



---

*Dokument ze zasedání*

---

**A9-0370/2023**

21.11.2023

**\*\*\*I**  
**ZPRÁVA**

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v odvětví příležitostné osobní dopravy (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodajka: Henna Virkkunen

Zpravodajka přidruženého výboru v souladu s článkem 57 jednacího řádu:

Marianne Vind, Výbor pro zaměstnanost a sociální věci

### ***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***

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

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

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

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

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

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	17
PŘÍLOHA: SUBJEKTY NEBO OSOBY, OD NICHŽ ZPRAVODAJKA OBDRŽELA PODNĚTY .....	18
STANOVISKO VÝBORU PRO ZAMĚSTNANOST A SOCIÁLNÍ VĚCI .....	19
POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	32
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	33



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v odvětví příležitostné osobní dopravy (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

*Evropský parlament,*

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2023)0256),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu se kterými Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C9-0178/2023),
  - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 11. září 2023<sup>1</sup>,
  - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne ...<sup>2</sup>;
  - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
  - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
  - s ohledem na stanovisko Výboru pro zaměstnanost a sociální věci,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0370/2023),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
  2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
  3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

### Pozměňovací návrh 1

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

---

<sup>1</sup> [Úř. věst. C 0, 0.0.0000, s. 0. / dosud nezveřejněné v Úředním věstníku].

<sup>2</sup> [Úř. věst. C 0, 0.0.0000, s. 0. / dosud nezveřejněné v Úředním věstníku].

(3) Odvětví silniční nákladní dopravy ani odvětví linkové silniční osobní dopravy však nesdílí specifika odvětví příležitostné silniční osobní dopravy. Příležitostná silniční osobní doprava se vyznačuje vysokou sezónností a různě dlouhou dobou strávenou řízením, **kteřá** závisí na turistických aktivitách cestujících. Kdykoli je to možné, musí vyhovět **neplánovaným** a **spontánním požadavkům** cestujících, pokud jde o dodatečné zastávky a změny trasy nebo jízdního řádu. Příležitostná silniční osobní doprava obecně vyžaduje kratší dobu řízení v porovnání s nákladní dopravou nebo s linkovou autobusovou dopravou. Kromě toho řidiči obvykle spí v hotelech a zřídka řídí v noci. Na druhé straně mohou být řidiči během pracovní doby vystaveni nutnosti vykonávat některé dodatečné činnosti, které často vyplývají z interakce s cestujícími.

## **Pozměňovací návrh 2**

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

(6) Flexibilnější pravidla pro plánování přestávek v řízení a dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu by v žádném případě neměla ohrozit bezpečnost řidičů, bezpečnost silničního provozu, zvyšovat únavu řidičů nebo vést ke zhoršení pracovních podmínek. Tato flexibilita by proto neměla měnit stávající pravidla týkající se celkových minimálních přestávek v řízení, maximálních denních a týdenních dob řízení **a** maximální dvoutýdenní doby řízení.

(3) Odvětví silniční nákladní dopravy ani odvětví linkové silniční osobní dopravy však nesdílí specifika odvětví příležitostné silniční osobní dopravy. Příležitostná silniční osobní doprava se vyznačuje vysokou sezónností a různě dlouhou dobou strávenou řízením, **jakož i různě dlouhou ujetou vzdáleností, které** závisí na turistických aktivitách cestujících. Kdykoli je to možné, musí vyhovět **potřebám cestujících, jako jsou neplánované a spontánní požadavky** cestujících, pokud jde o dodatečné zastávky a změny trasy nebo jízdního řádu. Příležitostná silniční osobní doprava obecně vyžaduje kratší dobu řízení v porovnání s nákladní dopravou nebo s linkovou autobusovou dopravou. Kromě toho řidiči obvykle spí v hotelech a zřídka řídí v noci. Na druhé straně mohou být řidiči během pracovní doby vystaveni nutnosti vykonávat některé dodatečné činnosti, které často vyplývají z interakce s cestujícími.

(6) Flexibilnější pravidla pro plánování přestávek v řízení a dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu by v žádném případě neměla ohrozit bezpečnost řidičů, bezpečnost silničního provozu, zvyšovat únavu řidičů nebo vést ke zhoršení pracovních podmínek. Tato flexibilita by proto neměla měnit stávající pravidla týkající se celkových minimálních přestávek v řízení, maximálních denních a týdenních dob řízení, maximální dvoutýdenní doby řízení **a maximální pracovní doby**.

### Pozměňovací návrh 3

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

##### *Znění navržené Komisí*

(8) Větší flexibilita při plánování přestávek v řízení řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu by neměla **těmto** řidičům **bránit v tom**, aby čerpali přestávky v řízení v minimální délce nezbytné k tomu, aby si mohli řádně odpočinout. Proto je vhodné stanovit minimální dobu trvání každé přestávky v řízení. Řidičům, kteří zajišťují příležitostnou silniční osobní dopravu, by proto mělo být umožněno rozdělit si povinnou přestávku v řízení do **tří** různých přestávek v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, **a to nad rámec další možnosti rozdělení** přestávky v řízení.

