



---

*Dokument ze zasedání*

---

**A8-0205/2018**

7.6.2018

**\*\*\*I**  
**ZPRÁVA**

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, 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 denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů  
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Wim van de Camp

Zpravodaj (\*):  
Georges Bach, Výbor pro zaměstnanost a sociální věci

(\*) Přidružený výbor – článek 54 jednacího řádu

### ***Vysvětlivky***

- \* Postup konzultace
- \*\*\* Postup souhlasu
- \*\*\*I Řádný legislativní postup (první čtení)
- \*\*\*II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- \*\*\*III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

### ***Pozměňovací návrhy k návrhu aktu***

#### **Pozměňovacích návrhy Parlamentu předložené ve dvou sloupcích**

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzivou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzivou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzivou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

#### **Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu**

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzivou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem ■ nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzivou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ .....	46
PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ A OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL VSTUPNÍ INFORMACE .....	49
STANOVISKO VÝBORU PRO ZAMĚSTNANOST A SOCIÁLNÍ VĚCI.....	50
POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	69
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	70



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

**o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, 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 denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))**

**(Řádný legislativní postup: první čtení)**

*Evropský parlament,*

- s ohledem na návrh Komise předložený Parlamentu a Radě (COM(2017)0277),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 91 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C8-0167/2017),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
  - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 18. ledna 2018<sup>1</sup>,
  - po konzultaci s Výborem regionů,
  - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro zaměstnanost a sociální věci (A8-0205/2018),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
  2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
  3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

### **Pozměňovací návrh 1**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 1**

##### *Znění navržené Komisí*

(1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky pro podnikání pro silniční dopravce mají

##### *Pozměňovací návrh*

(1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky pro podnikání pro silniční dopravce mají

---

<sup>1</sup> Not yet published in the Official Journal.

zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.

zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného **a nediskriminačního** odvětví silniční dopravy, **které bude s to přilákat kvalifikované pracovníky**. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, **přiměřené**, vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

#### *Znění navržené Komisí*

(2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru předpisů Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>9</sup>, byly **ve stávajícím právním rámci** zjištěny určité nedostatky. Nejasné **a nevhodné** předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů vedou 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.

---

<sup>9</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006

#### *Pozměňovací návrh*

(2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru předpisů Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>9</sup>, byly **v zavádění právního rámce** zjištěny určité nedostatky. Nejasné předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů **nebo na jiné místo, které si zvolí**, vedou 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.

***Na druhou stranu jsou maximální denní a týdenní doby řízení ve smyslu nařízení (ES) č. 561/2006 účinné ve zlepšování sociálních podmínek silničních řidičů a bezpečnosti silničního provozu obecně, a měly by proto být učiněny kroky k zajištění jejich dodržování.***

---

<sup>9</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).

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).

### **Pozměňovací návrh 3**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(2a) Je v zájmu bezpečnosti silničního provozu a vymáhání pravidel, aby si byli všichni řidiči plně vědomi pravidel upravujících dobu řízení a odpočinku a aby byli také řádně informováni o dostupnosti odpočívadel. Členské státy by proto měly usilovat o vypracování pokynů, v nichž se toto nařízení představí jasným a jednoduchým způsobem a které poskytnou užitečné informace o parkovištích a odpočívadlech a rovněž zdůrazní význam boje proti únavě.**

### **Pozměňovací návrh 4**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 2 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(2b) Je v zájmu bezpečnosti silničního provozu motivovat dopravní podniky k tomu, aby zavedly takovou kulturu bezpečnosti, která bude zahrnovat bezpečnostní politiku a postupy určované vyšším vedením, odhodlání přímého vedení provádět bezpečnostní politiku a ochotu pracovníků bezpečnostní pravidla dodržovat. V této souvislosti by měl být kladen důraz na otázky bezpečnosti silničního provozu, včetně problematiky únavy, odpovědnosti, plánování cest, rozpisů služeb, odměny založené na**

*výkonu a řízení přesně na čas („just-in-time“).*

## **Pozměňovací návrh 5**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 3**

*Znění navržené Komisí*

(3) Hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 provedené ex post potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování předpisů Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.

*Pozměňovací návrh*

(3) Hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 provedené ex post potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování předpisů Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného **a nerovnoměrného** využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy, **což prohlubuje roztržitost evropského vnitřního trhu.**

## **Pozměňovací návrh 6**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 4**

*Znění navržené Komisí*

(4) Jasně, vhodné a jednotně prosazované předpisy jsou rovněž zásadní po dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi podnikateli a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.

*Pozměňovací návrh*

(4) Jasně, vhodné a jednotně prosazované předpisy jsou rovněž zásadní po dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené **a spravedlivé** hospodářské soutěže mezi podnikateli a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.

## **Pozměňovací návrh 7**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 4 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(4a) Veškerá vnitrostátní pravidla uplatňovaná na silniční dopravu musí být**



*přiměřená a rovněž opodstatněná, ani nesmí oslabovat základní svobody zaručené Smlouvou, jako například volný pohyb zboží a svobodu v poskytování služeb, nebo činit méně atraktivním jejich uplatňování, aby se udržela nebo dokonce ještě zvýšila konkurenceschopnost Evropské unie.*

## **Pozměňovací návrh 8**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 4 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(4a) V zájmu zajištění rovných podmínek v silniční dopravě na celoevropské úrovni by se toto nařízení mělo vztahovat na všechna vozidla, jejichž hmotnost přesahuje 2,4 tuny a jež jsou používána v mezinárodní dopravě.*

## **Pozměňovací návrh 9**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 5 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(5a) Přeprava zboží se od přepravy osob zásadně liší. Řidiči autokarů jsou v úzkém kontaktu s cestujícími a měli by mít možnost větší flexibility při volbě přestávek, aniž by docházelo k prodloužení doby řízení nebo zkracování doby odpočinku a přestávek.*

## **Pozměňovací návrh 10**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 6**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(6) Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu

(6) Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu

mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek tato období zbytečně prodlužují. Je proto žádoucí upravit ustanovení o běžném týdenním odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět přepravu v souladu s těmito předpisy a dostat se domů na běžný týdenní odpočinek a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. Je rovněž nezbytné zajistit, aby podnikatelé organizovali práci řidičů tak, aby tato doba mimo domov nebyla nadměrně dlouhá.

mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek tato období zbytečně prodlužují. Je proto žádoucí upravit ustanovení o běžném týdenním odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět přepravu v souladu s těmito předpisy a dostat se domů **nebo na místo, které si zvolí**, na běžný týdenní odpočinek a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. Je rovněž nezbytné zajistit, aby podnikatelé organizovali práci řidičů tak, aby tato doba mimo domov nebyla nadměrně dlouhá. ***Pokud se řidič rozhodne strávit tuto dobu odpočinku doma, měl by mu dopravní podnik poskytnout prostředky k návratu.***

## Pozměňovací návrh 11

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 6 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(6a) V případě, že práce vykonávaná řidičem bude podle očekávání zahrnovat činnost pro zaměstnavatele, která je odlišná od jeho profesních úkolů spojených s řízením, jako je nakládka / vykládka, hledání parkovacího místa, údržba vozidla, příprava na cestu atd., měl by být při určování pracovní doby řidiče, možnosti řádného odpočinku a odměny zohledněn čas potřebný k plnění těchto úkolů.***

## Pozměňovací návrh 12

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 6 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(6b) Ve snaze zabezpečit pracovní podmínky řidičů v místech nakládky a vykládky by vlastníci a provozovatelé takovýchto zařízení měli zajistit řidiči přístup k hygienickým zařízením.***

**Pozměňovací návrh 13**  
**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 6 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(6c) Rychlý vývoj technologií ústí v rozvoj systémů autonomního řízení s rostoucí mírou důmyslnosti. V budoucnu by tyto systémy mohly umožnit různé způsoby využití vozidel, k jejichž provozu není zapotřebí řidiče. Výsledkem toho by mohly být možnosti provozu, jako je jízda nákladních automobilů v konvoji. V důsledku toho bude zapotřebí aktualizovat současné právní předpisy, včetně předpisů upravujících dobu řízení a odpočinku, k čemuž je nezbytné dosáhnout pokroku na úrovni pracovní skupiny EHK OSN. Komise za účelem zohlednění přínosů technologií autonomního řízení vypracuje zprávu, v níž bude zhodnoceno používání systémů autonomního řízení v členských státech a již bude případně doprovázet legislativní návrh. Záměrem tohoto právního předpisu je zaručit bezpečnost na silnicích, rovné podmínky, jakož i řádné pracovní podmínky a zároveň umožnit EU razit cestu novým inovativním technologiím a postupům.**

**Pozměňovací návrh 14**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 7 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(7a) Vyhrazené parkovací plochy by měly mít vybavení potřebné k zajištění vhodných podmínek pro odpočinek, konkrétně pokud jde o hygienu, stravování, bezpečnost a další aspekty.**

## Pozměňovací návrh 15

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 7 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(7b) Odpovídající odpočívadla jsou nezbytná pro zlepšení pracovních podmínek řidičů v odvětví dopravy a také pro zachování bezpečnosti silničního provozu. Vzhledem k tomu, že pro odvětví dopravy je odpočinek v kabině příznačný a že je v určitých případech z hlediska pohodlí a vhodnosti žádoucí, mělo by být řidičům umožněno odpočívat v jejich vozidle za předpokladu, že je vhodně vybaveno lehátkem. Proto by členské státy neměly neúměrně bránit zřizování vyhrazených parkovacích ploch, ani toto úsilí zdržovat.**

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 7 c (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(7c) Revidované hlavní směry pro TEN-T předpokládají budování parkovišť na dálnicích přibližně každých 100 km s cílem zajistit pro komerční uživatele silnic parkovací plochy s odpovídající úrovní bezpečnosti a ochrany, a proto by členské státy měly být vybízeny k realizaci těchto hlavních směrů a k dostatečné podpoře a investicím do bezpečných a vhodně uzpůsobených parkovišť.**

