



**2017/0123(COD)**

30.4.2018

## **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. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví (COM(2017)0281 - C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))

Zpravodajka: Verónica Lope Fontagné

PA\_Legam

## STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

### Úvod

Dne 31. května 2017 Komise předložila návrh nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a nařízení (ES) č. 1072/2009 o přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

Cílem, který Komise tímto návrhem sleduje, je podpořit správné fungování jednotného trhu v oblasti silniční dopravy, jeho efektivitu a konkurenceschopnost, neboť podle hodnocení *ex post*, které bylo provedeno v letech 2014–2015, bylo tohoto cíle dosaženo pouze částečně. Toto hodnocení zjistilo, že hlavní problémy souvisely s nedostatky ve stanovených pravidlech a s prosazováním jejich dodržování.

### Stanovisko zpravodajky

Zpravodajka souhlasí se základními cíli návrhu Komise, ale domnívá se, že schválení některých plánovaných opatření by pro odvětví silniční dopravy ztížilo jejich praktické provedení, přičemž by mohlo vytvořit příliš vysoké správní překážky pro podniky a zejména pro malé a střední podniky, což by v konečném důsledku poškodilo správné fungování vnitřního trhu.

Stejně tak je třeba zdůraznit, že Komise tento návrh předložila spolu s návrhem směrnice o vysílání řidičů v odvětví dopravy a návrhem směrnice o dobách řízení, a proto se má za to, že by měly být prostudovány společně.

Zpravodajka se domnívá, že pomocí těchto návrhů je třeba dosáhnout rovnováhy mezi správným fungováním vnitřního trhu a zárukou vhodných norem a pracovních podmínek.

Prvním krokem k jejímu dosažení musí být boj proti nelegální práci v odvětví dopravy, zejména proti společnostem skrývajícím se za poštovními schránkami a proti předstírané samostatné výdělečné činnosti.

Je důležité dodržovat svobodu usazování a volný pohyb služeb, které jsou základními zásadami práva Unie a jsou uvedeny první v článku 49 a druhá v článku 56 SFEU. Jak uvádí Komise, je však nezbytné zajistit, aby podnikatelé v silniční dopravě usazení v členském státě byli v tomto státě skutečně a nepřetržitě přítomni a aby odtud vykonávali svoji činnost.

Je třeba posílit kontroly a uplatňovat účinné, přiměřené a odrazující sankce na podniky, které dobrovolně neplní vnitrostátní regulaci a regulaci Společenství. Toto jednání, i když je menšinové a neplatí pro zbytek odvětví, představuje nekalou soutěž, narušuje fungování vnitřního trhu a nezaručuje vhodné pracovní podmínky pro příslušné pracovníky.

Silniční doprava v EU poskytuje 5 milionů přímých pracovních míst a představuje téměř 2 % HDP Společenství. EU nicméně čelí nedostatku řidičů z povolání. Proto a také vzhledem k tomu, že náhlé ustrnutí dopravy by znamenalo ochromení ekonomiky, musí EU přijmout opatření, jež budou schopna přilákat do tohoto odvětví mladé lidi a udržet v něm stávající profesionály.

Zpravodajka souhlasí s tím, že předpoklady nezbytné pro splnění nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 musí být jasné a přiměřené povaze činnosti a velikosti podniku, aniž by se staly přílišnou administrativní překážkou.

V tomto smyslu a vzhledem k tomu, že by částečné uplatnění nařízení (ES) č. 1071/2009 na lehká užitková vozidla znamenalo zvýšení provozních nákladů o 4 % až 10 %, přičemž tato vozidla představují stěží 0,11 % mezinárodní dopravy z hlediska tunokilometrů, je návrh zcela odstranit stávající výjimku podle čl. 1 odst. 4 písm. a), aniž by předtím byly k dispozici údaje potvrzující, že je to nezbytné, považován za nepřiměřený.

Vzhledem k mobilní povaze povolání podnikatele v dopravě a ke skutečným obtížím spojeným s předvídaním nezbytné doby trvání mezinárodního poskytování služeb zpravodajka vyjadřuje pochyby ohledně toho, jaké budou z administrativního hlediska skutečné dopady zařazení vysílání pracovníků mezi kritéria pro posuzování dobré pověsti.

Co se týče kabotáže, zpravodajka souhlasí s tím, že je důležité zajistit flexibilitu a uplatňovat jasné a jednoduché normy, jejichž splnění lze snadno kontrolovat. Možnost, aby tyto činnosti mohly od prvního dne spadat do oblasti působnosti směrnice o vysílání řidičů v odvětví dopravy, nicméně nejen ztíží uplatňování norem, ale také zdraží vývoz, což bude mít negativní dopad na rentabilitu mezinárodní dopravy, a tím i na vnitřní trh a trh práce.

## POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

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

### Pozměňovací návrh 1

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

##### *Znění navržené Komisí*

(2) Nestanoví-li vnitrostátní předpisy jinak, pravidla pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě se dosud nevztahují na podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, které nepřesahují uvedenou hranici. Počet takových podniků **provozujících vnitrostátní i mezinárodní přepravu se zvyšuje**. V důsledku toho se několik členských států rozhodlo na tyto podniky uplatňovat pravidla pro přístup

##### *Pozměňovací návrh*

(2) Nestanoví-li vnitrostátní předpisy jinak, pravidla pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě se dosud nevztahují na podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, které nepřesahují uvedenou hranici. Počet takových podniků **se zvyšuje, zejména na vnitrostátním dopravním trhu, z důvodu používání lehkých užitkových vozidel ve městech a na kratších trasách**. V důsledku toho se několik členských států

k povolání podnikatele v silniční dopravě stanovená nařízením (ES) č. 1071/2009. Pro zajištění minimální úrovně profesionalizace odvětví **používajícího vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny**, by na základě společných pravidel, a tudíž za účelem sblížení podmínek hospodářské soutěže všech podnikatelů, toto ustanovení mělo být zrušeno a požadavky týkající se řádného a trvalého usazení a finanční způsobilosti by měly být povinné.

rozhodlo na tyto podniky uplatňovat pravidla pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě stanovená nařízením (ES) č. 1071/2009. Pro zajištění minimální úrovně profesionalizace odvětví, **zabránění využívání mezer v předpisech a vytvoření spravedlivější hospodářské soutěže na vnitřním trhu**, a aniž by na dopravní podniky, zejména MSP, byla uvalena zbytečná administrativní a finanční zátěž, by požadavky na výkon povolání podnikatele v silniční dopravě měly platit stejnou měrou po podniky používající vozidla nebo jízdní soupravy, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, v mezinárodní dopravě i v kabotáži.

