



---

*Dokument na rokovanie*

---

**A9-0370/2023**

21.11.2023

**\*\*\*I**  
**SPRÁVA**

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetví príležitostnej osobnej dopravy  
(COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa: Henna Virkkunen

Spravodajkyňa výboru požiadanej o stanovisko pridruženého výboru podľa článku 57 rokovacieho poriadku:  
Marianne Vind, Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci

### ***Označenie postupov***

- \* Konzultácia
- \*\*\* Súhlas
- \*\*\*I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- \*\*\*II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- \*\*\*III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

### ***Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu***

#### **Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch**

Vypustenia sa označujú hrubou kurzívou v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje hrubou kurzívou v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

#### **Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu**

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

## OBSAH

	<b>strana</b>
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	17
PRÍLOHA: SUBJEKTY ALEBO OSOBY, KTORÉ SPRAVODAJKYNI POSKYTLI INFORMÁCIE.....	19
STANOVISKO VÝBORU PRE ZAMESTNANOSŤ A SOCIÁLNE VECI .....	20
POSTUP – GESTORSKÝ VÝBOR.....	33
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE.....	34



## NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetví príležitostnej osobnej dopravy (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2023)0256),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C9-0178/2023),
  - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 11. septembra 2023<sup>1</sup>,
  - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z ..., <sup>2</sup>;
  - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
  - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na stanovisko Výboru pre zamestnanosť a sociálne veci,
  - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0000/2023),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
  2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
  3. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

### **Pozmeňujúci návrh 1**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 3**

---

<sup>1</sup> [Ú. v. EÚ C 0, 0.0.0000, s. 0. /Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

<sup>2</sup> [Ú. v. EÚ C 0, 0.0.0000, s. 0. /Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

(3) Špecifiká odvetvia príležitostnej cestnej osobnej dopravy však nie sú rovnaké ako špecifiká cestnej nákladnej dopravy či odvetvia pravidelnej cestnej osobnej dopravy. Príležitostná cestná osobná doprava sa vyznačuje vysokou sezónnosťou a rozličnými dĺžkami času stráveného jazdou v závislosti od turistických aktivít cestujúcich. Kedykoľvek je to možné, musí sa vyhovieť neplánovaným a improvizovaným požiadavkám cestujúcich, pokiaľ ide o ďalšie zastávky a zmeny trasy alebo časového plánu. Príležitostná cestná osobná doprava v porovnaní s nákladnou dopravou alebo pravidelnou autobusovou dopravou vo všeobecnosti zahŕňa kratší čas jazdy. Vodiči okrem toho obvykle spia v hoteloch a v noci jazdia len zriedka. Na druhej strane vodiči podliehajú niektorým ďalším činnostiam, ktoré často vyplývajú z interakcie s cestujúcimi.

## **Pozmeňujúci návrh 2**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 6**

(6) Flexibilnejšie pravidlá pri plánovaní prestávok a dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by v žiadnom prípade nemali ohroziť bezpečnosť vodičov, bezpečnosť cestnej premávky, zvýšiť úroveň únavy vodičov ani viesť k zhoršeniu pracovných podmienok. Takáto flexibilita by preto nemala byť príčinou zmeny súčasných pravidiel týkajúcich sa celkových minimálnych prestávok, maximálnych dôb jazdy za deň a za týždeň a maximálneho času jazdy za

(3) Špecifiká odvetvia príležitostnej cestnej osobnej dopravy však nie sú rovnaké ako špecifiká cestnej nákladnej dopravy či odvetvia pravidelnej cestnej osobnej dopravy. Príležitostná cestná osobná doprava sa vyznačuje vysokou sezónnosťou a rozličnými dĺžkami času stráveného jazdou, **ako aj rozličnými jazdnými vzdialenosťami, a to** v závislosti od turistických aktivít cestujúcich. Kedykoľvek je to možné, musí sa vyhovieť **potrebám cestujúcich, napríklad** neplánovaným a improvizovaným požiadavkám cestujúcich, pokiaľ ide o ďalšie zastávky a zmeny trasy alebo časového plánu. Príležitostná cestná osobná doprava v porovnaní s nákladnou dopravou alebo pravidelnou autobusovou dopravou vo všeobecnosti zahŕňa kratší čas jazdy. Vodiči okrem toho obvykle spia v hoteloch a v noci jazdia len zriedka. Na druhej strane vodiči podliehajú niektorým ďalším činnostiam, ktoré často vyplývajú z interakcie s cestujúcimi.

(6) Flexibilnejšie pravidlá pri plánovaní prestávok a dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by v žiadnom prípade nemali ohroziť bezpečnosť vodičov, bezpečnosť cestnej premávky, zvýšiť úroveň únavy vodičov ani viesť k zhoršeniu pracovných podmienok. Takáto flexibilita by preto nemala byť príčinou zmeny súčasných pravidiel týkajúcich sa celkových minimálnych prestávok, maximálnych dôb jazdy za deň a za týždeň, maximálneho času jazdy za

dva týždne.

dva týždne *a maximálneho pracovného času.*

### Pozmeňujúci návrh 3

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 8

*Text predložený Komisiou*

(8) Väčšia flexibilita pri plánovaní prestávok pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by **týmto vodičom** nemala **brániť v tom**, aby čerpali prestávky s minimálnou dĺžkou potrebné na to, aby si mohli riadne odpočinúť. Je preto vhodné stanoviť minimálnu dĺžku trvania každej prestávky. Vodičom vykonávajúcim príležitostnú cestnú osobnú dopravu by sa preto malo umožniť, aby si **okrem ďalšej možnosti rozdelenia prestávky** mohli rozdeliť povinnú prestávku na **tri samostatné** prestávky, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút.

