



Brusel 23. ledna 2020  
(OR. en)

---

**Interinstitucionální spisy:**  
2017/0121(COD)  
2017/0122(COD)  
2017/0123(COD)

---

5424/20  
ADD 3

TRANS 25  
SOC 29  
EMPL 21  
MI 11  
COMPET 13  
CODEC 37

**POZNÁMKA K BODU „I/A“**

---

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Výbor stálých zástupců (část I)/Rada

---

Č. dok. Komise: ST 9668/17  
ST 9670/17  
ST 9671/17

---

Předmět: Balíček opatření v oblasti mobility I:

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví

Návrh 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 týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů

Návrh 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

– politická dohoda

---

Tento dodatek se týká návrhu, kterým se mění směrnice 2006/22/ES a zavádí *lex specialis* o vysílání pracovníků.

Návrh

směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Má-li být vytvořeno bezpečné, účinné a sociálně zodpovědné odvětví silniční dopravy, je nezbytné zajistit jednak přiměřené pracovní podmínky a sociální ochranu pro řidiče, a jednak vhodné obchodní a konkurenční podmínky pro dopravce.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. , , s. .

<sup>2</sup> Úř. věst. , , s. .

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, přiměřenými pracovními podmínkami a sociální ochranou řidičů.

- (2) Vzhledem k přirozeně vysoké míře mobility ve službách silniční dopravy je třeba dbát zejména na to, aby řidiči mohli využívat práv, která jim náležejí, a aby dopravci, což jsou ve většině případů skutečně malé a střední podniky, nemuseli čelit neúměrným správním překážkám nebo diskriminačním kontrolám, které nepatřičně omezují jejich svobodu při přeshraničním poskytování služeb.
- (3) Z téhož důvodu musí být veškeré vnitrostátní předpisy uplatňované v oblasti silniční dopravy přiměřené a odůvodněné, a to se zřetelem k tomu, že je třeba zajistit vhodné sociální a pracovní podmínky pro řidiče a usnadnit přístup ke svobodnému poskytování služeb silniční dopravy na základě spravedlivé hospodářské soutěže mezi domácími a zahraničními dopravci.
- (4) Rovnováha mezi zlepšením sociálních a pracovních podmínek řidičů na straně jedné a usnadněním přístupu ke svobodnému poskytování služeb silniční dopravy na základě spravedlivé hospodářské soutěže mezi domácími a zahraničními dopravci na straně druhé má zásadní význam pro bezproblémové fungování vnitřního trhu.
- (5) 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, například s ohledem na využívání společností typu poštovní schránka. Dále mezi členskými státy existují nesrovnalosti ve výkladu, uplatňování a provádění předpisů, způsobující značnou administrativní zátěž pro řidiče a dopravce. Vzniká tak právní nejistota, která zhoršuje pracovní a sociální podmínky i podmínky hospodářské soutěže v odvětví.

- (6) Aby bylo zajištěno správné uplatňování směrnic Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES<sup>3</sup> a 2014/67/EU<sup>4</sup> je třeba na úrovni Unie posílit kontroly a spolupráci v boji proti podvodům souvisejícím s vysíláním řidičů.
- (7) 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 pro prevenci narušování hospodářské soutěže vyplývající z nedodržování předpisů. Proto je žádoucí rozšířit stávající jednotné požadavky na prosazování stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES<sup>5</sup> i na kontrolu dodržování ustanovení o pracovní době uvedených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/15/EU<sup>6</sup>.
- (8) Vzhledem k sériím údajů nezbytným k provádění kontrol dodržování předpisů upravujících pracovní dobu, které jsou stanoveny ve směrnici 2002/15/ES, závisí rozsah kontrol na silnicích na vypracování a zavedení základní technologie pokrývající dostatečně dlouhá časová období. Kontrola na silnici by měla být omezena na aspekty, které již lze zkontrolovat pomocí tachografu a souvisejícího vybavení ve vozidle, zatímco komplexní kontroly se provádějí pouze v provozovnách.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</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).