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(2a)** *Ve svém posouzení dopadů Komise odhaduje, že úspory pro podniky by se v období 2020–2035 měly pohybovat v rozmezí 2,7–5,2 miliardy EUR.*

## Pozměňovací návrh 3

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(3)** *V současnosti jsou členské státy oprávněny uložit kromě požadavků uvedených v nařízení (ES) č. 1071/2009 ještě další požadavky, které je potřeba splnit, aby bylo možné vykonávat povolání podnikatele v silniční dopravě. Ukázalo se, že tato možnost není nezbytně nutná k tomu, aby bylo možné reagovat na naléhavé potřeby, a že vedla k rozdílné úpravě přístupu k povolání. Je proto třeba*

**(3)** *Členské státy jsou oprávněny uložit kromě požadavků uvedených v nařízení (ES) č. 1071/2009 ještě další požadavky, které je potřeba splnit, aby bylo možné vykonávat povolání podnikatele v silniční dopravě.*

*ji zrušit.*

#### **Pozměňovací návrh 4**

##### **Návrh nařízení**

##### **Bod odůvodnění 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(3a) Ačkoli silniční doprava v Unii zajišťuje 5 milionů přímých pracovních míst a přispívá téměř 2 % HDP Společenství, potýká se Unie s nedostatkem řidičů z povolání, zejména mezi mladými lidmi a ženami. Aby se usnadnil přístup mladých lidí a žen k tomuto povolání, zvýšila se jeho atraktivita pro tyto skupiny a neodcházeli lidé, kteří již v tomto odvětví pracují (zejména v případě MSP), je třeba omezit nelegální práci a fiktivní samostatnou výdělečnou činnost a zvýšit flexibilitu stávajících správních postupů, tak aby pro menší podniky či osoby samostatně výdělečně činné nepředstavovaly nadměrnou zátěž. Hodnocení nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 ukázalo, že zbytečné administrativní a regulační požadavky jsou zátěží jak pro orgány státní správy, tak pro dopravní podniky. V zájmu konkurenceschopného a účinného odvětví dopravy a lepšího prosazování pravidel je nezbytné jejich vyjasnění a další administrativní zjednodušení. Nutná je rovněž další podpora technologického vývoje a jeho využívání.**

#### **Pozměňovací návrh 5**

##### **Návrh nařízení**

##### **Bod odůvodnění 4**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(4) Je nezbytné zajistit, aby podnikatelé

(4) Je nezbytné zajistit, aby podnikatelé

v silniční dopravě usazení v členském státě byli v tomto státě skutečně a nepřetržitě přítomni a aby odtud vykonávali svoji činnost. Z tohoto důvodu a s ohledem na zkušenost je nezbytné **upřesnit** ustanovení o **řádném a trvalém usazení**.

v silniční dopravě usazení v členském státě byli v tomto státě skutečně a nepřetržitě přítomni a aby odtud vykonávali svoji činnost. ***Svoboda usazování je základním kamenem vnitřního trhu. Existence společností skrývajících se za poštovními schránkami a fiktivní samostatné výdělečné činnosti v odvětví dopravy však vede k šíření nezákonných postupů, které poškozují pověst odvětví, neboť nezákonně snižují pracovní náklady a nezajišťují dodržování pracovních norem.*** Z tohoto důvodu a s ohledem na zkušenost je nezbytné **vyjasnit** ustanovení ***nařízení (ES) č. 1071/2009 o podmínkách týkajících se požadavku usazení, pokud jde o řádné a trvalé usazení, a zajistit a monitorovat jejich provádění prostřednictvím posílení kontrol s cílem ukončit nezákonné jednání spočívající v tzv. společnostech typu poštovní schránky a ve fiktivní samostatné výdělečné činnosti. Je rovněž nutné podporovat posílenou spolupráci, společné kontroly, stanovení ambicióznějších cílů a výměnu osvědčených postupů mezi členskými státy.***

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

#### *Znění navržené Komisí*

(6) Vzhledem k tomu, že závažná porušení vnitrostátních daňových předpisů mohou výrazně ovlivnit podmínky spravedlivé hospodářské soutěže na trhu silniční nákladní dopravy, měla by být doplněna k bodům, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.

#### *Pozměňovací návrh*

(6) Vzhledem k tomu, že závažná porušení vnitrostátních daňových předpisů mohou výrazně ovlivnit podmínky spravedlivé hospodářské soutěže na trhu silniční nákladní dopravy, měla by být doplněna k bodům, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti, ***a měla by rovněž podléhat odrazujícím sankcím úměrným zjištěnému porušení předpisů.***

## Pozměňovací návrh 7

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

#### *Znění navržené Komisí*

(7) Jelikož závažná porušení pravidel Unie pro vysílání pracovníků a závažná porušení práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy mohou výrazně ovlivnit trh silniční nákladní dopravy i sociální ochranu pracovníků, měla by být doplněna k bodům, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

#### *Znění navržené Komisí*

(8) Vzhledem k důležitosti spravedlivé hospodářské soutěže na trhu by se při posuzování dobré pověsti odpovědných **zástupců** pro dopravu a dopravních podniků mělo přihlížet k porušením pravidel Unie vztahujícím se k této oblasti. Odpovídajícím způsobem by mělo být objasněno zmocnění Komise k vymezení stupně závažnosti porušení předpisů.