## Pozměňovací návrh 17

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 7 d (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(7d) V zájmu zajištění kvalitních cenově dostupných odpočívadel by Komise**

*a členské státy měly podporovat zakládání sociálních, obchodních, veřejných a jiných podniků určených k provozu vyhrazených parkovacích ploch.*

## **Pozměňovací návrh 18**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 8 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(8a) Velký podíl silniční dopravy v rámci Společenství zahrnuje po část cesty dopravu trajektem nebo po železnici. Proto by se pro takové cesty měla stanovit srozumitelná a vhodná pravidla, pokud jde o dobu odpočinku a přestávky.*

## **Pozměňovací návrh 19**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 9 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(9a) Aby bylo zajištěno účinné prosazování pravidel, je nezbytné, aby mohly příslušné orgány při silničních kontrolách ověřit, zda v den kontroly a během předcházejících 56 dnů byly řádně dodrženy doby řízení a odpočinku.*

## **Pozměňovací návrh 20**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 9 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(9b) Aby bylo zajištěna jasnost, srozumitelnost a vymahatelnost pravidel, je nezbytné, aby byly informace řidičům dostupné. Toho lze dosáhnout prostřednictvím koordinace ze strany Komise. Řidiči by také měli dostávat*

*informace o odpočívadlech a zabezpečeném parkování, jež jim umožní cestu lépe naplánovat. Kromě toho by měla být prostřednictvím koordinace ze strany Komise zřízena bezplatná tísňová telefonická linka k upozornění služeb dohledu v případě, že je na řidiče vyvíjen nepatřičný tlak, nebo v případě podvodu či nezákonného jednání.*

## Pozměňovací návrh 21

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 c (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(9c) Článek 6 nařízení (ES) č. 1071/2009 ukládá členským státům povinnost, aby při posuzování dobré pověsti uplatňovaly jednotnou klasifikaci porušení. Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistily účinný, přiměřený a odrazující způsob uplatňování vnitrostátních pravidel pro ukládání sankce v případě porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014. Je nutné učinit další kroky, které zajistí, aby byly všechny sankce uplatňované členskými státy nediskriminační a přiměřené závažnosti porušení.*

## Pozměňovací návrh 22

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(11) Ke zlepšení nákladové efektivity prosazování předpisů v sociální oblasti je třeba *plně využít možnosti* současných a *budoucích* systémů tachografů. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy,

(11) Ke zlepšení nákladové efektivity prosazování předpisů v sociální oblasti je třeba *stanovit v mezinárodní přepravě povinné používání* současných a *inteligentních* systémů tachografů. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby

*zejména během mezinárodní přepravy.*

umožňoval přesnější určování polohy.

## **Pozměňovací návrh 23**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 11 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(11a) Rychlý rozvoj nových technologií, digitalizace celého hospodářství EU a potřeba zavést rovné podmínky pro všechny společnosti v mezinárodní silniční dopravě vedou k tomu, že je nezbytné zkrátit přechodné období pro instalaci inteligentního tachografu v registrovaných vozidlech. Inteligentní tachograf přispěje ke zjednodušeným kontrolám, a usnadní tak práci vnitrostátních orgánů.*

## **Pozměňovací návrh 24**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 11 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(11b) S ohledem na široce rozšířené používání chytrých telefonů a neustálý rozvoj jejich funkcí a vzhledem k zavedení systému Galileo nabízejícího čím dál více možností lokalizace v reálném čase, které již mnoho mobilních telefonů využívá, by měla Komise prozkoumat možnosti vývoje a certifikace mobilní aplikace, která by se stejnými souvisejícími náklady přinášela tytéž výhody, jako nabízí inteligentní tachograf.*

## **Pozměňovací návrh 25**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod -1 (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

**Čl. 2 – odst. 1 – písm. a a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(-1) v čl. 2 odst. 1 se doplňuje nové písmeno aa), které zní:*

*„aa) zboží v mezinárodní přepravě vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,4 tuny, nebo“*

## **Pozměňovací návrh 26**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 3 – písm. h a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(1a) v článku 3 se doplňuje nové písmeno, které zní:*

*„ha) lehká užitková vozidla používaná 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 hlavní činnost osoby, která vozidlo řídí;“*

## **Pozměňovací návrh 27**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 4 – odst. 1 – písm. r

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

r) „neobchodní přepravou“ silniční přeprava kromě přepravy na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná odměna a ze které neplynou žádné zisky.“

r) „neobchodní přepravou“ silniční přeprava kromě přepravy na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná odměna a ze které neplynou žádné zisky, **ani s ní není spojený žádný obrat.**“

## **Pozměňovací návrh 28**

### **Návrh nařízení**

PE615.412v02-00

16/70

RR\1155524CS.docx



Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 (nový)  
Nařízení (ES) č. 561/2006  
Čl. 4 – odst. 1 – písm. r a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*v článku 4 se doplňuje nové písmeno ra),  
které zní:*

*„ra) „domovem“ ohlášené místo pobytu  
řidiče v členském státě.“*

## **Pozměňovací návrh 29**

**Návrh nařízení**  
Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 a (nový)  
Nařízení (ES) č. 561/2006  
Čl. 5 – odst. 1

*Platné znění*

*Pozměňovací návrh*

*(2a) v článku 5 se odstavec 1 nahrazuje  
tímto:*

1. Minimální věk *průvodčích* je  
18 let.

„1. Minimální věk *řidičů* je 18 let.“

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&from=CS>)*

## **Pozměňovací návrh 30**

**Návrh nařízení**  
Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 b (nový)  
Nařízení (ES) č. 561/2006  
Čl. 7 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Tato přestávka může být nahrazena  
*přestávkou* v délce nejméně 15 *minut, po  
níž následuje přestávka v délce nejméně  
30 minut*, které jsou v období rozloženy  
tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.

Tato přestávka může být nahrazena  
*přestávkami* v délce nejméně 15 minut,  
které jsou v období rozloženy tak, aby byly  
v souladu s odstavcem 1. *Pokud je  
jakákoli přestávka tímto způsobem  
čerpána před uplynutím 45 minut doby  
jízdy, je to v rozporu s ustanovením  
prvního odstavce.*

*[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0001.02/DOC_1&format=PDF)*

### Pozměňovací návrh 31

#### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a (nové)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 – písm. b a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(5a) v čl. 8 odst. 6 se doplňuje následující písmeno:*

*ba) tři běžné týdenní doby odpočinku v délce nejméně 45 hodin a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin.*

### Pozměňovací návrh 32

#### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Pro účely písm. b) musí však být zkrácení týdenní doby odpočinku vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“

Pro účely písm. b) **a c)** musí však být zkrácení týdenní doby odpočinku **vymezené výše** vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu **v souladu s odstavcem 8b.**“

### Pozměňovací návrh 33

#### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a a (nové)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 a – návěť

*Platné znění*

*Pozměňovací návrh*

*(Netýká se českého znění.)*

6a. Odchylně od odstavce 6 může řidič vykonávající jednorázovou příležitostnou

osobní přepravu definovanou v 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 odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>)

#### *Odůvodnění*

*Tato odchylka by se měla vztahovat též na vnitrostátní přepravu, přičemž by z výhod plynoucích z této možnosti mohly těžit především větší členské státy.*

### **Pozměňovací návrh 34**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a b (nové)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 a – písm. a)

#### *Platné znění*

*a) služba trvá nepřetržitě nejméně 24 hodin v členském státě nebo třetí zemi, na kterou se vztahuje toto nařízení, a která není zemí, kde byla služba zahájena,*

#### *Pozměňovací návrh*

*ab) v čl. 8 odst. 6a se vypouští písmeno a).*

*„“*

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>)

### **Pozměňovací návrh 35**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a c (nové)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 a a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

ac) v článku 8 se doplňuje nový odstavec, který zní:

**„6aa. Odchylně od čl. 8 odst. 2 a čl. 8 odst. 6 druhého pododstavce může řidič zapojený do jednorázové příležitostné osobní přepravy ve smyslu 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 odložit denní odpočinek maximálně dvakrát týdně o jednu hodinu za předpokladu, že denní doba odpočinku vybraná po uplatnění odchylky činí nejméně 9 hodin, a že tím bezpečnost silničního provozu nebude ohrožena.“**

### Pozměňovací návrh 36

#### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a d (nové)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 a b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

ad) v článku 8 se doplňuje nový odstavec, který zní:

**„6ab. Za předpokladu, že tím bezpečnost silničního provozu nebude ohrožena, může řidič zapojený do jednorázové příležitostné osobní přepravy ve smyslu 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 čerpat běžnou denní dobu odpočinku rozdělenou do tří úseků skládajících se přinejmenším z: nepřerušného úseku v délce 1 hodiny, nepřerušného úseku v délce 2 hodin a nepřerušného úseku v délce 9 hodin. Tyto úseky mohou být rozloženy v jakémkoli pořadí, s výjimkou čerpání dvou na sebe navazujících nepřerušných úseků v délce 9 hodin jedním dnem počínaje a druhým dnem konče.“**

## Pozměňovací návrh 37

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. b

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 7

#### *Znění navržené Komisí*

(7) Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí bezprostředně **předcházet před** jinou **dobou** odpočinku trvající nejméně 45 hodin **nebo po ní následovat**.

#### *Pozměňovací návrh*

(7) Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí bezprostředně **navazovat na** jinou **týdenní dobu** odpočinku trvající nejméně 45 hodin.

## Pozměňovací návrh 38

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. b a (nové)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8

#### *Platné znění*

8. Pokud se tak řidič rozhodne, smí trávit denní **dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní** dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.