*Pozmeňujúci návrh*

(8) Väčšia flexibilita pri plánovaní prestávok pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by **vodičom v žiadnom prípade** nemala **spôsobovať väčšiu únavu alebo stres a malo by sa zabezpečiť**, aby čerpali prestávky s minimálnou dĺžkou potrebné na to, aby si mohli riadne **a dostatočne** odpočinúť. Je preto vhodné stanoviť minimálnu dĺžku trvania každej prestávky. Vodičom vykonávajúcim príležitostnú cestnú osobnú dopravu by sa preto malo umožniť, aby si mohli rozdeliť povinnú prestávku na **dve** prestávky, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, **pri dodržaní celkového požadovaného minimálneho času odpočinku v trvaní 45 minút. Väčšia flexibilita pri plánovaní týchto prestávok by však nemala brániť vodičom v tom, aby mali prestávky dlhšie, ako je požadované minimálne trvanie, alebo aby mali dodatočné prestávky.**

### Pozmeňujúci návrh 4

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 9

*Text predložený Komisiou*

(9) Treba však jasne vymedziť rozsah takejto flexibility a zabezpečiť aj primerané kontroly, aby sa **väčšia** flexibilita pri plánovaní dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nezneužívala.

*Pozmeňujúci návrh*

(9) Treba však jasne vymedziť rozsah takejto flexibility a zabezpečiť aj primerané kontroly **vykonávané príslušnými vnútroštátnymi orgánmi s podporou Európskeho orgánu práce (ELA)**, aby sa flexibilita pri plánovaní dôb

Vodiči by preto mali mať možnosť odložiť začiatok doby denného odpočinku maximálne o jednu **alebo dve hodiny** v prípadoch, keď čas jazdy v daný deň nepresiahol **päť alebo** sedem hodín, a začiatok by mali odložiť len v prípade vykonávania ciest trvajúcich **osem** alebo viac dní. Takáto flexibilita by **mala byť ďalej obmedzená len na jednu z každej výnimky** počas trvania cesty. **Okrem záznamov z tachografu by sa** takéto okolnosti **mali dať kontrolovať aj pomocou** výtlačku zo záznamového zariadenia alebo rozpisu služieb.

odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nezneužívala. Vodiči by preto mali mať možnosť odložiť začiatok doby denného odpočinku maximálne o jednu **hodinu** v prípadoch, keď čas jazdy v daný deň nepresiahol sedem hodín, a začiatok by mali odložiť len v prípade vykonávania ciest trvajúcich **šesť** alebo viac dní. **V prípade ciest trvajúcich najmenej 6 dní by vodiči mali mať možnosť jedenkrát odložiť svoj denný odpočinok o jednu hodinu.** Takáto flexibilita by **nemala ohroziť bezpečnosť cestnej premávky a mala by byť obmedzená** počas trvania cesty. **V záujme účinného a efektívneho presadzovania predpisov a s cieľom kontrolovať** takéto okolnosti **by sa okrem záznamov tachografu a výtlačku zo záznamového zariadenia alebo rozpisu služieb mal pred začiatkom cesty elektronicky zaregistrovať aj digitálny jazdný list.**

## Pozmeňujúci návrh 5

### Návrh nariadenia

### Odôvodnenie 10

#### *Text predložený Komisiou*

(10) Obmedzenie možnosti odložiť dobu týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24-hodinových období výlučne na príležitostnú medzinárodnú osobnú dopravu má negatívny vplyv na nenarušenú a spravodlivú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi, najmä medzi malými a strednými podnikmi. Príležitostná vnútroštátna osobná doprava môže takisto poskytovať svoje služby za rovnakých podmienok ako príležitostná medzinárodná osobná doprava, pokiaľ ide o prejednú vzdialenosť alebo dĺžku trvania alebo služby poskytované cestujúcim. Z tejto možnosti by preto mala mať prospech aj príležitostná vnútroštátna osobná doprava.

#### *Pozmeňujúci návrh*

(10) Obmedzenie možnosti odložiť dobu týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24-hodinových období výlučne na príležitostnú medzinárodnú osobnú dopravu má negatívny vplyv na **rovnaké zaobchádzanie a** nenarušenú a spravodlivú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi, najmä medzi malými a strednými podnikmi. Príležitostná vnútroštátna osobná doprava môže takisto poskytovať svoje služby za rovnakých podmienok ako príležitostná medzinárodná osobná doprava, pokiaľ ide o prejednú vzdialenosť alebo dĺžku trvania alebo služby poskytované cestujúcim. Z tejto možnosti by preto mala mať prospech aj



príležitostná vnútroštátna osobná doprava.

## **Pozmeňujúci návrh 6**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 10 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(10a)** *V záujme zabezpečenia účinného a efektívneho presadzovania predpisov by sa mali stanoviť zlepšené kontrolné opatrenia a požiadavky, ktoré v plnej miere využívajú digitálne nástroje. Na to, aby bolo možné kontrolovať výnimku povoľujúcu odložiť dobu denného odpočinku a možnosť odložiť dobu týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24-hodinových období by sa okrem záznamov tachografu a výtláčku zo záznamového zariadenia alebo rozpisu služieb mal pred začiatkom cesty elektronicky zaregistrovať aj digitálny jazdný list. Digitálne listy by mali byť dostupné v reálnom čase počas cestných kontrol a mali by sa používať výlučne na kontroly dodržiavania predpisov a na presadzovanie predpisov. Na tento účel by Komisia mala vyvinúť viacjazyčné rozhranie na základe informačného systému o vnútornom trhu (IMI), aby prevádzkovatelia mohli nahrávať svoje digitálne jazdné listy.*

## **Pozmeňujúci návrh 7**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 10 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(10b)** *S cieľom zabezpečiť efektívnu a vysokokvalitnú príležitostnú osobnú dopravu, ako aj dobré pracovné a jazdné podmienky pre vodičov by Komisia mala dva roky po prijatí týchto nových pravidiel*