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

#### *Znění navržené Komisí*

(10) Podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, které nepřesahují uvedenou hranici, by měly mít

#### *Pozměňovací návrh*

(7) Jelikož závažná porušení pravidel Unie pro vysílání pracovníků a **kabotáž** a závažná porušení práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy mohou výrazně ovlivnit trh silniční nákladní dopravy i sociální ochranu pracovníků, měla by být doplněna k bodům, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.

#### *Pozměňovací návrh*

(8) Vzhledem k důležitosti spravedlivé hospodářské soutěže na trhu by se při posuzování dobré pověsti odpovědných **zástupců** pro dopravu a dopravních podniků mělo přihlížet k porušením pravidel Unie vztahujícím se k této oblasti **a k dotčeným pracovníkům**. Odpovídajícím způsobem by mělo být objasněno zmocnění Komise k vymezení stupně závažnosti porušení předpisů.

#### *Pozměňovací návrh*

(10) Podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, které nepřesahují uvedenou hranici, a **jejichž**



*minimální* úroveň finanční způsobilosti, aby se zajistilo, že mají prostředky na to, aby činnost vykonávaly stabilně a dlouhodobě. Avšak vzhledem k tomu, že dotyčná činnost je obecně omezeného rozsahu, související požadavky by měly být méně přísné než u podnikatelů, kteří používají vozidla nebo jízdní soupravy přesahující uvedenou hranici.

*vozidla a jízdní soupravy jsou používány v mezinárodní dopravě*, by měly mít *dostatečnou* úroveň finanční způsobilosti, aby se zajistilo, že mají prostředky na to, aby činnost vykonávaly stabilně a dlouhodobě, *a měly by mít rovněž prostředky ke splnění povinností týkajících se mezd a příspěvků na sociální zabezpečení svých zaměstnanců*. Avšak vzhledem k tomu, že dotyčná činnost je obecně omezeného rozsahu, související požadavky by měly být méně přísné než u podnikatelů, kteří používají vozidla nebo jízdní soupravy přesahující uvedenou hranici, *a neměly by představovat zbytečnou zátěž pro menší podniky nebo pro osoby samostatně výdělečně činné*.

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

#### *Znění navržené Komisí*

(11) Informace o podnikatelích v silniční dopravě obsažené ve vnitrostátních elektronických rejstřících by měly být *co nejunálnější*, aby umožňovaly vnitrostátním orgánům odpovědným za prosazování příslušných pravidel získat dostatečný přehled o vyšetřovaných podnikatelích. Lepší vnitrostátní a přeshraniční prosazování ustanovení nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 by měly umožnit zejména informace o státní poznávací značce vozidel, které mají podnikatelé k dispozici, informace o počtu pracovníků, které zaměstnávají, jejich stupeň rizika a základní finanční údaje. Pravidla týkající se vnitrostátních elektronických rejstřících by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

#### *Pozměňovací návrh*

(11) Informace o podnikatelích v silniční dopravě obsažené ve vnitrostátních elektronických rejstřících by měly být *průběžně aktualizovány*, aby umožňovaly vnitrostátním orgánům odpovědným za prosazování příslušných pravidel získat dostatečný přehled o vyšetřovaných podnikatelích. Lepší vnitrostátní a přeshraniční prosazování ustanovení nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 by měly umožnit zejména informace o státní poznávací značce vozidel, které mají podnikatelé k dispozici, informace o počtu pracovníků, které zaměstnávají, jejich stupeň rizika a základní finanční údaje. *Navíc by měly být vnitrostátní elektronické rejstříky interoperabilní a k údajům v nich obsaženým by měli mít přímý přístup úředníci donucovacích orgánů všech členských států provádějících silniční kontroly*. Pravidla týkající se vnitrostátních elektronických

rejstříků by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

**Pozměňovací návrh 11**  
**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 13**

*Znění navržené Komisí*

(13) **Pravidla** pro vnitrostátní dopravu, kterou dočasně provozuje podnikatel v silniční nákladní dopravě – nerezident v hostitelském členském státě („kobotáž“), by měla být jasná, **jednoduchá** a snadno vymahatelná a zároveň by měla **obecně** zachovat dosud dosaženou míru liberalizace.

*Pozměňovací návrh*

(13) **Hlavním cílem kobotáže je zabránit cestám bez nákladu při návratu do země, v níž je podnik usazen, a tak přispět ke snížení spotřeby paliva a emisí a zlepšit ziskovost podniků, což posílí vnitřní a pracovní trh. Pravidla** pro vnitrostátní dopravu, kterou dočasně provozuje podnikatel v silniční nákladní dopravě – nerezident v hostitelském členském státě („kobotáž“), by měla být jasná, **pro podnikatele v silniční nákladní dopravě lehce proveditelná** a snadno vymahatelná. **Tato pravidla by měla být v souladu s platnými právními předpisy** a zároveň by měla zachovat dosud dosaženou míru liberalizace, **aniž by byla narušena základní zásada volného pohybu služeb na vnitřním trhu a ochrana vyslaných pracovníků. V zájmu zajištění dočasného trvání a vyloučení jakéhokoli zneužívání nebo narušování trhu, jakož i nebezpečí systematické kobotáže, které způsobují společnosti skrývající se za poštovními schránkami nebo nomádští řidiči, se pravidla Unie stanovená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES<sup>1a</sup> použijí v odvětví silniční dopravy na kobotáž od prvního dne.**

**Pozměňovací návrh 12**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 14**

*Znění navržené Komisí*

(14) Za tímto účelem a s cílem usnadnit kontroly a odstranit nejistotu by **se mělo zrušit omezení počtu** kabotážních přeprav v návaznosti na mezinárodní přepravu a **měl by se snížit počet dní**, během nichž **může být kabotáž prováděna**.

**Pozměňovací návrh 13**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 14 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(14) Za tímto účelem a s cílem usnadnit kontroly a odstranit nejistotu by **počet** kabotážních přeprav v návaznosti na mezinárodní přepravu **neměl být omezen** během **48hodinové lhůty**.