##### *Pozměňovací návrh*

(8) Větší flexibilita při plánování přestávek v řízení řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu by neměla řidičům **za žádných okolností způsobovat větší únavu nebo stres a měla by zajistit**, aby čerpali přestávky v řízení v minimální délce nezbytné k tomu, aby si mohli řádně **a dostatečně** odpočinout. Proto je vhodné stanovit minimální dobu trvání každé přestávky v řízení. Řidičům, kteří zajišťují příležitostnou silniční osobní dopravu, by proto mělo být umožněno rozdělit si povinnou přestávku v řízení do **dvou** různých přestávek v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, **přičemž musí být dodržena povinná minimální souhrnná doba odpočinku 45 minut. Větší flexibilita při plánování těchto přestávek by však neměla bránit tomu, aby měli řidiči delší** přestávky v řízení, **než je požadovaná minimální doba, nebo aby čerpali další přestávky.**

### Pozměňovací návrh 4

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

##### *Znění navržené Komisí*

(9) Aby se zajistilo, že větší flexibilita při plánování dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu nebude zneužívána, je nezbytné jasně vymezit rozsah této flexibility a rovněž stanovit vhodné kontroly. Řidiči by proto měli mít možnost odložit začátek své denní doby odpočinku nejvýše o 1 hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný

##### *Pozměňovací návrh*

(9) Aby se zajistilo, že větší flexibilita při plánování dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu nebude zneužívána, je nezbytné jasně vymezit rozsah této flexibility a rovněž stanovit vhodné kontroly **prováděné příslušnými vnitrostátními orgány a podporované Evropským orgánem pro pracovní záležitosti (ELA).**

den nepřesáhne 5 hodin, **nebo** odložit začátek **denní doby odpočinku o 2 hodiny, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, a tuto možnost odložit začátek** by měli mít **pouze v případě, že zajišť'ují jízdy trvající 8 nebo více dnů**. Tato flexibilita by měla být **dále** omezena **pouze** na **jednu výjimku během** trvání dané okružní jízdy. **Mělo by být rovněž možné provést** ověření těchto okolností **pomocí** výtisku ze záznamového zařízení nebo pracovního plánu, **kromě záznamů tachografu**.

Řidiči by proto měli mít možnost odložit začátek své denní doby odpočinku nejvýše o 1 hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, **a tuto možnost odložit začátek by měli mít pouze v případě, že zajišť'ují jízdy trvající 6 nebo více dnů. U cest trvajících nejméně 6 dnů by řidiči měli mít možnost svou denní dobu odpočinku odložit o 1 hodinu.** Tato flexibilita by **neměla ohrozit bezpečnost silničního provozu a** měla **by** být omezena na **dobu** trvání dané okružní jízdy. **V zájmu účinného a efektivního vymáhání a za účelem** ověření těchto okolností **by měl být před zahájením jízdy kromě záznamů z tachografu a** výtisku ze záznamového zařízení nebo pracovního plánu **elektronicky zaregistrován digitální jízdní list**.

## Pozměňovací návrh 5

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

#### *Znění navržené Komisí*

(10) Omezení možnosti odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseku výlučně na příležitostnou mezinárodní osobní dopravu má negativní dopad na nenarušenou a spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci, zejména malými a středními podniky. Příležitostná vnitrostátní osobní doprava by mohla také poskytovat své služby za stejných podmínek jako příležitostná mezinárodní osobní doprava, pokud jde o ujetou vzdálenost, dobu trvání nebo služby poskytované cestujícím. Využití této možnosti by proto mělo platit i pro příležitostnou vnitrostátní osobní dopravu.

## Pozměňovací návrh 6

#### *Pozměňovací návrh*

(10) Omezení možnosti odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseku výlučně na příležitostnou mezinárodní osobní dopravu má negativní dopad na **rovné zacházení a** nenarušenou a spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci, zejména malými a středními podniky. Příležitostná vnitrostátní osobní doprava by mohla také poskytovat své služby za stejných podmínek jako příležitostná mezinárodní osobní doprava, pokud jde o ujetou vzdálenost, dobu trvání nebo služby poskytované cestujícím. Využití této možnosti by proto mělo platit i pro příležitostnou vnitrostátní osobní dopravu.



**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 10 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(10a)** *V zájmu zajištění účinného a účelného prosazování by měla být zavedena lepší kontrolní opatření a požadavky, které plně využívají digitální nástroje. Aby bylo možné kontrolovat výjimky pro odložení denní doby odpočinku a možnost odložení týdenní doby odpočinku až na 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků, měl by být před zahájením jízdy kromě záznamů z tachografu a výtisku ze záznamového zařízení nebo pracovního plánu elektronicky zaregistrován digitální jízdní list. Digitální listy by měly být během silničních kontrol přístupné v reálném čase a měly by být používány výhradně ke kontrole dodržování a prosazování pravidel. Za tímto účelem by Komise měla na základě systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (IMI) vytvořit vícejazyčné rozhraní, které by provozovatelům umožnilo nahrávat své digitální jízdní listy.*

**Pozměňovací návrh 7**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 10 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(10b)** *V zájmu zajištění účinných a kvalitních služeb příležitostné osobní dopravy a zlepšení podmínek řidičů při práci a řízení by Komise měla dva roky po přijetí těchto nových pravidel vypracovat hodnotící zprávu, která by prozkoumala jejich dopad na pracovní podmínky a atraktivitu tohoto odvětví a vyhodnotila prosazování těchto pravidel. V případě potřeby by Komise na základě závěrů této zprávy měla zvážit navržení nových*

