



---

*Dokument ze zasedání*

---

**A9-0119/2020**

16.6.2020

**\*\*\*II**

## **DOPORUČENÍ PRO DRUHÉ ČTENÍ**

k postoji Rady v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady  
o elektronických informacích o nákladní dopravě  
(05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Andor Deli

### ***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
STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ .....	6
STANOVISKO VÝBORU PRO PRÁVNÍ ZÁLEŽITOSTI K PRÁVNÍMU ZÁKLADU .....	8
POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	14
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	15



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

**o postoji Rady v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o elektronických informacích o nákladní dopravě (05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140(COD))**

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

*Evropský parlament,*

- s ohledem na postoj Rady v prvním čtení (05142/1/2020 – C9-0103/2020),
  - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 17. října 2018<sup>1</sup>,
  - po konzultaci s Výborem regionů,
  - s ohledem na svůj postoj v prvním čtení<sup>2</sup> k návrhu Komise předloženému Parlamentu a Radě (COM(2018)0279),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 7 Smlouvy o fungování Evropské unie,
  - s ohledem na předběžnou dohodu přijatou příslušným výborem podle čl. 74 odst. 4 jednacího řádu,
  - s ohledem na stanovisko Výboru pro právní záležitosti k navrženému právnímu základu,
  - s ohledem na čl. 67 a 40 jednacího řádu,
  - s ohledem na doporučení pro druhé čtení předložené Výborem pro dopravu a cestovní ruch (A9-0119/2020),
1. schvaluje postoj Rady v prvním čtení;
  2. konstatuje, že akt je přijat v souladu s postojem Rady;
  3. pověřuje svého předsedu, aby společně s předsedou Rady podepsal akt podle čl. 297 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie;
  4. pověřuje svého generálního tajemníka, aby akt podepsal poté, co ověří, že všechny postupy byly řádně ukončeny, a aby společně s generálním tajemníkem Rady zajistil jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*;
  5. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C 62, 15.2.2019, s. 265.

<sup>2</sup> Přijaté texty ze dne 12.3.2019, P8\_TA(2019)0139.

# STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

## 1. Potřeba elektronických informací o nákladní dopravě

Převážná většina operací nákladní dopravy v EU stále vyžaduje použití dokladů v tištěné podobě. Téměř 99 % všech přeshraničních přepravních operací na území EU stále vyžaduje ještě v některé z fází operace doklady v tištěné podobě. To způsobuje neefektivitu na straně účastníků trhu v dopravním a logistickém řetězci, a vede i ke zbytečnému zatížení životního prostředí. Vzhledem k tomu, že podle očekávání by celkový počet přesunů v nákladní dopravě měl do roku 2050 vzrůst o více než 50 %, stane se toto ještě vážnějším problémem v příštích letech. Parlament v minulosti několikrát vyzýval k silnějšímu tlaku na bezpapírovou přepravu a naléhavě žádal jednodušší, bezpapírový, konzistentní, transparentní, zabezpečený a důvěryhodný tok informací mezi podniky, zákazníky a orgány v tomto odvětví.

## 2. Návrh Komise

Komise určila dvě hlavní příčiny pomalého zavádění elektronické přepravní dokumentace: nedostatečné uznávání právní rovnocennosti elektronických dokumentů příslušnými orgány a roztržitěné prostředí výpočetní techniky, v němž nebyly zavedeny interoperabilní systémy s obecně použitelnými a závaznými pravidly pro elektronické přepravní doklady.

Komise ve svém návrhu ze dne 17. května 2018 požadovala, aby příslušné orgány přijímaly (pro určité právní akty) regulační informace v elektronické podobě, a stanovily rámec certifikovaných platform a poskytovatelů služeb (ze strany subjektů posuzování shody).

## 3. Interinstitucionální jednání

Po přijetí postoje Parlamentu v prvním čtení dne 12. března 2019 probíhala od září do listopadu 2019, během finského předsednictví Rady, interinstitucionální jednání (s cílem dosáhnout dohody na začátku druhého čtení). Vyjednávací tým Parlamentu dosáhl dočasné dohody s předsednictvím Rady dne 26. listopadu 2019, po třech kolech třístranných jednání.