*vypracovať hodnotiacu správu s cieľom preskúmať ich vplyv na pracovné podmienky a atraktivnosť odvetvia, ako aj vyhodnotiť presadzovanie týchto pravidiel. V relevantných prípadoch by Komisia mala zvážiť navrhnutie nových opatrení, ktoré by vychádzali zo zistení uvedených v správe.*

## **Pozmeňujúci návrh 8**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 11 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(11a) Riadne presadzovanie pravidiel je predpokladom funkčného jednotného trhu a rešpektovania záujmov vodičov, cestujúcich a podnikov. Sociálni partneri na európskej a vnútroštátnej úrovni môžu zohrávať zásadnú úlohu pri presadzovaní existujúcich nariadení o jazde a pracovnom čase pracovníkov v cestnej doprave vrátane vodičov príležitostnej cestnej osobnej dopravy. Únia a členské štáty by mali podporovať spoluprácu so sociálnymi partnermi a orgánmi presadzovania práva a medzi nimi s cieľom prispieť k riadnemu vykonávaniu ustanovení tohto nariadenia vrátane vypracovania usmernení a vydávania odporúčaní. Komisia a členské štáty môžu sociálnym partnerom v tejto súvislosti poskytnúť relevantné informácie. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by Komisia mala po získaní informácií od zainteresovaných strán vypracovať usmernenia na podporu spoločného prístupu k uplatňovaniu tohto nariadenia v celej Únii, aby sa stanovil spoločný výklad ustanovení tohto nariadenia orgánmi presadzovania práva;*

## **Pozmeňujúci návrh 9**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 11 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(11b) S cieľom umožniť riadne presadzovanie tohto nariadenia by Komisia mala predložiť nový návrh, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 165/2014 a iné príslušné právne predpisy tak, aby sa kontrolným orgánom uľahčilo overovanie súladu, aby inteligentný tachograf zaznamenával aj to, či bolo vozidlo použité na prepravu tovaru alebo cestujúcich, ako sa vyžaduje v nariadení (ES) č. 561/2006, a či je preprava cestujúcich pravidelná alebo príležitostná.**

**Pozmeňujúci návrh 10**

**Návrh nariadenia**  
**Článok 1 – odsek 1 – bod 2**  
Nariadenie (ES) č. 561/2006  
Článok 7 – odsek 3 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

„V prípade vodiča vykonávajúceho príležitostnú osobnú dopravu sa môže prestávka uvedená v prvom odseku nahradiť aj **tromi** prestávkami, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, rozloženými počas doby jazdy uvedenej v prvom odseku, a to tak, aby bol dodržaný prvý odsek.“

*Pozmeňujúci návrh*

„V prípade vodiča vykonávajúceho príležitostnú osobnú dopravu sa môže prestávka uvedená v prvom odseku nahradiť aj **dvomi** prestávkami, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, rozloženými počas doby jazdy uvedenej v prvom odseku, a to tak, aby bol dodržaný prvý odsek.“

**Pozmeňujúci návrh 11**

**Návrh nariadenia**  
**Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a**  
Nariadenie (ES) č. 561/2006  
Článok 8 – odsek 2a – pododsek 1

*Text predložený Komisiou*

2a. Za predpokladu, že tým nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky, vodič vykonávajúci príležitostnú osobnú dopravu v trvaní najmenej **osem** dní sa môže odchyliť od odseku 2 prvého pododseku **týmito spôsobmi:**

*Pozmeňujúci návrh*

2a. Za predpokladu, že tým nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky **a pracovné podmienky vodiča**, vodič vykonávajúci **jednotlivú** príležitostnú osobnú dopravu v trvaní najmenej **šest'** dní, **pre ktorú sa vystavil jeden jazdný list**, sa môže odchyliť od odseku 2 prvého pododseku **tým, že dobu denného odpočinku odloží najviac o jednu hodinu za predpokladu, že celkový súhrnný čas jazdy za daný deň neprekročil 7 hodín a že maximálny denný pracovný čas podľa platných právnych predpisov je dodržaný;**

**Pozmeňujúci návrh 12**

**Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a**

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 2a – pododsek 1 – písmeno a

*Text predložený Komisiou*

**a) odloženie doby denného odpočinku najviac o jednu hodinu za predpokladu, že celkový súhrnný čas jazdy za uvedený deň nepresiahol sedem hodín;**

*Pozmeňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

**Pozmeňujúci návrh 13**

**Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a**

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 2a – pododsek 1 – písmeno b

*Text predložený Komisiou*

**b) odloženie doby denného odpočinku najviac o dve hodiny za predpokladu, že celkový súhrnný čas jazdy za uvedený deň nepresiahol päť hodín.**

*Pozmeňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

## Pozmeňujúci návrh 14

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 2 a – pododsek 2

*Text predložený Komisiou*

***Každá z výnimiek uvedených v prvom pododseku písmenách a) a b) sa môže počas cesty uvedenej v prvom pododseku použiť iba raz.***

*Pozmeňujúci návrh*

***Takáto výnimka sa môže počas cesty uvedenej v prvom pododseku použiť iba raz.***

## Pozmeňujúci návrh 15

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 6a – pododsek 1 – písmeno a

*Text predložený Komisiou*

***a) doprava trvá nepretržite najmenej 24 hodín;***

*Pozmeňujúci návrh*

***vypúšťa sa***

## Pozmeňujúci návrh 16

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b a (nové)

Nariadenie 2006/561/ES

Článok 8 – odsek 6a – pododsek 1 – písmeno ab (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***ba) V odseku 6a prvom pododseku sa vkladá toto písmeno:***