- (9) Kontroly na silnici by měly být prováděny účinně a rychle, aby byly dokončeny v co nejkratší době a s co nejmenším zdržením řidiče, a mělo by se jasně rozlišovat mezi povinnostmi podnikatelů v silniční dopravě a povinnostmi řidičů.
- (10) Spolupráce mezi kontrolními orgány členských států by měla být dále podporována prostřednictvím koordinovaných kontrol, přičemž členské státy by se měly snažit koordinované kontroly rozšířit tak, aby zahrnovaly i kontroly v provozovnách. Významnou úlohu z hlediska pomoci členským státům při provádění koordinovaných kontrol by mohl plnit Evropský orgán pro pracovní záležitosti, jehož činnosti v rozsahu vymezeném v čl. 1 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149<sup>7</sup> zahrnují směrnici 2006/22/ES.  
Evropský orgán pro pracovní záležitosti by rovněž mohl podporovat činnosti v oblasti vzdělávání a odborné přípravy.
- (11) 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.
- (12) V zájmu rozvíjení účinné administrativní spolupráce a účinné výměny informací vyžaduje čl. 16 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009<sup>8</sup>, aby členské státy propojily své vnitrostátní elektronické rejstříky (NER) prostřednictvím systému Evropského rejstříku podniků silniční dopravy (ERRU). Rozsah informací přístupných během kontrol na silnici by měl být v rámci tohoto systému rozšířen.

---

<sup>7</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje Evropský orgán pro pracovní záležitosti, mění nařízení (ES) č. 883/2004, (EU) č. 492/2011 a (EU) 2016/589 a zrušuje rozhodnutí (EU) 2016/344 (Úř. věst. L 186, 11.7.2019, s. 21).

<sup>8</sup> 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).

- (13) V zájmu usnadnění a zlepšení komunikace mezi členskými státy a zajištění jednotnějšího uplatňování předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě a s cílem usnadnit podnikatelům v silniční dopravě plnění správních požadavků při vysílání řidičů by Komise měla vypracovat jeden nebo několik nových modulů systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI), zřízeného nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012<sup>9</sup>. Je důležité, aby systém IMI umožňoval provádět kontroly platnosti prohlášení o vyslání během kontrol na silnici.
- (14) Výměna informací v rámci účinné správní spolupráce a vzájemné pomoci mezi členskými státy by měla splňovat pravidla ochrany osobních údajů stanovená v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679<sup>10</sup> a (EU) 2018/1725<sup>11</sup>. Výměna informací prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI) by měla být rovněž v souladu s nařízením (EU) č. 1024/2012.
- (15) Aby bylo možno snáze kontrolovat dodržování pravidel pro vysílání pracovníků stanovených v této směrnici, měli by podnikatelé v silniční dopravě předkládat prohlášení o vyslání příslušným orgánům členských států, do nichž řidiče vysílají.
- (16) V zájmu snížení administrativní zátěže pro podnikatele v silniční dopravě je třeba zjednodušit postup pro zasilání prohlášení o vyslání a pro jejich aktualizace. Komise by proto měla vytvořit vícejazyčné veřejné rozhraní, k němuž by měli podnikatelé v silniční dopravě přístup a jehož prostřednictvím by předkládali a aktualizovali informace o vyslání a případně zasílali do systému IMI další relevantní dokumenty.