#### *Pozměňovací návrh*

**ba) v článku 8 se odstavec 8 mění takto:**

„8. Pokud se tak řidič rozhodne, smí trávit denní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem pro každého řidiče.“

## Pozměňovací návrh 39

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 a

#### *Znění navržené Komisí*

8a. Běžné týdenní doby odpočinku a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za předchozí

#### *Pozměňovací návrh*

8a. Běžné týdenní doby odpočinku, **zkrácené týdenní doby odpočinku** a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45

zkrácený týdenní odpočinek se nevybírají ve vozidle. Vybírají se ve vhodném ubytování, s odpovídajícím vybavením pro spaní a hygienu;

hodin vybraný náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek se nevybírají ve vozidle. Vybírají se **naopak** ve vhodném ubytování, s odpovídajícím vybavením pro spaní a hygienu. **Takové ubytování je:**

#### Pozměňovací návrh 40

##### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 a – písm. a

##### *Znění navržené Komisí*

a) buď **zajištěném**, nebo **zaplaceném** zaměstnavatelem, nebo

##### *Pozměňovací návrh*

a) buď **zajištěné**, nebo **zaplacené** zaměstnavatelem, nebo

#### Pozměňovací návrh 41

##### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 a – písm. b

##### *Znění navržené Komisí*

b) **doma** nebo na jiném soukromém místě vybraném řidičem.

##### *Pozměňovací návrh*

b) **v řidičově domově**, nebo na jiném soukromém místě vybraném řidičem.

#### Pozměňovací návrh 42

##### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 a a (nový)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

**v článku 8 se doplňuje nový odstavec, který zní:**

**„8aa. Odstavec 8a tohoto článku se nepoužije, pokud se běžné týdenní doby odpočinku a zkrácené týdenní doby odpočinku vybírají na místech, jež byla**

*certifikována jako splňující požadavky článku 8a, pokud je vozidlo zaparkováno a vhodně vybaveno lehátkem pro každého řidiče.“*

### **Pozměňovací návrh 43**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 b – pododstavec 1

#### *Znění navržené Komisí*

8b. Dopravní podnik organizuje práci řidičů takovým způsobem, aby řidiči mohli **v průběhu** každých tří po sobě následujících týdnů trávit doma nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybíraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek.

#### *Pozměňovací návrh*

8b. Dopravní podnik organizuje práci řidičů takovým způsobem, aby řidiči mohli **před koncem** každých tří po sobě následujících týdnů trávit doma **nebo na jiném místě vybraném řidičem** nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybíraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek.

***Řidič informuje písemně dopravní podnik nejpozději dva týdny před začátkem doby odpočinku o tom, zda ji stráví jinde než doma. Pokud se řidič rozhodne strávit tuto dobu odpočinku doma, dopravní podnik mu zajistí prostředky nezbytné k návratu domů.***

### **Pozměňovací návrh 44**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 b – pododstavec 2

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

***v ustanovení čl. 8 odst. 8b se vkládá nový pododstavec, který zní:***

***„Řidič potvrdí, že běžná týdenní doba odpočinku nebo jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný***

*náhradou za zkrácený týdenní odpočinek byl vybrán na místě vybraném řidičem. Toto prohlášení se uchovává v prostorách podniku.“*

## **Pozměňovací návrh 45**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Článek 8 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(5a) vkládá se nový článek, který zní:*

#### *„Článek 8a*

*1. Odchylně od ustanovení čl. 8 odst. 8a může řidič čerpat běžnou týdenní dobu odpočinku a zkrácenou týdenní dobu odpočinku na jakýchkoli parkovacích plochách, které samy sebe označily jako vyhrazené parkovací plochy.*

*2. Všechna parkoviště, která mají alespoň zařízení a prvky stanovené v příloze 1, mohou u vjezdu uvádět, že se sama označila jako vyhrazené parkovací plochy.*

*3. Členské státy zajistí, aby byly pravidelně prováděny namátkové kontroly k ověřování shody prvků parkovišť s kritérii pro vyhrazené parkovací plochy stanovenými v příloze 1.*

*4. Členské státy prověří stížnosti na vyhrazené parkovací plochy, které se tak samy označily a které nesplňují kritéria stanovená v příloze 1.*

*5. Členské státy zveřejňují informace o vyhrazených parkovacích plochách, u kterých se má za to, že již nevyhovují kritériím stanoveným v příloze 1, prostřednictvím národního či mezinárodního přístupového bodu uvedeného v čl. 5 odst. 3 nařízení (EU) č. 885/2013.*



6. *Všechny parkovací plochy, které splňují kritéria pro vyhrazené parkovací plochy stanovená v příloze 1, se pro účely tohoto nařízení považují za vhodné pro denní odpočinek, týdenní odpočinek, náhradní odpočinek a zkrácený týdenní odpočinek, není-li v souladu s odstavcem 5 uvedeno jinak.*

7. *Členské státy od data vstupu tohoto nařízení v platnost předkládají Evropské komisi každoročně zprávu o dostupnosti vyhrazených parkovacích ploch na svém území.*

8. *Členské státy motivují k vytváření vyhrazených parkovacích ploch v souladu s ustanoveními čl. 39 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) č. 1315/2013.*

*Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě nejpozději do 31. prosince 2020 zprávu o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť. Tato zpráva je každoročně aktualizována na základě informací, které Komise získá na základě ustanovení odstavce 5, a obsahuje seznam navrhovaných opatření ke zvýšení počtu a kvality vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť.*

## **Pozměňovací návrh 46**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 6**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 9 – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

9. 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

#### *Pozměňovací návrh*

9. 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

lůžko nebo lehátko.

*spací kabinu*, lůžko nebo lehátko.

#### **Pozměňovací návrh 47**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 9 – odst. 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*v článku 9 se vkládá odstavec 1 a, který zní:*

*„Odchylka v odstavci 1 se může vztahovat i na běžné týdenní doby odpočinku v případě, kdy je délka cesty trajektem 12 nebo více hodin. Během týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici spací kabinu.“*

#### **Pozměňovací návrh 48**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 10 – odst. 1

*Platné znění*

*Pozměňovací návrh*

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

***6a) 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 podněcovaly k porušování tohoto nařízení.“

#### **Pozměňovací návrh 49**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 7**

PE615.412v02-00

26/70

RR\1155524CS.docx

*Znění navržené Komisí*

Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, řidič se může odchýlit od čl. 8 odst. 2 a čl. 8 odst. 6 druhého pododstavce, aby mohl *dojet ke vhodnému ubytování, jak uvádí čl. 8 odst. 8a, a vybral si tam denní nebo týdenní odpočinek. Takové odchýlení nepovede k překročení denní nebo týdenní doby řízení ani ke zkrácení denní nebo týdenní doby odpočinku.* Řidič uvede důvod odchylky ručně na *záznamovém listu* záznamového zařízení, *na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo ubytování.*

**Pozměňovací návrh 50**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 7 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 13 – odst. 1 – písm. d

*Znění navržené Komisí*

d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby za účelem doručování zásilek v rámci **všeobecných služeb.**

*Pozměňovací návrh*

Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, řidič se může **výjimečně** odchýlit od čl. 6 odst. 1, aby mohl **po nejméně třicetiminutovém odpočinku dojet během dvou hodin do provozovny zaměstnavatele, kde má řidič stanoviště.** Řidič uvede důvod odchylky ručně na **výtisku ze** záznamového zařízení. **Až dvě hodiny této doby jsou kompenzovány odpovídající dobou odpočinku vybranou najednou před koncem třetího týdne následujícího po daném týdnu.**

*Pozměňovací návrh*

**7a) v článku 13 odstavci 1 se písmeno d) nahrazuje tímto:**

d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby za účelem doručování zásilek v rámci **poštovních zásilek vymezených v čl. 2 odst. 6 směrnice 97/67/ES.**

(<http://eur-lex.europa.eu/legal->

## **Pozměňovací návrh 51**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 7 b (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 13 – odst. 1 – písm. e

#### *Platné znění*

*e) vozidly* provozovanými výlučně na ostrovech 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 motorovými vozidly;

#### *Pozměňovací návrh*

**7b) v článku 13 odstavci 1 se písmeno e) nahrazuje tímto:**

**„e) vozidly** provozovanými výlučně na ostrovech **nebo v regionech izolovaných od zbytku vnitrostátního území** s rozlohou do 2 300 km<sup>2</sup>, které nejsou **propojeny** se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovými vozidly, **a které nehraničí s jiným členským státem;**“

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20150302&from=CS>)*

## **Pozměňovací návrh 52**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 7 c (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 13 – odst. 1 – písm. p a (nové)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**7c) v čl. 13 odst. 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:**

**„pa) vozidly nebo kombinací vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 44 tun a která používá stavební podnik v okruhu do 100 km od základny podniku a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;**“

## **Pozměňovací návrh 53**

### **Návrh nařízení**

## Čl. 1 – odst. 1 – bod 8

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 14 – odst. 2

### *Znění navržené Komisí*

2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů a tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi.

### *Pozměňovací návrh*

2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů a tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi.

***Tyto informace jsou zveřejňovány ve všech jazycích EU na vyhrazené internetové stránce spravované Komisí.***

## Pozměňovací návrh 54

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 9

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 15 – odst. 1

### *Znění navržené Komisí*

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.***

### *Pozměňovací návrh*

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. ***Je v zájmu pracovních podmínek řidičů, jakož i silniční bezpečnosti a vymáhání, aby členské státy zajišťovaly parkoviště a odpočívadla, bez sněhu a ledu v zimním období, zejména v nejvzdálenějších a/nebo okrajových regionech Evropské unie.***

## Pozměňovací návrh 55

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 17 – odst. 3 a (nový)

9a) v článku 17 se doplňuje nový odstavec 3 a, který zní:

„3a. Součástí zprávy je hodnocení systémů autonomního řízení v členských státech a možnosti řidiče zaznamenávat dobu, během níž je aktivován systém autonomního řízení, a tato zpráva je v případě potřeby předložena společně s legislativním návrhem na změnu tohoto nařízení, v němž jsou rovněž stanoveny nezbytné požadavky pro to, aby řidič tyto údaje zaznamenal do inteligentního tachografu.“

## Pozměňovací návrh 56

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 10

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 19 – odst. 1

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené závažnosti **stanovené v souladu s přílohou III** směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES<sup>12</sup>, odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato **opatření a sankce** Komisi **ve lhůtě stanovené v článku 29 druhém pododstavci**. **Neprodleně jí** oznámí jakékoli **jejich** následné změny. Komise o **nich** **uvědomí ostatní** členské státy.