Znění této dočasné dohody bylo předloženo Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a potvrzeno dne 21. ledna 2020. Na základě přijetí dohody ve výboru TRAN uvedla jeho předsedkyně ve svém dopise předsedovi Výboru stálých zástupců (COREPER I), že doporučí plénu přijmout postoj Rady bez pozměňovacích návrhů, za předpokladu, že bude v souladu s předběžnou dohodou dosaženou mezi oběma orgány. Rada svůj postoj po ověření ze strany právníků-lingvistů formálně přijala (písemným postupem) dne 7. dubna 2020 v souladu s předběžnou dohodou.

## 4. Hlavní prvky dohody

Celková dohoda, již Parlament s Radou dosáhl, se zaměřila na další posílení navrhovaného systému. Zejména bylo dosaženo následujících bodů:

- minimalizace nákladů pro hospodářské subjekty a příslušné orgány, mimo jiné tím, že certifikační systém bude vycházet ze stávajících mezinárodních norem, modelů a dohod a zajistí, aby certifikace byla prováděna nezávisle;

- získávání a udržování důvěry hospodářských subjektů a příslušných orgánů v oblasti bezpečnosti a zabezpečení systému prostřednictvím posílení postupu pro stanovení přesných norem, specifikací a pravidel pro přístup, s řádným zapojením spoluzákonodárců a všech příslušných zúčastněných stran;
- podpora veškeré komunikace mezi příslušnými orgány a provozovateli, včetně případných následných žádostí, pokud možno elektronicky;
- ujasnění oblasti působnosti návrhu: uvedení přesného druhu regulačních informací o nákladní dopravě, pokud je daný hospodářský subjekt prostřednictvím certifikované platformy odeslal v elektronické podobě, musí být příslušnými orgány přijat. Po zavedení a fungování systému je Komise povinna posoudit, zda by mohla být působnost rozšířena tak, aby zahrnovala další relevantní regulační informace v oblasti dopravy, například informace týkající se vozidla nebo řidiče;
- směrem k úplné digitalizaci: zatímco příslušné orgány jsou v rámci tohoto systému povinny přijímat regulační informace o nákladní dopravě, jsou-li zasílány elektronicky, hospodářské subjekty mají stále možnost se rozhodnout, zda „zacházejí s digitálními technologiemi“, či nikoli. Je však objasněno, že by se používání elektronických prostředků mělo stát převládajícím způsobem, pokud jde o výměnu regulačních informací mezi hospodářskými subjekty a příslušnými orgány. Komise proto musí posoudit možné iniciativy s cílem zavést povinnost, aby hospodářské subjekty používaly pro zpřístupňování regulačních informací příslušným orgánům elektronické prostředky;
- učinit používání tohoto systému pro hospodářské subjekty co nejatraktivnějším, mimo jiné tím, že budou stávající informační systémy podporovány, aby se certifikovaly jako platforma, a zajištěním interoperability;
- načasování: i když je třeba pečlivě provádět zavedení systému certifikace, jednotlivé lhůty byly stanoveny tak, aby systém fungoval a fungoval co nejdříve, aby mohlo brzy následovat uplatnění na trhu.

## 5. Doporučení

Vzhledem k tomu, že postoj Rady je v souladu s předběžnou dohodou, již bylo dosaženo při interinstitucionálních jednáních, zpravodaj doporučuje, aby byl text přijat bez pozměňovacích návrhů.

## STANOVISKO VÝBORU PRO PRÁVNÍ ZÁLEŽITOSTI K PRÁVNÍMU ZÁKLADU

Paní Karima Delli  
předsedkyně  
Výbor pro dopravu a cestovní ruch  
BRUSEL

Věc: Názor na právní základ návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o elektronických informacích o nákladní dopravě (COM(2018)0279 – C8-0191/2019 – 2018/0140(COD))

Vážená paní předsedkyně,

dopisem ze dne 13. listopadu 2019<sup>1</sup> požádal Váš výbor v souladu s čl. 40 odst. 2 jednacího řádu o názor Výboru pro právní záležitosti na vhodnost právního základu návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o elektronických informacích o nákladní dopravě, který předložila Komise<sup>2</sup>.