---

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</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 (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>11</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

- (17) 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.
- (18) S cílem zajistit pro pracovníky a podniky spravedlivou hospodářskou soutěž a rovné podmínky je třeba dosáhnout pokroku na cestě k inteligentnímu prosazování a poskytnout veškerou možnou podporu plnému zavedení a využívání systémů hodnocení rizika.
- (19) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení směrnice 2006/22/ES by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci. Komise by měla zajistit rovné zacházení s dopravci při zohledňování kritérií stanovených v této směrnici, pokud jde o vytvoření obecného vzorce pro výpočet hodnocení rizika dopravců. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>12</sup>.
- (20) Potíže byly zaznamenány také při provádění předpisů o vysílání řidičů stanovených ve směrnici 96/71/ES a předpisů o správních požadavcích zakotvených ve směrnici 2014/67/EU ve vysoce mobilním odvětví silniční dopravy. Nekoordinované vnitrostátní předpisy o provádění a prosazování ustanovení o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy způsobují právní nejistotu a kladou velkou administrativní zátěž na dopravce sídlící mimo území EU. Tím vznikla 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 zdržením.

---

<sup>12</sup> 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).

- (21) Na dopravní podniky se vztahují některá zvláštní pravidla o vysílání pracovníků, a tyto podniky tudíž nesou následky případného porušení předpisů, kterého se dopustí. Aby se však předešlo zneužívání ze strany podniků, které objednávají přepravní služby u podnikatelů v silniční nákladní dopravě, měly by členské státy rovněž stanovit jasná a předvídatelná pravidla upravující sankce pro odesílatele, přepravce, spediční firmy, dodavatele a subdodavatele, kteří vědí či by s ohledem na všechny relevantní okolnosti měli vědět, že přepravní služby, které objednávají, obnášejí porušení zvláštních pravidel o vysílání pracovníků.
- (22) Komise ve svém návrhu ze dne 8. března 2016<sup>13</sup> na revizi směrnice 96/71/ES uznala, že provádění uvedené směrnice ve vysoce mobilním odvětví silniční dopravy vyvolává určité otázky právního charakteru a působí obtíže, a uvedla, že tyto problémy by bylo nejlépe řešit zvláštními právními předpisy pro odvětví silniční dopravy.
- (23) 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 se uplatňují na odvětví silniční dopravy a měla by podléhat zvláštním pravidlům stanoveným touto směrnicí.
- (24) Vzhledem k mobilní povaze odvětví dopravy nebývají řidiči obvykle vysíláni do jiného členského státu na základě smluv o poskytování služeb na dlouhou dobu, jak je tomu někdy v jiných odvětvích. Proto by mělo být výslovně objasněno, za jakých okolností se pravidla pro dlouhodobé vysílání uvedená ve směrnici 96/71/ES na tyto řidiče nevztahují.
- (25) Tato vyvážená kritéria by měla vycházet z konceptu dostatečné vazby mezi poskytovanou službou a daným řidičem a územím hostitelského členského státu. V zájmu usnadnění prosazování pravidel by se mělo rozlišovat mezi jednotlivými druhy přepravních činností podle míry jejich spojení s územím hostitelského členského státu.

---

<sup>13</sup> Dokument COM(2016) 128.



- (26) Je třeba vyjasnit, že mezinárodní přeprava při tranzitu přes území některého členského státu nepředstavuje situaci vysílání pracovníků. Pro tyto přepravní činnosti je charakteristické, že řidič členským státem projíždí, aniž by provedl nakládku či vykládku zboží nebo nástup či výstup cestujících, a proto zde neexistuje žádná výrazná vazba mezi jeho činnostmi a členským státem tranzitu. Kvalifikace tranzitní přítomnosti řidiče v určitém členském státě proto není dotčena zastávkami například z hygienických důvodů.
- (27) V případě dvoustranných přepravních činností, které řidič uskutečňuje z členského státu usazení dopravce na území jiného členského státu nebo třetí země anebo členského státu usazení, je povaha této služby úzce spojena s členským státem usazení. Řidič může během jedné cesty vykonat několik dvoustranných přepravních činností. Pokud by se na tyto dvoustranné přepravní činnosti vztahovala pravidla pro vysílání pracovníků, a tedy i smluvní pracovní podmínky platné v hostitelském členském státě, neúměrně by to omezovalo svobodu při poskytování přeshraničních přepravních služeb.
- (28) Při jiných druzích přepravních činností, které řidič vykonává na území hostitelského členského státu, zejména při kabotáži či jiné než dvoustranné mezinárodní přepravě, naopak dostatečná vazba na území tohoto státu existuje. Tato dostatečná vazba existuje v případech kabotáže definovaných v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009<sup>14</sup> a (ES) č. 1073/2009<sup>15</sup>, neboť k veškeré přepravě dochází v hostitelském členském státu, a služba je tak s územím hostitelského členského státu úzce spojena. Jiná než dvoustranná mezinárodní přeprava se vyznačuje tím, že řidič vykonává mezinárodní přepravu mimo členský stát usazení vysílajícího podniku. Vykonávané služby jsou tak spojeny s dotčeným hostitelským členským státem a nikoli s členským státem usazení. V těchto případech jsou pro správní požadavky a kontrolní opatření vyžadována pouze konkrétní odvětvová pravidla.