*Pozměňovací návrh*

**(14a) Po ukončení kabotáže by podnikům silniční dopravy nemělo být dovoleno provádět další kabotáž s tímž vozidlem nebo v případě soupravy s motorovým vozidlem těžé soupravy v hostitelském členském státě po dobu sedmi dnů.**

**Pozměňovací návrh 14**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 14 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(14b) Účinnost silniční nákladní dopravy z hlediska životního prostředí je klíčová pro dosažení cílů strategie EU 2020. V roce 2012 byla téměř čtvrtina nákladních vozidel v Unii prázdných a v mnoha případech tomu tak bylo kvůli omezením pro kabotážní přepravu.**

**Pozměňovací návrh 15**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 14 c (nový)**

**(14c) 17. bod odůvodnění nařízení (ES) č. 1072/2009 výslovně stanoví, že se směrnice 96/71/ES vztahuje na podniky v dopravě provozující kabotáž. Vzhledem k tomu, že kabotáž znamená přímou účast na dopravním trhu hostitelského členského státu, je to jediný způsob, jak dosáhnout rovných podmínek.**

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 15

##### Znění navržené Komisí

(15) **Měl** by být upřesněn způsob, jak podnikatelé v silniční dopravě mohou prokázat dodržení pravidel kabotáže. Jedním z takových způsobů by mělo být používání a předávání elektronických údajů o dopravě, čímž by se zjednodušilo předkládání relevantních důkazů i to, jak s nimi mohou příslušné orgány nakládat. Formát využívaný k tomuto účelu by měl zajišťovat věrohodnost a pravost informací. Vzhledem k nárůstu používání účinné elektronické výměny informací v oblasti dopravy a logistiky je důležité zajistit soudržnost v regulačních rámcích a ustanoveních zabývajících se zjednodušením administrativních postupů.

##### Pozměňovací návrh

(15) **Účinné a efektivní prosazování příslušných předpisů je nezbytným předpokladem spravedlivé hospodářské soutěže na vnitřním trhu a zajištění ochrany práv pracovníků. Zásadní je další digitalizace procesu prosazování právních předpisů, aby se uvolnila kapacita pro toto prosazování, snížila se zbytečná administrativní zátěž a podařilo se lépe zacílit na vysoce rizikové podnikatele v dopravě. Nezbytné jsou také rychlé aktualizace a používání inteligentních tachografů a elektronických přepravních dokladů.** Měl by být upřesněn způsob, jak podnikatelé v silniční dopravě mohou prokázat dodržení pravidel kabotáže. Jedním z takových způsobů by mělo být používání a předávání elektronických údajů o dopravě, čímž by se zjednodušilo předkládání relevantních důkazů i to, jak s nimi mohou příslušné orgány nakládat. Formát využívaný k tomuto účelu by měl zajišťovat věrohodnost a pravost informací. Vzhledem k nárůstu používání účinné elektronické výměny informací v oblasti dopravy a logistiky je důležité zajistit soudržnost v regulačních rámcích a ustanoveních zabývajících se

zjednodušením administrativních postupů.

## Pozměňovací návrh 17

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(15a) Nezbytným předpokladem řádného fungování vnitřního trhu, snížení zbytečné administrativní zátěže a provádění účinného a účelného prosazování pravidel v odvětví silniční dopravy je další digitalizace nástrojů pro prosazování právních předpisů.**

## Pozměňovací návrh 18

### Návrh nařízení Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 – písm. a – písm. i Nařízení (ES) č. 1071/2009 Čl. 1 – odst. 4 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

i) písmeno a) se **zrušuje**;

i) písmeno a) se **nahrazuje tímto:**  
**„a) podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost je nižší než 3,5 tuny a které jsou používány výhradně při vnitrostátní přepravě;“**

## Pozměňovací návrh 19

### Návrh nařízení Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 – písm. b Nařízení (ES) č. 1071/2009 Čl. 1 – odst. 6

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

b) **doplňuje se nový odstavec 6, který**

**vypouští se**

zní:

„6. Ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. b) a d) a články 4, 6, 8, 9, 14, 19 a 21 se nevztahují na podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny.

Členské státy však mohou:

a) vyžadovat, aby tyto podniky uplatňovaly některá nebo všechna ustanovení uvedená v prvním pododstavci;

b) snížit hranici uvedenou v prvním pododstavci pro všechny nebo některé kategorie silniční dopravy.“

## Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 3 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

2) v článku 3 se zrušuje odstavec 2;

*Pozměňovací návrh*

vypouští se

## Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 5 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

„a) mít prostory, v nichž uchovává svou klíčovou podnikovou dokumentaci, zejména své obchodní smlouvy, účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, pracovní smlouvy, doklady obsahující údaje týkající se doby řízení a doby

*Pozměňovací návrh*

„a) mít **odpovídající** prostory **přiměřené činností daného podniku**, v nichž uchovává svou klíčovou podnikovou dokumentaci, **popřípadě k ní zabezpečuje přístup buď v papírové, nebo v elektronické podobě**, zejména své

odpočinku a všechny ostatní doklady, k nimž musí mít příslušný orgán přístup k ověření, zda jsou splněny podmínky stanovené tímto nařízením;“

obchodní smlouvy, účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, pracovní smlouvy, doklady obsahující údaje týkající se **kabotáže, v případě potřeby vysílání řidičů a** doby řízení a doby odpočinku a všechny ostatní doklady, k nimž musí mít příslušný orgán přístup k ověření, zda jsou splněny podmínky stanovené tímto nařízením;“

## **Pozměňovací návrh 22**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a a (nové)**

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 5 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**aa) vkládá se nový bod, který zní:**

**„aa) mít parkovací plochy úměrné činnosti a velikosti svého vozového parku;“**

## **Pozměňovací návrh 23**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. d a (nové)**

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 5 – odst. 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**da) doplňuje se nový odstavec, který zní:**

**„1a. Posouzení řádného a trvalého usazení podniku je vždy individuální a obecné a zohledňuje všechny relevantní faktory.“**