Výbor projednal výše uvedenou otázku na své schůzi dne 9. ledna 2020.

### **I – Souvislosti**

Návrh Komise se zakládá na článku 91, čl. 100 odst. 2 (doprava) a čl. 192 odst. 1 (životní prostředí) SFEU. Rada změnila v rámci svého obecného přístupu právní základ tím, že vypustila odkaz na čl. 192 odst. 1 SFEU.

### **II – Relevantní články Smlouvy**

Relevantní články Smlouvy o fungování Evropské unie znějí takto:

#### ***Článek 91***

*(bývalý článek 71 Smlouvy o ES)*

*1. K provedení článku 90 a s přihlédnutím ke zvláštnostem dopravy stanoví Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů:*

*a) společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států,*

*b) podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat*

---

<sup>1</sup> Názor výboru JURI D 315856/JURI na právní základ návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o elektronických informacích o nákladní dopravě (2018/0140(COD)), který předložila Komise.

<sup>2</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o elektronických informacích o nákladní dopravě [2018/0140(COD)], COM/2018/279 final.



dopravu uvnitř některého členského státu,

c) opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy,

d) veškeré jiné potřebné předpisy.

2. Při přijímání [takových] opatření [...] se přihlíží k případům, kdy by se jejich uplatňování mohlo vážně dotknout životní úrovně a úrovně zaměstnanosti v některých regionech, jakož i využití dopravních zařízení.

### **Článek 100**

**(bývalý článek 80 Smlouvy o ES)**

1. Ustanovení této hlavy se vztahují na dopravu po železnicích, silnicích a vnitrozemských vodních cestách.

2. Evropský parlament a Rada mohou řádným legislativním postupem přijmout vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou. Rozhodují po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů.

### **Článek 191**

**(bývalý článek 174 Smlouvy o ES)**

1. Politika Unie v oblasti životního prostředí přispívá k sledování následujících cílů:

zachování, ochrany a zlepšování kvality životního prostředí;

ochrany lidského zdraví,

uvážlivého a racionálního využívání přírodních zdrojů,

podpory opatření na mezinárodní úrovni určených k řešení regionálních a celosvětových problémů, a zejména boje proti změně klimatu.

(...)

### **Článek 192**

**(bývalý článek 175 Smlouvy o ES)**

1. Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů rozhodnou, jakou činnost bude Unie vyvíjet, aby bylo dosaženo cílů uvedených v článku 191.

(...)

## **III – Judikatura Soudního dvora EU ve věci volby právního základu**

Soudní dvůr otázku vhodného právního základu tradičně vnímá jako věc ústavního významu, která má zajistit dodržování zásady svěřených pravomocí (článek 5 SEU) a stanovit charakter a rozsah kompetence Unie<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Posudek 2/00 ECLI:EU:C:2001:664, bod 5.

Podle ustálené judikatury Soudního dvora se musí volba právního základu opatření Unie zakládat na objektivních faktorech, které mohou být předmětem soudního přezkumu a mezi něž patří zejména cíl a obsah opatření<sup>4</sup>.

Volba nesprávného právního základu může být proto důvodem k prohlášení dotyčného aktu za neplatný. V této souvislosti je přání orgánu aktivněji se podílet na přijetí daného opatření, okolnosti, za kterých bylo opatření přijato, i práce vykonaná z jiných důvodů v dané oblasti z hlediska určení správného právního základu irelevantní.<sup>5</sup>

Pokud přezkum daného opatření ukáže, že toto opatření sleduje dvojí účel nebo má dvě složky, a pokud je možné jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek považovat za hlavní nebo převažující, zatímco druhý účel nebo druhá složka je pouze vedlejší, musí být opatření založeno na jediném právním základu, a sice na tom, který je vyžadován hlavním nebo převažujícím cílem nebo složkou<sup>6</sup>.