***ab) pred začiatkom cesty bol elektronicky zaregistrovaný digitálny jazdný list s požadovanými informáciami stanovenými v nariadení (ES) č. 1073/2009;***

## Pozmeňujúci návrh 17

## Návrh nariadenia

### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b b (nové)

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 6a – pododsek 1 – písmeno b a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**bb) Do odseku 6a prvého pododseku sa vkladajú tieto písmená:**

**e) s cieľom zabezpečiť účinné a efektívne presadzovanie odvetvových pravidiel by sa v odvetví cestnej dopravy mali stanoviť osobitné administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia, pričom by sa mali v plnej miere využívať digitálne nástroje;**

**f) na to, aby bolo počas cestných kontrol možné vykonať kontroly týkajúce sa výnimky povoľujúcej odložiť dobu denného odpočinku a možnosti odložiť dobu týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24-hodinových období, Európska komisia vytvorí viacjazyčné rozhranie, ku ktorému majú prevádzkovatelia prístup a prostredníctvom ktorého pred začiatkom cesty predložia elektronické jazdné listy. Na tento účel môže Komisia preskúmať aj možnosť vytvorenia jedného alebo viacerých nových modulov pre IMI;**

**g) s cieľom uľahčiť kontrolu dodržiavania pravidiel týkajúcich sa 12-dňovej výnimky stanovených v tomto nariadení sa knihy jazdných listov uvedené v článku 12 a článku 17 nariadenia (ES) č. 1073/2009 nahradia elektronickými jazdnými listmi do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti zmenenej výnimky. Elektronický list musí obsahovať všetky prvky uvedené v nariadení (ES) č. 1073/2009;**

**h) prevádzkovateľ zabezpečí, aby mal vodič k dispozícii elektronický jazdný list a aby ho bol vodič povinný uchovávať a na požiadanie sprístupniť pri cestnej kontrole, ako aj kópiu elektronického jazdného listu predloženého**

*prostredníctvom IMI pred začiatkom cesty. List musí byť prístupný v reálnom čase a používaný výlučne na účely kontroly a presadzovania predpisov.*

## **Pozmeňujúci návrh 18**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 1 – písmeno b c (nové)**

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 6 a – pododsek 2

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**bc) V odseku 6a sa druhý pododsek nahrádza takto:**

***Komisia pozorne a pravidelne monitoruje využívanie tejto výnimky, s cieľom zabezpečiť zachovanie bezpečnosti cestnej premávky za veľmi prísnych podmienok, a to najmä overovaním, či celkový čas jazdy v priebehu časového úseku, na ktorý sa vzťahuje výnimka, nie je neprimeraný alebo neprispieva k únave a stresu vodiča, a to aj s prihliadnutím na ďalšie profesijné činnosti súvisiace s jazdou alebo iné činnosti vykonávané vodičmi. Do 4. decembra 2012 Komisia vypracuje správu, v ktorej zhodnotí dôsledky tejto výnimky v súvislosti s bezpečnosťou cestnej premávky, ako aj so sociálnymi aspektmi. V prípade potreby Komisia navrhne zmeny tohto nariadenia.***

)

## **Pozmeňujúci návrh 19**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 2 – odsek 2 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***Komisia do [jeden rok od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] predloží***

*legislatívne návrhy, ktoré považuje za potrebné, na zmenu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014<sup>1a</sup> a iných príslušných právnych predpisov s cieľom zohľadniť v tomto nariadení spôsob, ktorý ponúkajú inteligentné tachografy, pokiaľ ide o možnosti „pravidelná osobná doprava“ a „príležitostná osobná doprava“ pre možnosť autobusovej dopravy, ak je to vhodné na presadzovanie tohto nariadenia.*

---

*<sup>1a</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).*



## DÔVODOVÁ SPRÁVA

Spravodajkyňa víta návrh Komisie a uznáva, že návrh je potrebný vzhľadom na osobitné charakteristiky odvetvia príležitostnej osobnej dopravy.

Spravodajkyňa konštatuje, že vzhľadom na to, že nariadenie (ES) č. 561/2006 o časoch jazdy a odpočinku už bolo nedávno revidované, a to v roku 2020, rozsah tejto regulačnej aktualizácie by mal zostať obmedzený, a to na príležitostnú osobnú dopravu. Ciele pravidiel by mali zostať rovnaké – harmonizácia podmienok hospodárskej súťaže pri súčasnom zlepšovaní pracovných podmienok a bezpečnosti cestnej premávky. Pozornosť by sa mala venovať riadnemu presadzovaniu a kontrole existujúcich pravidiel v nákladnej aj osobnej doprave.

Zároveň je však opodstatnená mierna úprava existujúcich pravidiel s cieľom lepšie uspokojiť osobitné potreby odvetvia príležitostnej osobnej dopravy. Je potrebná určitá dodatočná flexibilita bez toho, aby sa ohrozila bezpečnosť cestnej premávky, pracovné podmienky a vykonateľnosť pravidiel.

Pokiaľ ide o pravidlá týkajúce sa prestávok, spravodajkyňa konštatuje, že v súčasnosti platné pravidlá často nie sú dobre zosúladené s prirodzenými zastávkami na príležitostných cestách cestujúcich. Aby boli vodiči schopní poskytovať kvalitnú príležitostnú osobnú dopravu, musia byť schopní prispôbiť sa meniacim sa okolnostiam.

Pokiaľ ide o pravidlá týkajúce sa denného odpočinku, spravodajkyňa podporuje možnosť odložiť začiatok denného odpočinku o jednu hodinu v určitých situáciách. Na rozdiel od nákladnej dopravy alebo pravidelnej osobnej dopravy sa príležitostná osobná doprava vyznačuje dlhšími prejazdenými vzdialenosťami na začiatku a konci zájazdu a kratším časom jazdy v mieste, kde sa uskutočňuje väčšina turistických aktivít. Možnosť odložiť čerpanie denného odpočinku o jednu hodinu dvakrát počas zájazdu bez prekročenia predpísaného času jazdy a bez skrátenia denného odpočinku by pravidlá priblížilo skutočným potrebám skupín cestujúcich.