*opatření.*

## **Pozměňovací návrh 8**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 11 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(11a) Řádné prosazování pravidel je předpokladem funkčního jednotného trhu a respektování zájmů řidičů, cestujících a podniků. Sociální partneři na evropské a národní úrovni mohou hrát zásadní úlohu při prosazování stávajících předpisů o řízení a pracovní době pracovníků v silniční dopravě, včetně řidičů pracujících v oblasti příležitostné silniční osobní dopravy. Unie a členské státy by měly podporovat spolupráci se sociálními partnery a orgány odpovědnými za prosazování pravidel a mezi nimi navzájem s cílem přispět k řádnému provádění ustanovení tohoto nařízení, včetně vypracování pokynů a vydávání doporučení. Komise a členské státy mohou v tomto ohledu sociálním partnerům poskytovat příslušné informace. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení Komise poté, co obdrží podněty od zúčastněných stran, připraví pokyny na podporu společného přístupu k uplatňování tohoto nařízení v celé Unii, a to s cílem stanovit společný výklad ustanovení tohoto nařízení orgány určenými k jeho vymáhání.*

## **Pozměňovací návrh 9**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 11 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(11b) S cílem umožnit řádné prosazování*

*tohoto nařízení by Komise měla předložit nový návrh, kterým se mění nařízení (EU) č. 165/2014 a další příslušné právní předpisy tak, aby se kontrolním orgánům usnadnila kontrola toho, zda inteligentní tachograf rovněž zaznamenává, zda bylo vozidlo použito pro přepravu zboží, nebo cestujících, jak vyžaduje nařízení (ES) č. 561/2006, a zda je přeprava cestujících pravidelná, nebo příležitostná.*

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 7 – odst. 3 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

„V případě řidiče zajišťujícího příležitostnou přepravu cestujících může být přestávka v řízení uvedená v prvním odstavci nahrazena rovněž **třemi** přestávkami v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a které jsou v době řízení uvedené v prvním odstavci rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.“;

#### *Pozměňovací návrh*

„V případě řidiče zajišťujícího příležitostnou přepravu cestujících může být přestávka v řízení uvedená v prvním odstavci nahrazena rovněž **dvěma** přestávkami v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a které jsou v době řízení uvedené v prvním odstavci rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.“;

## Pozměňovací návrh 11

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 2a – pododstavec 1

#### *Znění navržené Komisí*

2a. Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič zajišťující příležitostnou osobní dopravu v trvání nejméně 8 dnů odchýlit od odst. 2 prvního pododstavce **těmito způsoby**:

#### *Pozměňovací návrh*

2a. Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu **a pracovní podmínky řidiče**, může se řidič zajišťující **jednorázovou** příležitostnou osobní dopravu **doprovázenou jedním jízdním listem** v trvání nejméně 6 dnů odchýlit od odst. 2 prvního pododstavce **tím, že odloží**

*svou denní dobu odpočinku nejvýše o 1 hodinu, a to za podmínky, že celková doba řízení za tento den nepřesáhne 7 hodin a je dodržena maximální denní pracovní doba podle použitelných právních předpisů;*

## **Pozměňovací návrh 12**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 2a – pododstavec 1 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*a) odložení denní doby odpočinku nejvýše o 1 hodinu, pokud celková doba řízení za tento den nepřesáhne 7 hodin;*

*vypouští se*

## **Pozměňovací návrh 13**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 2a – pododstavec 1 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*b) odložení denní doby odpočinku nejvýše o 2 hodiny, pokud celková doba řízení za tento den nepřesáhne 5 hodin.*

*vypouští se*

## **Pozměňovací návrh 14**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 2a – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Každá z odchylek uvedených v prvním pododstavci písm. a) a b) může být během jízdy uvedené v prvním pododstavci*

*Taková odchylka může být během jízdy uvedené v prvním pododstavci použita pouze jednou.*

použita pouze jednou.

### **Pozměňovací návrh 15**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. b**

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6a – pododstavec 1 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**a) doprava trvá nepřetržitě nejméně 24 hodin;**

**vypouští se**

### **Pozměňovací návrh 16**

#### **Návrh nařízení**

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

Nařízení 2006/561/ES

Čl. 8 – odst. 6a – pododstavec 1 – písm. ab (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ba) v odst. 6a prvním pododstavci se vkládá nové písmeno, které zní:**

**ab) digitální jízdní list se všemi požadovanými informacemi stanovenými v nařízení (ES) č. 1073/2009 byl před zahájením cesty elektronicky zaregistrován;**

### **Pozměňovací návrh 17**

#### **Návrh nařízení**

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

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6a – pododstavec 1 – písm. b a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**bb) v odst. 6a prvním pododstavci se vkládají nová písmena, která znějí:**

**e) za účelem zajištění účinného a účelného prosazování odvětvových**

*pravidel by měly být v odvětví silniční dopravy zavedeny zvláštní správní požadavky a kontrolní opatření plně využívající digitální nástroje;*