---

<sup>14</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

<sup>15</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (29) V případě, že řidič vykonává kombinovanou přepravu, 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 činnost 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 pravidla pro vysílání pracovníků použít.
- (30) Dopravní podniky potřebují mít právní jistotu, pokud se jedná o pravidla a požadavky, jež musí 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.
- (31) Členské státy by měly zajistit, aby v souladu se směrnicí 2014/67/EU byly pracovní podmínky uvedené v článku 3 směrnice 96/71/ES, které jsou stanoveny vnitrostátními právními předpisy, právními nebo správními předpisy, kolektivními smlouvami nebo rozhodčími nálezy, které byly v daném členském státě prohlášeny za všeobecně použitelné nebo se jinak uplatňují v souladu s čl. 3 odst. 1 a 8 uvedené směrnice, případně rovněž kolektivními smlouvami, které jsou obecně použitelné pro všechny obdobné podniky v dotčené zeměpisné oblasti, dostupným a transparentním způsobem zpřístupněny dopravním podnikům z jiných členských států a vyslaným řidičům. Příslušné informace by měly zejména zahrnovat složky odměny, které jsou podle těchto nástrojů považovány za povinné. V souladu s uvedenou směrnicí je třeba usilovat o zapojení sociálních partnerů.
- (32) Podnikatelé v dopravě usazení v EU čelí rostoucí konkurenci ze strany dopravců usazených mimo členské státy EU. Je proto nanejvýš důležité zajistit, aby podniky usazené v Unii nebyly diskriminovány. Na základě čl. 1 odst. 4 směrnice 96/71/ES nesmí být podnikům usazeným ve třetím státě poskytováno lepší zacházení, než podnikům usazeným v některém členském státě. Tato zásada by měla platit rovněž s ohledem na zvláštní pravidla pro vysílání pracovníků stanovená v této směrnicí. Zejména by se měla vztahovat na případy, kdy podniky ze třetích zemí provádějí přepravní činnosti na základě dvoustranných nebo mnohostranných dohod o poskytování přístupu na trh Unie.