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné **a** přiměřené závažnosti **porušení uvedených v příloze III** směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES<sup>12</sup>, odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy **ve lhůtě stanovené v čl. 29 druhém pododstavci** oznámí tato **pravidla a opatření** Komisi **spolu s postupem a kritérii pro posuzování jejich přiměřenosti stanovenými na vnitrostátní úrovni**. **Členské státy neprodleně** oznámí jakékoli následné změny, **které na ně mají vliv**. Komise o **těchto pravidlech a opatřeních a jejich změnách** **uvědomí** členské státy.

*Tyto informace jsou zveřejňovány ve všech jazycích EU na vyhrazené internetové stránce spravované Komisí a obsahují podrobné informace o těchto sankcích platných v členských státech EU.*

---

<sup>12</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

---

<sup>12</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

### **Pozměňovací návrh 57**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 12**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 25 – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

2. V případech uvedených v odstavci 1 přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2.

### **Pozměňovací návrh 58**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 12 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Příloha (nová)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

2. V případech uvedených v odstavci 1 přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy ***k provádění tohoto nařízení*** v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2.

#### *Pozměňovací návrh*

***doplňuje se nová příloha, která zní:***

***„Minimální požadavky na parkovací plochy***

***Část A: Servisní zařízení***

***1) Čisté a funkční toalety s tekoucí vodou, které jsou pravidelně***

*kontrolovány:*

- do 10 míst alespoň jedna sanitární jednotka se čtyřmi toaletami;*
- od 10 do 25 míst alespoň jedna sanitární jednotka s osmi toaletami;*
- od 25 do 50 míst alespoň dvě sanitární jednotky s 10 toaletami v každé jednotce;*
- od 50 do 75 míst alespoň dvě sanitární jednotky s 15 toaletami v každé jednotce;*
- od 75 do 125 míst alespoň čtyři sanitární jednotky s 15 toaletami v každé jednotce;*
- pro více než 125 míst alespoň šest sanitárních jednotek s 15 toaletami v každé jednotce.*

*2) Čisté a funkční sprchy, které jsou pravidelně kontrolovány:*

- do 10 míst alespoň jedna umývárna se dvěma sprchami;*
- od 25 do 50 míst alespoň dvě umývárny s pěti sprchami v každé umývárně;*
- od 50 do 75 míst alespoň dvě umývárny s 10 sprchami v každé umývárně;*
- od 75 do 125 míst alespoň čtyři umývárny s 12 sprchami v každé umývárně;*
- pro více než 125 míst alespoň šest umýváren s 15 sprchami v každé umývárně.*

*3) Dostatečný přístup k pitné vodě;*

*4) vhodné vybavení pro vaření, bufet nebo restaurace;*

*5) obchod s pestrým výběrem potravin, nápojů atd. na místě či v jeho blízkosti;*

*6) odpadkové koše v dostatečném množství a o dostatečném objemu;*

*7) přístřeší před deštěm nebo sluncem blízko parkoviště;*

*8) dostupný pohotovostní plán / krizové řízení / kontaktní údaje pro naléhavé případy, které mají zaměstnanci*



*k dispozici;*

9) *piknikové stoly s lavicemi nebo podobné vybavení v dostatečném množství;*

10) *vyhrazené wi-fi připojení;*

11) *bezhotovostní rezervační, platební a fakturační systém;*

12) *informace o počtu volných parkovacích míst uvedené na parkovišti a na internetu;*

13) *zařízení je genderově vstřícné.*

#### **Část B: Bezpečnostní prvky**

1) *úplné oddělení parkovací plochy a jejího okolí, například plotem nebo podobným ohrazením, které znemožňuje náhodný i záměrný nezákonný vstup nebo tento vstup oddaluje;*

2) *přístup do areálu odstavného parkoviště pro nákladní vozidla mají pouze jeho uživatelé a pracovníci;*

3) *digitální záznamové zařízení (alespoň 25fps). Systém zaznamenává nepřetržitě nebo v režimu detekce pohybu;*

4) *parkoviště je vybaveno kamerovým systémem monitorujícím celé ohrazení a zajišťujícím, že veškerá činnost v blízkosti ohrazení nebo na něm jsou zřetelně zaznamenávány (kamerový systém v režimu nahrávání);*

5) *ostraha areálu je zajištěna hlídkami či jinými prostředky;*

6) *každý incident v oblasti trestné činnosti se musí oznamovat pracovníkům odstavného parkoviště a policii. Je-li to možné, musí být řidič vozidla vyzván, aby počkal na pokyny policie;*

7) *trvale osvětlené jízdní pruhy a pruhy pro chodce;*

8) *bezpečnost chodců na vyhrazených parkovacích plochách;*

9) *ostraha parkovací plochy prostřednictvím dostatečných a*

*přiměřených bezpečnostních kontrol;  
10) zřetelně uvedené telefonní číslo  
tísňových služeb.“*

## Pozměňovací návrh 59

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 a (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 1 – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

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, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES<sup>14</sup> a směrnice Rady 92/6/EHS<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

#### *Pozměňovací návrh*

#### *-1a) čl. 1 odst. 1 se mění takto:*

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, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES<sup>14</sup> a směrnice Rady 92/6/EHS<sup>15</sup>, **nařízení (ES) č. 1072/2009, směrnice Rady 92/106/EHS<sup>15a</sup>, směrnice 96/71/ES a směrnice 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v silniční dopravě, a směrnice, kterou se stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU.**

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

<sup>15a</sup> **Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř.**

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

## Pozměňovací návrh 60

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 b (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 2 – odst. 2 – písm. h a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**-1b) v čl. 2 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:**

**„ha) „inteligentním tachografem“ digitální tachograf využívající službu určování polohy na základě družicového navigačního systému s automatickým určováním polohy v souladu s tímto nařízením;“**

## Pozměňovací návrh 61

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 c (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 3 – odst. 4

*Platné znění*

*Pozměňovací návrh*

**4.** Patnáct let od doby, kdy jsou nově zaregistrovaná vozidla povinně vybavena tachografem podle článků 8, 9 a 10, musí být vozidla provozovaná v jiném členském státě, než je stát, v němž je vozidlo zaregistrováno, vybavena takovým tachografem.

**-1c) v článku 3 se odstavec 4 mění takto:**

**4. Nejpozději...**

**[Úř. věst.: 3 roky po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] musí být tato vozidla vybavena inteligentním tachografem:**

**a) vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a která jsou vybavena analogovým tachografem;**

**b) vozidla, která jsou provozována v**

*jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a která jsou vybavena digitálním tachografem splňujícím specifikace v příloze IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné do 30. září 2011; nebo*

*c) vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a která jsou vybavena digitálním tachografem splňujícím specifikace v příloze IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné od 1. října 2011,*

---

<sup>1</sup> *Při předpokladu, že silniční balíček vstoupí v platnost v roce 2019, druhá verze prováděcího aktu Komise týkajícího se inteligentních tachografů bude přijata do roku 2019/2020 (viz článek 11 níže) a poté bude uplatňován odstupňovaný přístup k dodatečnému vybavení.*

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=CS>)*

## **Pozměňovací návrh 62**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 d (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 3 – odst. 4 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*-1d) v článku 3 se vkládá se odstavce 4 a, který zní:*

*4a Do... [Úř. věst.: 4 roky po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a která jsou vybavena digitálním tachografem splňujícím požadavky přílohy IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné od 1. října 2012, musí být vybavena inteligentním tachografem.*

## Pozměňovací návrh 63

### Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 e (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 3 – odst. 4 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**-1e) v článku 3 se doplňuje nový odstavec 4 b, který zní:**

**4b Do... [Úř. věst.: 5 let po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a která jsou vybavena inteligentním tachografem splňujícím požadavky přílohy IC nařízení (EU) 2016/799, musí být vybavena inteligentním tachografem.**

## Pozměňovací návrh 64

### Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 f (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 3 a (nová)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**-1f) v čl. 4 odst. 2 se doplňuje nová odrážka, která zní:**

**– mít dostatečnou kapacitu paměti pro ukládání všech údajů požadovaných podle tohoto nařízení,**

## Pozměňovací návrh 65

### Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 g (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 7 – odst. 1

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 nařízením (ES) č. 561/2006, v **souladu se směrnicemi 95/46/ES a 2002/58/ES** a pod dozorem orgánu dozoru členského státu uvedeného v článku **28 směrnice 95/46/ES**.

**-1g) v článku 7 se odstavec 1 nahrazuje tímto:**

„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 nařízením (ES) č. 561/2006, **se směrnicí 2002/15/ES, směrnicí Rady 92/6/EHS, směrnicí Rady 92/106/EHS, s nařízením (ES) č. 1072/2009, se směrnicí 96/71/ES a směrnicí 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, a se směrnicí stanovující konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnicí 2014/67/EU, v souladu s nařízením (EU) 2016/679 a se směrnicí 2002/58/ES** a pod dozorem orgánu dozoru členského státu uvedeného v článku **51 nařízení (EU) č. 2016/679**.