*f) aby bylo během silničních kontrol umožněno ověřit uplatňování odchylky týkající se odložení denní doby odpočinku a možnosti odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků, vytvoří Evropská komise vícejazyčné rozhraní, k němuž budou mít provozovatelé přístup a jehož prostřednictvím budou před zahájením jízdy předkládat elektronické jízdní listy. Za tímto účelem může Komise rovněž prozkoumat možnost vyvinout jeden nebo více nových modulů pro systém IMI;*

*g) pro usnadnění kontroly dodržování pravidel týkajících se dvanáctidenní odchylky, které jsou stanoveny v tomto nařízení, budou sešity jízdních listů uvedené v článku 12 a článku 17 nařízení 1073/2009 nahrazeny elektronickými jízdními listy do šesti měsíců od vstupu pozměněné odchylky v platnost. Elektronický list musí obsahovat všechny prvky uvedené v nařízení (ES) č. 1073/2009;*

*h) provozovatel zajistí, aby řidič měl k dispozici elektronický jízdní list a aby dodržoval povinnost jej uchovávat a na požádání jej během cesty předložit, jakož aby před zahájením jízdy předložil kopii elektronického jízdního listu prostřednictvím systému IMI. List je přístupný v reálném čase a slouží výhradně pro účely kontrol a vymáhání.*

## **Pozměňovací návrh 18**

### **Návrh nařízení**

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

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6a – pododstavec 2

**bc) V odst. 6a se druhý pododstavec nahrazuje tímto:**

***Komise bedlivě a pravidelně sleduje uplatňování této odchylky s cílem zajistit, aby byla za velmi přísných podmínek zachována bezpečnost na silnicích, zejména pak prostřednictvím kontroly toho, zda celková kumulovaná doba řízení v průběhu časového úseku, na nějž se vztahuje tato odchylka, není nepřiměřená nebo zda nepřispívá k únavě a stresu řidiče, přičemž se rovněž zohlední další doba řízení v rámci výkonu práce a ostatní činnosti vykonávané řidiči. Komise do 4. prosince 2012 vypracuje zprávu hodnotící důsledky této odchylky s ohledem na bezpečnost na silnicích, jakož i sociální aspekty. Pokud Komise dojde k závěru, že je to potřebné, navrhne odpovídající změny tohoto nařízení.***

## **Pozměňovací návrh 19**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 2 – odst. 2 a (nový)**

***Komise do [jeden rok po vstupu tohoto nařízení v platnost] předloží legislativní návrhy, které považuje za nezbytné v souvislosti se změnou nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014<sup>1a</sup> a dalších příslušných právních předpisů, a to s cílem zohlednit toto nařízení způsobem, který umožní inteligentní tachografy, možnosti „linkové přepravy cestujících“ a „příležitostné přepravy cestujících“ v oblasti služeb autobusové dopravy s ohledem na potřeby související s prosazováním tohoto***

*nařízení.*

---

*<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).*



## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Zpravodajka vítá návrh Komise a uznává, že návrh je nezbytný vzhledem ke specifickým vlastnostem odvětví příležitostné osobní dopravy.

Konstatuje, že vzhledem ke skutečnosti, že nařízení (ES) 561/2006 o době řízení a odpočinku bylo v roce 2020 přezkoumáno, by měl rozsah této aktualizace právních předpisů zůstat omezený, a to především na příležitostnou osobní dopravu. Pravidla by měla být i nadále uplatňována za stejným účelem, a sice harmonizovat podmínky hospodářské soutěže a zároveň zlepšit pracovní podmínky a bezpečnost silničního provozu. Je třeba věnovat pozornost řádnému prosazování a kontrole stávajících pravidel jak v nákladní, tak v osobní dopravě.

Zároveň je však opodstatněné mírně přizpůsobit stávající pravidla tak, aby lépe vyhovovala specifickým potřebám odvětví příležitostné osobní dopravy. Je zapotřebí větší flexibility, která by neměla ohrozit bezpečnost silničního provozu, pracovní podmínky ani vymahatelnost pravidel.

Pokud jde o pravidla týkající se přestávek, zpravodajka konstatuje, že pravidla, která jsou v současnosti platná, často nejsou dobře sladěna s přirozenými zastávkami v příležitostné osobní dopravě. Aby bylo možné poskytovat kvalitní příležitostnou osobní dopravu, musí být řidiči schopni přizpůsobit se měnící se situaci.

V souvislosti s pravidly pro denní doby odpočinku podporuje zpravodajka možnost odložit v určitých situacích začátek odpočinku o jednu hodinu. Na rozdíl od nákladní dopravy nebo linkové osobní dopravy se příležitostná osobní doprava vyznačuje delšími vzdálenostmi ujetými na začátku a na konci okružní jízdy a kratší dobou řízení v místě, kde se odehrávají turistické aktivity. Možnost odložit čerpání denního odpočinku o jednu hodinu dvakrát během cesty, aniž by byla překročena stanovená doba řízení a aniž by se snížil denní odpočinek, by pravidla přiblížila skutečným potřebám skupin cestujících.

Závěrem zpravodajka podporuje návrh Komise, na jehož základě by řidiči mohli odložit týdenní dobu odpočinku na vnitrostátních cestách až o 12 dnů (24hodinové časové úseky), jak je tomu již v případě mezinárodních cest. Toto sladění pravidel pro vnitrostátní a mezinárodní služby je odůvodněno řádným fungováním jednotného trhu a zefektivněním prosazování a kontroly.