- (33) Jedním z hlavních nástrojů, jimiž se řídí přístup dopravců ze zemí mimo EU na trh EU a přístup dopravců z EU na trhy mimo EU, je mnohostranný systém kvót ECMT. O počtu povolení přidělených jednotlivým členským zemím ECMT se rozhoduje každoročně. Aby bylo zajištěno, že podniky Unie nebudou diskriminovány, musí být povinnost členských států v tomto ohledu dodržována také při sjednávání podmínek pro přístup na trh EU v rámci ECMT.
- (34) Unii navíc v rámci jejích výlučných vnějších pravomocí náleží pravomoc dojednat a uzavřít Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Unie by v souladu s čl. 2 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>16</sup> měla uvést kontrolní mechanismy použitelné pro kontroly dodržování vnitrostátních a unijních sociálních pravidel ze strany dopravců do souladu s mechanismy vztahujícími se na dopravce usazené v Unii.
- (35) V zájmu zajištění účinného a účelného prosazování konkrétních odvětvových pravidel o vysílání pracovníků 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. Pro účely sledování plnění povinností stanovených v této směrnici a ve směrnici 96/71/ES a v zájmu současného snížení komplexnosti tohoto úkolu by mělo být členským státům umožněno klást na dopravce pouze správní požadavky stanovené v této směrnici, které jsou přizpůsobeny odvětví silniční dopravy.
- (36) Administrativní zátěž řidičů a jejich úkoly související se správou dokumentů by měly být přiměřené. Proto platí, že zatímco některé dokumenty by měly být k dispozici ve vozidle pro případ silniční kontroly, jiné dokumenty by dopravci měli zpřístupnit prostřednictvím veřejného rozhraní systému IMI a v nezbytných případech prostřednictvím příslušných orgánů členského státu, v němž je dopravce usazen. Příslušné orgány by měly využívat rámec vzájemné pomoci mezi členskými státy stanovený ve směrnici 2014/67/EU.

---

<sup>16</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 zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (37) Jelikož v některých členských státech plní klíčovou úlohu při prosazování sociálních právních předpisů v odvětví silniční dopravy sociální partneři, členské státy by měly mít možnost poskytovat vnitrostátním sociálním partnerům relevantní informace sdílené prostřednictvím systému IMI, a to výhradně za účelem kontroly dodržování pravidel pro vysílání pracovníků při současném dodržování nařízení (EU) 2016/679. Tyto relevantní informace by měly být sociálním partnerům poskytovány mimo systém IMI.
- (38) V zájmu přizpůsobení příloh této směrnice vývoji osvědčených postupů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem změny těchto příloh. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti 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<sup>17</sup>. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (39) Komise by měla posoudit dopad uplatňování a prosazování pravidel pro vysílání pracovníků na odvětví silniční dopravy a předložit Parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto posouzení spolu s případným legislativním návrhem.
- (40) Tato směrnice by se měla použít ode dne... [18 měsíců od jejího vstupu v platnost]. Tento den je zároveň datem, od něhož se má směrnice 2018/957 použít na odvětví silniční dopravy v souladu s jejím čl. 3 odst. 3.
- (41) Směrnice 2006/22/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

---

<sup>17</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### *Článek 1*

#### *Konkrétní pravidla ohledně vysílání řidičů*

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.
2. 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.
3. Pro účely čl. 3 odst. 1a směrnice 96/71/ES se vyslání považuje za ukončené, jakmile řidič opustí hostitelský členský stát při provádění mezinárodní přepravy zboží nebo cestujících, a tato doba vyslání se nekumuluje s předchozími dobami vyslání v souvislosti s takovými mezinárodními operacemi téhož řidiče nebo jiného řidiče, kterého nahrazuje.
4. 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 bodě 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.

5. Od data, kdy řidiči ručně zaznamenávají údaje o překročení hranic podle čl. 34 odst. 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014<sup>18</sup>, členské státy rovněž uplatní výjimku stanovenou v odstavci 4 ohledně přepravy zboží, pokud řidič kromě výkonu dvoustranné přepravy provede jednu činnost nakládky nebo vykládky v členských státech nebo třetích zemích, jimiž projíždí, za předpokladu, že řidič neuskuteční nakládku nebo vykládku zboží v témže 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 uvedeného nařízení. Od tohoto data se výjimka uvedená v tomto odstavci vztahuje pouze na řidiče používající vozidla vybavená inteligentním tachografem podle článku 8, 9 a 10 uvedeného nařízení.

6. Pro účely této směrnice se dvoustrannou přepravní činností v mezinárodní příležitostné nebo linkové přepravě cestujících vymezené v nařízení (ES) č. 1073/2009 rozumí přeprava, při které řidič:

- naloží cestující v členském státě usazení a vyloží je v jiném členském státě nebo ve třetí zemi; nebo
- naloží cestující v některém členském státě nebo ve třetí zemi a vyloží je v členském státě usazení; nebo

---

<sup>18</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).

