

Denní a týdenní doba řízení, minimální přestávky a doby odpočinku a určování polohy pomocí tachografů[A8-0205/2018](#)

► **Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 4. dubna 2019 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů ([COM\(2017\)0277](#) – C8-0167/2017 – [2017/0122\(COD\)](#))**

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě ([COM\(2017\)0277](#)),
 - 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 (C8-0167/2017),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 18. ledna 2018⁽¹⁾,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 1. února 2018⁽²⁾,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro zaměstnanost a sociální věci ([A8-0205/2018](#)),
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 svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Pozměňovací návrh 346

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1

(1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky pro podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.

(1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky pro podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného **a nediskriminačního** odvětví silniční dopravy, **kteří bude s to přilákat kvalifikované pracovníky**. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, **přiměřené**, vhodné pro daný účel, snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.

Pozměňovací návrh 347

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2

(2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru předpisů Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006⁹, byly **ve stávajícím právním rámci** zjištěny určité nedostatky. Nejasné **a nevhodné** předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů vedou k rozdílným výkladům a způsobům prosazování v členských státech. Některé členské státy nedávno přijaly jednostranná opatření dále zvyšující právní nejistotu a nerovné zacházení s řidiči a podnikateli v silniční dopravě.

(2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru předpisů Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006⁹, byly **v zavádění právního rámce** zjištěny určité nedostatky. Nejasné předpisy pro týdenní odpočinek, odpočívadla, přestávky při provozu s více řidiči a absence předpisů o návratu řidičů do jejich domovů **nebo na jiné místo, které si zvolí**, vedou k rozdílným výkladům a způsobům prosazování v členských státech. Některé členské státy nedávno **přijaly jednostranná opatření dále zvyšující právní nejistotu a nerovné zacházení s řidiči a podnikateli v silniční dopravě**.

Na druhou stranu jsou maximální denní a týdenní doby řízení ve smyslu nařízení (ES) č. 561/2006 účinné ve zlepšování sociálních podmínek silničních řidičů a bezpečnosti silničního provozu obecně, a měly by proto být učiněny kroky k zajištění jejich dodržování.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

Pozměňovací návrh 348
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 a (nový)

(2a) Je v zájmu bezpečnosti silničního provozu a vymáhání pravidel, aby si byli všichni řidiči plně vědomi pravidel upravujících dobu řízení a odpočinku a aby byli také řádně informováni o dostupnosti odpočívadel. Členské státy by proto měly usilovat o vypracování pokynů, v nichž se toto nařízení představí jasným a jednoduchým způsobem a které poskytnou užitečné informace o parkovištích a odpočívadlech a rovněž zdůrazní význam boje proti únavě.

Pozměňovací návrh 349
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 b (nový)

(2b) *Je v zájmu bezpečnosti silničního provozu motivovat dopravní podniky k tomu, aby zavedly takovou kulturu bezpečnosti, která bude zahrnovat bezpečnostní politiku a postupy určované vyšším vedením, odhodlání přímého vedení provádět bezpečnostní politiku a ochotu pracovníků bezpečnostní pravidla dodržovat. V této souvislosti by měl být kladen důraz na otázky bezpečnosti silničního provozu, včetně problematiky únavy, odpovědnosti, plánování cest, rozpisů služeb, odměny založené na výkonu a řízení přesně na čas („just-in-time“).*

Pozměňovací návrh 350

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3

(3) Hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 provedené ex post potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování předpisů Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.

(3) Hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 provedené ex post potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování předpisů Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného **a nerovnoměrného** využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy, **což prohlubuje roztržitost evropského vnitřního trhu.**

Pozměňovací návrh 351

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4

(4) Jasně, vhodně a jednotně prosazované předpisy jsou rovněž zásadní po dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi podnikateli a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.

(4) Jasně, vhodně a jednotně prosazované předpisy jsou rovněž zásadní po dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené **a spravedlivé** hospodářské soutěže mezi podnikateli a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.

Pozměňovací návrh 352
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 a (nový)

(4a) Veškerá vnitrostátní pravidla uplatňovaná na silniční dopravu musí být přiměřená a rovněž opodstatněná, nesmí oslabovat základní svobody zaručené Smlouvou, jako například volný pohyb zboží a svobodu v poskytování služeb, ani činit méně atraktivním jejich uplatňování, aby se udržela nebo dokonce ještě zvýšila konkurenceschopnost Evropské unie.

Pozměňovací návrh 353/rev
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 b (nový)

(4b) V zájmu zajištění rovných podmínek v silniční dopravě na celoevropské úrovni by se toto nařízení mělo vztahovat na všechna vozidla, jejichž hmotnost přesahuje 2,4 tuny a jež jsou používána v mezinárodní dopravě.

Pozměňovací návrh 354
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 a (nový)

(5a) Přeprava zboží se od přepravy osob zásadně liší. Řidiči autokarů jsou v úzkém kontaktu s cestujícími a měli by mít možnost větší flexibility při volbě přestávek, aniž by docházelo k prodlužování doby řízení nebo zkracování doby odpočinku a přestávek.

Pozměňovací návrh 355

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6

(6) Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek tato období zbytečně prodlužují. Je proto žádoucí upravit ustanovení o běžném týdenním odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět přepravu v souladu s těmito předpisy a dostat se domů na běžný týdenní odpočinek a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. Je rovněž nezbytné zajistit, aby podnikatelé organizovali práci řidičů tak, aby tato doba mimo domov nebyla nadměrně dlouhá.

(6) Řidiči v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek tato období zbytečně prodlužují. Je proto žádoucí upravit ustanovení o běžném týdenním odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět přepravu v souladu s těmito předpisy a dostat se domů **nebo na místo, které si zvolí**, na běžný týdenní odpočinek a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. Je rovněž nezbytné zajistit, aby podnikatelé organizovali práci řidičů tak, aby tato doba mimo domov nebyla nadměrně dlouhá. ***Pokud se řidič rozhodne strávit tuto dobu odpočinku doma, měl by mu dopravní podnik poskytnout prostředky k návratu.***

Pozměňovací návrh 356

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 a (nový)

(6a) ***V případě, že práce vykonávaná řidičem bude podle očekávání zahrnovat činnost pro zaměstnavatele, která je odlišná od jeho profesních úkolů spojených s řízením, jako je nakládka/vykládka, hledání parkovacího místa, údržba vozidla, příprava na cestu atd., měl by být při určování pracovní doby řidiče, možnosti řádného odpočinku a odměny zohledněn čas potřebný k plnění těchto úkolů.***

Pozměňovací návrh 357
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 b (nový)

(6b) Ve snaze zabezpečit pracovní podmínky řidičů v místech nakládky a vykládky by vlastníci a provozovatelé takovýchto zařízení měli řidiči zajistit přístup k hygienickým zařízením.

Pozměňovací návrh 358
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 c (nový)

(6c) Rychlý vývoj technologií vede k rozvoji systémů autonomního řízení s rostoucí mírou důmyslnosti. V budoucnu by tyto systémy mohly umožnit různé způsoby využití vozidel, k jejichž provozu není zapotřebí řidiče. Výsledkem by mohly být nové možnosti provozu, jako je jízda nákladních automobilů v konvoji. V důsledku toho bude zapotřebí aktualizovat současné právní předpisy, včetně předpisů upravujících dobu řízení a odpočinku, k čemuž je nezbytné dosáhnout pokroku na úrovni pracovní skupiny EHK OSN. Za účelem zohlednění přínosů technologií autonomního řízení vypracuje Komise zprávu, v níž bude zhodnoceno používání systémů autonomního řízení v členských státech a již bude případně doprovázet legislativní návrh. Záměrem tohoto právního předpisu je zaručit bezpečnost na silnicích, rovné podmínky, jakož i řádné pracovní podmínky a zároveň umožnit EU razit cestu novým inovativním technologiím a postupům.

Pozměňovací návrh 359

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

(7) Existují rozdíly mezi členskými státy ve výkladu a provádění požadavků na týdenní odpočinek, pokud jde o místo, kde má být týdenní odpočinek vybírán. **Je proto** vhodné objasnit tento požadavek, aby se zajistilo, že řidiči budou mít **k dispozici odpovídající ubytování** pro svůj běžný týdenní odpočinek, pokud si ho vybírají mimo domov.

(7) Existují rozdíly mezi členskými státy ve výkladu a provádění požadavků na týdenní odpočinek, pokud jde o místo, kde má být týdenní odpočinek vybírán. **V zájmu zajištění dobrých pracovních podmínek a bezpečnosti řidičů je** vhodné objasnit tento požadavek, aby se zajistilo, že řidiči budou mít pro svůj běžný týdenní odpočinek, pokud si ho vybírají mimo domov, **k dispozici kvalitní a genderově přizpůsobené ubytování nebo jiné místo, které si zvolí řidič a hradí zaměstnavatel. Členské státy by měly zajistit dostupnost dostatečných a bezpečných parkovacích ploch, které jsou uzpůsobeny potřebám řidičů.**

Pozměňovací návrh 360

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7 a (nový)

(7a) **Vyhrazené parkovací plochy by měly mít veškeré vybavení potřebné k zajištění vhodných podmínek pro odpočinek, konkrétně pokud jde o hygienu, stravování, bezpečnost a další aspekty.**

Pozměňovací návrh 361

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7 b (nový)

(7b) **Odpovídající odpočívadla jsou nezbytná pro zlepšení pracovních podmínek řidičů v tomto odvětví a pro zachování bezpečnosti silničního provozu. Vzhledem k tomu, že pro odvětví dopravy je odpočinek v kabině příznačný a že**

je v určitých případech z hlediska pohodlí a vhodnosti žádoucí, mělo by být řidičům umožněno odpočívat v jejich vozidle za předpokladu, že je vhodně vybaveno lůžkem. Proto by členské státy neměly neúměrně bránit nebo zdržovat zřizování vyhrazených parkovacích ploch.

Pozměňovací návrh 362
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7 c (nový)

(7c) Revidované hlavní směry pro TEN-T předpokládají budování parkovišť na dálnicích přibližně každých 100 km s cílem zajistit pro komerční uživatele silnic parkovací plochy s odpovídající úrovní bezpečnosti a ochrany, a proto by členské státy měly být vybízeny k realizaci těchto hlavních směrů a k dostatečné podpoře a investicím do bezpečných a vhodně uzpůsobených parkovišť.

Pozměňovací návrh 363
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7 d (nový)

(7d) V zájmu zajištění kvalitních a cenově dostupných odpočívadel by Komise a členské státy měly podporovat zakládání sociálních, obchodních, veřejných a jiných podniků, které by provozovaly vyhrazené parkovací plochy.

Pozměňovací návrh 364
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

(8a) Velký podíl silniční dopravy v Unii zahrnuje část cesty trajektem nebo po železnici. Proto by se pro takové cesty měla stanovit srozumitelná a vhodná pravidla, pokud jde o dobu odpočinku a přestávky.

Pozměňovací návrh 365
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 a (nový)

(9a) V zájmu zajištění účinného prosazování pravidel, je nezbytné, aby mohly příslušné orgány při silničních kontrolách ověřit, zda v den kontroly a během předcházejících 56 dnů byly řádně dodrženy doby řízení a odpočinku.

Pozměňovací návrh 366
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 b (nový)

(9b) Aby bylo zajištěna jasnost, srozumitelnost a vymahatelnost pravidel, je nezbytné, aby byly informace řidičům dostupné. Toho by mělo být dosaženo prostřednictvím koordinace ze strany Komise. Řidiči by také měli dostávat informace o odpočívadlech a zabezpečeném parkování, jež jim umožní cestu lépe naplánovat. Kromě toho by měla být prostřednictvím koordinace ze strany Komise zřízena bezplatná tísňová telefonická linka k upozornění služeb dohledu v případě, že je na řidiče vyvíjen nepatřičný tlak, nebo v případě podvodu či nezákonného jednání.

Pozměňovací návrh 367
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 c (nový)

(9c) **Článek 6 nařízení (ES) č. 1071/2009 ukládá členským státům povinnost, aby při posuzování dobré pověsti uplatňovaly jednotnou klasifikaci porušení. Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistily účinné, přiměřené a odrazující uplatňování vnitrostátních pravidel o sankcích pro případ porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014. Je nutné učinit další kroky, které zajistí, aby byly všechny sankce uplatňované členskými státy nediskriminační a přiměřené závažnosti porušení.**

Pozměňovací návrh 368
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

(11) Ke zlepšení nákladové efektivity prosazování předpisů v sociální oblasti je třeba **plně využít možnosti** současných a **budoucích** systémů tachografů. **Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy, zejména během mezinárodní přepravy.**

(11) Ke zlepšení nákladové efektivity prosazování předpisů v sociální oblasti je třeba **stanovit v mezinárodní přepravě povinné používání** současných a **inteligentních** systémů tachografů. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy.

Pozměňovací návrh 369
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 a (nový)

(11a) **Rychlý rozvoj nových technologií a digitalizace celého hospodářství EU a potřeba zavést rovné podmínky pro všechny společnosti v mezinárodní silniční dopravě vedou k tomu, že je nezbytné zkrátit přechodné období pro instalaci inteligentního tachografu v registrovaných vozidlech. Inteligentní tachograf přispěje ke zjednodušení kontrol, a usnadní tak práci vnitrostátních orgánů.**

Pozměňovací návrh 370
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 b (nový)

(11b) S ohledem na široce rozšířené používání chytrých telefonů a neustálý rozvoj jejich funkcí a vzhledem k zavedení systému Galileo nabízejícího čím dál více možností lokalizace v reálném čase, které již mnoho mobilních telefonů využívá, by měla Komise prozkoumat možnosti vývoje a certifikace mobilní aplikace, která by se stejnými souvisejícími náklady přinášela tytéž výhody, jako nabízí inteligentní tachograf.

Pozměňovací návrh 371
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 c (nový)

(11c) Aby byly zajištěny odpovídající zdravotní a bezpečnostní standardy pro řidiče, je třeba zřídit nebo modernizovat bezpečné parkovací plochy, vhodná hygienická zařízení a kvalitní ubytování. V Unii by měla fungovat dostatečná síť parkovacích ploch.

Pozměňovací návrh 372
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

(12a) Uznává, že se přeprava zboží se od přepravy osob zásadně liší. Řidiči autokarů jsou v úzkém kontaktu s cestujícími a měly by jim být v rámci tohoto nařízení zajištěny vhodnější podmínky, aniž by docházelo k prodlužování doby řízení nebo zkracování doby odpočinku a přestávek. Komise by proto měla

posoudit, zda lze pro toto odvětví přijmout zvláštní pravidla, zejména pro příležitostnou dopravu, jak ji definuje čl. 2 odst. 1 bod 4 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

Pozměňovací návrh 373

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod -1 (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 2 – odst. 1 – písm. -a a (nové)

-1) V čl. 2 odst. 1 se vkládá nové písmeno, které zní:

„-aa) zboží v mezinárodní přepravě vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,4 tuny, nebo“

Pozměňovací návrh 374

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod -1 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 3 – odst. 1 – písm. a a

aa) vozidly nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, která jsou používána pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, a která jsou

-1a) V čl. 3 se písm. aa) nahrazuje tímto:

*„aa) vozidly nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, která jsou používána pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, **nebo pro přepravu zboží, které bylo vyrobeno řemeslným způsobem v podniku zaměstnávajícím***

používána pouze na tratích v okruhu do **100** km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

řidiče, a která jsou používána pouze na tratích v okruhu do **150** km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

Pozměňovací návrh 375

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 3 – písm. h a (nové)

1a) ***V článku 3 se vkládá nové písmeno, které zní:***

„ha) lehkými užitkovými vozidly používanými pro přepravu zboží, pokud se přeprava neuskutečňuje na cizí účet nebo za úplatu, ale na vlastní účet společnosti nebo řidiče, a pokud řízení vozidla nepředstavuje hlavní činnost osoby, která vozidlo řídí;“

Pozměňovací návrh 376

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 4 – písm. r

r) „neobchodní přepravou“ silniční přeprava kromě přepravy na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná odměna a ze které neplynou žádné zisky.“

r) „neobchodní přepravou“ silniční přeprava kromě přepravy na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná odměna a ze které neplynou žádné zisky, ***ani s ní není spojený žádný obrat.***

Pozměňovací návrh 377

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 4 – písm. r a (nové)

2a) *V článku 4 se doplňuje nové písmeno, které zní:*

„ra) „domovem“ ohlášené místo pobytu řidiče v členském státě.“

Pozměňovací návrh 378

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 b (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 5 – odst. 1

2b) *V článku 5 se odstavec 1 nahrazuje tímto:*

1. Minimální věk *průvodčích* je 18 let.

„1. Minimální věk řidičů je 18 let.“

Pozměňovací návrh 379

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8. – odst. 6 – pododstavec 1

a) *v odstavci 6 se první pododstavec nahrazuje tímto:*

vypouští se

„6. V kterýchkoli čtyřech po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně:

a) *čtyři běžné týdenní doby odpočinku nebo*

b) *dvě běžné týdenní doby odpočinku v délce nejméně 45 hodin a dvě zkrácené týdenní doby odpočinku v délce nejméně 24 hodin.*

Pro účely písm. b) musí však být zkrácení týdenní doby odpočinku vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“

Pozměňovací návrh 381

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. b

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 7

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

7. Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí bezprostředně **navazovat na** jinou **týdenní dobu** odpočinku trvající nejméně 45 hodin.

Pozměňovací návrh 382

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 a – návětí

8a. Běžné týdenní doby odpočinku a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek se **nevybírají** ve vozidle. **Vybírají** se **ve vhodném** ubytování, s odpovídajícím vybavením pro **spaní a hygienu**;

8a. Běžné týdenní doby odpočinku a jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za předchozí zkrácený týdenní odpočinek se **nevybírá** ve vozidle. **Vybírá** se **v kvalitním a genderově přizpůsobeném** ubytování, **mimo kabinu vozidla**, s odpovídajícím vybavením pro **hygienu a spaní. Takové ubytování je:**

Pozměňovací návrh 383

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 a – písm. a

a) buď zajištěném, nebo zaplaceném zaměstnavatelem, nebo

(Netýká se českého znění.)

Pozměňovací návrh 384

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 8 a – písm. b

b) **doma** nebo na jiném soukromém místě vybraném řidičem.

b) **v řidičově domově**, nebo na jiném soukromém místě vybraném řidičem.

Pozměňovací návrh 385

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 8. – odst. 8 b – pododstavec 1

8b. Dopravní podnik organizuje práci řidičů takovým způsobem, aby řidiči mohli **v průběhu** každých **tří** po sobě následujících týdnů trávit doma nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybíraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek.

8b. Dopravní podnik organizuje práci řidičů takovým způsobem, aby řidiči mohli **před koncem** každých **čtyř** po sobě následujících týdnů trávit doma **nebo na jiném místě vybraném řidičem** nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybíraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek. **Řidič informuje písemně dopravní podnik nejpozději dva týdny před začátkem doby odpočinku, pokud ji stráví jinde než doma. Pokud se řidič rozhodne strávit tuto dobu odpočinku doma, dopravní podnik mu zajistí prostředky nezbytné k návratu domů. Dopravce zdokumentuje, jak tuto povinnost plní, a uchovává dokumentaci ve svých prostorách, aby ji mohl na žádost kontrolních orgánů předložit.**

Pozměňovací návrh 386
Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. c
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 8 – odst. 8 b – pododstavec 1 a (nový)

V čl. 8 odst. 8b se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Řidič potvrdí, že běžná týdenní doba odpočinku nebo jakýkoli týdenní odpočinek delší než 45 hodin vybraný náhradou za zkrácený týdenní odpočinek byl vybrán na místě vybraném řidičem. Toto prohlášení se uchovává v prostorách podniku.“

Pozměňovací návrh 380

Návrh nařízení

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

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 8 – odst. 9 a (nový)

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

„9 a. Komise nejpozději do [dva roky po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] vyhodnotí a podá zprávu Parlamentu a Radě o tom, zda je možné přijmout vhodnější pravidla pro řidiče zapojené do příležitostné osobní přepravy, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 1 bodě 4 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.“

Pozměňovací návrh 387

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Článek 8 a (nový)

5a) *Vkládá se nový článek, který zní:*

„Článek 8a

1. Do ... [šest měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost] sdělí členské státy Komisi polohu vyhrazených parkovacích ploch, které jsou na jejich území k dispozici, a následně oznámí jakékoli změny těchto informací. Komise uvede

seznam všech veřejně přístupných vyhrazených parkovacích ploch na jednotné oficiální internetové stránce, která je pravidelně aktualizována.

2. Všechna parkoviště, která mají alespoň zařízení a prvky stanovené v příloze 1 a která Komise zveřejní podle odstavce 2, mohou u vjezdu uvádět, že jsou vyhrazenými parkovacími plochami.

3. Členské státy zajistí, aby byly pravidelně prováděny namátkové kontroly k ověřování shody prvků parkovišť s kritérii pro vyhrazené parkovací plochy stanovenými v příloze.

4. Členské státy prověří stížnosti na certifikované vyhrazené parkovací plochy, které nesplňují kritéria stanovená v příloze.

5. Členské státy motivují k vytváření vyhrazených parkovacích ploch v souladu s ustanoveními čl. 39 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) č. 1315/2013.

Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě nejpozději do 31. prosince 2020 zprávu o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť. Tato zpráva bude doplněna návrhem nařízení, které stanoví normy a postupy pro certifikaci vyhrazených parkovacích ploch uvedených v odstavci 4 tohoto článku. Tato zpráva je každoročně aktualizována na základě informací, které Komise získá podle odstavce 5, a obsahuje seznam navrhovaných opatření ke zvýšení počtu a kvality vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť.“

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 9 – odst. 1

1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo zkrácená týdenní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku nebo zkrácené týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku nebo zkrácená týdenní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem jednu hodinu. Během běžné denní doby odpočinku nebo zkrácené týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici **spací kabinu**, lůžko nebo lehátko.

Pozměňovací návrh 389
Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 a (nový)
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 9 – odst. 1 a (nový)

6a) ***V článku 9 se vkládá nový odstavec, který zní:***

„1a. Odchylnka v odstavci 1 se může vztahovat i na běžné týdenní doby odpočinku v případě, kdy cesta trajektem trvá 12 nebo více hodin. Během této týdenní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici spací kabinu.“

Pozměňovací návrh 390
Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 a (nový)
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 10 – odst. 1

1. Dopravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémieovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny **mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by** podněcovaly k porušování tohoto nařízení.

6a) **V článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:**

„1. Dopravce nesmí **nijak navíc** odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémieovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost, **rychlost dodání** nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny podněcovaly k porušování tohoto nařízení.“

Pozměňovací návrh 391

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 12 – odst. 2

Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, řidič se může odchýlit od **čl. 8 odst. 2 a čl. 8 odst. 6 druhého pododstavce**, aby mohl dojet **ke vhodnému ubytování, jak uvádí čl. 8 odst. 8a, a vybral si tam denní nebo týdenní odpočinek. Takové odchýlení nepovede k překročení denní nebo týdenní doby řízení ani ke zkrácení denní nebo týdenní doby odpočinku.** Řidič uvede důvod odchylky ručně **na záznamovém listu záznamového zařízení**, na výtisku ze záznamového zařízení **nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo ubytování.**

Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, řidič se může **výjimečně** odchýlit od **čl. 6 odst. 1 a 2**, aby mohl **po nejméně třicetiminutovém odpočinku** dojet **během dvou hodin do provozovny zaměstnavatele, kde má řidič obvyklé stanoviště a kde začíná běžná týdenní doba odpočinku řidiče.** Řidič uvede důvod odchylky ručně na výtisku ze záznamového zařízení. **Tato maximálně dvouhodinová doba je kompenzována odpovídající dobou odpočinku, kterou je třeba vybrat společně s jakoukoli dobou odpočinku do konce třetího týdne následujícího po daném týdnu.**

Pozměňovací návrh 392

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 13 – odst. 1 – písm. d

d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby za účelem doručování zásilek v rámci **všeobecných služeb**.

7a) **V čl. 13 odst. 1 se písmeno d) nahrazuje tímto:**

„d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby za účelem doručování zásilek v rámci **poštovních zásilek vymezených v čl. 2 odst. 6 směrnice 97/67/ES.**“

Pozměňovací návrh 393

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7 b (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006

Čl. 13 – odst. 1 – písm. e

e) vozidly provozovanými výlučně na ostrovech s rozlohou do 2 300 km², které nejsou **spojeny** se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovými vozidly;

7b) **V čl. 13 odst. 1 se písmeno e) nahrazuje tímto:**

„e) vozidly provozovanými výlučně na ostrovech nebo v regionech izolovaných od zbytku vnitrostátního území s rozlohou do 2 300 km², které nejsou **propojeny** se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovými vozidly, **a které nehraničí s jiným členským státem;**“

Pozměňovací návrh 394

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7 c (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – písm. p a (nové)

7c) V čl. 13 odst. 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„pa) vozidly nebo kombinací vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 44 tun a která používá stavební podnik v okruhu do 100 km od základny podniku a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;“

Pozměňovací návrh 395
Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 8
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 14 – odst. 2

2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů a tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi.

2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů a tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi.

Tyto informace jsou zveřejňovány ve všech jazycích EU na vyhrazené internetové stránce spravované Komisí.

Pozměňovací návrh 396
Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 9

Nařízení (ES) 561/2006

Článek 15

Členské státy zajistí, aby se na řidiče vozidel uvedených v čl. 3 písm. a) vztahovaly vnitrostátní předpisy, které zajišťují přiměřenou ochranu, pokud jde o povolené doby řízení a povinné přestávky v řízení a doby odpočinku. Členské státy **informují Komisi o příslušných vnitrostátních předpisech, které se na tyto řidiče vztahují.**

Členské státy zajistí, aby se na řidiče vozidel uvedených v čl. 3 písm. a) vztahovaly vnitrostátní předpisy, které zajišťují přiměřenou ochranu, pokud jde o povolené doby řízení a povinné přestávky v řízení a doby odpočinku. **Je v zájmu pracovních podmínek řidičů, jakož i silniční bezpečnosti a prosazování práva, aby členské státy zajišťovaly parkovací plochy a odpočívky, bez sněhu a ledu v zimním období, zejména v nejvzdálenějších nebo okrajových regionech Evropské unie.**

Pozměňovací návrh 397

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 a (nový)

Nařízení (ES) 561/2006

Čl. 17 – odst. 3 a (nový)

9a) **V článku 17 se vkládá nový odstavec, který zní:**

„3a. Součástí zprávy je hodnocení systémů autonomního řízení v členských státech a možnosti řidiče zaznamenávat dobu, během níž je aktivován systém autonomního řízení, a tato zpráva je v případě potřeby předložena společně s legislativním návrhem na změnu tohoto nařízení, v němž jsou rovněž stanoveny nezbytné požadavky pro to, aby řidič tyto údaje zaznamenal do inteligentního tachografu.“

Pozměňovací návrh 398

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 10
Nařízení (ES) 561/2006
Čl. 19 – odst. 1

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené závažnosti **stanovené v souladu s přílohou III** směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES¹², odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi **ve lhůtě stanovené v článku 29 druhém pododstavci**. Neprodleně jí oznámí jakékoli **jejich** následné změny. Komise o **nich** uvědomí **ostatní** členské státy.

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné a přiměřené závažnosti **porušení uvedených v příloze III** směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/22/ES¹², odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy **ve lhůtě stanovené v článku 29 druhém pododstavci** oznámí tato opatření a sankce Komisi **spolu s postupem a kritérii pro posuzování jejich přiměřenosti stanovenými na vnitrostátní úrovni**. Členské státy neprodleně oznámí jakékoli následné změny, **kteřé se jich týkají**. Komise o **těchto pravidlech a opatřeních a jejich změnách** uvědomí členské státy.

Tyto informace jsou zveřejňovány ve všech jazycích EU na vyhrazené internetové stránce spravované Komisí a obsahují podrobné informace o těchto sankcích platných v členských státech EU.

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

Pozměňovací návrh 399

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 12

Nařízení (ES) 561/2006

Čl. 25 – odst. 2

2. V případech uvedených v odstavci 1 přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2.

2. V případech uvedených v odstavci 1 přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy **k provádění tohoto nařízení** v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2.

Pozměňovací návrh 400

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 12 a (nový)

Nařízení (ES) 561/2006

Příloha (nová)

12a) *Doplňuje se nová příloha, která zní:*

„Minimální požadavky na parkovací plochy

Část A: Servisní zařízení

1) *Čisté a funkční toalety s tekoucí vodou, které jsou pravidelně kontrolovány:*

– do 10 míst alespoň jedna sanitární jednotka se čtyřmi toaletami;

- od 10 do 25 míst alespoň jedna sanitární jednotka s osmi toaletami;*
- od 25 do 50 míst alespoň dvě sanitární jednotky s 10 toaletami v každé jednotce;*
- od 50 do 75 míst alespoň dvě sanitární jednotky s 15 toaletami v každé jednotce;*
- od 75 do 125 míst alespoň čtyři sanitární jednotky s 15 toaletami v každé jednotce;*
- pro více než 125 míst alespoň šest sanitárních jednotek s 15 toaletami v každé jednotce.*

2) Čisté a funkční sprchy, které jsou pravidelně kontrolovány:

- do 10 míst alespoň jedna umývárna se dvěma sprchami;*
- od 25 do 50 míst alespoň dvě umývárny s pěti sprchami v každé umývárně;*
- od 50 do 75 míst alespoň dvě umývárny s 10 sprchami v každé umývárně;*
- od 75 do 125 míst alespoň čtyři umývárny s 12 sprchami v každé umývárně;*

– *pro více než 125 míst alespoň šest umýváren s 15 sprchami v každé umývárně.*

3) *Dostatečný přístup k pitné vodě.*

4) *Vhodné vybavení pro vaření, bufet nebo restaurace.*

5) *Obchod s pestrým výběrem potravin, nápojů atd. na místě či v blízkosti.*

6) *Odpadkové koše v dostatečném množství a o dostatečném objemu.*

7) *Přístřeší chránící před deštěm nebo sluncem blízko parkovací plochy.*

8) *Dostupný pohotovostní plán / krizové řízení / kontaktní údaje pro naléhavé případy, které mají zaměstnanci k dispozici.*

9) *Piknikové stoly s lavicemi nebo podobné vybavení v dostatečném množství.*

10) *Vyhrazené wi-fi připojení.*

11) *Bezhotovostní rezervační, platební a fakturační systém.*

12) *Informace o počtu volných parkovacích míst uvedené u parkovací plochy a na internetu.*

13) **Zařízení je genderově vstřícné.**

Část B: Bezpečnostní prvky

1) **Úplné oddělení parkovací plochy a jejího okolí, například plotem nebo podobným ohrazením, které znemožňuje náhodný i záměrný nezákonný vstup nebo tento vstup oddaluje.**

2) **Přístup do areálu parkovací plochy pro nákladní vozidla mají pouze jeho uživatelé a pracovníci.**

3) **Digitální záznamové zařízení (alespoň 25fps). Systém zaznamenává nepřetržitě nebo v režimu detekce pohybu.**

4) **Parkoviště je vybaveno kamerovým systémem monitorujícím celé ohrazení a zajišťujícím, že veškerá činnost v blízkosti ohrazení nebo na něm je zřetelně zaznamenávána (kamerový systém s režimem nahrávání).**

5) **Ostraha areálu je zajištěna hlídkami či jiným způsobem.**

6) **Každý incident v oblasti trestné činnosti se oznamuje pracovníkům parkovací plochy pro nákladní vozidla a policii. Je-li to možné, musí být vozidlo znehybněno až do vydání pokynů policie.**

7) **Trvale osvětlené jízdní pruhy a pruhy pro chodce.**

8) **Bezpečnost chodců na vyhrazených parkovacích plochách.**

9) **Ostraha parkovací plochy prostřednictvím dostatečných a přiměřených bezpečnostních kontrol.**

10) **Zřetelně uvedené telefonní číslo tísňových služeb.“**

Pozměňovací návrh 401

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 1 – odst. 1

1. Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES¹⁴ a směrnice Rady 92/6/EHS¹⁵.

-1) **V článku 1 se odstavec 1 nahrazuje tímto:**

„1. Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES¹⁴ a směrnice Rady 92/6/EHS¹⁵, **nařízení (ES) č. 1072/2009 směrnice Rady 92/106/EHS^{15a}, směrnice 96/71/ES a směrnice 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v silniční dopravě, a směrnice, kterou se stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU.“**

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

¹⁵ Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

¹⁵ Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

^{15a} **Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).**

Pozměňovací návrh 402

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 a (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 2 – odst. 2 – písm. h a (nové)

-1a) ***V čl. 2 odst. 2 se vkládá nové písmeno, které zní:***

„ha) „inteligentním tachografem“ digitální tachograf využívající službu určování polohy na základě družicového navigačního systému s automatickým určováním polohy v souladu s tímto nařízením;“

Pozměňovací návrh 403

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 b (nový)

4. Patnáct let od doby, kdy jsou nově zaregistrovaná vozidla povinně vybavena tachografem podle článků 8, 9 a 10, musí být vozidla provozovaná v jiném členském státě, než je stát, v němž je vozidlo zaregistrováno, vybavena takovým tachografem.

-1b) V článku 3 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Nejpozději do¹... [Úř. věst.: 3 roky po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] musí být následující vozidla vybavena inteligentním tachografem:

a) vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a jsou vybavena analogovým tachografem;

b) vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a jsou vybavena digitálním tachografem splňujícím specifikace v příloze IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné do 30. září 2011; nebo

c) vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a jsou vybavena digitálním tachografem splňujícím specifikace v příloze IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné od 1. října 2011.“

Za předpokladu, že silniční balíček vstoupí v platnost v roce 2019, druhá verze prováděcího aktu Komise týkajícího se inteligentních tachografů bude přijata

do roku 2019/2020 (viz článek 11 níže) a poté bude uplatňován odstupňovaný přístup k dodatečnému vybavení.

Pozměňovací návrh 404

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 c (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 3 – odst. 4 a (nový)

-1c) V článku 3 se vkládá nový odstavec, který zní:

„4a Do ... [Úř. věst.: 4 roky po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] musí být vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a jsou vybavena digitálním tachografem splňujícím požadavky přílohy IB nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 platné od 1. října 2012, vybavena inteligentním tachografem.“

Pozměňovací návrh 405

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 d (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 3 – odst. 4 b (nový)

-1d) V článku 3 se vkládá nový odstavec, který zní:

„4b. Do ... [Úř. věst.: 5 let po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] musí být vozidla, která jsou provozována v jiném členském státě, než je členský stát jejich registrace, a jsou vybavena inteligentním tachografem splňujícím

požadavky přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799¹, vybavena inteligentním tachografem“.

¹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí (Úř. věst. L 139, 26.5.2016, s. 1).

Pozměňovací návrh 406

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 e (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 3 a (nová)

-1e) V čl. 4 odst. 2 se vkládá nová odrážka, která zní:

„– mít dostatečnou kapacitu paměti pro ukládání všech údajů požadovaných podle tohoto nařízení;“;

Pozměňovací návrh 407

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 f (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 7 – odst. 1

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto nařízením bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s tímto nařízením a s nařízením (ES) č. 561/2006, **v souladu se směrnicemi 95/46/ES a 2002/58/ES** a pod dozorem orgánu dozoru členského státu uvedeného v článku **28 směrnice 95/46/ES**.

-1f) **V článku 7 se odstavec 1 nahrazuje tímto:**

„1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto nařízením bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s tímto nařízením a s nařízením (ES) č. 561/2006, **se směrnicí 2002/15/ES, směrnicí Rady 92/6/EHS, směrnicí Rady 92/106/EHS, s nařízením (ES) č. 1072/2009, se směrnicí 96/71/ES a směrnicí 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, a se směrnicí stanovující konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnicí 2014/67/EU, v souladu s nařízením (EU) 2016/679 a se směrnicí 2002/58/ES a pod dozorem orgánu dozoru členského státu uvedeného v článku 51 nařízení (EU) č. 2016/679.**“

Pozměňovací návrh 408

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod -1 g (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 7 – odst. 2 – návětí

2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které **souvisejí** výhradně s tímto **nařízením** a nařízením (ES) č. 561/2006 podle odstavce 1, v souvislosti s:

-1g) **V čl. 7 odst. 2 se návětí nahrazuje tímto:**

„2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které **souvisejí** výhradně s tímto **nařízením** a nařízením (ES) č. 561/2006, **se směrnicí 2002/15/ES, směrnicí Rady 92/6/EHS, směrnicí Rady 92/106/EHS, s nařízením (ES) č. 1072/2009, se směrnicí 96/71/ES a směrnicí 2014/67/EU, pokud jde o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, a se směrnicí stanovující konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční**

dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, podle odstavce 1, v souvislosti s:“

Pozměňovací návrh 409

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 1

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 8 – odst. 1 – pododstavec 1 – odrážka 2

– každé tři hodiny celkové doby řízení a pokaždé, když vozidlo překročí **státní** hranici;

– každé tři hodiny celkové doby řízení a pokaždé, když vozidlo překročí hranici **členského státu**;

Pozměňovací návrh 410

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 1

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 8 – odst. 1 – pododstavec 1 – odrážka 2 a (nová)

– *při každé nakládce či vykládce vozidla;*

Pozměňovací návrh 411

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 a (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 8 – odst. 1 – pododstavec 1 a (nový)

1a) *V čl. 8 odst. 1 se vkládá nový pododstavec, který zní:*

„Aby mohly kontrolní orgány snáze ověřovat dodržování příslušných předpisů, zaznamenává inteligentní tachograf také to, zda bylo vozidlo použito pro přepravu zboží nebo cestujících, jak je stanoveno v nařízení (ES) č. 561/2006.“

Pozměňovací návrh 412

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 b (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 8 – odst. 1 – pododstavec 2 a (nový)

1b) *V čl. 8 odst. 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:*

„Vozidla, která byla poprvé registrována po... [24 měsíců po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost], musejí být vybavena tachografem v souladu s druhou odrážkou prvního pododstavce čl. 8 odst. 1 a s druhým pododstavcem čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení.“;

Pozměňovací návrh 413/rev

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 c (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 9 – odst. 2

1c) *V článku 9 se odstavec 2 nahrazuje tímto:*

2. Patnáct let od doby, kdy musí být nově zaregistrovaná vozidla vybavena tachografem podle tohoto článku a článků 8 a 10, vybaví členské státy své kontrolní orgány v přiměřeném rozsahu zařízeními pro včasné dálkové zjišťování

„2. Do ... [Úř. věst.: 1 rok po vstupu tohoto nařízení v platnost] vybaví členské státy své kontrolní orgány v přiměřeném rozsahu zařízeními pro včasné dálkové zjišťování údajů, která jsou nezbytná k předávání údajů podle tohoto článku,

údajů, která jsou nezbytná k předávání údajů podle tohoto článku, a zohlední přitom specifické požadavky a strategie v oblasti prosazování práva. Do té doby mohou členské státy rozhodnout, zdali taková zařízení **pro včasné dálkové odhalování** svým kontrolním orgánům poskytnou.

a zohlední přitom specifické požadavky a strategie v oblasti prosazování práva. Do té doby mohou členské státy rozhodnout, zdali taková zařízení svým kontrolním orgánům poskytnou.“

Pozměňovací návrh 414

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 d (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 9 – odst. 3

3. Komunikace uvedená v odstavci 1 se s tachografem naváže pouze tehdy, je-li zařízením kontrolních orgánů vyžádána. Musí být zabezpečená, aby byla zajištěna integrita údajů a prokázána pravost záznamového a kontrolního zařízení. Přístup ke sdělovaným údajům mají pouze kontrolní orgány pověřené kontrolou porušování **nařízení (ES) č. 561/2006** a tohoto nařízení a dílny, pokud je to nutné k ověření správného fungování tachografu.

1d) **V článku 9 se odstavec 3 nahrazuje tímto:**

„3. Komunikace uvedená v odstavci 1 se s tachografem naváže pouze tehdy, je-li zařízením kontrolních orgánů vyžádána. Musí být zabezpečená, aby byla zajištěna integrita údajů a prokázána pravost záznamového a kontrolního zařízení. Přístup ke sdělovaným údajům mají pouze kontrolní orgány pověřené kontrolou porušování **právních aktů Unie uvedených v čl. 7 odst. 1** a tohoto nařízení a dílny, pokud je to nutné k ověření správného fungování tachografu.“

Pozměňovací návrh 415

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 e (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 11 – odst. 1

1e) **V článku 11 se odstavec 1 nahrazuje tímto:**

S cílem zajistit, aby inteligentní tachografy splňoval zásady a požadavky stanovené v tomto nařízení, přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů podrobná ustanovení nezbytná pro jednotné uplatňování článků 8, 9 a 10, s výjimkou všech ustanovení, která by stanovovala zaznamenávání dalších údajů tachografem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

„S cílem zajistit, aby inteligentní tachografy splňovaly zásady a požadavky stanovené v tomto nařízení, přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů podrobná ustanovení nezbytná k jednotnému uplatňování článků 8, 9 a 10, s výjimkou všech ustanovení, která by stanovovala zaznamenávání dalších údajů tachografem.

Komise přijme do... [Úř. věst.: 12 měsíců od vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla pro zaznamenávání každého překročení hranic vozidlem, uvedená v druhé odrážce prvního pododstavce čl. 8 odst. 1 a ve druhém pododstavci čl. 8 odst. 1.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.“

Pozměňovací návrh 416

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 f (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 34 – odst. 5 – písm. b – bod iv

iv) pod značkou



: přerušení práce nebo **doba odpočinku**.

1f) ***V čl. 34 odst. 5 písm. b) se bod iv) nahrazuje tímto:***



„***iv)*** pod značkou : přerušení práce, ***doba odpočinku, roční dovolená*** nebo ***pracovní neschopnost,***



pod značkou „trajekt/vlak“: Kromě značky : doba odpočinku strávená na trajektu nebo ve vlaku, jak je uvedeno v článku 9 nařízení (ES) č. 561/2006.“

Pozměňovací návrh 417

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 2

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 34 – odst. 7 – pododstavec 1

7. **Řidič po příjezdu na vhodné místo zastávky zadá do digitálního tachografu** symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba, a také kde a kdy řidič překročil ve vozidle státní hranici. Členský stát může požadovat na řidičích vozidel, která na jeho území provozují vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojili přesnější zeměpisné údaje, jestliže je členský stát sdělil Komisi před 1. dubnem 1998.

7. **Pokud tachograf není schopen automaticky zaznamenávat překročení hranic, řidič na prvním možném a dostupném místě zastávky zadá** symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba, a také kde a kdy řidič překročil ve vozidle státní hranici. **Kód země po překročení hranice do nové země se zadává do tachografu pod položkou BEGIN.** Členský stát může požadovat na řidičích vozidel, která na jeho území provozují vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojili přesnější zeměpisné údaje, jestliže je členský stát sdělil Komisi před 1. dubnem 1998.“

Pozměňovací návrh 418

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 a (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 34 – odst. 7 a (nový)

2a) **V článku 34 se doplňuje nový odstavec, který zní:**

„7a. Řidiči musí absolvovat školení ohledně toho, jak správně používat tachograf, s cílem dosáhnout plného využití tohoto zařízení. Řidič nesmí nést náklady tohoto svého školení, školení by mělo být poskytnuto jeho zaměstnavatelem.“;

Pozměňovací návrh 419

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 b (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 34 – odst. 7 b (nový)

2b) V článku 34 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„7b. Co nejvyšší počet pracovníků kontrolních orgánů by měl absolvovat školení, jak správně číst a sledovat tachograf.“

Pozměňovací návrh 420

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 c (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 1 – bod i

2c) V čl. 36 odst. 1 se bod i) nahrazuje tímto:

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

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

Pozměňovací návrh 421

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 d (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 1 – bod iii

iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené **v daném dni** a v **předchozích 28** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006,

2d) **V čl. 36 odst. 1 se bod iii) nahrazuje tímto:**

„iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené **daný den** a v **předcházejících 56** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.“

Pozměňovací návrh 422

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 2 e (nový)

Nařízení (EU) č. 165/2014

Čl. 36 – odst. 2 – bod ii

ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené **v daném dni** a v **předchozích 28** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006,

2e) **V čl. 36 odst. 2 se bod ii) nahrazuje tímto:**

„ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené **daný den** a v **předcházejících 56** dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.“