### Rejstřík transparentnosti:

FinMobility

Autoliikenteen Työntajaliitto ry

Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF)

finské ministerstvo dopravy a spojů

Evropská komise, GŘ MOVE

Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU)

## **PŘÍLOHA: SUBJEKTY NEBO OSOBY, OD NICHŽ ZPRAVODAJKA OBDRŽELA PODNĚTY**

V souladu s článkem 8 přílohy I jednacího řádu zpravodajka prohlašuje, že při přípravě návrhu zprávy, a to až do jejího přijetí ve výboru, obdržela podněty od těchto subjektů nebo osob:

<b>Subjekt nebo osoba</b>
FinMobility
Autoliikenteen Työntajaliitto ry
Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF)
finské ministerstvo dopravy a spojů
Evropská komise, GŘ MOVE
Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU)

07.11.2023

## 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 minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v odvětví příležitostné osobní dopravy (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Zpravodajka: Marianne Vind

### POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro zaměstnanost a sociální věci vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby vzal na vědomí:

#### Pozměňovací návrh 1

##### Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

###### *Znění navržené Komisí*

(1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam pro vytvoření účinného, bezpečného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy, zajištění nediskriminace a přilákání kvalifikovaných pracovníků. Je proto nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, přiměřené a 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 podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam pro vytvoření účinného, bezpečného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy, zajištění nediskriminace a přilákání kvalifikovaných pracovníků. Je proto nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, přiměřené a vhodné pro daný účel, **dále také snadno proveditelné**, použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii. **Ačkoli bylo při prosazování stávajících pravidel dosaženo pokroku, stále je zde prostor pro zlepšení, například pokud jde o zaznamenávání pracovní doby v situacích, kdy se různorodé úkoly prolínají.**

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

#### *Znění navržené Komisí*

(3) **Odvětví** silniční nákladní dopravy ani **odvětví** linkové silniční osobní dopravy však nesdílí specifika **odvětví** příležitostné silniční osobní dopravy. Příležitostná silniční osobní doprava se **vyznačuje** vysokou sezónností a různě dlouhou dobou strávenou řízením, která závisí na **turistických** aktivitách cestujících. Kdykoli je to možné, musí vyhovět neplánovaným a spontánním požadavkům cestujících, pokud jde o dodatečné zastávky a změny trasy nebo jízdního řádu. Příležitostná silniční osobní doprava **obecně vyžaduje** kratší dobu řízení v porovnání s nákladní dopravou nebo s linkovou autobusovou dopravou. **Kromě toho** řidiči obvykle spí v hotelech a **zřídka** řídí v noci. **Na druhé straně mohou být řidiči během pracovní doby vystaveni nutnosti vykonávat některé dodatečné činnosti, které často vyplývají z interakce s cestujícími.**

#### *Pozměňovací návrh*

(3) Silniční nákladní doprava ani linková silniční osobní doprava však nesdílí specifika příležitostné silniční osobní dopravy. Příležitostná silniční osobní doprava se **může vyznačovat** vysokou sezónností a různě dlouhou dobou strávenou řízením, která závisí na aktivitách cestujících. Kdykoli je to možné, musí vyhovět neplánovaným a spontánním požadavkům cestujících, pokud jde o dodatečné zastávky a změny trasy nebo jízdního řádu. Příležitostná silniční osobní doprava **může vyžadovat** kratší dobu řízení v porovnání s nákladní dopravou nebo s linkovou autobusovou dopravou. **Řidiči sezónní příležitostné silniční osobní dopravy však v obdobích mimo sezónu často pracují v jiném odvětví dopravy. Řidiči příležitostné silniční dopravy kromě toho obvykle spí v hotelech a méně často řídí v noci. Pokud však vezmeme v potaz celkový počet odpracovaných hodin, včetně činností, které vykonávají v přestávkách od řízení, může se projevit kumulativní efekt ovlivňující úroveň stresu a únavy řidiče<sup>1a</sup>, což může ohrozit bezpečnost silničního provozu a zdraví a bezpečnost řidičů. Dodatečné činnosti zahrnují časté interakce s cestujícími, údržbu a úklid vozidla i nakládání a vykládání zavazadel. Odpovědnost řidičů za bezpečí cestujících vyžaduje nejen dobré fyzické a psychické zdraví, ale také velkou míru soustředění a odolnosti vůči stresu.**

---

*1a Vitols, Katrin and Voss, Eckhard (2021): Driving fatigue in European Road Transport; <https://www.etf-europe.org/wp->*

### Pozměňovací návrh 3

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

##### *Znění navržené Komisí*

(4) Z hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 ex post vyplynulo, že některá jednotná pravidla týkající se minimálních přestávek v řízení a dob odpočinku neodpovídají specifikům příležitostné silniční osobní dopravy. Z dalších posouzení provedených Komisí v tomto ohledu vyplynulo, že některé požadavky nařízení (ES) č. 561/2006 týkající se přestávek v řízení a denních a týdenních dob odpočinku **jsou pro řidiče a provozovatele zajišťující příležitostnou silniční osobní dopravu nevhodné a nepraktické, neboť mají negativní dopad na schopnost organizovat efektivní a kvalitní příležitostnou osobní dopravu**, na pracovní podmínky řidičů a **v důsledku toho i na bezpečnost silničního provozu**.