“

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015))

## Pozměňovací návrh 66

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 h (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 7 – odst. 2 – návětí

2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které souvisí výhradně s tímto **nařízením** a nařízením (ES) č. 561/2006 podle odstavce 1, v souvislosti s:

**-1h) v článku 7 se návětí odstavce 2 nahrazuje tímto:**

„2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které souvisí výhradně s tímto **nařízením** a nařízením (ES) č. 561/2006, **se směrnicí 2002/15/ES, směrnicí Rady 92/6/EHS, směrnicí Rady 92/106/EHS, s nařízením (ES) č. 1072/2009, se směrnicí**

**96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, a se směrnici stanovující konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, podle odstavce 1, v souvislosti s:**

“

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015))

### **Pozměňovací návrh 67**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – odst. 1 – bod 1**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 8 – odst. 1 – odrážka 2

*Znění navržené Komisí*

– **každé tři hodiny** celkové doby řízení,

*Pozměňovací návrh*

**„každou minutu** celkové doby řízení **a pokaždé, když vozidlo překročí hranici členského státu,**

### **Pozměňovací návrh 68**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 a (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 8 – odst. 1 – pododstavec 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**1a) do čl. 8 odst. 1 se vkládá nový pododstavec, který zní:**

**Aby mohly kontrolní orgány snáze ověřovat soulad, inteligentní tachograf rovněž zaznamenává, zda vozidlo bylo použito pro přepravu zboží nebo cestujících, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 561/2006.**

## Pozměňovací návrh 69

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 b (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 8 – odst. 1 – pododstavec 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Ib) do čl. 8 odst. 1 se vkládá nový pododstavec, který zní:*

*Vozidla, která byla poprvé registrována od... [24 měsíců po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost], musí být vybavena tachografem v souladu s druhou odrážkou prvního pododstavce čl. 8 odst. 1 a s druhým pododstavcem čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení.*

## Pozměňovací návrh 70

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 c (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 9 – odst. 2

*Platné znění*

*Pozměňovací návrh*

*Ic) v článku 9 se odstavec 2 nahrazuje tímto:*

*2. Patnáct let od doby, kdy musí být nově zaregistrovaná vozidla vybavena tachografem podle tohoto článku a článků 8 a 10, 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.*

*„2. Do... [Úř. věst.: 1 rok po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení 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.“*

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=CS>)*



## Pozměňovací návrh 71

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 d (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 9 – odst. 3

#### Platné znění

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 **nařízení (ES) č. 561/2006** a tohoto nařízení a dílny, pokud je to nutné k ověření správného fungování tachografu.

#### Pozměňovací návrh

**1d) v článku 9 se odstavec 3 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.

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015))

## Pozměňovací návrh 72

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 e (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 11 – odst. 1

#### Platné znění

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 všech ustanovení, která by stanovovala zaznamenávání dalších údajů tachografem.

#### Pozměňovací návrh

**1e) v článku 11 se odstavec 1 mění takto:**

„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 všech ustanovení, která by stanovovala zaznamenávání dalších údajů tachografem.

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

*Do... [Úř. věst.: 12 měsíců od vstupu  
tohoto pozměňujícího nařízení v platnost]  
Komise přijme prováděcí akty, kterými  
stanoví podrobná pravidla pro  
zaznamenávání každého překročení  
hranic vozidlem uvedené v druhé odrážce  
prvního pododstavce čl. 8 odst. 1 a ve  
druhém pododstavci čl. 8 odst. 1.*

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

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060EN.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060EN.01000101-E0015))

### **Pozměňovací návrh 73**


#### **Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 f (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014


Čl. 34 – odst. 5 – písm. b – bod (iv)

*Znění navržené Komisí*


iv) pod značkou : přerušení práce **nebo** doba odpočinku.

*Pozměňovací návrh*

**1f) v článku 34 se odst. 5 písm. b)  
mění takto:**

„iv) pod značkou : přerušení práce, doba odpočinku, **roční dovolená nebo pracovní neschopnost,**

**pod značkou „trajekt/vlak“: Kromě**

**značky : doba odpočinku strávená na trajektu nebo ve vlaku, jak je uvedeno v článku 9 nařízení (ES) č. 561/2006.“**

### **Pozměňovací návrh 74**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 2**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 34 – odst. 7

*Znění navržené Komisí*

7. **Řidič po příjezdu na vhodné místo zastávky zadá do digitálního tachografu** symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba, a také kde a kdy řidič překročil ve vozidle státní hranici. Členský stát může požadovat na řidičích 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.

*Pozměňovací návrh*

7. **Pokud tachograf není schopen automaticky zaznamenávat překročení hranic, řidič na prvním možném a dostupném místě zastávky zadá** symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba, a také kde a kdy řidič překročil ve vozidle státní hranici. **Kód země po překročení hranice do nové země se zadává do tachografu pod položkou BEGIN.** Členský stát může požadovat na řidičích 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.“

**Pozměňovací návrh 75**

**Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 a (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 34 – odst. 7 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

2a) **v článku 34 se doplňuje nový odstavec 7 a, který zní:**

**„7a. Řidiči musí absolvovat školení ohledně toho, jak správně používat tachograf, s cílem dosáhnout plného využití tohoto zařízení. Řidič nesmí nést náklady tohoto svého školení, školení by mělo být poskytnuto jeho zaměstnavatelem.“**

**Pozměňovací návrh 76**

**Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 b (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 34 – odst. 7 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2b) v článku 34 se doplňuje nový odstavec 7 b, který zní:**

**„7b. Co nejvyšší počet pracovníků kontrolních orgánů by měl absolvovat školení, jak správně číst a sledovat tachograf.“**

## **Pozměňovací návrh 77**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 c (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 1 – bod (i)

#### *Platné znění*

**i)** záznamové listy pro daný den a záznamové listy použité řidičem v předcházejících **28** dnech,

#### *Pozměňovací návrh*

**2c) v článku 36 se odst. 1 bod i nahrazuje tímto:**

**„i)** záznamové listy pro daný den a záznamové listy použité řidičem v předcházejících **56** dnech,“

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

## **Pozměňovací návrh 78**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 d (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 1 – bod (iii)

#### *Platné znění*

**iii)** veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících **28** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.

#### *Pozměňovací návrh*

**2d) v článku 36 se odst. 1 bod iii nahrazuje tímto:**

**„iii)** veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících **56** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.“

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

## Pozměňovací návrh 79

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 e (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 2 – bod (ii)

#### *Platné znění*

*ii)* veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících **28** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.

#### *Pozměňovací návrh*

*2e) v článku 36 se odst. 2 bod ii nahrazuje tímto:*

*„ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících **56** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.“*

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=CS>)*

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

### Úvod

EU přijala soubor pravidel v tržní a sociální oblasti, která jsou zaměřena na zajištění spravedlivého, dobře fungujícího, bezpečného a sociálně udržitelného odvětví silniční dopravy. Současná nařízení č. 561/2006 o době řízení a odpočinku a č. 165/2014 o tachografech byla přijata s cílem posílit bezpečnost na silnicích, zlepšit pracovní podmínky pro řidiče a posílit dodržování pravidel a spravedlivou soutěž mezi podnikateli v silniční dopravě.

Na základě hodnocení se nicméně ukazuje, že slabiny současných předpisů spolu s jejich nedostatečným prosazováním vedly k tomu, že vytyčených cílů nebylo plně dosaženo. Nejasné a nevhodné předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů vedou k rozdílným výkladům a způsobům prosazování v členských státech. Některé členské státy nedávno přijaly jednostranná opatření, jež vedla k dalšímu rozšíření šedé zóny z hlediska práva a rovněž k nerovnému a nejednotnému zacházení s řidiči a podnikateli. Nejčastější porušení předpisů se týkala doby odpočinku (25 %), přestávek v řízení (23 %), vedení záznamů o době řízení (17 %) a doby řízení (16 %).

V hodnocení bylo také zdůrazněno neúčinné používání kontrolních nástrojů a systémů pro výměnu dat, včetně tachografů.

### Návrh Komise

Komise přijala dne 31. května 2016 soubor osmi legislativních návrhů (balíček „Evropa v pohybu“ pro čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu) za účelem zajištění spravedlivé hospodářské soutěže, zjednodušení stávajících předpisů, ochrany vnitřního trhu a zaručení práv pracovníků v tomto odvětví.

Záměrem nynějšího návrhu změny nařízení (ES) č. 561/2006 (nařízení o době řízení) a nařízení (ES) č. 165/2014 (nařízení o tachografech) je napravit nedostatky v současných právních předpisech, jako je nízká srozumitelnost, nejednotný výklad nebo neúčinné prosazování, a rovněž usnadnit posílenou spolupráci mezi členskými státy a příslušnými orgány.

### Stanovisko zpravodaje

Zpravodaj podporuje legislativní balíček Komise „Evropa v pohybu“ a také tento návrh, neboť jeho cílem je podpořit rovné podmínky a spravedlivou hospodářskou soutěž v rámci odvětví a zároveň zmírnit zbytečnou administrativní zátěž, urychlit digitalizaci přepravních dokumentů a posílit prosazování předpisů. Domnívá se, že je nanejvýš důležité zabývat se všemi návrhy jako celkem, aby se zajistilo přijetí uceleného souboru právních předpisů.

Zpravodaj usiluje o další zkvalitnění návrhu Komise v následujících klíčových oblastech s ohledem na základní zásadu „méně regulace a kvalitnější digitalizace“:

#### *1. Pracovní podmínky a flexibilita pro řidiče*

Odvětví silniční dopravy, zejména pokud jde o dálkovou a mezinárodní přepravu, čelí hrozícímu nedostatku řidičů napříč všemi členskými státy. To je částečně zapříčiněno pracovními a životními podmínkami řidičů. Patří sem dlouhodobý pobyt mimo domov a systémový nedostatek odpovídajícího ubytování.

#### – Více pružnosti při uplatňování doby řízení a odpočinku

Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek tato období zbytečně prodlužují. Zpravodaj podporuje návrh na přijetí předpisů Unie, jež budou upravovat pravidelný týdenní odpočinek a usnadní řidičům provádět přepravu v souladu s těmito předpisy a dostat se domů na běžný týdenní odpočinek a také jim umožní obdržet úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku.

#### – Návrat domů

Zpravodaj usiluje o zajištění toho, aby podnikatelé v silniční dopravě poskytli řidičům možnost a prostředky k tomu, aby se mohli vrátit do svých domovů jednou za měsíc, aniž by se nepřiměřeně zkrátila doba odpočinku doma. Kromě toho navrhuje vyjasnění pojmu „domov“, aby se předešlo jeho nesprávnému použití.

#### – Požadavky na pravidelný týdenní odpočinek

Zpravodaj souhlasí s tím, že je zapotřebí vyjasnit požadavky na týdenní odpočinek, pokud jde o místa, kde by se měl trávit, neboť členské státy tyto požadavky v současnosti vykládají a uplatňují odlišně.

Vyjadřuje podporu návrhu Komise na zavedení zákazu trávit týdenní odpočinek ve vozidle v délce 45 hodin nebo více s tím, že bude zahrnovat i zkrácenou týdenní dobu odpočinku. Zpravodaj souhlasí s tím, že zaměstnavatelé musí poskytnout řidičům odpovídající ubytování s vhodným vybavením pro spaní a hygienu, pokud si řidiči nemohou vybírat týdenní odpočinek na soukromém místě dle svého výběru.

Upozorňuje ovšem na to, že z hlediska bezpečnosti a pojištění by neměli být řidiči od svých vozů odděleni, a že je tedy v odvětví silniční dopravy běžné, že řidiči odpočívají v kabině vozu.

#### – Požadavek na vyhrazené parkovací plochy

Zpravodaj proto navrhuje, aby byla zavedena výjimka z obecného pravidla netrávit týdenní odpočinek v kabině, pokud k němu dojde na tzv. vyhrazené parkovací plochy, pro něž bylo vydáno osvědčení.

Osvědčení o vyhrazené parkovací ploše by měla vymezovat požadavky vztahující se na tyto vyhrazené parkovací plochy různých druhů, která řidičům umožní si odpočinout ve vozidle. Tyto požadavky by měly zajišťovat, aby byla k dispozici veškerá zařízení potřebná pro vytvoření vhodných podmínek pro odpočinek, pokud jde o hygienu, stravování a další aspekty, včetně možnosti platit za tato místa předem. Záměrem zpravodaje je zajistit, aby byl denní příspěvek řidičům v souladu se svým účelem používán na parkování a denní náklady.

Domnívá se, že různé organizace, místní samospráva a další subjekty by měly být vybízeny k tomu, aby se zapojily do budování těchto parkovacích míst, které by byly posléze schváleny příslušným orgánem členského státu. To by bylo možné uskutečnit jako obchodní model nebo sociální podnik za předpokladu, že budou požadavky splněny.

#### – Požadavky týkající se skutečné doby jízdy

Řidiči často narazí na nepředvídané okolnosti, které jim znemožní dostat se do požadovaného místa, kde si mají vybírat týdenní odpočinek, aniž by porušili předpisy Unie. Zpravodaj souhlasí s návrhem, který umožní řidičům snáze se vyrovnat s těmito okolnostmi a dostat se do místa týdenního odpočinku, aniž by porušili požadavky na maximální doby řízení. Upravil ovšem návrh tak, aby se vztahoval jen na případ, kdy je záměrem řidiče dosažení provozovny s cílem trávit odpočinek doma.

#### 2., „Inteligentní“ prosazování

##### – Inteligentní tachograf

Zpravodaj je přesvědčen, že posílení prosazování je pro dosažení cílů návrhu nezbytné. Srozumitelné předpisy upravující pravidelnou administrativní spolupráci mezi členskými státy představují klíč pro standardizaci postupů prosazování předpisů, a tím i pro další posílení účinnosti a efektivity přeshraničního prosazování předpisů. V současnosti jsou kontrolní nástroje používány odlišně a správní spolupráce mezi členskými státy je nedostatečná, čímž se oslabuje přeshraniční prosazování předpisů. Zpravodaj zastává názor, že lepší způsob používání digitálních nástrojů může vést k méně svazující regulaci v mnoha aspektech prosazování.

V této souvislosti je přesvědčen, že povinnost používat inteligentní tachografy v mezinárodní přepravě musí být zavedena dříve, než současná právní úprava předpokládá. To by umožnilo dříve využít přínosy tohoto nového zařízení, a zároveň tak zvýšit účinnost předpisů a jejich prosazování.

Je zapotřebí, aby byly kontrolní orgány odpovídajícím způsobem vybaveny tak, aby byly schopny využívat zásadní informace, které jim inteligentní tachograf poskytne.

##### – Interoperabilní vnitrostátní databáze

Vnitrostátní kontrolní orgány se potýkají s rostoucím tlakem, který je zapříčiněn složitějšími právními předpisy, větším objemem dopravy a širokou škálou situací, jež mohou nastat. Tento tlak je násoben tím, že členské státy setrvale snižují finanční prostředky poskytované silničním kontrolním orgánům. Zpravodaj je přesvědčen, že je nutné zaujmout přístup odpovídající 21. století, a tedy využívat technologie a analýzy dat pro podporu vnitrostátních kontrolních orgánů při jejich práci. Navrhuje proto, aby členské státy zřídily vnitrostátní databáze, které budou shromažďovat, ukládat a analyzovat relevantní data v souladu s obecným nařízením o ochraně osobních údajů. To by umožnilo vnitrostátním kontrolním orgánům získat komplexní přehled o činnostech, které na území daného členského státu vyvíjejí vnitrostátní podniky a podniky z jiných členských států a třetích zemí.

Kromě toho by tyto vnitrostátní databáze byly výlučně přístupné kontrolním orgánům jiných členských států. Dále by se tak posílila účinnost prosazování předpisů na vnitrostátní úrovni, neboť by kontrolní orgány dostaly k dispozici úplný přehled o činnostech jakéhokoli řidiče za dobu v délce 56 dní. Jen pomocí těchto prostředků může být prosazování předpisů v mezinárodní přepravě efektivní.

Zpravodaj podporuje plán na urychlení zavádění e-CMR pro výměnu informací a dat, což by zahrnovalo komunikaci s vnitrostátními databázemi i ukládání na inteligentní tachograf.



**PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ A OSOB,  
OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL VSTUPNÍ INFORMACE**

Za vypracování tohoto seznamu nese výlučnou odpovědnost zpravodaj(ka) a poskytuje jej zcela dobrovolně. Při sestavování této zprávy a před jejím přijetím ve výboru obdržel(a) zpravodaj(ka) podněty od těchto subjektů či osob:

<b>Subjekt nebo osoba</b>
Euro Control Route
Federatie Nederlandse Vakbeweging
Christelijk Nationaal Vakbond
International Coach Tourism Federation
Discordia
Transport and Logistics Poland
Bundesverband der Deutschen Industrie
International Road Union
European Automobile Manufacturers' Association
DHL Group
European Transport Workers' Federation
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
Austrian Federal Economic Chamber (WKÖ)
Association of International Road Transport Carriers in Poland
Freight Transport Association
CEGROBB
Transport en Logistiek Nederland
Kiwa Register B.V.
Fédération Française des Transports Routiers
European Shippers' Council
Amazone
The Danish Transport and Logistics Association
zástupci vlád některých členských států
zástupci Evropské komise

26.4.2018

## STANOVISKO VÝBORU PRO ZAMĚSTNANOST A SOCIÁLNÍ VĚCI

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, 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) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů  
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Zpravodaj(\*): Georges Bach

(\*) Přidružený výbor – článek 54 jednacího řádu

### STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Odvětví dopravy je vysoce konkurenční odvětví, které se potýká s velkými problémy. Jednou z největších obtíží je nedostatek kvalifikovaných řidičů. Toto odvětví bude schopno přilákat pracovníky pouze v případě, že se zlepší pracovní podmínky. Kočovní život při řízení, spaní v kabině po dobu několika týdnů, práce pod tlakem a stres jsou hlavními příčinami často negativního obrazu, který mají pracovníci o odvětví mezinárodní dopravy.

Cílem regulace doby řízení a doby odpočinku je zlepšení jak pracovních podmínek pro řidiče, tak obecné bezpečnosti silničního provozu. Pokud jsou stávající pravidla o době řízení a době odpočinku řádně uplatňována a prosazována, i ona plní tento účel. Zpravodaj proto navrhuje, aby byla zachována pravidla o době řízení a době odpočinku tak, jak jsou stanovena ve stávajících právních předpisech.

Pro společnosti a řidiče s přeshraniční působností je však problematický rozdílný výklad stávajících pravidel v jednotlivých členských státech, který též ztěžuje orgánům provádění účinných kontrol.

Vnitrostátní orgány a kontrolní subjekty v různých členských státech musí lépe spolupracovat, aby řádně uplatňovaly a prosazovaly pravidla a zajišťovaly právní jistotu pro společnosti a jejich řidiče. Zavedení digitálního tachografu v roce 2019 zjednoduší kontrolu vnitrostátním orgánům, ale i společnostem a řidičům. S rychlým rozvojem digitálních technologií je nezbytné zkrátit přechodné období pro montáž digitálního tachografu tak, aby všechna vozidla, na něž se vztahuje nařízení, byla vybavena digitálním tachografem do roku 2024.

Aby se zajistila bezpečnost silničního provozu a zlepšily pracovní podmínky pro řidiče, navrhuje zpravodaj rozšířit působnost nařízení na přepravu zboží lehkými užitkovými vozidly do 3,5 tuny provozovanými v okruhu více než 100 km od hlavního působiště podniku.

Řidiči mohou trávit přestávky a denní a zkrácené týdenní doby odpočinku v kabině. Zpravodaj proto plně podporuje myšlenku zakázat spaní v kabině v průběhu pravidelného týdenního odpočinku v délce 45 hodin nebo více.

V současné době však na evropských silnicích neexistuje odpovídající infrastruktura pro ubytování řidičů. Je třeba vyvinout větší úsilí o zajištění finančních prostředků pro zřízení nebo modernizaci bezpečných parkovacích ploch, odpovídajících hygienických zařízení a vhodného ubytování.

Zpravodaj podporuje návrh Komise, který stanoví, že náhrada za zkrácený týdenní odpočinek musí být vybírána společně s pravidelným týdenním odpočinkem v délce nejméně 45 hodin. Společnosti by navíc měly organizovat práci řidičů tak, aby řidiči měli možnost vrátet se do místa svého bydliště nebo na jiné zvolené místo na týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybíraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek.

Zpravodaj je toho názoru, že tato opatření by zlepšila pracovní podmínky řidičů i bezpečnost silničního provozu a zvýšila by tak přitažlivost tohoto odvětví.

## POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro zaměstnanost a sociální věci vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby zohlednil tyto pozměňovací návrhy:

### Pozměňovací návrh 1

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

##### *Znění navržené Komisí*

(1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky pro podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.

##### *Pozměňovací návrh*

(1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky pro podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy, **kteřé bude atraktivní pro kvalifikované pracovníky**. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, **přiměřené**, vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně

prováděné v celé Unii.

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(1a) Zřízení Evropského orgánu pro pracovní záležitosti by mohlo hrát důležitou roli při vymáhání pravidel stanovených v tomto nařízení, zejména tím, že vnitrostátním orgánům pomůže koordinovat kontroly, vyměňovat si informace a osvědčené postupy a školit inspektory.**

## Pozměňovací návrh 3

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru předpisů Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>9</sup>, byly **ve stávajícím právním rámci** zjištěny určité nedostatky. Nejasné **a nevhodné** předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů vedou 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.

(2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru předpisů Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>9</sup>, byly **v provádění právního rámce** zjištěny určité nedostatky. Nejasné předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů **nebo na jiné místo, které si zvolí**, vedou 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.

---

<sup>9</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů

---

<sup>9</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).

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).

#### **Pozměňovací návrh 4**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 3**

###### *Znění navržené Komisí*

(3) Hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 provedené ex post potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování předpisů Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.

###### *Pozměňovací návrh*

(3) Hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 provedené ex post potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování předpisů Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného **a nestejného** využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.

#### **Pozměňovací návrh 5**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 4**

###### *Znění navržené Komisí*

(4) Jasně, vhodné a jednotně prosazované předpisy jsou rovněž zásadní po dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi podnikateli a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.

###### *Pozměňovací návrh*

(4) Jasně, vhodné a jednotně prosazované předpisy jsou rovněž zásadní po dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené **a spravedlivé** hospodářské soutěže mezi podnikateli a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.

#### **Pozměňovací návrh 6**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 5 a (nový)**

*(5a) Přeprava zboží se značně odlišuje od přepravy cestujících. Řidiči autokarů nebo autobusů jsou v úzkém kontaktu s cestujícími a měli by mít možnost větší flexibility při čerpání přestávek, aniž by docházelo k prodlužování doby řízení nebo zkracování doby odpočinku a přestávek.*

## Pozměňovací návrh 7

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

(6) Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. **Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek tato období zbytečně prodlužují.** Je proto žádoucí **upravit** ustanovení o běžném týdenním odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět přepravu v souladu s **těmito** předpisy a dostat se domů na běžný týdenní odpočinek a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. **Je rovněž** nezbytné zajistit, aby podnikatelé organizovali práci řidičů tak, aby tato doba mimo domov nebyla nadměrně dlouhá.

(6) Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. Je proto žádoucí **vymáhat uplatňování** ustanovení o běžném týdenním odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět přepravu v souladu s předpisy a dostat se domů na běžný týdenní odpočinek a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. **Aby se zajistily bezpečnost a důstojné pracovní podmínky, je** nezbytné zajistit, aby podnikatelé organizovali práci řidičů tak, aby tato doba mimo domov nebyla nadměrně dlouhá, **aby řidiči měli možnost k pravidelnému návratu domů a aby měli důstojné podmínky pro odpočinek v kvalitním ubytování. Pokud se řidič rozhodne strávit tuto dobu odpočinku doma, dopravní podnik by mu měl poskytnout finanční nebo praktické prostředky k návratu. Cesta domů by navíc neměla být započítávána pro účely výpočtu délky doby odpočinku. Pokud se řidič rozhodne strávit dobu odpočinku jinde než doma, neměla by mít tato skutečnost vliv na výpočet nároků řidiče na cestovní náhrady.**

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

#### *Znění navržené Komisí*

(7) Existují rozdíly mezi členskými státy ve výkladu a provádění požadavků na týdenní odpočinek, pokud jde o místo, kde má být týdenní odpočinek vybírán. **Je proto** vhodné objasnit tento požadavek, aby se zajistilo, že řidiči budou mít **k dispozici odpovídající ubytování** pro svůj běžný týdenní odpočinek, pokud si ho vybírají mimo domov.

#### *Pozměňovací návrh*

(7) Existují rozdíly mezi členskými státy ve výkladu a provádění požadavků na týdenní odpočinek, pokud jde o místo, kde má být týdenní odpočinek vybírán. **Aby se zajistily dobré pracovní podmínky a bezpečnost řidičů, je** vhodné objasnit tento požadavek, aby se zajistilo, že řidiči budou mít pro svůj běžný týdenní odpočinek, pokud si ho vybírají mimo domov, **k dispozici kvalitní a genderově přizpůsobené ubytování nebo jiné místo, které si zvolí řidič a hradí zaměstnavatel. Členské státy by měly zajistit dostupnost dostatečných bezpečných parkovacích ploch, které jsou uzpůsobeny potřebám řidičů.**

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 7 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

(7a) **Velký podíl silniční dopravy v Unii zahrnuje část cesty trajektem nebo po železnici. Proto by se pro takové cesty měla stanovit jasná a vhodná ustanovení, pokud jde o doby odpočinku a přestávky.**

#### *Odůvodnění*

*Měly by být povoleny výjimky v případě týdenní doby odpočinku u dlouhých cest trajektem nebo vlakem, což se týká hlavně okrajových oblastí EU.*

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení

## Bod odůvodnění 8 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(8a)** *Ve snaze zabezpečit pracovní podmínky řidičů v místech nakládky a vykládky by vlastníci a provozovatelé takovýchto zařízení měli zajistit řidičům přístup k hygienickým zařízením.*

## Pozměňovací návrh 11

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(11) Ke zlepšení nákladové efektivity prosazování předpisů v sociální oblasti je třeba plně využít možnosti současných a budoucích systémů tachografů. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy, zejména během mezinárodní přepravy.

(11) Ke zlepšení nákladové efektivity **a ke zjednodušení** prosazování předpisů v sociální oblasti je třeba plně využít možnosti současných a budoucích systémů tachografů. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy, zejména během mezinárodní přepravy. **Komise by měla zkoumat možnost zřídit portál pro silniční dopravu, jako je GNSS, který by vnitrostátním orgánům umožňoval plně využívat potenciál inteligentního tachografu.**

## Pozměňovací návrh 12

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(11a)** *Rychlý rozvoj nových technologií, digitalizace celého hospodářství EU a potřeba zavést rovné podmínky pro všechny společnosti v mezinárodní silniční dopravě vedou k tomu, že je nezbytné zkrátit přechodné období pro montáž inteligentního tachografu do registrovaných vozidel. Inteligentní tachograf přispěje k lepšímu sledování*



*uplatňování právních předpisů Unie v silniční dopravě a ke zjednodušení kontrol, a usnadní tak činnost vnitrostátních orgánů. Montáž inteligentních tachografů v registrovaných vozidlech by měla být stanovena jako povinnost co nejrychleji a nejpozději od ledna 2021.*

### **Pozměňovací návrh 13**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(11b) Používání lehkých užitkových vozidel pro přepravu zboží neustále narůstá, což způsobuje nekalou hospodářskou soutěž a rozdíly v uplatňování nařízení (ES) 561/2006, které vedou k rozdílným pracovním podmínkám a k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Aby se zlepšila bezpečnost silničního provozu a pracovní podmínky řidičů, měla by být působnost nařízení (ES) č. 561/2006 rozšířena tak, aby zahrnovala lehká užitková vozidla používaná pro přepravu zboží, pokud takové vozidlo není používáno na vlastní účet společnosti nebo řidiče, nebo pokud jeho řízení nepředstavuje hlavní činnost osoby, která vozidlo řídí.*

### **Pozměňovací návrh 14**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(11c) Aby byly zajištěny odpovídající zdravotní a bezpečnostní standardy pro řidiče, je třeba zřídit nebo modernizovat bezpečné parkovací plochy, vhodná hygienická zařízení a kvalitní ubytování. V Unii by měla fungovat dostatečná síť*

*parkovacích ploch.*

## **Pozměňovací návrh 15**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 11 d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(11d) Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě zvažoval vytvoření Evropské agentury pro silniční dopravu, která by zajišťovala řádné provádění právních předpisů EU a prosazovala standardizaci ve všech členských státech.*

## **Pozměňovací návrh 16**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod -1 (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 2 – odst. 1 – písm. a

*Platné znění*

*Pozměňovací návrh*

a) zboží *vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny*, nebo

*-1) v čl. 2 odst. 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:*

„a) zboží, nebo“

## **Pozměňovací návrh 17**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 1**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Článek 3 – písm. h

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

h) vozidly nebo jejich kombinacemi používanými pro neobchodní přepravu

h) vozidly nebo jejich kombinacemi, *jejichž maximální přípustná hmotnost*

zboží;

*nepřesahuje 7,5 tuny*, používanými pro neobchodní přepravu zboží;

## Pozměňovací návrh 18

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 3 – písm. h a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*1a) v článku 3 se doplňuje nové písmeno, které zní:*

*„ha) lehká užitková vozidla používaná pro přepravu zboží, pokud se přeprava neuskutečňuje na cizí účet nebo za úplatu, ale na vlastní účet společnosti nebo řidiče, nebo pokud řízení vozidla nepředstavuje hlavní činnost osoby, která vozidlo řídí;“*

## Pozměňovací návrh 19

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Nařízení (ES) č. 561/2006

Článek 4 – písm. r

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

r) „neobchodní přepravou“ silniční přeprava kromě přepravy na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná odměna a ze které neplynou žádné zisky.

r) „neobchodní přepravou“ silniční přeprava **osob nebo zboží** kromě přepravy na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná **přímá ani nepřímá** odměna a ze které neplynou žádné **přímé ani nepřímé** zisky.