Pokud má však opatření několik souběžných cílů nebo složek, které jsou neodlučně spjaty a z nichž žádná není ve vztahu k ostatním podružná nebo nepřímá, bude mít dané opatření různé odpovídající právní základy<sup>7</sup>, pokud jsou postupy stanovené pro příslušné právní základy slučitelné s právem Evropského parlamentu a neoslabují jej<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> Viz věc C-411/06, *Komise vs. Evropský parlament a Rada*, 8. září 2009, EU:C:2009:518, bod 45.

<sup>5</sup> Rozsudek ve věci C-269/97, *Komise vs. Rada*, ECLI:EU:C:2000:183, bod 44.

<sup>6</sup> Rozsudek ve věci C-137/12, *Komise vs. Rada*, EU:C:2013:675, bod 53 a C-411/06 EU:C:2009:518, bod 46 a v něm citovaná judikatura, věc C 490/10, *Parlament vs. Rada*, EU:C:2012:525, bod 45, věc C 155/07, *Parlament vs. Rada*, EU:C:2008:605, bod 34.

<sup>7</sup> Věc C-211/01, *Komise vs. Rada*, ECLI:EU:C:2003:452, bod 40, věc C-178/03, *Komise vs. Evropský parlament a Rada*, ECLI:EU:C:2006:4, body 43–56.

<sup>8</sup> Věc C-300/89, *Komise vs. Rada* („Oxid titaničitý“), ECLI:EU:C:1991:244, body 17–25, věc C-268/94, *Portugalsko vs. Rada*, ECLI:EU:C:1996:461.

#### **IV – Cíl a obsah navrhovaného opatření**

Návrh se týká nařízení o harmonizaci používání elektronických prostředků k výměně informací o nákladní dopravě.

Z důvodové zprávy vyplývá, že cílem návrhu je dále rozšířit používání elektronických dokumentů o nákladní dopravě, aby došlo k upevnění vnitřního trhu odstraněním některých překážek, které brání digitalizaci v této oblasti. Hlavním důvodem vypracování tohoto návrhu je rozčištěný právní rámec, který stanovuje nejednotné povinnosti orgánů při přijímání elektronických dokumentů, a rozčištěné prostředí IT, které se vyznačuje celou řadou systémů, jež nejsou vzájemně propojeny<sup>9</sup>.

Záměrem ustanovení návrhu je proto dosáhnout v podstatě dvou politických cílů: a) vytvořit jednotný závazný právní rámec pro přijímání elektronických informací nebo dokumentů ze strany veřejných orgánů členských států a b) zajistit interoperabilitu různých systémů IT, které se v současnosti používají s ohledem na uplatňování stávajících příslušných právních předpisů Unie<sup>10</sup>.

Stejně úvahy jsou podrobněji vysvětleny v bodech odůvodnění návrhu č. 1 až 4 a také v jeho článku 1. Podle tohoto článku stanovuje nařízení „právní rámec pro sdělování regulačních informací týkajících se přepravy zboží na území Unie v elektronické podobě [...]“. Stanovuje „podmínky, za nichž se od příslušných orgánů členských států požaduje, aby přijímaly regulační informace, když jsou dotýcnými hospodářskými subjekty zpřístupněny elektronicky“ a „pravidla pro poskytování služeb týkající se poskytování elektronických informací o nákladní dopravě dotýcným hospodářským subjektům“.

Pokud jde o obsah, v I. kapitole je vymezena zejména věcná působnost, a to na základě seznamu (odkazem na přílohu) stávajících aktů Unie, které upravují regulační požadavky na informace, jež jsou relevantní z hlediska daného návrhu. Ve II. kapitole návrhu s názvem „Elektronické poskytování regulačních informací“ se uvádí povinnost veřejných orgánů přijímat přepravní dokumenty v elektronickém formátu a také technické požadavky na zpracovávání elektronických informací. III. kapitola s názvem „Platformy a služby eFTI“ se zabývá podrobnými pravidly týkajícími se funkcí a certifikačních požadavků platform eFTI, které umožňují zpracovávat elektronické informace. IV. a V. kapitola pojednává o aktech v přenesené pravomoci, resp. o závěrečných ustanoveních.

#### **V – Rozbor a určení vhodného právního základu**

V důvodové zprávě Komise vysvětlila svou volbu právního základu takto:

*„Právní základ tvoří článek 91, čl. 100 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).*

*V článku 91 a čl. 100 odst. 2, jež je nutné chápat s ohledem na článek 90, který požaduje, aby členské státy sledovaly společnou dopravní politiku, je stanoven požadavek, aby společná pravidla pro mezinárodní dopravu směřující do nebo z některého členského státu nebo procházející přes území jednoho či několika členských států a případně vhodná ustanovení*

---

<sup>9</sup> Důvodová zpráva, strana 2.

<sup>10</sup> Důvodová zpráva, strana 6.

pro dopravu námořní a leteckou stanovily Evropský parlament a Rada.

*V ustanovení čl. 192 odst. 1, který je nutné chápat s ohledem na článek 191, se uvádí, že Evropský parlament a Rada rozhodnou o krocích, jež má Unie podniknout, aby – mimo jiné – dosáhla cíle ochrany lidského zdraví a životního prostředí.“*

a) Vhodnost článku 91 a čl. 100 odst. 2 SFEU

V oblasti dopravní politiky představuje článek 91 právní základ pro železniční a silniční dopravu a pro vnitrozemské vodní cesty, zatímco čl. 100 odst. 2 tvoří právní základ pro námořní a leteckou dopravu.

Vzhledem k cíli a obsahu návrhu je zřejmé, že za vhodný právní základ pro daný návrh je nutné považovat článek 91 a čl. 100 odst. 2 SFEU, jelikož se zabývají lepším fungováním vnitřního trhu v oblasti dopravy.

Je nutné navíc zdůraznit, že vzhledem k tomu, že se v návrhu Komise prosazuje multimodální přístup, je vhodné použít jak článek 91, tak i čl. 100 odst. 2.

b) Není nutné přidávat čl. 192 odst. 1 SFEU jako právní základ.

Přestože by mělo být v uvedené části důvodové zprávy zdůvodněno, proč je jako právní základ použit čl. 192 odst. 1 SFEU, není v ní jasně uvedeno, proč je přidání tohoto právního základu vlastně zapotřebí.

Je pravdou, že se v důvodové zprávě opakovaně zmiňuje, že nahrazení papírových dokumentů elektronickými je podle všeho v zájmu životního prostředí<sup>11</sup>.

Proto je zřejmé, že přes pozitivní vliv návrhu na životní prostředí není jeho hlavní cíl spojen s ochranou životního prostředí, která proto může být pouze náhodným dopadem tohoto legislativního nástroje. Z tohoto důvodu není nutné přidávat čl. 192 odst. 1 jako právní základ.

Na druhé straně lze přihlédnout k tomu, že působnost návrhu zahrnuje požadavky na informace stanovené v nejrůznějších aktech Unie (srov. čl. 1 odst. 2 návrhu). Tyto akty se zakládají na právním základě pro oblast dopravy, s výjimkou právních předpisů Unie týkajících se přepravy odpadů, který je [nyní] založen na čl. 192 odst. 1 SFEU<sup>12</sup>. To je samozřejmě pravda, návrh samotný však obsahuje prvky, které ukazují, že tato skutečnost není z hlediska volby právního základu důležitá. V bodě odůvodnění 5 a 6 se totiž uvádí: „(5) *Od orgánů členských států by se proto mělo vyžadovat, aby přijímaly elektronicky zpřístupněné informace, kdykoli jsou hospodářské subjekty povinny zpřístupnit informace na důkaz splnění požadavků stanovených v aktech Unie přijatých v souladu s částí třetí hlavou VI Smlouvy nebo – vzhledem k podobnosti situací – s právními předpisy Unie o přepravě odpadů [...]. (6) Jelikož je toto nařízení určeno pouze k usnadnění poskytování informací, konkrétně elektronickými prostředky, neměla by jím být dotčena ustanovení právních předpisů Unie ani vnitrostátních právních předpisů, která určují obsah regulačních informací, a zejména by nemělo ukládat žádné další požadavky na regulační informace[...]*“.

<sup>11</sup> Viz např. důvodovou zprávu, s. 11.: „při průměrných 1–5 kopiích každého dokumentu na dodávku, které by se již netiskly, [by se] ušetřilo asi 2–8 miliard listů papíru, neboli ekvivalent 180–900 tisíc stromů ročně.“

<sup>12</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů (Úř. věst. L 190, 12.7.2006, s. 1–98).

Návrh tak nepozměňuje žádný akt založený na právním základě týkajícím se životního prostředí, nýbrž se zaměřuje na dopravní stránku přepravy odpadů. Prvky týkající se životního prostředí, pokud nějaké vůbec existují, tak bezpochyby pouze doplňují převážně dopravní stránku návrhu<sup>13</sup>.

S ohledem na výše uvedenou analýzu je vhodným právním základem tohoto návrhu článek 91 a čl. 100 odst. 1 SFEU. Není nutné přidávat čl. 182 odst. 1 SFEU. Proto je správné odkaz na článek, který se v právním východisku uvádí jako poslední, vypustit.

Pozměňovací návrhy přijaté v návaznosti na interinstitucionální jednání o tomto dokumentu uvedené závěry nijak nezpochybňují.

## **VI – Závěr a doporučení**

Výbor pro právní záležitosti na své schůzi dne 9. ledna 2020 v souladu s tím rozhodl (pro: 21, proti: 0, zdržel se: 1)<sup>14</sup>, že Výboru pro dopravu a cestovní ruch doporučí, aby byl jako jediný právní základ předloženého návrhu zachován článek 91 a čl. 100 odst. 2 SFEU.

S pozdravem

Lucy Nethsinghaová

---

<sup>13</sup> Pozn.: V souladu s judikaturou ani formální změna aktu založeného na daném právním základu nevyžaduje nutně, aby tvůrce právních předpisů zakládal pozměňující akt na právním základu pozměňovaného aktu.

<sup>14</sup> Konečného hlasování se zúčastnili: Lucy Nethsingha (předsedkyně), Marion Walsmann (místopředsedkyně), Ibán García Del Blanco (místopředsedkyně), Raffaele Stancanelli (místopředsedkyně), Franco Roberti (zpravodaj pro stanovisko), Gunnar Beck, Patrick Breyer, Geoffroy Didier, Angel Dzhambazki, Evelyne Gebhardt, Esteban Gonzáles Pons, Jackie Jones, Mislav Kolakušić, Gilles Lebreton, Karen Melchior, Sabrina Pignedoli, Jiří Pospíšil, Liesje Schreinemacher, Marie Toussaint, Edina Tóth (za Józsefa Szájera podle čl. 209 odst. 7), Bettina Vollath a Axel Voss.

## POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

<b>Název</b>	Elektronické informace o nákladní dopravě
<b>Referenční údaje</b>	05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140(COD)
<b>Datum prvního čtení v Parlamentu – číslo P</b>	12.3.2019                      T8-0139/2019
<b>Návrh Komise</b>	COM(2018)0279 - C8-0191/2018
<b>Datum, kdy bylo na zasedání oznámeno obdržení postoje Rady v prvním čtení</b>	17.4.2020
<b>Věcně příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 17.4.2020
<b>Zpravodajové</b> Datum jmenování	Andor Deli 3.7.2018
<b>Zpochybnění právního základu</b> Datum, kdy výbor JURI zaujal stanovisko	JURI 9.1.2020
<b>Projednání ve výboru</b>	28.4.2020
<b>Datum přijetí</b>	8.6.2020
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+:                      46 -:                      1 0:                      1
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Leila Chaibi, Roman Haider, Henna Virkkunen
<b>Datum předložení</b>	16.6.2020

## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

46	+
ECR	Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaibi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
PPE	Gheorghe Falcă

1	0
S&D	Bogusław Liberadzki

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se