### Pozměňovací návrh 4

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

##### *Znění navržené Komisí*

(5) Je proto vhodné přizpůsobit požadavky na minimální přestávky v řízení a doby odpočinku tak, aby odpovídaly **také** zvláštním požadavkům příležitostné silniční osobní dopravy. **Je rovněž vhodné sladit platná pravidla pro vnitrostátní a mezinárodní příležitostnou silniční osobní dopravu**.

##### *Pozměňovací návrh*

(4) Z hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 ex post vyplynulo, že některá jednotná pravidla týkající se minimálních přestávek v řízení a dob odpočinku neodpovídají specifikům příležitostné silniční osobní dopravy. Z dalších posouzení provedených Komisí v tomto ohledu vyplynulo, že některé požadavky nařízení (ES) č. 561/2006 týkající se přestávek v řízení a denních a týdenních dob odpočinku **mohou mít negativní dopady** na pracovní podmínky řidičů a **poskytování efektivní a kvalitní příležitostné osobní dopravy**.

##### *Pozměňovací návrh*

(5) Je proto vhodné přizpůsobit požadavky na minimální přestávky v řízení a doby odpočinku tak, aby **lépe** odpovídaly zvláštním požadavkům příležitostné silniční osobní dopravy.

## Pozměňovací návrh 5

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

*Znění navržené Komisí*

(6) **Flexibilnější** pravidla pro plánování přestávek v řízení a dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu by v žádném případě neměla ohrozit bezpečnost řidičů, bezpečnost silničního provozu, zvyšovat **únavu** řidičů nebo vést ke zhoršení pracovních podmínek. Tato flexibilita by proto neměla měnit stávající pravidla týkající se celkových minimálních přestávek v řízení, maximálních denních a týdenních dob řízení a maximální dvoutýdenní doby řízení.

*Pozměňovací návrh*

(6) Pravidla pro plánování **a rozložení** přestávek v řízení a dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu by **měla umožňovat co nejlepší organizaci pracovní doby, zejména v obdobích vysoké poptávky po dopravě, omezovat dobu, kterou řidiči stráví mimo domov, a v neposlední řadě lákat pracovníky a pracovnice do odvětví dopravy.** Tato pravidla by v žádném případě neměla ohrozit bezpečnost řidičů **nebo** bezpečnost silničního provozu, zvyšovat **úroveň únavy a stresu u řidičů, ohrozit jejich bezpečnost a psychické či fyzické zdraví,** nebo vést ke zhoršení pracovních podmínek. Tato **zvýšená** flexibilita by proto neměla měnit stávající pravidla týkající se celkových minimálních přestávek v řízení, maximálních denních a týdenních dob řízení a maximální dvoutýdenní doby řízení.

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

*Znění navržené Komisí*

(7) Aby byla zajištěna jednotná definice příležitostné osobní dopravy, je nezbytné vyjasnit, že definice stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009<sup>23</sup> zahrnuje jak vnitrostátní, tak mezinárodní dopravu. Je rovněž vhodné aktualizovat odkaz na nařízení (ES) č. 1073/2009, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 684/92<sup>24</sup>.

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

<sup>23</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (přepřacované znění) (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

<sup>24</sup> Nařízení Rady (EHS) 684/92 ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy (Úř. věst. L 74, 20.3.1992, s. 1).

## Pozměňovací návrh 7

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

*Znění navržené Komisí*

(8) ***Větší flexibilita při plánování přestávek v řízení řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu by neměla těmto řidičům bránit v tom, aby čerpali přestávky v řízení v minimální délce nezbytné k tomu, aby si mohli řádně odpočinout. Proto*** je vhodné stanovit minimální dobu trvání každé přestávky v řízení. Řidičům, kteří zajišťují příležitostnou silniční osobní dopravu, by ***proto*** mělo být umožněno rozdělit si povinnou přestávku v řízení do ***tří*** různých přestávek v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, ***a to nad rámec další možnosti rozdělení přestávky v řízení.***

*Pozměňovací návrh*

(8) ***Aby se pro řidiče pracující ve službách příležitostné silniční osobní dopravy zajistila odpovídající doba odpočinku, která je nutná pro zajištění bezpečí řidičů i cestujících,*** je vhodné stanovit minimální dobu trvání každé přestávky v řízení. Řidičům, kteří zajišťují příležitostnou silniční osobní dopravu, by proto mělo být umožněno rozdělit si povinnou přestávku v řízení do ***dvou*** různých přestávek v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, ***přičemž bude dodržena povinná minimální doba odpočinku 45 minut. Větší flexibilita v plánování těchto povinných přestávek by však neměla řidičům zabránit udělat si dodatečné přestávky nebo přestávky delší než je povinná minimální doba odpočinku.***

## Pozměňovací návrh 8

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

**(8a) Řidiči by měli mít možnost odložit začátek své denní doby odpočinku nejvýše o 1 hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin v případě, že zajišťují jízdy trvající 8 nebo více dnů a je dodržena maximální denní pracovní doba. Větší flexibilita by však neměla ohrozit silniční bezpečnost, bezpečí a zdraví řidičů a neměla by být omezena na jednu výjimku během celé doby jízdy.**