Spravodajkyňa takisto podporuje návrh Komisie umožniť vodičom odložiť si týždenný odpočinok o najviac 12 dní (24-hodinové obdobia) na vnútroštátnych cestách, ako to už je v prípade medzinárodných ciest. Toto zosúladenie pravidiel pre vnútroštátne a medzinárodné služby je odôvodnené riadnym fungovaním jednotného trhu a zjednodušením presadzovania a kontroly.

### Register transparentnosti:

FinMobility

Autoliikenteen Työntajaliitto ry

European Transport Workers' Federation ETF

fínske ministerstvo dopravy a spojov

Európska komisia, GR MOVE

Medzinárodná únia cestnej dopravy (IRU)

**PRÍLOHA: SUBJEKTY ALEBO OSOBY,  
KTORÉ SPRAVODAJKYNI POSKYTLI INFORMÁCIE**

V súlade s článkom 8 prílohy I k rokovaciemu poriadku spravodajkyňa vyhlasuje, že počas prípravy návrhu správy až do jej prijatia vo výbore jej poskytli informácie tieto subjekty alebo osoby:

<b>Subjekt a/alebo osoba</b>
FinMobility
Autoliikenteen Työntajaliitto ry
Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF)
fínske ministerstvo dopravy a spojov
Európska komisia, GR MOVE
Medzinárodná únia cestnej dopravy (IRU)

7.11.2023

## STANOVISKO VÝBORU PRE ZAMESTNANOSŤ A SOCIÁLNE VECI

pre Výbor pre regionálny rozvoj

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetví príležitostnej osobnej dopravy (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko: Marianne Vind

### POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy:

#### Pozmeňujúci návrh 1

##### Návrh nariadenia Odôvodnenie 1

*Text predložený Komisiou*

(1) Dobré pracovné podmienky pre vodičov a spravodlivé podmienky na podnikanie pre podniky cestnej dopravy majú rozhodujúci vplyv na vytvorenie efektívneho, bezpečného a sociálne zodpovedného odvetvia cestnej dopravy, zabezpečenie nediskriminácie a prilákanie kvalifikovaných pracovníkov. Je preto nevyhnutné, aby pravidlá Únie v sociálnej oblasti týkajúce sa cestnej dopravy boli zrozumiteľné, primerané, vhodné na svoj účel, jednoducho uplatniteľné a ***ľahko presadzované a vykonávané*** účinným a konzistentným spôsobom v celej Únii.

*Pozmeňujúci návrh*

(1) Dobré pracovné podmienky pre vodičov a spravodlivé podmienky na podnikanie pre podniky cestnej dopravy majú rozhodujúci vplyv na vytvorenie efektívneho, bezpečného a sociálne zodpovedného odvetvia cestnej dopravy, zabezpečenie nediskriminácie a prilákanie kvalifikovaných pracovníkov. Je preto nevyhnutné, aby pravidlá Únie v sociálnej oblasti týkajúce sa cestnej dopravy boli zrozumiteľné, primerané, vhodné na svoj účel, ***ako aj jednoducho vykonateľné***, uplatniteľné a ***presaditeľné*** účinným a konzistentným spôsobom v celej Únii. ***Hoci sa dosiahol pokrok v presadzovaní existujúcich pravidiel, stále existuje priestor na ďalšie zlepšenia, napríklad pokiaľ ide o zaznamenávanie pracovného***

*času v situáciách, keď sú rôzne úlohy zmiešané.*

## Pozmeňujúci návrh 2

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 3

*Text predložený Komisiou*

(3) Špecifiká **odvetvia** príležitostnej cestnej osobnej dopravy však nie sú rovnaké ako špecifiká cestnej nákladnej dopravy či **odvetvia** pravidelnej cestnej osobnej dopravy. Príležitostná cestná osobná doprava sa **vyznačuje vysokou** sezónnosťou a rozličnými dĺžkami času stráveného jazdou v závislosti od **turistických** aktivít cestujúcich. Kedykoľvek je to možné, musí sa vyhovieť neplánovaným a improvizovaným požiadavkám cestujúcich, pokiaľ ide o ďalšie zastávky a zmeny trasy alebo časového plánu. Príležitostná cestná osobná doprava v porovnaní s nákladnou dopravou alebo pravidelnou autobusovou dopravou **vo všeobecnosti zahrňa** kratší čas jazdy. Vodiči okrem toho obvykle spia v hoteloch a v noci jazdia **len zriedka. Na druhej strane vodiči podliehajú niektorým ďalším činnostiam, ktoré často vyplývajú** z interakcie s cestujúcimi.

*Pozmeňujúci návrh*

(3) Špecifiká príležitostnej cestnej osobnej dopravy však nie sú rovnaké ako špecifiká cestnej nákladnej dopravy či pravidelnej cestnej osobnej dopravy. Príležitostná cestná osobná doprava sa **môže vyznačovať** vysokou sezónnosťou a rozličnými dĺžkami času stráveného jazdou v závislosti od aktivít cestujúcich. Kedykoľvek je to možné, musí sa vyhovieť neplánovaným a improvizovaným požiadavkám cestujúcich, pokiaľ ide o ďalšie zastávky a zmeny trasy alebo časového plánu. Príležitostná cestná osobná doprava **môže** v porovnaní s nákladnou dopravou alebo pravidelnou autobusovou dopravou **zahŕňať** kratší čas jazdy. **Vodiči v sezónnej príležitostnej cestnej osobnej doprave však môžu byť často zapojení aj do iných dopravných operácií počas období mimo špičky.** Vodiči v **príležitostnej cestnej doprave** okrem toho obvykle spia v hoteloch a v noci jazdia **menej. Ak sa však zohľadní celkový počet odpracovaných hodín vrátane činností vykonávaných počas prestávok v jazde, môže to mať kumulatívny vplyv na stres a únavu vodiča<sup>1a</sup>, čo môže predstavovať riziko pre bezpečnosť cestnej premávky a zdravie a bezpečnosť vodičov. Ďalšie činnosti zahrňajú časté interakcie s cestujúcimi, údržbu a čistenie vozidla a nakladanie a vykladanie batožiny. Zodpovednosť vodičov za bezpečnosť cestujúcich si vyžaduje nielen dobrú fyzickú a duševnú spôsobilosť, ale aj vysokú úroveň koncentrácie a vysokú úroveň odolnosti**