*Odůvodnění*

*Další upřesnění definice, které zohledňuje nové obchodní modely.*

## Pozměňovací návrh 20

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006  
Čl. 4 – písm. r a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2a) v článku 4 se doplňuje nové písmeno, které zní:**

**„ra) „domovem“ ohlášené místo pobytu řidiče v členském státě;“**

## **Pozměňovací návrh 21**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 b (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 4 – písm. r b (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2b) v článku 4 se doplňuje nové písmeno, které zní:**

**„rb) „lehkým užitkovým vozidlem“ vozidlo používané pro přepravu zboží a s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla včetně návěsu nebo přívěsu nepřekračující 3,5 tuny.“**

## **Pozměňovací návrh 22**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 7 – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Řidič, který se zapojuje do provozu s více řidiči, se může rozhodnout, že si vybere přestávku v délce 45 minut ve vozidle řízeném jiným řidičem, pokud řidič, který si vybírá přestávku, právě nepomáhá řidiči, který řídí vozidlo.

Řidič, který se zapojuje do provozu s více řidiči, se může rozhodnout, že si vybere přestávku v délce 45 minut ve vozidle řízeném jiným řidičem, pokud řidič, který si vybírá přestávku, právě nepomáhá řidiči, který řídí vozidlo.

***V případě silniční přepravy cestujících se řidič může rozhodnout, že si vybere přestávku v délce nejméně 30 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně***

*15 minut, které jsou časově rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.*

#### *Odůvodnění*

*Řidiči přepravující cestující by měli mít větší flexibilitu při volbě přestávek, aby se přizpůsobili potřebám cestujících, aniž by docházelo k prodlužování doby řízení nebo zkracování doby odpočinku a přestávek.*

#### **Pozměňovací návrh 23**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*a) v odstavci 6 se první pododstavec nahrazuje tímto:*

*vypouští se*

*„6. V kterýchkoli čtyřech po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně:*

*a) čtyři běžné týdenní doby odpočinku nebo*

*b) dvě běžné týdenní doby odpočinku v délce nejméně 45 hodin a dvě zkrácené týdenní doby odpočinku v délce nejméně 24 hodin.*

*Pro účely písm. b) musí však být zkrácení týdenní doby odpočinku vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.*

#### **Pozměňovací návrh 24**

##### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. b**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 7

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*7. Každá doba odpočinku vybraná*

*7. Každá doba odpočinku vybraná*

náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí **bezprostředně předcházet** před jinou dobou odpočinku trvající nejméně 45 hodin nebo **po ní následovat**.

náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí **být vybrána** před jinou dobou odpočinku trvající nejméně 45 hodin nebo **jako prodloužení této doby jako nepřetržitá doba odpočinku**.

## Pozměňovací návrh 25

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 a

#### *Znění navržené Komisí*

8a. Běžné týdenní doby odpočinku a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek se nevybírají ve vozidle. Vybírají se **ve vhodném** ubytování, s odpovídajícím vybavením **pro spaní a hygienu**;

- a) buď zajištěném, nebo zaplaceném zaměstnavatelem, nebo
- b) doma nebo na jiném soukromém místě vybraném řidičem.

#### *Pozměňovací návrh*

8a. Běžné týdenní doby odpočinku a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek se nevybírají ve vozidle. Vybírají se **v kvalitním a genderově přizpůsobeném** ubytování, **mimo kabinu**, s odpovídajícím **hygienickým** vybavením **a lůžkem pro řidiče**:

- a) buď zajištěném, nebo zaplaceném zaměstnavatelem, nebo
- b) doma nebo na jiném soukromém místě vybraném řidičem.

## Pozměňovací návrh 26

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 b

#### *Znění navržené Komisí*

8b. Dopravní podnik organizuje práci řidičů takovým způsobem, aby řidiči mohli v průběhu každých tří po sobě následujících týdnů trávit doma nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za zkrácený týdenní

#### *Pozměňovací návrh*

8b. Dopravní podnik organizuje práci řidičů takovým způsobem, aby řidiči mohli v průběhu každých tří po sobě následujících týdnů trávit doma **nebo na jiném místě, které si zvolí**, nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za zkrácený týdenní

odpočinek.

odpočinek. *Řidič písemně informuje dopravní podnik před začátkem takové doby odpočinku, zda ji stráví jinde než doma. Pokud se řidič rozhodne strávit dobu odpočinku doma, dopravní podnik mu zajistí finanční nebo praktické prostředky k návratu domů. Cesta domů se nezapočítává pro účely výpočtu délky doby odpočinku. Pokud se řidič rozhodne strávit dobu odpočinku jinde než doma, neodečte podnik náklady na cestu od cestovních náhrad, na které má řidič nárok.*

## **Pozměňovací návrh 27**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c a (nové)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 b

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ca) vkládá se nový odstavec, který zní:*

*8c. Do ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost] a poté každé dva roky předloží členské státy Komisi zprávu o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a bezpečných parkovacích zařízení na jejich území. Komise přijme v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2 prováděcí akty, kterými stanoví jednotný formát dvouletých zpráv členských států.*

## **Pozměňovací návrh 28**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 6**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 9 – odst. 1

### *Znění navržené Komisí*

9. 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 lůžko nebo lehátko.

### *Pozměňovací návrh*

1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo 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 týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

### *Odůvodnění*

*Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo 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 týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.*

### **Pozměňovací návrh 29**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 10 – odst. 1

### *Platné znění*

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

### *Pozměňovací návrh*

#### **6a) 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 podněcovaly k porušování tohoto nařízení.“

### **Pozměňovací návrh 30**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 (nový)**



*Platné znění*

4. **Patnáct let** od doby, kdy jsou nově zaregistrovaná vozidla povinně vybavena tachografem podle článků 8, 9 a 10, musí být vozidla provozovaná v jiném členském státě, než je stát, v němž je vozidlo zaregistrováno, vybavena takovým tachografem.

**Pozměňovací návrh 31**

**Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 2**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 34 – odst. 7 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

„Řidič po příjezdu na vhodné místo zastávky zadá do digitálního tachografu symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba, a také kde a kdy řidič překročil ve vozidle státní hranici. Členský stát může požadovat na řidičích 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.“

**Pozměňovací návrh 32**

**Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 a (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 1 – bod i

*Platné znění*

*Pozměňovací návrh*

**-1) v článku 3 se odstavec 4 nahrazuje tímto:**

„4. **Osmnáct měsíců** od doby, kdy jsou nově zaregistrovaná vozidla povinně vybavena tachografem podle článků 8, 9 a 10, musí být vozidla provozovaná v jiném členském státě, než je stát, v němž je vozidlo zaregistrováno, vybavena takovým tachografem.“

*Pozměňovací návrh*

Řidič po příjezdu na **první** vhodné místo zastávky zadá do digitálního tachografu symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba, a také kde a kdy řidič překročil ve vozidle státní hranici. Členský stát může požadovat na řidičích 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.

**2a) v čl. 36 odst. 1 se písmeno i)**

i) záznamové listy pro daný den a záznamové listy použité řidičem v předcházejících **28** dnech,

*nahrazuje tímto:*

„i) záznamové listy pro daný den a záznamové listy použité řidičem v předcházejících **56** dnech,“

### **Pozměňovací návrh 33**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 b (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 1 – bod iii

*Platné znění*

iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předchozích **28** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006,

*Pozměňovací návrh*

**2b) v čl. 36 odst. 1 se písmeno iii) nahrazuje tímto:**

„iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících **56** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.“

### **Pozměňovací návrh 34**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 c (nový)**

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 2 – bod ii

*Platné znění*

ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daném dni a v předchozích **28** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006,

*Pozměňovací návrh*

**2c) v čl. 36 odst. 2 se bod ii) nahrazuje tímto:**

„ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daném dni a v předcházejících **56** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.“

## POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

<b>Název</b>	Změna 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) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů
<b>Referenční údaje</b>	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)
<b>Věcně příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.6.2017
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	EMPL 15.6.2017
<b>Přidružené výbory - datum oznámení na zasedání</b>	14.12.2017
<b>Zpravodaj(ka)</b> Datum jmenování	Georges Bach 3.10.2017
<b>Projednání ve výboru</b>	23.1.2018                      26.2.2018
<b>Datum přijetí</b>	25.4.2018
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+:                      32 -:                      14 0:                      7
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdrová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski
<b>Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování</b>	Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz

**JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ  
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO**

32	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea, Rosa D'Amato
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Heinz K. Becker, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

14	-
ECR	Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Michaela Šojdřová, Romana Tomc

7	0
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
PPE	Verónica Lope Fontagné

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

## POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

<b>Název</b>	Změna 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) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů		
<b>Referenční údaje</b>	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)		
<b>Datum předložení EP</b>	31.5.2017		
<b>Věcně příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.6.2017		
<b>Výbory požádané o stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	EMPL 15.6.2017		
<b>Přidružené výbory</b> Datum oznámení na zasedání	EMPL 14.12.2017		
<b>Zpravodajové</b> Datum jmenování	Wim van de Camp 30.6.2017		
<b>Projednání ve výboru</b>	23.1.2018	20.3.2018	15.5.2018
<b>Datum přijetí</b>	4.6.2018		
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: -: 0:	33 14 1	
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Bas Eickhout, Michael Gahler, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Marek Plura, Franck Proust, Dario Tamburrano		
<b>Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování</b>	Frank Engel, José Manuel Fernandes, Lampros Fountoulis, Barbara Kappel, Andrey Novakov, Marco Valli		
<b>Datum předložení</b>	7.6.2018		

## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Frank Engel, José Manuel Fernandes, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Marek Plura, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Marita Ulvskog, Janusz Zemke

14	-
EFDD	Daniela Aiuto, Dario Tamburrano, Marco Valli
ENF	Marie-Christine Arnautu, Barbara Kappel
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
NI	Lampros Fountoulis
EPP	Georges Bach, Franck Proust
S&D	Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy
VERTS/ALE	Michael Cramer, Bas Eickhout, Keith Taylor

1	0
PPE	Massimiliano Salini

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se