## **Pozměňovací návrh 24**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. a – písm. iii**

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 6 – odst. 1 – pododstavec 3 - písm. b – písm. xii a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*xiii) kabotáže.*

## **Pozměňovací návrh 25**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. c**

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 6 – odst. 2 a – písm. b

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

b) určí stupeň závažnosti porušení podle jejich schopnosti vyvolat riziko smrtelných nebo vážných zranění a narušit hospodářskou soutěž na trhu silniční dopravy, a to i zhoršením pracovních podmínek pracovníků v dopravě;

b) určí stupeň závažnosti porušení podle jejich schopnosti vyvolat riziko smrtelných nebo vážných zranění a narušit hospodářskou soutěž na trhu silniční dopravy, a to i zhoršením pracovních podmínek pracovníků v dopravě, **jakož i neplnění příslušných pracovních předpisů Unie;**

## **Pozměňovací návrh 26**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a**

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Pro účely splnění požadavku stanoveného v čl. 3 odst. 1 písm. c) musí být podnik v průběhu ročního účetního období **trvale** schopen dostát svým finančním závazkům. Podnik na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokáže, že každým rokem disponuje vlastním kapitálem ve výši nejméně 9 000 EUR, je-li používáno jediné vozidlo, a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo. Podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně

Pro účely splnění požadavku stanoveného v čl. 3 odst. 1 písm. c) musí být podnik v průběhu ročního účetního období schopen dostát svým finančním závazkům. Podnik na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokáže, že každým rokem disponuje vlastním kapitálem ve výši nejméně 9 000 EUR, je-li používáno jediné vozidlo, a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo **přesahující 3,5 tuny**. Podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní



motorovými vozidly, **jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny**, nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokážou, že každým rokem disponují vlastním kapitálem ve výši nejméně 1 800 EUR, je-li používáno jediné vozidlo, a 900 EUR na každé další užívané vozidlo.

## Pozměňovací návrh 27

### Návrh nařízení

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

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

doprově výhradně motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokážou, že každým rokem disponují vlastním kapitálem ve výši nejméně 1 800 EUR, je-li používáno jediné vozidlo, a 900 EUR na každé další užívané vozidlo.

*Pozměňovací návrh*

***Podniky navíc prokážou, že mají finanční prostředky odpovídající nejméně jedné měsíční mzdě každého zaměstnaného mobilního pracovníka.***

## Pozměňovací návrh 28

### Návrh nařízení

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

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 7 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

2. Odchylně od odstavce 1 v případě, že ověřená roční účetní závěrka není k dispozici, příslušný orgán souhlasí s tím, aby podnik prokázal svoji finanční způsobilost potvrzením, například **bankovním** zárukou, dokumentem vystaveným finančním ústavem, na jehož základě je získán přístup k úvěru na jméno podniku, nebo jiným závazným dokumentem prokazujícím, že podnik disponuje částkami ve výši uvedené v odst.

*Pozměňovací návrh*

2. Odchylně od odstavce 1 v případě, že ověřená roční účetní závěrka není k dispozici, příslušný orgán souhlasí s tím, aby podnik prokázal svoji finanční způsobilost potvrzením, například **bankovní** zárukou, **pojistnou smlouvou**, dokumentem vystaveným finančním ústavem, na jehož základě je získán přístup k úvěru na jméno podniku, nebo jiným závazným dokumentem prokazujícím, že podnik disponuje částkami ve výši uvedené

1 prvním pododstavci.“

v odst. 1 prvním pododstavci.

### Pozměňovací návrh 29

#### Návrh nařízení

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

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 8 – odst. 5

#### *Původní znění*

*Členské* státy mohou podporovat pravidelnou odbornou přípravu v oborech uvedených v příloze **I v desetiletých** intervalech, aby *byli odpovědní zástupci pro dopravu informování* o vývoji v daném odvětví.

#### *Pozměňovací návrh*

**5a) v článku 8 se odstavec 5 nahrazuje tímto:**

*„Členské* státy mohou podporovat pravidelnou odbornou přípravu v oborech uvedených v příloze **I v tříletých** intervalech, aby *byla osoba nebo osoby uvedené v odstavci 1 dostatečně informovány* o vývoji v daném odvětví.“

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

### Pozměňovací návrh 30

#### Návrh nařízení

##### Čl. 1 – odst. 1 – bod 8

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 12 – odst. 2 – pododstavec 2

#### *Znění navržené Komisí*

8) v čl. 12 odst. 2 se **zrušuje** druhý pododstavec;

#### *Pozměňovací návrh*

8) v čl. 12 odst. 2 se druhý pododstavec **nahrazuje tímto:**

*„Členské státy provádějí kontroly alespoň každé tři roky s cílem ověřit, zda podniky plní požadavky stanovené v článku 3.“*

### Pozměňovací návrh 31

#### Návrh nařízení

##### Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. -a (nový)

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 16 – odst. 1 – pododstavec 2

*-a) v odstavci 1 se zrušuje druhý pododstavec.*

### **Pozměňovací návrh 32**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. a – písm. -i (nové)**

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 16 – odst. 2 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*-i) vkládá se nový bod, který zní:  
„aa) V zájmu větší účinnosti přeshraničního prosazování právních předpisů mají k údajům obsaženým ve vnitrostátních elektronických rejstřících plný přístup v reálném čase příslušné orgány z jiných členských států.“*

### **Pozměňovací návrh 33**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. a – písm. -i a (nové)**

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 16 – odst. 2 – písm. c

*Původní znění*

*Pozměňovací návrh*

c) jména odpovědných zástupců pro dopravu určených pro splnění **podmínek** dobré pověsti a odborné způsobilosti a případně i jméno zákonného zástupce;

*–ia) písmeno c) se nahrazuje tímto:*

c) jména odpovědných zástupců pro dopravu určených pro splnění **požadavků stanovených v článku 3 týkajících se** dobré pověsti a odborné způsobilosti a případně i jméno zákonného zástupce;