voči stresu.

---

*<sup>1a</sup> Vitols, Katrin a Voss, Eckhard (2021): Driving fatigue in European Road Transport (Únava z jazdy v európskej cestnej doprave); <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2023/04/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf>.*

### Pozmeňujúci návrh 3

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 4

*Text predložený Komisiou*

(4) V hodnotení ex post týkajúcom sa nariadenia (ES) č. 561/2006 sa dospelo k záveru, že niektoré jednotné pravidlá týkajúce sa minimálnych prestávok a dôb odpočinku nezodpovedajú špecifikám príležitostnej cestnej osobnej dopravy. Z ďalších posúdení, ktoré v uvedenej súvislosti vykonala Komisia, vyplynulo, že niektoré z požiadaviek nariadenia (ES) č. 561/2006 týkajúce sa prestávok a dôb denného a týždenného odpočinku **sú pre vodičov a prevádzkovateľov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nevhodné a nepraktické, keďže majú negatívny vplyv na schopnosť organizovať efektívnu a vysokokvalitnú príležitostnú osobnú dopravu, na pracovné podmienky vodičov, a teda aj na bezpečnosť cestnej premávky.**

### Pozmeňujúci návrh 4

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 5

*Pozmeňujúci návrh*

(4) V hodnotení ex post týkajúcom sa nariadenia (ES) č. 561/2006 sa dospelo k záveru, že niektoré jednotné pravidlá týkajúce sa minimálnych prestávok a dôb odpočinku nezodpovedajú špecifikám príležitostnej cestnej osobnej dopravy. Z ďalších posúdení, ktoré v uvedenej súvislosti vykonala Komisia, vyplynulo, že niektoré z požiadaviek nariadenia (ES) č. 561/2006 týkajúce sa prestávok a dôb denného a týždenného odpočinku **môžu mať negatívny vplyv na pracovné podmienky vodičov a poskytovanie efektívnej a vysokokvalitnej príležitostnej osobnej dopravy.**

*Text predložený Komisiou*

(5) Je preto vhodné prispôbiť požiadavky na minimálne prestávky a doby odpočinku tak, aby zodpovedali **aj** špecifickým požiadavkám príležitostnej cestnej osobnej dopravy. **Vhodné je takisto zosúladiť platné pravidlá pre vnútroštátnu a medzinárodnú príležitostnú cestnú osobnú dopravu.**

**Pozmeňujúci návrh 5**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 6**

*Text predložený Komisiou*

(6) **Flexibilnejšie** pravidlá pri plánovaní prestávok a dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by v žiadnom prípade nemali ohroziť bezpečnosť vodičov, bezpečnosť cestnej premávky, zvýšiť úroveň únavy vodičov ani viesť k zhoršeniu pracovných podmienok. **Takáto** flexibilita by preto nemala byť príčinou zmeny súčasných pravidiel týkajúcich sa celkových minimálnych prestávok, maximálnych dôb jazdy za deň a za týždeň a maximálneho času jazdy za dva týždne.

**Pozmeňujúci návrh 6**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 7**

*Pozmeňujúci návrh*

(5) Je preto vhodné prispôbiť požiadavky na minimálne prestávky a doby odpočinku tak, aby **lepšie** zodpovedali špecifickým požiadavkám príležitostnej cestnej osobnej dopravy.

*Pozmeňujúci návrh*

(6) Pravidlá pri plánovaní **a rozložení** prestávok a dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by **mali umožniť čo najlepšiu organizáciu pracovného času, najmä počas špičky dopytu po cestovaní, a skrátiť čas, ktorý vodiči strávia mimo domova, v neposlednom rade s cieľom prilákať pracovníkov do odvetvia dopravy.** V žiadnom prípade **by pravidlá** nemali ohroziť bezpečnosť vodičov **alebo** bezpečnosť cestnej premávky, zvýšiť úroveň únavy **a stresu** vodičov, **ohroziť ich duševné alebo fyzické zdravie a bezpečnosť** ani viesť k zhoršeniu pracovných podmienok. **Väčšia** flexibilita by preto nemala byť príčinou zmeny súčasných pravidiel týkajúcich sa celkových minimálnych prestávok, maximálnych dôb jazdy za deň a za týždeň a maximálneho času jazdy za dva týždne.

(7) **Na zabezpečenie jednotnej definície príležitostnej osobnej dopravy je potrebné vysvetliť, že definícia uvedená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009<sup>23</sup> sa vzťahuje na vnútroštátnu aj na medzinárodnú dopravu. Takisto je vhodné aktualizovať odkaz na nariadenie (ES) č. 1073/2009, ktorým sa zrušilo nariadenie Rady (EHS) č. 684/92<sup>24</sup>.**

**vypúšťa sa**

---

<sup>23</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).

<sup>24</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi (Ú. v. ES L 74, 20.3.1992, s. 1).

## Pozmeňujúci návrh 7

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 8

(8) **Väčšia flexibilita pri plánovaní prestávok pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by týmto vodičom nemala brániť v tom, aby čerpali prestávky s minimálnou dĺžkou potrebné na to, aby si mohli riadne odpočinúť.** Je preto vhodné stanoviť minimálnu dĺžku trvania každej prestávky. Vodičom vykonávajúcim príležitostnú cestnú osobnú dopravu by sa **preto** malo umožniť, aby si **okrem ďalšej možnosti rozdelenia prestávky** mohli rozdeliť

(8) **S cieľom zabezpečiť primeraný čas odpočinku, ktorý je nevyhnutný pre bezpečnosť vodičov a cestujúcich, v prípade** vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu je vhodné stanoviť minimálnu dĺžku trvania každej prestávky. Vodičom vykonávajúcim príležitostnú cestnú osobnú dopravu by sa malo umožniť, aby si mohli rozdeliť povinnú prestávku na **dve** samostatné prestávky, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, **pri dodržaní celkového**



povinnú prestávku na **tri** samostatné prestávky, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút.

*požadovaného minimálneho času odpočinku v trvaní 45 minút. Väčšia flexibilita pri plánovaní týchto povinných prestávok by však nemala brániť vodičom v tom, aby mali dodatočné prestávky alebo prestávky dlhšie, ako je celkový požadovaný minimálny čas odpočinku.*

## Pozmeňujúci návrh 8

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 8 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(8a) Vodiči by mali mať možnosť odložiť začiatok doby denného odpočinku maximálne o jednu hodinu v prípadoch, keď čas jazdy v daný deň nepresiahol sedem hodín, za predpokladu, že vykonávajú cesty trvajúce osem alebo viac dní a je dodržaný maximálny denný pracovný čas. Takáto flexibilita by nemala ohroziť bezpečnosť cestnej premávky a zdravie a bezpečnosť vodičov a mala by byť ďalej obmedzená len na jednu výnimku počas trvania jazdy.*

## Pozmeňujúci návrh 9

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 9

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(9) Treba však jasne vymedziť rozsah takejto flexibility a zabezpečiť aj primerané kontroly, aby sa väčšia flexibilita pri plánovaní dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nezneužívala. ***Vodiči by preto mali mať možnosť odložiť začiatok doby denného odpočinku maximálne o jednu alebo dve hodiny v prípadoch, keď čas jazdy v daný deň nepresiahol päť alebo sedem hodín,***

(9) Treba však jasne vymedziť rozsah takejto flexibility a zabezpečiť aj primerané kontroly ***vykonávané príslušnými vnútroštátnymi orgánmi s podporou Európskeho orgánu práce (ELA)***, aby sa flexibilita pri plánovaní dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nezneužívala. ***V záujme účinného a efektívneho presadzovania by sa mali stanoviť administratívne požiadavky,***

*a začiatok by mali odložiť len v prípade vykonávania ciest trvajúcich osem alebo viac dní. Takáto flexibilita by mala byť ďalej obmedzená len na jednu z každej výnimky počas trvania cesty. Okrem záznamov z tachografu by sa takéto okolnosti mali dať kontrolovať aj pomocou výtlačku zo záznamového zariadenia alebo rozpisu služieb.*

*ktoré v plnej miere využívajú digitálne nástroje. Okrem záznamov z tachografu by sa pred začiatkom medzinárodnej cesty mal elektronicky zaregistrovať aj digitálny jazdný list. Digitálne listy by mali byť dostupné v reálnom čase počas cestných kontrol a mali by sa používať výlučne na kontroly a presadzovanie predpisov. Sociálni partneri na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni môžu zohrávať zásadnú úlohu pri zlepšovaní presadzovania existujúcich právnych predpisov. Mali by sa vyzvať, aby podnikli spoločné kroky, vypracovali usmernenia a vydávali v tejto súvislosti odporúčania. Komisia by mala pravidelne monitorovať pracovné podmienky a presadzovanie existujúcich pravidiel v sektore príležitostnej osobnej dopravy. Mala by tiež v tejto súvislosti posúdiť vplyv pravidiel na bezpečnosť cestnej premávky.*

## **Pozmeňujúci návrh 10**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 10**

*Text predložený Komisiou*

*(10) Obmedzenie možnosti odložiť dobu týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24-hodinových období výlučne na príležitostnú medzinárodnú osobnú dopravu má negatívny vplyv na nenarušenú a spravodlivú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi, najmä medzi malými a strednými podnikmi. Príležitostná vnútroštátna osobná doprava môže takisto poskytovať svoje služby za rovnakých podmienok ako príležitostná medzinárodná osobná doprava, pokiaľ ide o prejdenú vzdialenosť alebo dĺžku trvania alebo služby poskytované cestujúcim. Z tejto možnosti by preto mala mať prospech aj príležitostná vnútroštátna osobná doprava.*

*Pozmeňujúci návrh*

*vypúšťa sa*

## Pozmeňujúci návrh 11

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 1 a (nový)

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 7 – odsek 2

*Platný text*

Táto prestávka *sa* môže nahradiť **prestávkou trvajúcou** najmenej 15 minút, **po ktorej nasleduje prestávka trvajúca najmenej 30 minút, pričom každá je rozložená** tak, aby boli splnené ustanovenia prvého odseku.

