka, která zní:

„— mít dostatečnou kapacitu paměti pro ukládání všech údajů požadovaných podle tohoto nařízení,“

4) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

#### **Ochrana údajů**

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto nařízením bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s tímto nařízením a s nařízeními (ES) č. 561/2006, (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009 a se směrnicemi 92/6/EHS, 92/106/EHS a 2002/15/ES, a pokud jde o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, se směrnicemi 96/71/ES, 2014/67/EU a (EU) 2020/1057.

2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které souvisí výhradně s právními akty Unie uvedenými v odstavci 1, v souvislosti s:

- a) používáním globálního družicového navigačního systému (GNSS) pro záznam údajů o poloze podle článku 8;
- b) používáním dálkové komunikace pro kontrolní účely podle článku 9, používáním tachografů s rozhraním podle článku 10, elektronickou výměnou informací o kartách řidiče podle článku 31, a zejména s přeshraniční výměnou takových údajů se třetími zeměmi, a
- c) uchováváním záznamů dopravci podle článku 33.

3. Digitální tachografy musí být zkonstruovány tak, aby zajišťovaly soukromí. Zpracovávají směřují být pouze údaje nezbytné pro účely uvedené v odstavci 1.

4. Vlastníci vozidel, dopravci a jakékoli další dotčené subjekty musí dodržovat případná příslušná ustanovení o ochraně osobních údajů.“

5) V článku 8 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Aby se zjednodušilo ověřování dodržování příslušných právních předpisů, musí se poloha vozidla zaznamenávat automaticky v následujících místech či okamžicích nebo v místech či okamžicích k nim nejbližších, v nichž je dostupný signál družice:

- na začátku denní pracovní doby,
- pokaždé, když vozidlo překračuje hranice některého členského státu,
- při každé nakládce či vykládce vozidla,
- každé tři hodiny celkové doby řízení a
- na konci denní pracovní doby.

Aby mohly kontrolní orgány snáze ověřovat dodržování příslušných předpisů, zaznamenává inteligentní tachograf také to, zda bylo vozidlo použito pro přepravu zboží nebo cestujících, jak vyžaduje nařízení (ES) č. 561/2006.

Za těmito účely musí být vozidla poprvé registrovaná 36 měsíců po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 prvním pododstavci v platnost vybavena tachografem napojeným na službu pro určování polohy na základě družicového navigačního systému.

Záznam překročení hranic a doplňkových činností uvedený v prvním pododstavci druhé a třetí odrážce a ve druhém pododstavci se však týká vozidel poprvé registrovaných v členském státě více než dva roky po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost, aniž je dotčena povinnost dovybavit určitá vozidla později v souladu s čl. 3 odst. 4.“

6) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Tři roky po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost vybaví členské státy své kontrolní orgány v přiměřeném rozsahu zařízeními pro včasné dálkové odhalování, která jsou nezbytná k tomu, aby mohly být předávány údaje podle tohoto článku, při zohlednění specifických požadavků a strategií v oblasti prosazování práva. Do té doby mohou členské státy rozhodnout, zdali taková zařízení pro včasné dálkové odhalování svým kontrolním orgánům poskytnou.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Komunikace uvedená v odstavci 1 se s tachografem naváže pouze tehdy, je-li zařízením kontrolních orgánů vyžádána. Musí být zabezpečená, aby byla zajištěna integrita údajů a prokázána pravost záznamového a kontrolního zařízení. Přístup ke sdělovaným údajům mají pouze kontrolní orgány pověřené kontrolou porušování právních aktů Unie uvedených v čl. 7 odst. 1 a tohoto nařízení a dílny, pokud je to nutné k ověření správného fungování tachografu.“;

c) v odstavci 4 se doplňuje nová odrážka, která zní:

„— překročení maximální doby řízení.“

7) V článku 10 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Tachografy vozidel poprvé registrovaných v členském státě dva roky po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost musí být vybaveny rozhraním uvedeným v prvním pododstavci tohoto článku.“

8) Článek 11 se mění takto:

a) první pododstavec se nahrazuje tímto:

„S cílem zajistit, aby inteligentní tachografy splňovaly zásady a požadavky stanovené v tomto nařízení, přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů podrobná ustanovení nezbytná pro jednotné uplatňování článků 8, 9 a 10, s výjimkou jakýchkoli ustanovení, která by stanovovala zaznamenávání dalších údajů tachografem.“

Komise přijme do 21. srpna 2021 prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení pro jednotné uplatňování povinností zaznamenávat a uchovávat údaje týkající se jakéhokoliv překročení hranic vozidlem a činností uvedených v čl. 8 odst. 1 prvním pododstavci třetí odrážce a druhém pododstavci.

Do 21. února 2020 přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení nezbytná pro jednotné uplatňování pravidel týkajících se požadavků na údaje a funkcí, včetně článků 8, 9 a 10 tohoto nařízení, a instalace tachografů pro vozidla uvedená v čl. 2 odst. 1 písm. aa) nařízení (ES) č. 561/2006.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.“;

b) v druhém pododstavci se návěti nahrazuje tímto:

„Podrobná ustanovení uvedená v prvním, druhém a třetím pododstavci:“.

9) V čl. 22 odst. 5 se třetí a čtvrtý pododstavec nahrazují tímto:

„Schválený montér nebo dílna odstraněné nebo porušené plomby nahradí bez zbytečného prodlení a nejpozději sedm dnů po jejich odstranění nebo porušení. Pokud byly plomby odstraněny nebo porušeny pro kontrolní účely, může je bez zbytečného prodlení nahradit kontrolor vybavený plombovacím zařízením a jedinečnou zvláštní značkou.

Pokud kontrolor plombu odstraní, musí být v tachografu po dobu od odstranění plomby až do dokončení kontroly, a to i v případě umístění nové plomby, vložena kontrolní karta. Kontrolor vydá písemné prohlášení obsahující alespoň tyto informace:

- identifikační číslo vozidla,
- jméno kontrolora,
- kontrolní orgán a členský stát,
- číslo kontrolní karty,
- číslo odstraněné plomby,
- datum a čas odstranění plomby,
- číslo nové plomby, pokud ji kontrolor umístil.

Před nahrazením plomb provede schválená dílna ověření a kalibraci tachografu, s výjimkou případů, kdy byla plomba odstraněna nebo porušena pro kontrolní účely a byla nahrazena kontrolorem.“

10) V článku 26 se vkládá nový odstavec, který zní:

„7a. Příslušný orgán vydávajícího členského státu může po řidiči požadovat výměnu karty řidiče za novou kartu, je-li to nezbytné ke splnění příslušných technických specifikací.“

11) Článek 34 se mění takto:

a) odstavec 1 nahrazuje tímto:


„1. Řidič používá záznamové listy nebo kartu řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezme vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmějí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno nebo není nezbytné pro zapsání symbolu země po překročení hranice. Žádný záznamový list nebo karta řidiče se nesmějí používat po dobu delší, než pro kterou jsou určeny.“;

b) v odstavci 5 se písmeno b) mění takto:

i) bod se iv) nahrazuje tímto:

„iv) pod značkou : přestávka v řízení, doba odpočinku, řádná dovolená nebo volno z důvodu nemoci;“;

ii) doplňuje se nový bod, který zní:

„v) pod značkou „trajekt/vlak“: vedle značky : doba odpočinku strávená na trajektu nebo ve vlaku, jak požaduje článek 9 nařízení (ES) č. 561/2006.“;

c) v odstavci 6 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„f) symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba. Řidič zapíše rovněž symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu, a to na začátku první zastávky řidiče v tomto členském státě. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším vhodném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.“;

d) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Řidič do digitálního tachografu zapíše symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba.

Od 2. února 2022 řidič zapíše rovněž symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu, a to na začátku své první zastávky v tomto členském státě. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším možném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.

Členský stát může požadovat od řidičů vozidel, která na jeho území provozují vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojili přesnější zeměpisné údaje, jestliže je členský stát sdělil Komisi před 1. dubnem 1998.

Řidič nemusí informace uvedené v prvním pododstavci zaznamenávat, pokud tachograf automaticky zaznamenává údaje o poloze v souladu s článkem 8.“

12) Článek 36 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) bod i) se nahrazuje tímto:

„i) záznamové listy pro daný den a pro předcházejících 56 dní;“;

ii) bod iii) se nahrazuje tímto:

„iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 56 dnech.“;

b) v odstavci 2 se bod ii) nahrazuje tímto:

„ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 56 dnech;“.

### Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Ustanovení čl. 1 bodu 15 a čl. 2 bodu 12 se však použijí ode dne 31. prosince 2024.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 15. července 2020.

Za Evropský parlament  
předseda  
D.M. SASSOLI

Za Radu  
předsedkyně  
J. KLOECKNER