



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

PA_Legam

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 vrátit 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

(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. 561/2006⁹, 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.

⁹ 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).

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

(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. 561/2006⁹, 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.

⁹ 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).

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)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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

Znění navržené Komisí

(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

Pozměňovací návrh

(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

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.

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

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

Pozměňovací návrh

-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

h) vozidly nebo jejich kombinacemi používanými pro neobchodní přepravu zboží;

Pozměňovací návrh

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

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.

Pozměňovací návrh

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

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.

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.

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

a) v odstavci 6 se první pododstavec nahrazuje tímto:

Pozměňovací návrh

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

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

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**

Pozměňovací návrh

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

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**

ubytování, s odpovídajícím vybavením *pro spaní a hygienu*;

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

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 vybíraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek.

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 vybíraný náhradou za zkrácený týdenní 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

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 30

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 3 – odst. 4

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

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

-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.“

„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

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

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.

Pozměňovací návrh

2a) v čl. 36 odst. 1 se písmeno i) nahrazuje tímto:

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

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

Název	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	
Referenční údaje	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)	
Věcně příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.6.2017	
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	EMPL 15.6.2017	
Přidružené výbory - datum oznámení na zasedání	14.12.2017	
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Georges Bach 3.10.2017	
Projednáni ve výboru	23.1.2018	26.2.2018
Datum přijetí	25.4.2018	
Výsledek konečného hlasování	+: –: 0:	32 14 7
Členové přítomní při konečném hlasování	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	
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	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	
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	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 Šojdrová, 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