*Pozmeňujúci návrh*

**(1a) V článku 7 sa druhý odsek mení takto:**

**„V prípade vodiča vykonávajúceho príležitostnú osobnú dopravu sa táto prestávka môže nahradiť dvoma prestávkami, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, rozloženými tak, aby boli splnené ustanovenia prvého odseku.“;**

## Pozmeňujúci návrh 12

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 7 – odsek 4

*Text predložený Komisiou*

**(2) V článku 7 sa dopĺňa tento štvrtý odsek:**

**V prípade vodiča vykonávajúceho príležitostnú osobnú dopravu sa môže prestávka uvedená v prvom odseku nahradiť aj tromi prestávkami, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, rozloženými počas doby jazdy uvedenej v prvom odseku, a to tak, aby bol dodržaný prvý odsek.**

*Pozmeňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

## Pozmeňujúci návrh 13

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 2a – pododsek 1 – úvodná časť a písmeno a)

*Text predložený Komisiou*

2a. ***Za predpokladu, že tým nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky,*** vodič vykonávajúci príležitostnú osobnú dopravu v trvaní najmenej osem dní sa môže odchýliť od odseku 2 prvého pododseku ***týmito spôsobmi:***

a) ***odloženie doby denného odpočinku najviac o jednu hodinu za predpokladu, že celkový súhrnný čas jazdy za uvedený deň nepresiahol sedem hodín;***

#### **Pozmeňujúci návrh 14**

##### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a**

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 2a – pododsek 1 – písmeno b

*Text predložený Komisiou*

b) ***odloženie doby denného odpočinku najviac o dve hodiny za predpokladu, že celkový súhrnný čas jazdy za uvedený deň nepresiahol päť hodín.***

#### **Pozmeňujúci návrh 15**

##### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a**

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 2a – pododsek 2

*Text predložený Komisiou*

***Každá z výnimiek uvedených v prvom pododseku písmenách a) a b) sa môže počas cesty uvedenej v prvom pododseku***

*Pozmeňujúci návrh*

2a. Vodič vykonávajúci ***jednotlivú*** príležitostnú osobnú dopravu v trvaní najmenej osem dní sa môže odchýliť od odseku 2 prvého pododseku ***tým, že čas denného odpočinku odloží najviac o jednu hodinu za predpokladu, že celkový kumulovaný čas jazdy za daný deň neprekročil 7 hodín a maximálny denný pracovný čas podľa platných vnútroštátnych právnych predpisov je dodržaný.***

*Pozmeňujúci návrh*

***vypúšťa sa***

*Pozmeňujúci návrh*

***Takáto výnimka sa môže počas cesty uvedenej v prvom pododseku použiť iba***

použit' iba raz.

raz.

## **Pozmeňujúci návrh 16**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b**

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 6a – úvodná časť a písmeno a)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**b) V odseku 6a sa úvodná veta a písmeno a) nahrádzajú takto:**

**vypúšť'a sa**

***Odchylne od odseku 6 vodič vykonávajúci jednotlivú príležitostnú osobnú dopravu môže odložiť dobu týždenného odpočinku až o 12 po sebe idúcich 24-hodinových období nasledujúcich po predchádzajúcej dobe pravidelného týždenného odpočinku po splnení týchto podmienok:***

***a) doprava trvá nepretržite najmenej 24 hodín;***

## **Pozmeňujúci návrh 17**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b a (nové)**

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 8 – odsek 6a – odsek 1 – písmeno d a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**ba) v odseku 6a sa dopĺňa toto písmeno:**

***„da) pred začiatkom cesty bol elektronicky zaregistrovaný digitálny jazdný list obsahujúci všetky prvky uvedené v nariadení (ES) č. 1073/2009.“***

**PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB, KTORÉ SPRAVODAJKYNI  
VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO POSKYTLI PODNETY**

- ETF - European Transport Federation
- IRU - International Road Transport Union
- 3F Transport, Danish Trade Union
- Ver.di, German Trade Union

## POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

<b>Názov</b>	Zmena nariadenia (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetvi príležitostnej osobnej dopravy
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 1.6.2023
<b>Výbor požiadaný o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	EMPL 1.6.2023
<b>Pridružené výbory - dátum oznámenia na schôdzi</b>	14.9.2023
<b>Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko</b> dátum vymenovania	Marianne Vind 1.9.2023
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	19.9.2023
<b>Dátum prijatia</b>	25.10.2023
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 41 –: 0 0: 2
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</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 Furlas, Cindy Franssen, Chiara Gemma, Helmut Geuking, Elisabetta Gualmini, Alicia Homs Ginell, Agnes Jongerius, Stelios Kypourouopoulos, 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 prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Alexander Alexandrov Yordanov, Aurore Lalucq, Eugenia Rodríguez Palop
<b>Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Sirpa Pietikäinen, Caroline Roose

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM 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 Pişlaru, Monica Semedo
S&D	João Albuquerque, Marc Angel, Gabriele Bischoff, Milan Brglez, Ilan De Basso, Klára Dobrev, Estrella Durá Ferrandis, Elisabetta Gualmini, Alicia Homs Ginel, 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 Lizzi

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania



## POSTUP – GESTORSKÝ VÝBOR

<b>Názov</b>	Zmena nariadenia (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetvi príležitostnej osobnej dopravy
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
<b>Dátum predloženia v EP</b>	24.5.2023
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 1.6.2023
<b>Výbory požiadané o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	EMPL 1.6.2023
<b>Pridružené výbory</b> dátum oznámenia na schôdzi	EMPL 14.9.2023
<b>Spravodajcovia</b> dátum vymenovania	Henna Virkkunen 27.6.2023
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	18.9.2023
<b>Dátum prijatia</b>	16.11.2023
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 31 –: 5 0: 1
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</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 prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Sara Cerdas, Leila Chaibi, Valter Flego, Ljudmila Novak, Marianne Vind
<b>Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Daniel Freund, Gabriel Mato, Ana Miranda, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac
<b>Dátum predloženia</b>	21.11.2023

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

31	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
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 Vítanov
The Left	Leila Chaïbi

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

1	0
The Left	Elena Kountoura

	Opravy hlasovania a zámery pri hlasovaní <sup>(1)</sup>
+	
-	Leila Chaïbi
0	

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania