

Čtvrtek, 4. dubna 2019

P8_TA(2019)0339

Požadavky na prosazování a konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy *I**

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 4. dubna 2019 o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(2021/C 116/11)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2017)0278),
 - 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 (C8-0170/2017),
 - 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 (A8-0206/2018),
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.

P8_TC1-COD(2017)0121

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 4. dubna 2019 k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) .../..., kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, a mění nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“) [poz. návrh 764]

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 57.

Čtvrtek, 4. dubna 2019

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(-1) **Vzhledem k vysoké mobilitě pracovní síly v odvětví silniční dopravy je třeba stanovit zvláštní odvětvová pravidla, která zajistí rovnováhu mezi svobodou dopravců poskytovat přeshraniční služby, volným pohybem zboží a sociální ochranou řidičů. Tato směrnice má tedy zajistit právní jistotu a jednoznačnost, přispět k harmonizaci a podpoře prosazování práva a k boji proti nezákonným praktikám a snížit administrativní zátěž.** [pozm. návrh 765]

(1) Má-li být vytvořeno bezpečné, účinné a sociálně zodpovědné odvětví silniční dopravy, je nezbytné zajistit ~~jednak~~ **volný pohyb zboží a služeb**, přiměřené pracovní podmínky a sociální ochranu pro řidiče, ~~jednak~~ **a vytvořit** vhodné obchodní a konkurenční ~~podmínky prostředí~~ **pro dopravce, přičemž je třeba především dodržovat základní svobody a zásady volného pohybu zboží a služeb, tak jak je zaručují Smlouvy.** [pozm. návrh 766]

(1a) **Vnitrostátní předpisy uplatňované v oblasti silniční dopravy musí být přiměřené a odůvodněné a nesmí bránit výkonu základních svobod zaručených Smlouvou, jako je volný pohyb zboží a služeb, ani snižovat atraktivnost výkonu těchto svobod, tak aby se udržela nebo zvýšila konkurenceschopnost Unie a současně aby byly dodržovány pracovní podmínky a sociální ochrana řidičů.** [pozm. návrh 767]

(2) Vzhledem k přirozeně vysoké míře mobility ve službách silniční dopravy je třeba dbát zejména na to, aby řidiči mohli využívat práv, která jim náleží, a aby dopravci, **což jsou ve většině případů (90 %) malé a střední podniky s méně než 10 pracovníky**, nemuseli čelit neúměrným správním překážkám **nebo nepřiměřeným a diskriminačním kontrolám**, které nepatřičně omezují jejich svobodu při přeshraničním poskytování služeb. [pozm. návrh 768]

(2a) **Vnitrostátní předpisy uplatňované v oblasti silniční dopravy musí být přiměřené a odůvodněné a nesmí bránit výkonu základních svobod zaručených Smlouvou, jako je volný pohyb zboží a služeb, ani snižovat atraktivnost výkonu těchto svobod, aby se zachovala, nebo dokonce zvýšila konkurenceschopnost Unie, což se týká i nákladů na výrobky a služby, a musí respektovat pracovní podmínky a sociální ochranu řidičů i specifické rysy tohoto odvětví, neboť řidiči jsou vysoce mobilními, nikoli vysílanými pracovníky.** [pozm. návrh 769]

(3) Rovnováha mezi zlepšením sociálních a pracovních podmínek řidičů na straně jedné a usnadněním přístupu ke svobodnému poskytování služeb silniční dopravy na základě spravedlivé, **přiměřené a nediskriminační** hospodářské soutěže mezi domácími a zahraničními dopravci na straně druhé má zásadní význam pro bezproblémové fungování vnitřního trhu. **Vnitrostátní právní předpisy nebo politiky uplatňované v odvětví dopravy na vnitrostátní úrovni proto musí vždy napomáhat rozvoji a posilování jednotného evropského dopravního prostoru a nesmí žádným způsobem přispívat k roztržetosti vnitřního trhu.** [pozm. návrh 770]

(4) Na základě zhodnocení účinnosti a účelnosti současných sociálně-právních předpisů EU pro odvětví silniční dopravy byly zjištěny určité právní mezery ve stávajících ustanoveních a odhaleny nedostatky v jejich prosazování, **jakož i nezákonné praktiky, například využívání společností s fiktivním sídlem typu poštovní schránky. Větší důraz by se měl klást na boj proti nehlášené práci v odvětví dopravy.** Dále mezi členskými státy existují nesrovnalosti týkající

⁽¹⁾ Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 4. dubna 2019.

Čtvrtek, 4. dubna 2019

se ve výkladu, uplatňování a provádění předpisů, **kteře pro řidiče a dopravce vytvářejí velkou administrativní zátěž**. Tím vzniká právní nejistota, a nerovné zacházení s řidiči a dopravci, **kteře která** zhoršuje pracovní, sociální i konkurenční podmínky v odvětví. [pozm. návrh 771]

- (4a) **V zájmu správného uplatňování směrnic Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ⁽⁴⁾ a 2014/67/EU ⁽⁵⁾ je třeba na úrovni Unie posílit kontroly a spolupráci v boji proti podvodům souvisejícím s vysíláním řidičů a provádět přísnější kontroly, aby byly skutečně zajištěny platby příspěvků na sociální zabezpečení vysílaných řidičů.** [pozm. návrh 772]
- (5) Přiměřené, účinné a jednotné prosazování ustanovení o pracovní době **a době odpočinku** má zásadní význam pro **zvýšení bezpečnosti silničního provozu**, ochranu pracovních podmínek řidičů a prevenci narušování hospodářské soutěže vyplývající z nedodržování předpisů. Proto je žádoucí rozšířit stávající jednotné požadavky na prosazování stanovené směrnicí 2006/22/ES i na kontrolu dodržování ustanovení o pracovní době uvedených ve směrnici 2002/15/ES. **Mělo by být rovněž umožněno – aniž by tím vznikala dodatečná administrativní zátěž – kombinovat kontroly doby jízdy a pracovní doby s kontrolami dodržování pravidel pro vysílání pracovníků. Kontroly dodržování pracovní doby by měly být prováděny pouze v provozovných dopravců, dokud nová technologie neumožní její dodržování účinně ověřovat při silničních kontrolách.** [pozm. návrh 773]
- (5a) **Vzhledem ke zvláštní povaze dopravních služeb a přímému dopadu na volný pohyb zboží se zvláštním důrazem na bezpečnost a zabezpečení silničního provozu by měly být silniční kontroly omezeny na minimum. Řidiči by neměli nést odpovědnost za dodatečné administrativní povinnosti svých příslušných podniků. Předpisy upravující pracovní dobu by měly být kontrolovány pouze v provozovných dopravců.** [pozm. návrh 774]
- (5b) **S cílem umožnit účinnější, rychlejší a početnější silniční kontroly a zároveň snížit administrativní zátěž pro řidiče, kontroly souladu s ustanoveními směrnice 2002/15/ES by měly spíše než v rámci silničních kontrol probíhat v rámci inspekci v podnikových provozovných dopravců.** [pozm. návrh 775]
- (6) Správní spolupráce mezi členskými státy při provádění sociálních předpisů v silniční dopravě se ukazuje jako nedostatečná, v důsledku čehož je přeshraniční prosazování předpisů obtížnější, neúčinné a nejednotné. Proto je nezbytné vytvořit rámec pro efektivní komunikaci a vzájemnou pomoc, včetně výměny údajů o porušování předpisů a informací o osvědčených postupech při prosazování.
- (6a) **S cílem posílit účinnou administrativní spolupráci a účinnou výměnu informací by členské státy měly propojit své vnitrostátní elektronické rejstříky (NER) prostřednictvím systému Evropského rejstříku podniků silniční dopravy (ERRU), a to s právním základem v čl. 16 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽⁶⁾. Členské státy by měly přijmout veškerá opatření nezbytná k zajištění propojení vnitrostátních elektronických rejstříků, tak aby příslušné orgány členských států, včetně silničních inspektorů, měly přímý přístup v reálném čase k údajům a informacím obsaženým v rejstříku ERRU.** [pozm. návrh 776]
- (6b) **V zájmu usnadnění lepšího a jednotnějšího uplatňování minimálních podmínek pro provádění nařízení (ES) č. 561/2006, nařízení (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES a podpory dodržování správních požadavků spojených s vysíláním pracovníků ze strany podnikatelů v silniční dopravě by Komise měla vytvořit jeden či více modulů systému IMI pro předkládání prohlášení o vysílání a elektronickou aplikaci, která inspektorům poskytne při silničních kontrolách přímý přístup v reálném čase k ERRU a IMI.** [pozm. návrh 777]

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁽⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU ze dne 15. května 2014 o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 159, 28.5.2014, s. 11).

⁽⁶⁾ Nařízení 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).

Čtvrtek, 4. dubna 2019

- (7) V zájmu zlepšení účinnosti, účelnosti a jednotnosti prosazování je žádoucí zdokonalit prvky i využití stávajících vnitrostátních systémů hodnocení rizika. Přístup k údajům vedeným v systémech hodnocení rizika umožní lepší zacílení kontrol na dopravce nedodržující předpisy a vytvoření jednotného vzorce pro hodnocení rizika dopravců zajistí spravedlivější zacházení s dopravci při kontrolách.
- (7a) ***S cílem zajistit pro pracovníky a podniky spravedlivé a rovné podmínky je třeba dosáhnout pokroku na cestě k inteligentnímu prosazování a poskytnout veškerou možnou podporu plnému zavedení a využívání systémů hodnocení rizika. Za tímto účelem je třeba donucovacím orgánům umožnit přístup v reálném čase k vnitrostátním elektronickým rejstříkům (NER) a maximálně využívat Evropský rejstřík podniků silniční dopravy (ERRU). [pozm. návrh 778]***
- (8) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení směrnice 2006/22/ES by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011⁽⁷⁾.
- (8a) ***Předpisy pro vysílání pracovníků platné pro činnosti v silniční dopravě by měly být vyvážené, jednoduché a měly by pro členské státy a dopravní podniky představovat nízkou administrativní zátěž. Záměrem by nemělo být, aby odrazovaly od činnosti mimo zemi, v níž je dopravce usazen. [pozm. návrh 779]***
- (9) Potíže byly zaznamenány také při provádění předpisů o vysílání řidičů stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES⁽⁸⁾ a předpisů o správních požadavcích zakotvených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU⁽⁹⁾ ve vysoce mobilním odvětví silniční dopravy. Nekoordinované vnitrostátní předpisy o provádění a prosazování ustanovení o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy ***způsobují právní nejistotu, narušují hospodářskou soutěž v odvětví dopravy a*** kladou velkou administrativní zátěž na dopravce sídlící mimo území EU. Tím vznikají nepatřičná omezení svobody při přeshraničním poskytování služeb v odvětví silniční dopravy, což má nepříznivé vedlejší účinky na pracovní místa ***a na konkurenceschopnost dopravců. Je třeba harmonizovat správní požadavky a kontrolní opatření, aby se zabránilo tomu, že dopravci budou čelit zbytečným nebo svévolným zdržením.*** [pozm. návrh 780]
- (9a) ***Výměna údajů a informací, správní spolupráce a vzájemná pomoc mezi členskými státy za účelem zajištění plného dodržování pravidel by měla probíhat prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (IMI), který má právní základ v nařízení (EU) č. 1024/2012. Systém IMI by se měl rovněž používat k předkládání a aktualizaci prohlášení o vyslání mezi dopravci a příslušnými orgány přijímajícími členských států. Za účelem splnění tohoto posledního cíle by bylo nezbytné vytvořit v rámci systému IMI paralelní veřejné rozhraní, k němuž by měli dopravci přístup. [pozm. návrh 781]***
- (9b) ***Všechny subjekty činné v dodavatelském řetězci u zboží by měly nést svůj spravedlivý díl odpovědnosti za porušování pravidel stanovených v této směrnici. Mělo by tomu tak být v případě, že dotčeným subjektům bylo porušení pravidel skutečně známo nebo že o něm s ohledem na všechny relevantní okolnosti měly vědět.*** [pozm. návrh 782]
- (9c) ***Aby bylo zajištěno řádné uplatňování kontrolních opatření pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy podle směrnic 96/71/ES a 2014/67/EU, měly by být posíleny kontroly a spolupráce na úrovni Unie zaměřené na boj proti podvodům v oblasti vysílání řidičů.*** [pozm. návrh 783]

(7) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanovují pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

(8) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1).

(9) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU ze dne 15. května 2014 o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 159, 28.5.2014, s. 11).

Čtvrtek, 4. dubna 2019

- (9d) *Dodavatelé by měli být vybízeni k tomu, aby jednali sociálně odpovědným způsobem a využívali služeb podnikatelů v silniční dopravě, kteří dodržují pravidla stanovená touto směrnicí. Aby dodavatelům usnadnila nalezení takových podnikatelů v silniční dopravě, měla by Komise vyhodnotit stávající nástroje a osvědčené postupy na podporu sociálně odpovědného jednání všech subjektů v rámci dodavatelského řetězce u zboží s cílem zřídit v případě potřeby Evropskou platformu důvěryhodných dopravních podniků. [pozm. návrh 784]*
- (9e) *Nedodržování předpisů týkajících se místa usazení podniků provozujících mezinárodní silniční dopravu vytváří rozdíly na vnitřním trhu a přispívá k nekalé soutěži mezi podniky. Je tedy třeba zpřísnit podmínky týkající se místa usazení podniků provozujících mezinárodní silniční dopravu, aby mohly být lépe sledovány, a to především v zájmu boje proti zakládání společností typu poštovní schránka. [pozm. návrh 785]*
- (10) Komise ve svém návrhu ze dne 8. března 2016 ⁽¹⁰⁾ na revizi směrnice 96/71/ES uznala, že provádění této směrnice ve vysoce mobilním odvětví silniční dopravy vzbuzuje určité otázky právního charakteru a působí obtíže, a uvedla, že tyto problémy by bylo nejlépe řešit zvláštními právními předpisy pro odvětví silniční dopravy.
- (10a) *Vzhledem ke skutečnosti, že v Evropě panuje nedostatek řidičů, je třeba výrazně zlepšit pracovní podmínky, má-li se zvýšit přitažlivost tohoto povolání. [pozm. návrh 786]*
- (11) *Má-li být zajištěno účinné a přiměřené provádění směrnice 96/71/ES v odvětví silniční dopravy, je nezbytné stanovit konkrétní odvětvová pravidla, která zohlední specifika vysoce mobilních pracovních sil v odvětví silniční dopravy a zajistí rovnováhu mezi sociální ochranou řidičů a svobodou dopravců při přeshraničním poskytování služeb. Ustanovení o vysílání pracovníků ve směrnici 96/71/ES a o prosazování těchto ustanovení ve směrnici 2014/67/EU by se měla uplatňovat na odvětví silniční dopravy ve smyslu této směrnice. [pozm. návrh 787]*
- (12) *Tato vyvážená kritéria by měla vycházet z konceptu dostatečné vazby řidiče na území hostitelského členského státu. Proto by měl být stanoven časový limit, po jehož překročení bude **Tato dostatečná vazba existuje** v případě provozování mezinárodní dopravy platit minimální mzda a minimální placená dovolená za kalendářní rok hostitelského členského státu. Tento časový limit by se neměl vztahovat na případy **případěch** kabotáže definované **definovaných** v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ⁽¹¹⁾ a (ES) č. 1073/2009 ⁽¹²⁾, neboť k veškeré přepravě dochází v hostitelském členském státu. Proto by se **na kabotáž měla vztahovat minimální mzda ustanovení směrnice 96/71/ES a minimální placená dovolená za kalendářní rok hostitelského členského státu, a to bez ohledu na četnost a dobu trvání operací prováděných řidičem směrnice 2014/67/EU měla vztahovat** na **kabotáž**. [pozm. návrh 788]*
- (12a) *V případě mezinárodní dopravy by převažující vazba řidiče v rámci dvoustranné mezinárodní dopravy měla být k členskému státu usazení dopravní společnosti, neboť řidič se pravidelně vrací do členského státu usazení dopravní společnosti. Řidič může během jedné cesty vykonat několik dvoustranných přepravních operací. Při jiných druzích operací, které řidič vykonává na území hostitelského členského státu, zejména v rámci jiné než dvoustranné mezinárodní přepravy, naopak dostatečná vazba na území tohoto státu existuje. [pozm. návrh 789]*
- (12b) *S cílem zajistit účinné využívání dopravních zdrojů, zohlednit provozní realitu a snížit počet jízd naprázdno, což je důležitý prvek při dosahování cílů Pařížské dohody, pokud jde o snižování emisí CO₂, by měl být možný omezený počet dalších přepravních činností, aniž by to vedlo k uplatnění pravidel pro vysílání pracovníků. K těmto činnostem patří operace vykonávané během období provádění dvoustranné mezinárodní přepravní činnosti z členského státu usazení nebo následující po tomto provádění a před návratem do členského státu usazení. [pozm. návrh 790]*

⁽¹⁰⁾ COM(2016)0128.⁽¹¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných předpisech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).⁽¹²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

Čtvrtek, 4. dubna 2019

- (12c) V případě, že řidič vykonává kombinovanou přepravní operaci, je povaha poskytované služby během počátečního nebo závěrečného silničního úseku úzce spojena s členským státem usazení, pokud tento úsek sám o sobě představuje dvoustrannou přepravní operaci. Pokud je však přepravní operace během daného silničního úseku vykonána v hostitelském členském státě nebo jakožto jiná než dvoustranná mezinárodní přeprava, existuje zde dostatečná vazba na území hostitelského členského státu, a proto by se v tomto případě měla použít pravidla pro vysílání pracovníků. [pozm. návrh 791]
- (12d) Vzhledem k tomu, že neexistuje dostatečná vazba řidiče na území členského státu tranzitu, neměly by být tranzitní operace považovány za situace vyslání. Mělo by být rovněž jasné stanoveno, že skutečnost, že cestující vystupují z autobusu během zastávky z hygienických důvodů, nemění kvalifikaci přepravní operace. [pozm. návrh 792]
- (12e) Silniční doprava je vysoce mobilní odvětví a vyžaduje společný přístup k určitým aspektům odměňování v tomto odvětví. Dopravní podniky potřebují mít právní jistotu, pokud se jedná o pravidla a požadavky, které musejí dodržovat. Tato pravidla a tyto požadavky by měly být jednoznačné, srozumitelné a pro dopravní podniky snadno dostupné a měly by umožňovat také provádění účinných kontrol. Je důležité, aby nová pravidla nepředstavovala zbytečnou administrativní zátěž a aby řádně zohledňovala zájmy malých a středních podniků. [pozm. návrh 793]
- (12f) Pokud jsou pracovní podmínky uvedené v článku 3 směrnice 96/71/ES v souladu s vnitrostátními právními předpisy, tradicemi a zvyklostmi, mj. respektováním autonomie sociálních partnerů, stanoveny v kolektivních smlouvách podle čl. 3 odst. 1 a 8 uvedené směrnice, měly by členské státy zajistit, aby v souladu se směrnicí 2014/67/EU byly dopravní podniky z jiných členských států a vyslaní řidiči obeznámeni s těmito pracovními podmínkami dostupným a transparentním způsobem, a měly by v tomto ohledu usilovat o zapojení sociálních partnerů. Příslušné informace by se měly týkat zejména rozdílných mezd a jejich složek, včetně složek mezd stanovených v místních nebo regionálních kolektivních smlouvách, metody použité k výpočtu odměny za práci a případně kvalifikačních kritérií pro zařazení do různých mzdových kategorií. V souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/957⁽¹³⁾, kterou se mění směrnice 96/71/ES, by dopravní podniky neměly být postihovány za nedodržování předpisů týkajících se prvků mezd, metody použité k výpočtu odměny za práci a případně kvalifikačních kritérií pro zařazení do různých mzdových kategorií, které nejsou veřejně dostupné. [pozm. návrh 794]
- (13) V zájmu zajištění účinného a účelného prosazování konkrétních odvětvových pravidel o vysílání řidičů a zabránění neúměrné administrativní zátěži kladené na dopravce neusazené na území daného státu je třeba v odvětví silniční dopravy zavést zvláštní správní a kontrolní požadavky, které budou plně využívat kontrolních přístrojů, jako jsou digitální tachografy. S cílem zjednodušit povinnosti stanovené v této směrnici a ve směrnici 96/71/ES by měly mít členské státy možnost ukládat podnikatelům v silniční dopravě pouze správní požadavky uvedené v této směrnici, které byly upraveny pro odvětví silniční dopravy. [pozm. návrh 795]
- (13a) Aby se co nejvíce omezila administrativní zátěž řidičů a jejich zátěž spojená se správou dokumentů, poskytnou podnikatelé v dopravě na žádost příslušných orgánů členského státu, ve kterém je dotýčný podnikatel usazen, všechny nezbytné dokumenty, jak je stanoveno v ustanoveních kapitoly III směrnice 2014/67/EU o vzájemné pomoci a spolupráci mezi členskými státy. [pozm. návrh 796]
- (13b) Aby se usnadnilo provádění, uplatňování a prosazování této směrnice, členské státy by měly využívat systém pro výměnu informací o vnitřním trhu (IMI) zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012⁽¹⁴⁾ s cílem zlepšit přeshraniční výměnu informací mezi regionálními a místními orgány. Mohlo by být také vhodné rozšířit systém IMI tak, aby zahrnoval předkládání a přenos jednoduchých prohlášení. [pozm. návrh 797]

⁽¹³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/957 ze dne 28. června 2018, kterou se mění směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 173, 9.7.2018, s. 16).

⁽¹⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ze dne 25. října 2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu a o zrušení rozhodnutí Komise 2008/49/ES („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 1).

Čtvrtek, 4. dubna 2019

- (13c) V zájmu snížení administrativní zátěže pro podnikatele v dopravě, kteří mnohdy patří mezi malé a střední podniky, by bylo vhodné zjednodušit postupy zasílání prohlášení o vyslání z jejich strany prostřednictvím standardizovaných formulářů s některými předem definovanými položkami přeloženými do všech úředních jazyků Unie. [pozm. návrh 798]
- (13d) Všeobecné provádění a uplatňování pravidel pro vysílání pracovníků v silniční dopravě by mohlo ovlivnit strukturu odvětví nákladní silniční dopravy v Unii. Členské státy a Komise by proto měly dopad tohoto procesu důkladně monitorovat. [pozm. návrh 799]
- (13e) Prosazování by se mělo zaměřit na kontroly v provozovnách podniků. Silniční kontroly by neměly být vyloučeny, ale měly by být prováděny nediskriminačním způsobem pouze pro nákladní listy nebo jejich elektronické verze, potvrzení o předběžné registraci a osvědčení pro návrat do země usazení podnikatele v dopravě nebo bydliště řidiče. Silniční kontroly by měly v první řadě kontrolovat údaje z tachografů, které jsou důležité pro stanovení aktivity řidiče a vozidla za čtyřtýdenní průběžné období a zeměpisné pokrytí této činnosti. Užitečné může být zaznamenání kódu země. [pozm. návrh 800]
- (13f) Dopad uplatňování a prosazování pravidel pro vysílání pracovníků na odvětví silniční dopravy by měla Komise pravidelně vyhodnocovat a podávat o něm zprávy Parlamentu a Radě a měly by být předloženy návrhy na jejich další zjednodušení a zmírnění administrativní zátěže. [pozm. návrh 801]
- (13 g) Protože je odvětví dopravy, kde je pohyb samotnou podstatou práce řidičů, třeba přiznat zvláštní zacházení, je třeba, aby se uplatňování směrnice 96/71/ES na odvětví silniční dopravy shodovalo s datem vstupu změny směrnice 2006/22/ES v platnost, pokud jde o požadavky na prosazování, a se zvláštními pravidly týkajícími se směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU ve věci vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy. [pozm. návrh 802]
- (13h) V zájmu přizpůsobení příloh této směrnice vývoji v oblasti osvědčených postupů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty podle článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny těchto příloh. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹⁵⁾. Zejména pak pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci Evropský parlament a Rada obdrží veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se přípravě aktů v přenesené pravomoci věnují. [pozm. návrh 803]
- (-14a) Výměna informací v rámci účinné správní spolupráce a vzájemné pomoci mezi členskými státy by měla splňovat pravidla ochrany osobních údajů stanovená v nařízení (EU) 2016/679. [pozm. návrh 804]
- (-14b) Všichni partneři v dodavatelském řetězci by měli dodržovat pravidla pro zachování dobrých sociálních podmínek napříč evropským trhem silniční nákladní dopravy. V zájmu vytvoření hospodářsky a sociálně udržitelného evropského vnitřního trhu by měl být zaveden a prováděn řetězec odpovědnosti zahrnující všechny subjekty v logistickém řetězci. Prosazování transparentnosti a odpovědnosti a zvyšování sociální a hospodářské rovnosti zvýší atraktivitu povolání řidiče a podpoří zdravou hospodářskou soutěž. [pozm. návrh 805]

- (14) Směrnice 2006/22/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

⁽¹⁵⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Čtvrtek, 4. dubna 2019

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2006/22/ES se mění takto:

(1) Název se nahrazuje tímto:

„Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS“

(2) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Tato směrnice stanovuje minimální podmínky pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014 (*) a směrnice 2002/15/ES (**).

(*) 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).

(**) 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).“;

(3) Článek 2 se mění takto:

(a) V odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Tyto kontroly každoročně zahrnují významnou a reprezentativní část mobilních pracovníků, řidičů, dopravců a vozidel, na něž se vztahují nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014, a **v případě kontrol v provozovnách**, mobilních pracovníků a řidičů, na něž se vztahuje směrnice 2002/15/ES. **Členské státy budou pořádat silniční kontroly ohledně provádění směrnice 2002/15/ES teprve tehdy, až bude zavedena technologie umožňující provádění účinných kontrol. Do té doby budou tyto kontroly prováděny výhradně v provozovnách dopravců.**“ [pozm. návrh 806]

(b) V odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Každý členský stát organizuje kontroly tak, aby zahrnovaly nejméně 3 % pracovních dnů řidičů vozidel, na něž se vztahují nařízení (ES) č. 561/2006, nařízení (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES. **V návaznosti na silniční kontroly a v případě, že řidič není schopen předložit jeden nebo více požadovaných dokladů, je řidičům povoleno pokračovat v dopravě a dopravce je povinen v členském státě, kde je usazen, předložit požadované doklady prostřednictvím příslušných orgánů.**“; [pozm. návrh 807]

(c) Odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Informace sdělené Komisi v souladu s článkem 17 nařízení (ES) č. 561/2006 zahrnují počet řidičů zkontrolovaných na silnici, počet kontrol v provozovnách dopravců, počet zkontrolovaných pracovních dnů **v provozovnách** a počet i druh zaznamenaných porušení včetně záznamu o tom, zda byli převáženi cestující, nebo zboží.“; [pozm. návrh 808]

Čtvrtek, 4. dubna 2019

(3a) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Koordinované kontroly

Členské státy provedou nejméně šestkrát ročně vzájemně koordinované silniční kontroly a kontroly v provozovných týkající se řidičů a vozidel, na něž se vztahují nařízení (ES) č. 561/2006 nebo (EU) č. 165/2014. Kontrolní orgány dvou nebo více členských států provádějí tyto kontroly na svém území současně. Shrnutí výsledků koordinovaných kontrol se zveřejní v souladu s nařízením 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.“; [pozm. návrh 809]

(4) V článku 6 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Kontroly v provozovných dopravců se plánují s přihlédnutím ke zkušenostem s různými druhy dopravy a dopravců. Provádějí se rovněž v případech, kdy byla při silniční kontrole zjištěna vážná porušení nařízení (ES) č. 561/2006 ~~či a nařízení (EU) č. 165/2014 nebo směrnice 2002/15/ES.~~“ [pozm. návrh 810]

(4a) v čl. 7 odst. 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„(b) **každé dva roky předávat Komisi statistické údaje podle článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006;**“; [pozm. návrh 811]

(5) V čl. 7 odst. 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„(d) zajistit s ostatními členskými státy výměnu informací týkajících se provádění vnitrostátních ustanovení provádějících tuto směrnici a směrnici 2002/15/ES;“

(6) Článek 8 se mění takto:

(-a) V čl. 8 odst. 1 se **návěti nahrazuje tímto:**

„1. Informace, které mají být vzájemně poskytovány podle čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 561/2006 nebo podle ~~článku 40~~ nařízení (EU) č. 165/2014, si určené orgány, které byly oznámeny Komisi podle ~~článku 7~~, vyměňují;“; [pozm. návrh 812]

(a) V odstavci 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„(b) v jednotlivých případech na ~~odůvodněnou~~ **konkrétní** žádost členského státu, **nejsou-li požadované informace dostupné prostřednictvím přímé konzultace vnitrostátních elektronických rejstříků podle čl. 16 odst. 5 nařízení (ES) č. 1071/2009;**“; [pozm. návrh 813]

(b) Vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. ~~V případech vyžadujících hloubkovou analýzu nebo zahrnujících kontroly v provozovných příslušných dopravců~~ **Členské státy** předloží členský stát informace požadované jinými členskými státy podle odst. 1 písm. b) tohoto článku do ~~25~~ **10** pracovních dní od obdržení žádosti. ~~V řádně odůvodněných případech vyžadujících hloubkovou analýzu nebo zahrnujících kontroly v provozovných příslušných dopravců činí tato lhůta 20 pracovních dnů.~~ Členské státy se mohou dohodnout i na kratší lhůtě. V naléhavých případech či v případech, kdy postačuje nahlédnutí do rejstříků, například do rejstříku systému hodnocení rizika, musí být požadované informace předloženy do tří pracovních dnů. [pozm. návrh 814]

Čtvrtek, 4. dubna 2019

Má-li dožádaný členský stát za to, že žádost není dostatečně odůvodněna, do ~~deseti~~ **pěti** pracovních dnů o tom dožadující členský stát vyrozumí. Dožadující členský stát následně svůj požadavek konkrétněji doloží. Pokud to není možné, může dožádaný členský stát žádost zamítnout. **[pozm. návrh 815]**

Pokud je obtížné nebo nemožné žádosti o poskytnutí údajů vyhovět nebo provést kontroly, inspekce či šetření, ~~musí o tom informuje~~ dožádaný členský stát **o této skutečnosti** dožadující členský stát ~~do deseti ve lhůtě pěti~~ pracovních dnů **vyrozumět a řádně tuto obtížnost nebo nemožnost poskytnout příslušné informace odůvodní a vysvětlí**. Nastanou-li jakékoli problémy, projednají dotčené členské státy záležitost navzájem tak, aby našly řešení. **[pozm. návrh 816]**

Zjistí-li Komise, že přetrvává určitý problém při výměně informací nebo že dochází k setrvalému odmítání poskytování informací, může přijmout veškerá nezbytná opatření k nápravě situace, včetně případného zahájení šetření této záležitosti a v konečném důsledku uplatnění postihů vůči dotčenému členskému státu.“; **[pozm. návrh 817]**

(ba) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odchylně od článku 21 směrnice 2014/67/EU se výměna informací mezi příslušnými orgány členských států podle odstavců 1 a 1a tohoto článku provádí prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (IMI), který byl zaveden nařízením (EU) č. 1024/2012. Příslušné orgány členských států mají přímý přístup v reálném čase k údajům ve vnitrostátních elektronických rejstřících prostřednictvím systému Evropského rejstříku podniků silniční dopravy (ERRU) podle článku 16 nařízení (ES) č. 1071/2009.“; **[pozm. návrh 818]**

(bb) V článku 8 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„2a. Komise do roku 2020 vytvoří elektronickou aplikaci, která bude společná pro všechny členské státy EU a která inspektorům provádějícím silniční kontroly a kontroly v provozovně poskytne přímý přístup v reálném čase do systémů ERRU a IMI. Tato aplikace bude vytvořena na základě pilotního projektu.“; **[pozm. návrh 819]**

(7) Článek 9 se mění takto:

(a) Odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy zavedou systém hodnocení rizika dopravců na základě relativního počtu a závažnosti porušení nařízení (ES) č. 561/2006 či nařízení (EU) č. 165/2014 nebo vnitrostátních ustanovení prováděcích směrnici 2002/15/ES, kterých se jednotlivý dopravce dopustil.

Komise prostřednictvím prováděcích aktů je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15a, v nichž stanoví obecný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravců, který bude přihlížet k počtu, závažnosti a četnosti výskytu porušení, k výsledkům kontrol, při kterých nebyla zjištěna žádná porušení, a k tomu, zda silniční dopravci používají ve všech svých vozidlech tachograf tak, jak vyžaduje kapitola II nařízení (EU) č. 165/2014. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2 této směrnice.“; **[pozm. návrh 820]**

(b) V odstavci 2 se vypouští druhá věta;

(ba) V odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„3. Počáteční seznam porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 je uveden v příloze III.“; **[pozm. návrh 821]**

Čtvrtek, 4. dubna 2019

(bb) v odstavci 3 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Aby bylo možno stanovit pokyny pro posuzování závažnosti porušení nařízení (ES) č. 561/2006 nebo (EU) č. 165/2014, je Komise zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci podle čl. 15a a upravit jimi přílohu III s cílem vypracovat pokyny týkající se společné stupnice porušení, rozdělené do kategorií podle závažnosti.“; [pozm. návrh 822]

(bc) v odst. 3 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Kategorie vztahující se na nejzávažnější porušení by měla obsahovat případy, kdy nedodržení příslušných ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006 nebo (EU) č. 165/2014 představuje vážné riziko smrti či těžké újmy na zdraví.“; [pozm. návrh 823]

(c) Doplnují se nové odstavce, které znějí:

„4. V zájmu usnadnění cílených kontrol na silnicích musí být údaje vedené ve vnitrostátních systémech hodnocení rizika a ve vnitrostátních rejstřících dopravních podniků a činností v době provádění kontroly přístupné všem příslušným kontrolním orgánům daného členského státu, a to přinejmenším prostřednictvím elektronické aplikace společné pro všechny členské státy, pomocí níž budou mít přímý přístup k ERRU v reálném čase. [pozm. návrh 824]

5. Na vyžádání musí členské státy v časových lhůtách stanovených v článku 8 poskytnout údaje vedené Členské státy poskytují přímý přístup k údajům vedeným ve vnitrostátních systémech hodnocení rizika všem příslušným orgánům ostatních členských států, a to buď na vyžádání, nebo prostřednictvím přímého přístupu interoperabilních vnitrostátních elektronických rejstříků ve smyslu článku 16 nařízení (ES) č. 1071/2009. V tomto ohledu se výměna informací a údajů o podnikatelích v dopravě, porušeních a hodnoceních rizik soustředí a uskuteční prostřednictvím propojení, které zajišťují evropské rejstříky podniků silniční dopravy (ERRU) mezi jednotlivými vnitrostátními rejstříky členských států.“ [pozm. návrh 825]

(8) V článku 11 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci podle článku 15a, jimiž stanoví obecný přístup k záznamu a sledování dob vykonávání jiných prací, jak jsou definovány v článku 4 písm. e) nařízení (ES) č. 561/2006, včetně formy pořizování záznamu a konkrétních případů, kdy se mají pořizovat, a pořizování záznamů a sledování dob o délce nejméně jednoho týdne, kdy se řidič pohybuje mimo vozidlo, aniž by s ním mohl provádět jakoukoli činnost. Tyto prováděcí akty jsou přijímány v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2.“ [pozm. návrh 826]

(8a) Článek 12 se nahrazuje tímto:

„Článek 12

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.“; [pozm. návrh 827]

Čtvrtek, 4. dubna 2019

(8b) V článku 13 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) podporovat soudržný přístup a harmonizovaný výklad nařízení (ES) č. 561/2006 u kontrolních orgánů;“
[pozm. návrh 828]

(8c) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Jednání se třetími zeměmi

Jakmile tato směrnice vstoupí v platnost, zahájí Unie s dotčenými třetími zeměmi jednání o uplatňování pravidel, která jsou rovnocenná pravidlům stanoveným v této směrnici.

Do uzavření těchto jednání zahrnou členské státy údaje o kontrolách vozidel ze třetích zemí do svých formulářů pro Komisi, jak je uvedeno v článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006.“ [pozm. návrh 829]

(8d) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Aktualizace příloh

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15a, kterými se mění přílohy I a II za účelem zavedení nezbytných úprav podle vývoje osvědčených postupů.“ [pozm. návrh 830]

(8e) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 15a

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 9 odst. 3 a v článku 15 je svěřena Komisi na dobu 5 let od [datum vstupu této směrnice v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 9 odst. 3 a článku 15 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

Čtvrtek, 4. dubna 2019

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 9 odst. 3 a článku 15 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitku ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitku nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“; [pozm. návrh 831]

(9) Příloha I se mění takto:

(-a) V části A se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) denní a týdenní doby řízení, přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku; také záznamové listy předchozích dnů, které se mají v souladu s čl. 36 odst. 1 a 2 nařízení (EU) č. 165/2014 nacházet ve vozidle nebo údaje uložené pro stejnou dobu na kartě řidiče nebo v paměti záznamového zařízení v souladu s přílohou II této směrnice nebo na výtiscích;“; [pozm. návrh 832]

(-aa) V části A se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) pro období uvedené v čl. 36 odst. 1 a 2 nařízení (EU) č. 165/2014 všechny případy, kdy je překročena povolená rychlost vozidla, tj. jakýkoli časový úsek delší než jedna minuta, během něhož překročila rychlost vozidla u kategorie vozidel N3 90 km/h nebo u kategorie vozidel M3 105 km/h (kategorie N3 a M3 odpovídají definici ve směrnici 2007/46/ES⁽¹⁾);“; [pozm. návrh 833]

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

(-ab) V části A se bod 4 nahrazuje tímto:

„(4) řádné fungování záznamového zařízení (určení možného zneužití zařízení nebo karty řidiče nebo záznamových listů) nebo případně předložení dokladů uvedených v čl. 16 odst. 2 nařízení (ES) č. 561/2006;“; [pozm. návrh 834]

(a) Do části A se doplňuje nový bod, který zní:

„6. týdenní pracovní dobu stanovenou v člácích 4 a 5 směrnice 2002/15/ES **za podmínky, že technologie umožňuje provádění účinných kontrol.**“ [pozm. návrh 835]

(b) Do části B se vkládá nový bod, který zní:

„4. předpisy o týdenní pracovní době, přestávkách a noční práci stanovené v člácích 4, 5 a 7 směrnice 2002/15/ES.“;

(ba) v části B se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„Členské státy mohou v případě zjištěného porušení kontrolovat případně i spoluodpovědnost ostatních účastníků dopravního řetězce, např. zasílateľů, dopravců nebo dodavatelů, včetně ověření, zda dopravní smlouvy umožňují dodržet nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014.“; [pozm. návrh 836]

Čtvrtek, 4. dubna 2019

Článek 2

1. Tento článek stanovuje konkrétní pravidla týkající se některých aspektů směrnice 96/71/ES vztahujících se k vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU vztahujících se ke správním požadavkům a kontrolním opatřením pro vysílání těchto řidičů.

1a. Tato konkrétní pravidla se použijí pro řidiče zaměstnané podniky usazenými v členském státě, který přijímá jedno z přechodných opatření uvedených v čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 96/71/ES.

2. Členské státy nesmí uplatňovat čl. 3 odst. 1 prvního pododstavce písm. b) a c) směrnice 96/71/ES na řidiče v odvětví silniční dopravy, kteří jsou zaměstnáni u dopravců zmiňovaných v čl. 1 odst. 3 písm. a) uvedené směrnice, když provozují mezinárodní přepravu definovanou v nařízeních č. 1072/2009 a 1073/2009, u nichž doba vysílání na jejich území za účelem provozování uvedené přepravy za jeden kalendářní měsíc nepřesáhne tři dny.

2. Při výkonu dvoustranných přepravních činností se řidič nepovažuje za vyslaného pracovníka ve smyslu směrnice 96/71/ES.

Pro účely této směrnice se dvoustrannou přepravou zboží rozumí přeprava zboží založená na přepravní smlouvě, kdy je zboží přepravováno z členského státu usazení, jak je vymezen v čl. 2 odst. 8 nařízení (ES) č. 1071/2009, do jiného členského státu nebo do třetí země, anebo z jiného členského státu nebo třetí země do členského státu usazení.

2a. Od data, kdy řidiči zaznamenávají překročení hranice ručně podle čl. 34 odst. 7 nařízení (EU) č. 165/2014, členské státy rovněž uplatní výjimku uvedenou v odstavci 2 ohledně přepravy zboží, pokud:

— řidič kromě výkonu dvoustranné přepravy provede jednu činnost nakládky nebo vykládky v členských státech nebo třetích zemích, jimiž projíždí, pokud řidič nakládku nebo vykládku zboží neuskuteční v téže členském státě.

V případě, že po dvoustranné přepravě z členského státu usazení, během níž nebyla vykonána žádná doplňková činnost, následuje dvoustranná přeprava do členského státu usazení, tato výjimka platí až pro dvě doplňkové činnosti nakládky nebo vykládky za podmínek uvedených výše.

Tato výjimka se uplatňuje pouze do data, kdy budou vozidla registrovaná poprvé v určitém členském státě vybavena inteligentním tachografem, který umožňuje zaznamenávat překročení hranic a doplňkové činnosti uvedené v prvním pododstavci čl. 8 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014, jak je uvedeno ve druhém pododstavci čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení. Od tohoto data se výjimka uvedená v prvním pododstavci vztahuje pouze na řidiče používající vozidla vybavená inteligentním tachografem podle článku 8, 9 a 10 tohoto nařízení.

2b. Řidič, který vykonává mezinárodní příležitostnou nebo pravidelnou přepravu cestujících definovanou v nařízení (ES) č. 1073/2009, není považován za vyslaného pro účely směrnice 96/71/ES, pokud:

— cestující nastupují v členském státě usazení a vystupují v jiném členském státě nebo ve třetí zemi; nebo

— cestující nastupují v některém členském státě nebo ve třetí zemi a vystupují v členském státě usazení; nebo

— cestující nastupují a vystupují v členském státě usazení pro účely místních výletů podle definice v nařízení (ES) č. 1073/2009.

2c. Řidič provádějící kabotáž, jak je vymezena v nařízeních (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009, je považován za vyslaného podle směrnice 96/71/ES.

Čtvrtek, 4. dubna 2019

2d. Aniž je dotčen čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71/ES, řidič se nepovažuje za vyslaného pracovníka na území členského státu, jímž projíždí, pokud neproběhne naložení nebo vyložení zboží nebo cestujících.

2e. Během počátečního nebo závěrečného silničního úseku kombinované přepravy, jak je vymezena ve směrnici 92/106/EHS, se řidič nepovažuje za vyslaného pracovníka ve smyslu směrnice 96/71/ES, pokud se tento úsek skládá z dvoustranných přepravních činností vymezených v odstavci 2.

2f. Členské státy zajistí, aby v souladu se směrnicí 2014/67/EU byly pracovní podmínky uvedené v článku 3 směrnice 96/71/ES, které jsou stanoveny v kolektivních smlouvách podle čl. 3 odst. 1 a 8 uvedené směrnice, dostupným a transparentním způsobem zpřístupněny dopravním podnikům z jiných členských států a vyslaným řidičům. Příslušné informace se týkají zejména rozdílných mezd a jejich složek, včetně složek mezd stanovených v místních nebo regionálních platných kolektivních smlouvách, metody použité k výpočtu odměny za práci a případně kvalifikačních kritérií pro klasifikaci v různých mzdových kategoriích. V souladu se směrnicí (EU) 2018/957, kterou se mění směrnice 96/71/ES, nebudou dopravní podniky postihovány za nedodržování předpisů týkajících se prvků mezd, metody použité k výpočtu odměny za práci a případně kvalifikačních kritérií pro klasifikaci v různých mzdových kategoriích, které nejsou veřejně dostupné.

2 g. Dopravním podnikům usazeným ve třetím státě nesmí být poskytováno lepší zacházení, než podnikům usazeným v některém členském státě.

Při poskytování přístupu na trh EU dopravním podnikům usazeným v těchto třetích zemích uplatňují členské státy ve svých dvoustranných dohodách s třetími zeměmi opatření, jež jsou rovnocenná směrnici 96/71/ES a této směrnici [XX/XX] (lex specialis). Členské státy budou rovněž usilovat o zavedení takových rovnocenných opatření v souvislosti s mnohostrannými dohodami se třetími zeměmi. Členské státy oznámí příslušná ustanovení svých dvoustranných a mnohostranných dohod se třetími zeměmi Komisi.

S cílem zajistit odpovídající kontrolu těchto rovnocenných opatření při vysílání pracovníků ze třetích zemí, členské státy zajistí, aby byla revidovaná pravidla v nařízení (EU) XXX/XXXX týkající se určování polohy pomocí tachografu [nařízení, kterým se mění nařízení (EU) č. 165/2014] uplatňována v rámci Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). [pozm. návrh 837]

Je-li doba vyslání delší než tři dny, musí členské státy uplatňovat čl. 3 odst. 1 prvního pododstavce písm. b) a c) směrnice 96/71/ES po celou dobu vyslání na své území v průběhu období jednoho kalendářního měsíce zmíněného v prvním pododstavci. [pozm. návrh 838]

3. Pro účely výpočtu období vyslání uvedených v odstavci 2 platí následující: [pozm. návrh 839]

(a) denní pracovní doba kratší než šest hodin strávených na území členského státu se započítává jako půl dne; [pozm. návrh 840]

(b) denní pracovní doba přesahující šest hodin strávených na území členského státu se započítává jako celý den; [pozm. návrh 841]

(c) do pracovní doby se započítávají i přestávky, doby odpočinku a doby pohotovosti strávené na území členského státu. [pozm. návrh 842]

4. Odchylně od článku 9 směrnice 2014/67/EU mohou členské státy ukládat jen následující správní požadavky a kontrolní opatření: [pozm. návrh 843]

(a) povinnost podnikatele v silniční dopravě usazeného v jiném členském státě ~~zaslat~~ předložit příslušným vnitrostátním orgánům členského státu, do kterého je řidič vyslán, nejpozději v okamžiku zahájení vyslání prohlášení o vyslání a jeho případné aktualizace v elektronické podobě, které je vyhotoveno v oficiálním jazyce hostitelského členského státu nebo prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI), který byl zřízen nařízením (EU) č. 1024/2012, v angličtině a úředním jazyce Evropské unie, jež obsahuje jen tyto informace: [pozm. návrh 844]

Čtvrtek, 4. dubna 2019

- i) totožnost podnikatele v silniční dopravě **v podobě jeho unijního daňového identifikačního čísla nebo čísla licence Společenství**; [pozm. návrh 845]
- ii) kontaktní údaje správce dopravy nebo jiných kontaktních osob v členském státě, kde je dopravce usazen, aby bylo možno spolupracovat s příslušnými orgány hostitelského členského státu, ve kterém jsou služby poskytovány, a odesílat a přijímat dokumenty a oznámení;
- iii) ~~předpokládaný počet vyslaných řidičů a jejich totožnost~~ **informace o vyslaném řidiči, včetně: totožnosti, země pobytu, země, ve které odvádí příspěvky na sociální zabezpečení, čísla sociálního zabezpečení a čísla řidičského průkazu**; [pozm. návrh 846]
- iv) ~~předpokládanou dobu vyslání a plánované datum začátku a~~ **předpokládané trvání a datum** konce vyslání **a právo, jímž se řídí pracovní smlouva** [pozm. návrh 847],
- iva) **u podnikatelů v silniční nákladní dopravě: totožnost a kontaktní údaje příjemce za předpokladu, že dopravce nepoužívá elektronický nákladní list (e-CMR)**; [pozm. návrh 848]
- v) poznávací značky vyslaných vozidel;
- vi) typ dopravních služeb (tj. přeprava zboží, přeprava osob, mezinárodní přeprava, kabotážní přeprava);
- vía) **u podnikatelů v silniční nákladní dopravě: adresy nakládky/nakládek a vykládky/vykládek za předpokladu, že dopravce nepoužívá elektronický nákladní list (e-CMR)**; [pozm. návrh 849]
- (b) povinnost řidiče uchovávat a **podnikatele v silniční dopravě zajistit, aby** na žádost silniční kontroly ~~předložit~~ **měl řidič k dispozici** v tištěné nebo elektronické podobě kopii prohlášení o vyslání a doklad o dopravní činnosti probíhající na území hostitelského členského státu, jako je elektronický nákladní list (e-CMR) nebo doklad uvedený v článku 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009; [pozm. návrh 850]
- (c) povinnost řidiče uchovávat a **podnikatele v silniční dopravě zajistit, aby měl řidič** na žádost silniční kontroly ~~předložit~~ **k dispozici** záznamy tachografu, a zejména kódy členských států, na kterých se řidič v rámci mezinárodních přepravních operací či kabotážních operací pohybuje; [pozm. návrh 851]
- ca) **během silničních kontrol uvedených v písmenech b) a c) tohoto článku musí mít řidič možnost kontaktovat ústředí, manažera dopravy nebo jinou osobu či subjekt, kteří mohou požadované dokumenty poskytnout**; [pozm. návrh 852]
- (d) povinnost řidiče uchovávat a na žádost silniční kontroly ~~předložit v tištěné nebo elektronické podobě kopii pracovní smlouvy nebo rovnocenného dokumentu ve smyslu článku 3 směrnice Rady 91/533/EHS⁽¹⁶⁾, přeloženou do některého z oficiálních jazyků hostitelského členského státu nebo do angličtiny~~; [pozm. návrh 854]
- (e) povinnost řidiče ~~předložit na vyžádání silniční kontroly v tištěné nebo elektronické podobě kopii výplatních pásek za období uplynulých dvou měsíců; během silniční kontroly musí mít řidič možnost kontaktovat ústředí, správce dopravy nebo osobu či subjekt, které mohou tuto kopii poskytnout~~; [pozm. návrh 855]
- (f) povinnost podnikatele v silniční dopravě ~~poskytnout~~ **zaslat prostřednictvím veřejného rozhraní IMI** po skončení období vyslání [...] **kopie dokumentů uvedených v písmenech b) a c)** na žádost orgánů hostitelského členského státu, ~~v přiměřené lhůtě tištěné do něhož je řidič vyslán, jakož i doklady o odměně vyslaných řidičů týkající se doby vyslání a jejich pracovní smlouvy či elektronické kopie dokumentů uvedených v písmenech b), c)~~ **rovnocenný dokument ve**

⁽¹⁶⁾ Směrnice Rady 91/533/EHS ze dne 14. října 1991 o povinnosti zaměstnavatele informovat zaměstnance o podmínkách pracovní smlouvy nebo pracovního poměru (Úř. věst. L 288, 18.10.1991, s. 32).

Čtvrtek, 4. dubna 2019

smyslu článku 3 směrnice Rady č. 91/533/EHS⁽¹⁷⁾, pracovní výkazy týkající se práce řidiče a ~~⇒~~ doklady o platbách;

Podnikatel v silniční dopravě poskytne požadované doklady prostřednictvím veřejného rozhraní IMI do 2 měsíců od data žádosti.

Pokud podnikatel v silniční dopravě neposkytne všechny požadované doklady prostřednictvím veřejného rozhraní IMI ve stanovené lhůtě, mohou příslušné orgány členského státu, kde se vyslání uskutečnilo, požádat v souladu s články 6 a 7 směrnice 2014/67/EU o pomoc příslušné orgány členského státu usazení podnikatele. Pokud je tato žádost podána prostřednictvím rozhraní IMI, musí mít příslušné orgány členského státu usazení podnikatele přístup k prohlášení o vyslání a dalším příslušným informacím, které podnikatel poskytl prostřednictvím veřejného rozhraní IMI.

Příslušné orgány členského státu usazení podnikatele zajistí, aby doklady požadované příslušnými orgány členského státu, kde se vyslání uskutečnilo, byly poskytnuty prostřednictvím rozhraní IMI do 25 pracovních dnů od data žádosti. [pozm. návrh 853]

5. Pro účely odst. 4 písm. a) může podnikatel v silniční dopravě poskytnout prohlášení ~~o vyslání~~ pokrývající období maximálně šesti měsíců. [pozm. návrh 856]

5a. Informace z prohlášení jsou uloženy v databázi rozhraní IMI za účelem kontrol po dobu 18 měsíců a musí být přístupné přímo a v reálném čase všem příslušným orgánům ostatních členských států určených podle článku 3 směrnice 2014/67/EU, článku 18 nařízení (ES) č. 1071/2009 a článku 7 směrnice 2006/22/ES.

Příslušné vnitrostátní orgány mohou sociálním partnerům umožnit v souladu s vnitrostátními právními předpisy a postupy přístup k informacím, pokud:

- se informace týkají vyslání na území dotčeného členského státu;
- se informace používají pro účely vymáhání pravidel pro vysílání pracovníků; a
- zpracování údajů je v souladu s nařízením 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. [pozm. návrh 857]

5b. Komise přijme prováděcí akty, jejichž prostřednictvím vytvoří standardizované formuláře ve všech úředních jazycích Unie, které budou používány k předkládání prohlášení prostřednictvím veřejného systému IMI, uvede funkce prohlášení v tomto systému a to, jakým způsobem mají být informace uvedené v odst. 4 písm. a) bodech (i) až (via) v prohlášení předkládány, a zajistí, aby tyto informace z prohlášení byly automaticky překládány do jazyka hostitelského členského státu. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 2a odst. 2. [pozm. návrh 858]

5c. Členské státy zabrání zbytečným prodloužením při provádění kontrolních opatření, která by mohla mít dopad na dobu a datum vyslání. [pozm. návrh 859]

5d. Příslušné orgány členských států úzce spolupracují a poskytují si vzájemnou pomoc a veškeré relevantní informace za podmínek stanovených ve směrnici 2014/67/EU a v nařízení (ES) č. 1071/2009. [pozm. návrh 860]

⁽¹⁷⁾ Směrnice Rady 91/533/EHS ze dne 14. října 1991 o povinnosti zaměstnavatele informovat zaměstnance o podmínkách pracovní smlouvy nebo pracovního poměru (Úř. věst. L 288, 18.10.1991, s. 32).

Čtvrtek, 4. dubna 2019

Článek 2a

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený podle čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. [pozm. návrh 861]

Článek 2b

Členské státy stanoví sankce za nedodržení článku 2 této směrnice pro odesílatele, spediční firmy, dodavatele a subdodavatele, kteří vědí či by s ohledem na všechny relevantní okolnosti měli vědět, že přepravní služby, které objednávají, porušují tuto směrnici.

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení ustanovení této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná pro jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. [pozm. návrh 862]

Článek 2c

Komise vyhodnotí stávající nástroje a osvědčené postupy na podporu společensky odpovědného jednání všech aktérů dodavatelského řetězce u zboží a v případě potřeby do ... [dvou let od vstupu této směrnice v platnost] předloží legislativní návrh na zřízení Evropské platformy důvěryhodných dopravních podniků. [pozm. návrh 863]

Článek 2d**Inteligentní prosazování**

1. Aniž je dotčena směrnice 2014/67/EU, členské státy v zájmu důslednějšího prosazování povinností uvedených v článku 2 této směrnice zajistí, aby se na jejich území uplatňovala soudržná vnitrostátní strategie prosazování právních předpisů. Tato strategie se zaměří na dopravce s vysokým hodnocením rizika, jak je uvedeno v článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES.
2. Každý členský stát zajistí, že kontroly stanovené v článku 2 směrnice 2006/22/ES budou případně zahrnovat kontrolu vysílání a že tyto kontroly budou prováděny bez diskriminace, a zejména bez diskriminace na základě poznávací značky vyslaných vozidel.
3. Členské státy se zaměří na podniky, jež byly vyhodnoceny jako podniky představující zvýšené riziko porušení ustanovení článku 2 této směrnice, která se na ně vztahují. Za tímto účelem členské státy v rámci systému hodnocení rizik zavedeného členskými státy podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES a rozšířeného podle článku 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 považují riziko takového porušení za samostatné riziko.
4. Pro účely odstavce 3 mají členské státy přístup k příslušným informacím a údajům zaznamenaným, zpracovaným nebo uloženým inteligentním tachografem uvedeným v kapitole II nařízení (EU) č. 165/2014, prohlášením o vyslání uvedeným ve čl. 2 odst. 4 této směrnice a v elektronických přepravních dokladech, jako jsou elektronické nákladní listy podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě.
5. Komisi je svěřena pravomoc přijmout akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví charakteristiky údajů, ke kterým mají členské státy přístup, podmínky jejich využívání a technické specifikace pro jejich předání nebo zpřístupnění, v nichž zejména stanoví:

Čtvrtek, 4. dubna 2019

- a) *podrobný seznam informací a údajů, k nimž mají mít příslušné orgány členských států přístup, zahrnující přinejmenším čas a místo překročení hranice, činnosti nakládky a vykládky, registrační značku vozidla a údaje o řidiči;*
- b) *práva přístupu příslušných orgánů, která budou v případě potřeby rozlišena podle druhu příslušných orgánů, druhu přístupu a účelu využití údajů;*
- c) *technické specifikace přenosu údajů uvedených v písmenu a) nebo přístupu k nim, případně včetně maximální doby uchovávání těchto údajů, rozlišených ve vhodných případech podle druhu.*

6. *Veškeré osobní údaje uvedené v tomto článku nesmějí být přístupny ani uchovávány déle, než je nezbytné pro účely, ke kterým byly údaje shromážděny nebo ke kterým jsou dále zpracovávány. Jakmile již nejsou údaje pro tyto účely zapotřebí, jsou zničeny.*

7. *Členské státy nejméně třikrát za rok provedou vzájemně koordinované silniční kontroly vysílání, které se mohou krýt s kontrolami provedenými v souladu s článkem 5 směrnice 2006/22/ES. Tyto kontroly provádějí zároveň vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování příslušných pravidel v oblasti vysílání z nejméně dvou členských států, přičemž každý z těchto orgánů tak činí na svém vlastním území. Členské státy si vyměňují informace o počtu a druhu porušení zjištěných po provedení vzájemně koordinovaných silničních kontrol.*

Shrnutí výsledků koordinovaných kontrol se zveřejní v souladu s nařízením 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. [pozm. návrh 864]

Článek 2e

Změny nařízení (EU) č. 1024/2012

V příloze nařízení (EU) č. 1024/2012 se doplňují nové body, které znějí:

- „12a. *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS: Článek 8*
- 12b. *Směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU: Čl. 2 odst. 5“ [pozm. návrh 865]*

Článek 3

1. *Komise vyhodnotí provádění této směrnice, zejména dopad článku 2, do [tří let ode dne provedení této směrnice] a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o jejím uplatňování. V případě potřeby Komise k této zprávě připojí legislativní návrh.*

1. *Členské státy podávají každoročně Komisi zprávu o provádění této směrnice, zejména o provádění inteligentního prosazování uvedeného v článku 2d a o případných obtížích při prosazování.*

Čtvrtek, 4. dubna 2019

Aby se umožnilo účinné vymáhání informací, které mají být vyhodnoceny, obsahuje zpráva informace o účinnosti:

- *inteligentních tachografů uvedených v kapitole II nařízení (EU) č. 165/2014;*
- *využívání rozhraní IMI podle čl. 2 odst. 5a a 5b této směrnice;*
- *využívání elektronických přepravních dokladů, jako je elektronický nákladní list podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě;*
- *výměny informací mezi příslušnými orgány prostřednictvím systémů ERRU a IMI a informací o účinnosti přímého přístupu orgánů v reálném čase jak do systému ERRU, tak do systému IMI prostřednictvím aplikace EU během silničních kontrol, jak je uvedeno v člancích 8 a 9 směrnice 2006/22/ES; a*
- *provádění programu odborné přípravy zaměřeného na pomoc řidičům a všem dalším subjektům zapojeným do tohoto postupu, včetně podniků, správních orgánů, inspektorů, aby se přizpůsobili novým pravidlům a požadavkům, které se jich týkají.*

2. Po zprávě uvedené v odstavci 1 Komise pravidelně vyhodnotí tuto směrnici a výsledky tohoto hodnocení předloží Evropskému parlamentu a Radě.

2. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví formát a pokyny pro podávání zpráv uvedených v odstavci 1.

Tyto prováděcí akty mohou zahrnovat pravidla, která vyžadují, aby členské státy poskytovaly Komisi údaje o dopravních tocích a údaje o členských státech, v nichž jsou registrována vozidla zaznamenaná v systémech mytného v členských státech, pokud takové údaje existují, pro účely posouzení účinnosti prosazování této směrnice.

3. V případě potřeby se ke zprávám uvedeným v odstavci 1 a 2 připojí příslušné návrhy.

3. Nejpozději do 31. prosince 2025 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, zejména pokud jde o účinnost prosazování, včetně analýzy nákladů a přínosů používání snímačů hmotnosti pro účely automatického zaznamenávání míst nakládky/vykládky. Komise ke zprávě případně připojí legislativní návrh. Zpráva se zveřejní. [pozm. návrh 866]

Článek 3a

Odborná příprava

V zájmu dodržování ustanovení této směrnice stanoví Komise i členské státy komplexní program odborné přípravy a přizpůsobení se novým pravidlům a požadavkům stanoveným jak pro řidiče, tak pro všechny subjekty řízení, podniky, orgány, inspektory. [pozm. návrh 867]

Článek 4

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [...] [Lhůta pro provedení bude co možná nejkratší a obecně nebude delší než dva roky.] 30. července 2020. Neprodleně sdělí Komisi znění uvedených předpisů. [pozm. návrh 868]

Čtvrtek, 4. dubna 2019

Odvětví dopravy je vzhledem ke své uznané vysoce mobilní povaze vyňato z opatření vyplývajících z legislativního aktu, jímž se mění směrnice 96/71/ES, až do doby, než vstoupí v platnost tato směrnice. [pozm. návrh 869]

Odvětví dopravy je vyňato z opatření vyplývajících z legislativního aktu, kterým se mění směrnice 96/71/ES, dokud nevstoupí v platnost požadavky na prosazování stanovující zvláštní pravidla v souvislosti s dopravou podle této směrnice. [pozm. návrh 870]

Použijí tyto předpisy ode dne [...].

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 5

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 6

Tato směrnice je určena členským státům.

V ... dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda
