

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2022/695****ze dne 2. května 2022,****kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES, pokud jde o společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravních podniků**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES, pokud jde o předpisy v sociální oblasti týkající se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 9 odst. 1 druhý pododstavce uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Účinné a nákladově efektivní prosazování právních předpisů Unie v oblasti silniční dopravy má zásadní význam pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu, pracovních podmínek řidičů a sociální ochrany a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi podniky silniční dopravy.
- (2) Vnitrostátní systémy hodnocení rizika zavedené členskými státy za účelem lepšího zacílení kontrol na dopravce s vysokým hodnocením rizika vycházejí z různých vnitrostátních metod výpočtu. To brání srovnatelnosti a výměně informací o bodovém hodnocení rizik v souvislosti s přeshraničním vymáháním.
- (3) Ustanovení čl. 9 odst. 1 druhého pododstavce směrnice 2006/22/ES vyžaduje, aby Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanovila společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravce.
- (4) Při stanovování tohoto vzorce by Komise měla zohlednit všechna porušení, která by mohla ovlivnit hodnocení rizika dopravců, což zahrnuje porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>(2)</sup>, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014<sup>(3)</sup>, vnitrostátních předpisů, kterými se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES<sup>(4)</sup>, a porušení uvedená v článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009<sup>(5)</sup>.
- (5) Společný vzorec by měl přihlížet k počtu, závažnosti a četnosti výskytu porušení a k výsledkům kontrol, při kterých nebyla zjištěna žádná porušení, jakož i k tomu, zda dopravce používá ve všech svých vozidlech inteligentní tachograf v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 165/2014.
- (6) Společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika podniku by měl významně přispět k harmonizaci postupů prosazování práva v celé Unii tím, že zajistí, aby se se všemi řidiči a dopravci zacházelo stejně, pokud jde o kontroly a sankce podle platných pravidel Unie.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 91, 29.3.2019, s. 45.

<sup>(2)</sup> 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 o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

<sup>(3)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

- (7) Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracování osobních údajů, měla by se provádět v souladu s právními předpisy Unie o ochraně osobních údajů a soukromí, zejména nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 <sup>(6)</sup> a popřípadě směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES <sup>(7)</sup>.
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravního podniku a požadavky na jeho uplatňování jsou stanoveny v příloze.

#### Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 2. května 2022.

*Za Komisi*  
*předsedkyně*  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>(7)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).

## PŘÍLOHA

## SPOLEČNÝ VZOREC PRO VÝPOČET HODNOCENÍ RIZIKA DOPRAVNÍCH PODNIKŮ A POŽADAVKY NA JEHO UPLATŇOVÁNÍ

- 1) Celkové hodnocení rizika dopravního podniku se vypočítá podle tohoto společného vzorce:

$$R = \left( \frac{\sum_i n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i} \right) \times g$$

Kde:

- R — celkové hodnocení rizika dopravce  
 n — počet porušení daného typu na individuální kontrolu (všechny druhy kontrol).  
 i — individuální kontrola  
 v — vážené skóre podle typu/závažnosti protiprávního jednání (MI/SI/VSI/MSI)  
 MSI — „most serious infringement“ (nejzávažnější porušení)  
 VSI — „very serious infringement“ (velmi závažné porušení)  
 SI — „serious infringement“ (závažné porušení)  
 MI — „minor infringement“ (méně závažné porušení)  
 N — počet vozidel kontrolovaných během individuální kontroly  
 r — celkový počet kontrol dopravce  
 g — vážení pro použití inteligentního tachografu podle kapitoly II nařízení (EU) č. 165/2014

- 2) Při použití společného vzorce se použijí tyto zásady a prvky:
- 3) Doba, po kterou je protiprávní jednání započítáno do vzorce, činí dva roky.
- 4) Dopravci jsou na základě svého skóre zařazeni do těchto rizikových pásem:
- provozovatelé, u nichž nebyly provedeny žádné kontroly (šedé pásmo)
  - 0–100 bodů: provozovatelé s nízkým rizikem (zelené pásmo)
  - 101–200 bodů: provozovatelé se středním rizikem (oranžové pásmo)
  - 201 bodů nebo více: provozovatelé s vysokým rizikem (červené pásmo)
- 5) Vážené skóre individuální kontroly („i“) se vypočítá použitím následujících vážených skóre faktorů („v“) podle druhu porušení:
- MI = 1
- SI = 10
- VSI = 30
- MSI = 90
- 6) Konečné hodnocení rizika dopravce zohlední celkový počet provedených kontrol („r“) jak na silnici, tak v jeho provozovnách, včetně kontrol, při nichž nebyla zjištěna žádná porušení.
- 7) Kontroly, při nichž nebyla zjištěna žádná porušení, se zaznamenávají s nulou bodů.
- 8) Vážené skóre individuální kontroly zohlední všechna zkontrolovaná vozidla („N“).

- 9) Datum porušení, které je zohledněno ve společném vzorci, se považuje za datum, kdy se porušení stalo definitivní, tj. již není předmětem přezkumu. Porušení se do vzorce započítávají pouze jednou.
  - 10) Pokud kontrola v prostorách dopravce zjistí, že celý jeho vozový park je vybaven inteligentním tachografem podle kapitoly II nařízení (EU) č. 165/2014, vynásobí se jeho konečné skóre koeficientem 0,9 („g“).
-