### **Pozměňovací návrh 34**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. a – písm. -i b (nové)**

Nařízení (ES) č. 1071/2009  
Čl. 16 – odst. 2 – písm. c a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

- ib) vkládá se nový bod, který zní:*  
*ca) názvy podniků silniční dopravy, které odpovědní zástupci pro dopravu dříve vedli;*

### **Pozměňovací návrh 35**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. a – písm. i**  
Nařízení (ES) č. 1071/2009  
Čl. 16 – odst. 2 – písm. h

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

h) počet zaměstnanců;

h) počet zaměstnanců, **jejich totožnost, zemi pobytu, pracovní právo rozhodné pro jejich pracovní smlouvu, zemi, ve které odvádějí příspěvky na sociální zabezpečení, a jejich identifikační údaj pro sociální zabezpečení;**

### **Pozměňovací návrh 36**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. a – písm. ii**  
Nařízení (ES) č. 1071/2009  
Čl. 16 – odst. 2 – pododstavec 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***V zájmu účinného přeshraničního prosazování právních předpisů mají k údajům obsaženým ve vnitrostátních elektronických rejstřících přístup v reálném čase příslušné orgány všech členských států.***

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1071&from=IT>)*

## Pozměňovací návrh 37

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. b a (nové)

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 16 – odst. 5

#### *Původní znění*

5. *Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2, členské státy přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění propojení a **přístupu k vnitrostátním elektronickým rejstříkům v celém Společenství prostřednictvím vnitrostátních kontaktních míst vymezených v článku 18. Přístupnost prostřednictvím vnitrostátních kontaktních míst a propojení se zajistí nejpozději do 31. prosince 2012, a to tak, aby příslušný orgán kteréhokoli členského státu mohl nahlížet do vnitrostátních elektronických rejstříků** všech členských států.*

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/ALL/?uri=CELEX:32009R1071>)*

## Pozměňovací návrh 38

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 12

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 18 – odst. 3 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

#### *ba) odstavec 5 se nahrazuje tímto:*

„5. *Členské státy přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění propojení a **interoperability** vnitrostátních elektronických rejstříků v celé Unii a jejich propojení s portálem uvedeným v nařízení (EU) č. 165/2014 tak, aby údaje uvedené v odstavci 2 byly přímo přístupné všem příslušným orgánům a kontrolním subjektům všech členských států.“*

*3a. V zájmu usnadnění spolupráce mezi správními orgány a výměny osvědčených postupů v oblasti monitorování členské státy spolupracují s platformou pro boj proti nehlášené práci a Evropským orgánem pro pracovní záležitosti.*

## Pozměňovací návrh 39

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 12

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 18 – odst. 5

#### *Znění navržené Komisí*

5. Je-li vyřízení žádosti o informace nebo provedení kontrol, inspekci či vyšetřování obtížné nebo nemožné, informuje dotyčný členský stát o této skutečnosti dožadující členský stát ve lhůtě deseti pracovních dnů s uvedením důvodů. Dotčené členské státy **spolu projednají** nalezení řešení každého nadneseného problému.

#### *Pozměňovací návrh*

5. Je-li vyřízení žádosti o informace nebo provedení kontrol, inspekci či vyšetřování obtížné nebo nemožné, informuje dotyčný členský stát o této skutečnosti dožadující členský stát ve lhůtě deseti pracovních dnů s uvedením důvodů. Dotčené členské státy **vzájemně spolupracují na** nalezení řešení každého nadneseného problému.

## Pozměňovací návrh 40

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 12

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Čl. 18 – odst. 9 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**9a. Členské státy provádějí přeshraniční kontroly spojených dopravních společností (mateřské – dceřiné společnosti), aby zjišťovaly porušování právních předpisů v podobě nepřiměřeného přesouvání zisku nebo fakturování podhodnocených částek.**

## Pozměňovací návrh 41

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 1

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 1 – odst. 1 – pododstavec 1a

#### *Znění navržené Komisí*

Přeprava prázdných kontejnerů nebo palet se **považuje** za přepravu pro cizí potřebu,

#### *Pozměňovací návrh*

Přeprava prázdných kontejnerů nebo palet se **pro účely kapitoly III nepovažuje** za

*je-li předmětem smlouvy o přepravě.*

*mezinárodní přepravu pro cizí potřebu.*

## **Pozměňovací návrh 42**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 1 – odst. 1 – pododstavec 1 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

**„Toto nařízení se vztahuje rovněž na silniční přepravu dováženého nebo vyváženého zboží uskutečňovanou jako počáteční a/nebo závěrečný úsek kombinované dopravy podle ustanovení směrnice Rady 92/106/EHS.“**

## **Pozměňovací návrh 43**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 b (nový)**

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 1 – odst. 2

*Původní znění*

*Pozměňovací návrh*

2. V případě přepravy z členského státu do třetí země a naopak se toto nařízení vztahuje na část jízdy provedenou průjezdem přes území jakéhokoli členského státu. Nepoužije se na část jízdy provedenou na území členského státu nakládky nebo vykládky, pokud není uzavřena nezbytná dohoda mezi Společenstvím a danou třetí zemí.

**1b) v článku 1 se druhý odstavec nahrazuje tímto:**

**„2. V případě přepravy z členského státu do třetí země a naopak se toto nařízení vztahuje na část jízdy provedenou průjezdem přes území jakéhokoli členského státu. *Tento průjezd se nicméně vylučuje z působnosti směrnice o vysílání pracovníků.* Nepoužije se na část jízdy provedenou na území členského státu nakládky nebo vykládky, pokud není uzavřena nezbytná dohoda mezi Společenstvím a danou třetí zemí.“**

## Pozměňovací návrh 44

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 c (nový)

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 1 – odst. 5 – písm. c

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**1c) v čl. 1 odst. 5 se písmeno c) zrušuje.**

## Pozměňovací návrh 45

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 – písm. a

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 2 – bod 6

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

6. „kabotáží“ vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě, zahrnující přepravu od vyzvednutí nákladu v jednom **nebo několika místech** nakládky až do jeho dodání do jednoho **nebo několika míst** dodání **v souladu s údaji v nákladním listu;**“

6. „kabotáží“ vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě, zahrnující přepravu od vyzvednutí nákladu v jednom **místě** nakládky až do jeho dodání do jednoho **místa** dodání;

## Pozměňovací návrh 46

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 a (nový)

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 3 – odst. 1

*Původní znění*

*Pozměňovací návrh*

**Mezinárodní** přeprava je prováděna na základě licence Společenství a dále osvědčení řidiče, pokud je řidič státním

**2a) v článku 3 se odstavec 1 nahrazuje tímto:**

**„Mezinárodní** přeprava je prováděna na základě **vlastnictví inteligentního tachografu, jak stanoví kapitola II nařízení Evropského parlamentu a Rady**



příslušníkem třetí země.