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

(9) Aby se zajistilo, že větší flexibilita při plánování dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu nebude zneužívána, je nezbytné jasně **vymezit** rozsah této flexibility a rovněž stanovit vhodné kontroly. **Řidiči by proto měli mít možnost odložit začátek své denní doby odpočinku nejvýše o 1 hodinu, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 5 hodin, nebo odložit začátek denní doby odpočinku o 2 hodiny, pokud celková denní doba řízení za daný den nepřesáhne 7 hodin, a tuto možnost odložit začátek by měli mít pouze v případě, že zajišťují jízdy trvající 8 nebo více dnů. Tato flexibilita by měla být dále omezena pouze na jednu výjimku během trvání dané okružní jízdy. Mělo by být rovněž možné provést ověření těchto okolností pomocí výtisku ze záznamového zařízení nebo pracovního plánu, kromě záznamů tachografu.**

(9) Aby se zajistilo, že větší flexibilita při plánování dob odpočinku řidičů zajišťujících příležitostnou silniční osobní dopravu nebude zneužívána, je nezbytné jasně **definovat** rozsah této flexibility a rovněž stanovit vhodné kontroly, **které budou vykonávat odpovědné vnitrostátní orgány podpořené Evropským orgánem pro pracovní záležitosti (ELA). V zájmu jejího účinného a účelného prosazování by měly být stanoveny správné požadavky, které by využívaly veškeré digitální nástroje. Kromě záznamů tachografu by měl být před zahájením mezinárodní cesty elektronicky zaevidován digitální jízdní list. Tyto digitální listy by měly být při silniční kontrole dostupné v reálném čase a měly by být používány pouze pro účely prosazování pravidel a kontroly. Sociální partneři na úrovni Unie a členských států mohou hrát zásadní úlohu při zlepšování prosazování stávajících předpisů. Měli by být vyzváni, aby v tomto ohledu podnikli společné kroky, vypracovali pokyny a vydali doporučení. Komise by měla v odvětví příležitostné silniční osobní**



*dopravy pravidelně monitorovat pracovní podmínky a výkon stávajících pravidel. Také by v této souvislosti měla posoudit dopad pravidel na silniční bezpečnost.*

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

*Znění navržené Komisí*

*(10) Omezení možnosti odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úsecích výlučně na příležitostnou mezinárodní osobní dopravu má negativní dopad na nenarušenou a spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci, zejména malými a středními podniky. Příležitostná vnitrostátní osobní doprava by mohla také poskytovat své služby za stejných podmínek jako příležitostná mezinárodní osobní doprava, pokud jde o ujetou vzdálenost, dobu trvání nebo služby poskytované cestujícím. Využití této možnosti by proto mělo platit i pro příležitostnou vnitrostátní osobní dopravu.*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

## Pozměňovací návrh 11

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

*Platné znění*

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

*Pozměňovací návrh*

*1a) v článku 7 se druhý odstavec mění takto:*

*„Tato přestávka může být pro řidiče v příležitostné osobní dopravě nahrazena dvěma přestávkami v délce nejméně 15 minut, které jsou v období rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1;“*

## Pozměňovací návrh 12

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 7 – odst. 4

*Znění navržené Komisí*

2) V článku 7 se doplňuje čtvrtý pododstavec, který zní:

*„V případě řidiče zajišťujícího příležitostnou přepravu cestujících může být přestávka v řízení uvedená v prvním odstavci nahrazena rovněž třemi přestávkami v řízení, z nichž každá trvá nejméně 15 minut, a které jsou v době řízení uvedené v prvním odstavci rozloženy tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.“;*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

## Pozměňovací návrh 13

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 2 a – pododstavec 1 – návěti a písm. a

*Znění navržené Komisí*

2a. *Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič zajišťující příležitostnou osobní dopravu v trvání nejméně 8 dnů odchýlit od odst. 2 prvního pododstavce těmito způsoby:*

*a) odložení denní doby odpočinku nejvýše o 1 hodinu, pokud celková doba řízení za tento den nepřesáhne 7 hodin;*

*Pozměňovací návrh*

2a. Řidič zajišťující *jednorázovou* příležitostnou osobní dopravu v trvání nejméně 8 dnů *se může* odchýlit od odst. 2 prvního pododstavce *tím, že posune svou denní dobu odpočinku nejvýše o 1 hodinu, a zároveň celková doba řízení za tento den nepřesáhne 7 hodin a je dodržena maximální denní pracovní doba podle příslušných vnitrostátních právních předpisů.*

## Pozměňovací návrh 14

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 2 a – pododstavec 1 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**b) odložení denní doby odpočinku nejvýše o 2 hodiny, pokud celková doba řízení za tento den nepřesáhne 5 hodin.**

**vypouští se**

## Pozměňovací návrh 15

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 2 a – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Každá z odchylek uvedených v prvním pododstavci písm. a) a b) může být během jízdy uvedené v prvním pododstavci použita pouze jednou.**

**Taková odchylka** může být během jízdy uvedené v prvním pododstavci použita pouze jednou.

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. b

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 a – návětí a písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**b) v odstavci 6a se návětí a písmeno a) nahrazují tímto:**

**vypouští se**

**Odchylně od odstavce 6 může řidič zajišťující jednorázovou příležitostnou osobní dopravu odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že:**

**a) doprava trvá nepřetržitě nejméně**

**24 hodin;**

**Pozměňovací návrh 17**

**Návrh nařízení**

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

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 6 a – odst. 1 – písm. d a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ba) v odstavci 6a se doplňuje nový bod, který zní:**

**„da) Digitální jízdní list by měl obsahovat všechny prvky uvedené v nařízení (ES) č. 1073/2009 a měl by být elektronicky zaevidován před zahájením jízdy.“**

**PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ NEBO OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJKA  
OBDRŽELA PODNĚTY KE STANOVISKU**

- ETF – Evropská federace pracovníků v dopravě
- IRU – Mezinárodní unie silniční dopravy
- 3F Transport, dánský odborový svaz
- Ver.di, německý odborový svaz

## POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

<b>Název</b>	Změna nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v odvětví příležitostně osobní dopravy
<b>Referenční údaje</b>	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
<b>Příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 1.6.2023
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	EMPL 1.6.2023
<b>Přidružené výbory - datum oznámení na zasedání</b>	14.9.2023
<b>Zpravodaj(ka)</b> Datum jmenování	Marianne Vind 1.9.2023
<b>Projednání ve výboru</b>	19.9.2023
<b>Datum přijetí</b>	25.10.2023
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: 41 –: 0 0: 2
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	João Albuquerque, Marc Angel, Dominique Bilde, Gabriele Bischoff, Milan Brglez, Jordi Cañas, David Casa, Ilan De Basso, Margarita de la Pisa Carrión, Özlem Demirel, Klára Dobrev, Jarosław Duda, Estrella Durá Ferrandis, Lucia Ďuriš Nicholsonová, Loucas Fourlas, Cindy Franssen, Chiara Gemma, Helmut Geuking, Elisabetta Gualmini, Alicia Homs Ginel, Agnes Jongerius, Stelios Kypouropoulos, Katrin Langensiepen, Miriam Lexmann, Elena Lizzi, Sara Matthieu, Max Orville, Kira Marie Peter-Hansen, Dragoş Pîslaru, Elżbieta Rafalska, Daniela Rondinelli, Pirkko Ruohonen-Lerner, Monica Semedo, Romana Tomc, Nikolaj Villumsen, Marianne Vind, Maria Walsh, Tomáš Zdechovský
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Alexander Alexandrov Yordanov, Aurore Lalucq, Eugenia Rodríguez Palop
<b>Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování</b>	Sirpa Pietikäinen, Caroline Roose

## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

41	+
ECR	Margarita de la Pisa Carrión, Elżbieta Rafalska, Pirkko Ruohonen-Lerner
ID	Dominique Bilde
PPE	Alexander Alexandrov Yordanov, David Casa, Jarosław Duda, Loucas Fourlas, Cindy Franssen, Helmut Geuking, Stelios Kypourouopoulos, Miriam Lexmann, Sirpa Pietikäinen, Romana Tomc, Maria Walsh, Tomáš Zdechovský
Renew	Jordi Cañas, Lucia Ďuriš Nicholsonová, Max Orville, Dragoş Pîslaru, Monica Semedo
S&D	João Albuquerque, Marc Angel, Gabriele Bischoff, Milan Brglez, Ilan De Basso, Klára Dobrev, Estrella Durá Ferrandis, Elisabetta Gualmini, Alicia Homs Ginell, Agnes Jongerius, Aurore Lalucq, Daniela Rondinelli, Marianne Vind
The Left	Özlem Demirel, Eugenia Rodríguez Palop, Nikolaj Villumsen
Verts/ALE	Katrin Langensiepen, Sara Matthieu, Kira Marie Peter-Hansen, Caroline Roose

0	-

2	0
ECR	Chiara Gemma
ID	Elena Luzzi

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

## POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

<b>Název</b>	Změna nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku v odvětví příležitostné osobní dopravy
<b>Referenční údaje</b>	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
<b>Datum předložení Parlamentu</b>	24.5.2023
<b>Příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 1.6.2023
<b>Výbory požádané o stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	EMPL 1.6.2023
<b>Přidružené výbory</b> Datum oznámení na zasedání	EMPL 14.9.2023
<b>Zpravodajové</b> Datum jmenování	Henna Virkkunen 27.6.2023
<b>Projednání ve výboru</b>	18.9.2023
<b>Datum přijetí</b>	16.11.2023
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+:               31 -:               5 0:               1
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Magdalena Adamowicz, José Ramón Bauzá Díaz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Sara Cerdas, Leila Chaibi, Valter Flego, Ljudmila Novak, Marianne Vind
<b>Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování</b>	Daniel Freund, Gabriel Mato, Ana Miranda, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac
<b>Datum předložení</b>	21.11.2023



## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

31	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski
ID	Marco Campomenosi, Philippe Olivier
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Gabriel Mato, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi

5	-
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Daniel Freund, Tilly Metz, Ana Miranda

1	0
The Left	Elena Kountoura

<b>Corrections to votes and voting intentions <sup>(1)</sup></b>	
+	
-	Leila Chaibi
<b>0</b>	

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se