(EU) č. 165/2014<sup>1a</sup>, licence Společenství a dále osvědčení řidiče, pokud je řidič státním příslušníkem třetí země.

---

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

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>)*

## Pozměňovací návrh 47

### Návrh nařízení

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

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 8 – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

2. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě uvedení v odstavci 1 jsou oprávněni v návaznosti na mezinárodní přepravu nákladu z jiného členského státu nebo ze třetí země do hostitelského členského státu provést po dodání nákladu s týmž vozidlem, nebo v případě soupravy s týmž motorovým vozidlem, kobotáž v hostitelském členském státě **nebo v sousedících členských státech**. K poslední vykládce v rámci kobotáže musí dojít do **pěti dnů** od poslední vykládky v hostitelském členském státě navazující na mezinárodní přepravu.

#### *Pozměňovací návrh*

2. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě uvedení v odstavci 1 jsou oprávněni v návaznosti na mezinárodní přepravu nákladu z jiného členského státu nebo ze třetí země do hostitelského členského státu provést po dodání nákladu s týmž motorovým vozidlem, kobotáž v hostitelském členském státě. K poslední vykládce v rámci kobotáže musí dojít do **48 hodin** od poslední vykládky v hostitelském členském státě navazující na mezinárodní přepravu.

***Kobotáž, kterou povoluje první pododstavec, má dočasné trvání a práce řidiče, který ji provádí, je organizována tak, aby si mohl odpočinout doma nebo na jiném místě podle své volby v souladu s nařízením (ES) č. 561/2006.***

## Pozměňovací návrh 48

### Návrh nařízení

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

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 8 – odst. 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

*„2a. Podnikům silniční dopravy není povoleno provádět kabotáž s týmž vozidlem nebo v případě soupravy s motorovým vozidlem těžce soupravy v hostitelském členském státě po dobu sedmi dnů po skočení dané kabotáže.“*

## Pozměňovací návrh 49

### Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 5 – písm. a b (nové)

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 8 – odst. 2 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

*„2b. Účelem těchto operací je návrat do členského státu, v němž je podnik usazen.“*

## Pozměňovací návrh 50

### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. b

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 8 – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Má se za to, že vnitrostátní silniční nákladní přeprava uvnitř hostitelského členského státu provozovaná podnikatelem v silniční nákladní dopravě – nerezidentem

Má se za to, že vnitrostátní silniční nákladní přeprava uvnitř hostitelského členského státu provozovaná podnikatelem v silniční nákladní dopravě – nerezidentem

je v souladu s tímto nařízením pouze v případě, že tento podnikatel může předložit jasné důkazy o předcházející mezinárodní přepravě.

je v souladu s tímto nařízením pouze v případě, že tento podnikatel může předložit jasné důkazy o **skutečné** předcházející mezinárodní přepravě **a o každé návazné kobotáži, kterou uskutečnil s nákladním listem. Nákladní listy musí být k dispozici ve vozidle pro silniční kontroly.**

## Pozměňovací návrh 51

### Návrh nařízení

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

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 8 – odst. 4a

#### *Znění navržené Komisí*

4a. ***Důkazy uvedené v odstavci 3 se předloží nebo předají oprávněnému kontrolorovi hostitelského členského státu na žádost a během silniční kontroly. Mohou být předloženy nebo předány elektronicky s použitím upravitelného strukturovaného formátu, který lze přímo používat k ukládání a zpracování počítačem, například elektronického nákladního listu eCMR. \* Během silniční kontroly může řidič kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu nebo jinou osobu či subjekt, který může poskytnout důkazy uvedené v odstavci 3.***

---

\* Elektronický nákladní list podle „Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě“.

## Pozměňovací návrh 52

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 5 – písm. c a (nové)

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 8 – odst. 4 b (nový)

#### *Pozměňovací návrh*

4a. ***Každý nákladní list musí obsahovat registrační značky používaného motorového vozidla a přívěsu. Nákladní list může být předložen elektronicky s použitím upravitelného strukturovaného formátu, který lze přímo používat k ukládání a zpracování počítačem, například elektronického nákladního listu eCMR. Příslušné orgány členského státu, ve kterém probíhá kobotáž, mohou požadovat ověření údajů týkajících se tachografu podle nařízení (EU) č. 165/2014. Doklady a záznamy se uchovávají a zpřístupňují v souladu se směrnicí o vysílání pracovníků.***

---

\* Elektronický nákladní list podle „Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě“.

ca) vkládá se nový odstavec, který zní:

„4b. Aby bylo možné účinně sledovat dodržování tohoto nařízení, oznámí podniky silniční dopravy písemně formou prohlášení příslušným vnitrostátním orgánům členského státu, ve kterém probíhá kabotáž, nejpozději na začátku kabotáže a v úředním jazyce hostitelského členského státu nebo, pokud jich je více, alespoň v jednom z nich nebo v jiném jazyce uznávaném hostitelským členským státem relevantní informace nezbytné k provedení účinné kontroly kabotáže, které zahrnují alespoň následující údaje:

a) totožnost odesílatele;

b) předpokládanou dobu trvání kabotáže;

c) následující údaje o každém řidiči: jméno, členský stát pobytu, členský stát, v němž je evidována jeho pracovní smlouva, členský stát, v němž jsou odváděny příspěvky na sociální zabezpečení, a číslo sociálního pojištění nebo národního pojištění.“

### Pozměňovací návrh 53

#### Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 5 a (nový)

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 9 – odst. 1 – písm. e a (nové)

5a) v čl. 9 odst. 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„ea) uplatňování pravidel vyplývajících ze směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES

## Pozměňovací návrh 54

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 7

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 10a – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

1. Každý členský stát organizuje kontroly tak, aby od 1. ledna 2020 byla v každém kalendářním roce zkontrolována nejméně 2 % všech kabotáží realizovaných na jeho území. Od 1. ledna 2022 se tento podíl zvýší nejméně na 3 %. Základem pro výpočet uvedeného podílu je celková kabotážní činnost v členském státě v roce t-2 vyjádřená v tunokilometrech podle údajů uvedených Eurostatem.

#### *Pozměňovací návrh*

1. **Každý členský stát odpovídá za uplatňování účinné politiky prosazování právních předpisů na svém území. V rámci této politiky organizuje každý členský stát kontroly tak, aby od 1. ledna 2020 byla v každém kalendářním roce zkontrolována nejméně 4 % všech kabotáží realizovaných na jeho území. Od 1. ledna 2022 se tento podíl zvýší nejméně na 6 %. Základem pro výpočet uvedeného podílu je celková kabotážní činnost v členském státě v roce t-2 vyjádřená v tunokilometrech podle údajů uvedených Eurostatem.**

## Pozměňovací návrh 55

### Návrh nařízení

#### Čl. 2 – odst. 1 – bod 7

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Čl. 10a – odst. 3

#### *Znění navržené Komisí*

3. Členské státy nejméně **tříkrát** za rok provedou vzájemně koordinované silniční kontroly kabotáže. Tyto kontroly provádějí zároveň vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování příslušných pravidel v oblasti silniční dopravy z nejméně dvou členských států, přičemž každý z těchto orgánů tak činí na svém vlastním území. Národní kontaktní místa určená podle čl. 18 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES)

#### *Pozměňovací návrh*

3. Členské státy nejméně **šestkrát** za rok provedou vzájemně koordinované silniční kontroly kabotáže. Tyto **kontroly se mohou krýt s kontrolami prováděnými v souladu s článkem 5 směrnice 2006/22/ES. Dané** kontroly provádějí zároveň vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování příslušných pravidel v oblasti silniční dopravy z nejméně dvou členských států, přičemž každý z těchto orgánů tak činí na svém vlastním území. Národní

č. 1071/2009\*\*\*\* si vyměňují informace o počtu a druhu porušení zjištěných po provedení vzájemně koordinovaných silničních kontrol.

kontaktní místa určená podle čl. 18 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009\*\*\*\* si vyměňují informace o počtu a druhu porušení zjištěných po provedení vzájemně koordinovaných silničních kontrol.

## **Pozměňovací návrh 56**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 2 – odst. 1 – bod 7 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Článek 10 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**7a) vkládá se nový článek 10b, který zní:**

#### **„Článek 10b**

***V zájmu důslednějšího prosazování povinností uvedených v této kapitole členské státy zajistí, aby se na jejich území uplatňovala soudržná národní strategie prosazování právních předpisů. Tato strategie se zaměří na dopravce s vyšším stupněm rizika, jak je uvedeno v článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES<sup>1a</sup>, a využívá informace a údaje zaznamenané, zpracované nebo uložené po dobu 56 dní v inteligentních tachografech. Inteligentní tachografy se zavedou jako povinné pro všechna vozidla využívaná v mezinárodní dopravě a kabotáži, a to nejpozději do 2. ledna 2020.***

---

***\* 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. 2 – odst. 1 – bod 8**

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Článek 14 a

#### *Znění navržené Komisí*

Členské státy stanoví sankce pro odesílatele, spediční firmy, dodavatele a subdodavatele za nedodržení kapitol II a III, kteří vědomě objednájí přepravní služby, které porušují toto nařízení.

#### *Pozměňovací návrh*

Členské státy stanoví **účinné, přiměřené a odrazující** sankce pro odesílatele, spediční firmy, dodavatele a subdodavatele za nedodržení kapitol II a III, kteří vědomě objednájí přepravní služby, které porušují toto nařízení.

## **Pozměňovací návrh 58**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 2 – odst. 1 – bod 10**

Nařízení (ES) 1072/ 2009

Čl. 17 – odst. 3 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**3a. Komise do konce roku 2022 vypracuje zprávu o situaci na trhu Unie v oblasti silniční dopravy. Tato zpráva obsahuje analýzu situace na trhu včetně hodnocení účinnosti kontrol a vývoj podmínek zaměstnávání v dané profesi.**

## **Pozměňovací návrh 59**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 2 – odst. 1 – bod 10**

Nařízení 1072/2009/ES

Čl. 17 – odst. 3 b (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**3b. Nejpozději do 31. ledna každého roku informují členské státy Komisi o počtu dopravních společností, které mají dceřiné společnosti v jiných členských státech, a o počtu dopravních společností, u kterých bylo ověřováno, zda neporušují**

*právní předpisy v podobě fakturování  
podhodnocených částek a/nebo  
nepřiměřeného přesouvání zisku.*



## POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

<b>Název</b>	Změna nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 s cílem je přizpůsobit vývoji v daném odvětví
<b>Referenční údaje</b>	COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(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>Zpravodaj(ka)</b> Datum jmenování	Verónica Lope Fontagné 3.10.2017
<b>Projednáni ve výboru</b>	23.1.2018                      26.2.2018
<b>Datum přijetí</b>	25.4.2018
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+ :                      31 - :                      19 0 :                      3
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Jeroen Lenaers, 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, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Helga Stevens, 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

31	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Elena Gentile, 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

19	-
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Heinz K. Becker, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Romana Tomc

3	0
ECR	Helga Stevens
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
S&D	Maria Grapini

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se