- naloží a vyloží cestující v členském státě usazení za účelem uskutečňování místních výletů v jiném členském státě nebo ve třetí zemi, v souladu s nařízením (ES) č. 1073/2009.

7. Od data, kdy řidiči ručně zaznamenávají překročení hranice podle čl. 34 odst. 7 nařízení (EU) č. 165/2014, členské státy rovněž uplatní výjimku uvedenou v odstavci 6 ohledně přepravy cestujících také v případě, že řidič kromě výkonu dvoustranné přepravy:

- jednou naloží cestující, nebo
- jednou vyloží cestující v členských státech nebo třetích zemích, jimiž projíždí, za podmínky, že řidič nenabízí služby přepravy cestujících mezi dvěma místy uvnitř členského státu, jímž projíždí. Totéž platí pro cestu zpět.

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 uvedeného nařízení. Od tohoto data se výjimka uvedená v tomto odstavci vztahuje pouze na řidiče používající vozidla vybavená inteligentním tachografem podle článku 8, 9 a 10 uvedeného nařízení.

8. 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.
9. Aniž je dotčen čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71/ES, řidič se nepovažuje za vyslaného na území členského státu, jímž projíždí bez nakládky či vykládky nákladu nebo nástupu či výstupu cestujících.

10. Během počátečního nebo závěrečného silničního úseku kombinované přepravy, jak je vymezena ve směrnici Rady 92/106/EHS<sup>19</sup>, se řidič nepovažuje za vyslaného ve smyslu směrnice 96/71/ES, pokud se tento úsek skládá z dvoustranných přepravních činností vymezených v odstavci 4.
11. 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 vnitrostátními právními předpisy, právními nebo správními předpisy, anebo kolektivními smlouvami nebo rozhodčími nálezy, které byly v daném členském státě prohlášeny za všeobecně použitelné nebo se jinak použijí v souladu s čl. 3 odst. 1 a 8 uvedené směrnice, dostupným a transparentním způsobem zpřístupněny dopravním podnikům z jiných členských států a vyslaným řidičům. Příslušné informace zahrnují zejména složky odměny, které jsou podle těchto nástrojů považovány za povinné, případně rovněž podle kolektivních smluv, které jsou obecně použitelné pro všechny obdobné podniky v dotčené zeměpisné oblasti.
12. Dopravním podnikům usazeným ve třetím státě nesmí být poskytováno příznivější zacházení než podnikům usazeným v některém členském státě, a to ani při výkonu přepravních činností na základě dvoustranných nebo mnohostranných dohod o poskytování přístupu na trh Unie nebo jeho části.
13. Odchylně od čl. 9 odst. 1 a 2 směrnice 2014/67/EU mohou členské státy ve vztahu k vysílání řidičů ukládat jen následující správní požadavky a kontrolní opatření:

---

<sup>19</sup> 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).



- a) povinnost podnikatele v silniční dopravě usazeného v jiném členském státě předložit nejpozději na začátku vyslání příslušným vnitrostátním orgánům členského státu, do něhož je řidič vyslán, prohlášení o vyslání za použití standardizovaného vícejazyčného formuláře ve veřejném rozhraní připojeném k systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI) zřízenému nařízením (EU) č. 1024/2012. Prohlášení o vyslání zahrnuje tyto informace:
- i) totožnost podnikatele v silniční dopravě, alespoň, je-li k dispozici, ve formě čísla licence Společenství;
  - ii) kontaktní údaje odpovědného zástupce pro dopravu nebo jiných kontaktních osob v členském státě usazení, aby bylo možno spolupracovat s příslušnými orgány hostitelského členského státu, ve kterém jsou služby poskytovány, a odesílat a přijímat dokumenty a oznámení;
  - iii) tyto informace o vyslaném řidiči: totožnost řidiče, adresa jeho bydliště a číslo řidičského průkazu;
  - iv) dobu zahájení pracovní smlouvy řidiče a právo, které se na něj vztahuje;
  - v) plánované datum začátku a konce vyslání;
  - vi) poznávací značky příslušných motorových vozidel;
  - vii) typ dopravních služeb (tj. přeprava zboží, přeprava osob, mezinárodní přeprava, kabotáž);
- b) povinnost podnikatele v silniční dopravě zajistit, aby měl řidič k dispozici a aby uchovával a na žádost silniční kontroly předložil v tištěné nebo elektronické podobě:
- i) kopii prohlášení o vyslání předloženou prostřednictvím systému IMI;

- ii) důkaz o uskutečnění přepravy zboží v hostitelském členském státě, jako je elektronický nákladní list nebo důkazy uvedené v článku 8 nařízení (ES) č. 1072/2009;
  - iii) záznamy tachografu, a zejména kódy členských států, ve kterých se řidič v rámci mezinárodní silniční přepravy či kabotáže pohyboval, v souladu s požadavky na registraci a uchovávání záznamů podle nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014;
- c) povinnost podnikatele v silniční dopravě zaslat po skončení doby vyslání prostřednictvím veřejného rozhraní systému IMI na přímou žádost příslušných orgánů členských států, v nichž se vyslání uskutečnilo, kopie dokumentů uvedených v písm. b) bodech ii) a iii), jakož i doklady o odměně vyslaného řidiče vztahující se na dobu vyslání, pracovní smlouvu nebo rovnocenný dokument ve smyslu článku 3 směrnice Rady 91/533/EHS<sup>20</sup>, pracovní výkazy týkající se práce řidiče a doklady o platbách.

Podnikatel v silniční dopravě zašle dokumentaci prostřednictvím veřejného rozhraní systému IMI nejpozději do 8 týdnů ode dne podání žádosti. Pokud podnikatel požadované dokumenty ve stanovené lhůtě nepředloží, mohou příslušné orgány členského státu, v němž se vyslání uskutečnilo, požádat prostřednictvím systému IMI o pomoc příslušné orgány členského státu usazení v souladu s články 6 a 7 směrnice 2014/67/EU. Pokud je tato žádost o vzájemnou pomoc podána, musí mít příslušné orgány členského státu usazení dopravce přístup k prohlášení o vyslání a dalším příslušným informacím, které dopravce poskytl prostřednictvím veřejného rozhraní IMI.

---

<sup>20</sup> 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).

Příslušné orgány členského státu usazení dopravce zajistí, aby doklady požadované příslušnými orgány členských států, v nichž se vyslání uskutečnilo, byly poskytnuty prostřednictvím systému IMI do 25 pracovních dnů ode dne podání žádosti.

Aby bylo zajištěno, že v souladu s odstavci 4 až 7 nebudou řidiči považováni za vyslané, mohou členské státy jako kontrolní opatření uložit pouze povinnost, aby řidiči uchovávali a na žádost silniční kontroly předložili tištěné či elektronické důkazy o příslušné mezinárodní přepravě nebo příslušných mezinárodních přepravách, jako je elektronický nákladní list nebo důkazy uvedené v článku 8 nařízení (ES) č. 1072/2009 a záznamy tachografu uvedené v písm. b) bodě iii).

14. Pro účely kontroly aktualizuje podnikatel v dopravě prohlášení o vyslání uvedená v odst. 13 písm. a) prostřednictvím veřejného rozhraní IMI.
15. Informace z prohlášení se uloží v databázi systému IMI za účelem kontrol po dobu 24 měsíců.

Členský stát může příslušnému orgánu povolit, aby vnitrostátním sociálním partnerům mimo systém IMI poskytl příslušné informace dostupné v systému IMI v rozsahu nezbytném pro účely kontroly souladu s pravidly pro vysílání pracovníků a v souladu s vnitrostátními právními předpisy a postupy, za předpokladu, že:

- se informace týkají vyslání na území dotčeného členského státu;
- se informace používají výlučně pro účely vymáhání pravidel pro vysílání pracovníků a
- že se údaje zpracovávají v souladu s nařízením (EU) 2016/679.

16. Do [Úř. věst.: 6 měsíců po vstupu této pozměňující směrnice v platnost] Komise prostřednictvím prováděcího aktu určí funkce veřejného rozhraní IMI. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 4 odst. 2.

17. Členské státy zabrání zbytečným prodlením při provádění kontrolních opatření, která by mohla mít dopad na dobu trvání a datum vyslání.
18. 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.

## *Článek 2*

### *Změna směrnice 2006/22/ES*

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:

„Článek 1

Tato směrnice stanovuje minimální podmínky pro provedení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014\* a směrnice Evropského parlamentu a Rady 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 mobilních pracovníků a řidičů, na něž se vztahuje směrnice 2002/15/ES. Silniční kontroly týkající se provádění směrnice 2002/15/ES se omezují na pravidla, která mohou být účinně kontrolována používáním tachografu a souvisejícího záznamového zařízení. Komplexní kontrola provádění směrnice 2002/15/ES může být provedena pouze v provozovnách.“;

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 a nařízení (EU) č. 165/2014. Během silniční kontroly může řidič kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu nebo jinou osobu či subjekt s cílem poskytnout během této silniční kontroly jakékoli důkazy, které nejsou ve vozidle k dispozici; tím nejsou dotčeny povinnosti řidiče zajistit řádné používání tachografových zařízení.“;

c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„3a. Každý členský stát organizuje kontroly ohledně dodržování ustanovení směrnice 2002/15/ES při zohlednění systému hodnocení rizika stanoveného v článku 9 této směrnice. Tyto kontroly se zaměří na některého dopravce, pokud jeden nebo několik jeho řidičů trvale nebo závažným způsobem porušují ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006 nebo nařízení (EU) č. 165/2014.“;

d) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Informace sdělené Komisi v souladu s článkem 17 nařízení (ES) č. 561/2006 a s článkem 13 směrnice 2002/15/ES zahrnují počet řidičů zkontrolovaných na silnici, počet kontrol v provozovnách dopravců, počet zkontrolovaných pracovních dnů a počet i druh zaznamenaných porušení včetně záznamu o tom, zda byli převáženi cestující, nebo zboží.“.

4) Článek 5 se nahrazuje tímto:

*„Článek 5*

Členské státy provedou nejméně šestkrát ročně vzájemně koordinované silniční kontroly řidičů a vozidel, na něž se vztahují nařízení (ES) č. 561/2006 nebo (EU) č. 165/2014. Kromě toho členské státy usilují o organizaci koordinovaných kontrol v provozovnách.

Kontrolní orgány dvou nebo více členských států provádějí tyto kontroly na svém území současně.“.

5) V článku 6 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

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

6) 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;“.

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

„d) zajistit s ostatními členskými státy výměnu informací podle článku 8 této směrnice týkajících se uplatňování vnitrostátních ustanovení provádějících tuto směrnici a směrnici 2002/15/ES.“.

8. Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Informace, které mají být vzájemně poskytovány podle čl. 22 odst. 3 nařízení (ES) č. 561/2006, si určené orgány, které byly oznámeny Komisi podle článku 7, rovněž vyměňují:

a) nejméně každých šest měsíců po vstupu této směrnice v platnost;

b) v jednotlivých případech na odůvodněnou žádost členského státu.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Členské státy předloží informace, které požadují jiné členské státy podle odst. 1 písm. b) tohoto článku, do 25 pracovních dnů po obdržení žádosti. Členské státy se mohou vzájemně 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.

Domnívá-li se dožádaný členský stát, že žádost je odůvodněná nedostatečně, informuje o této skutečnosti dožadující členský stát ve lhůtě deseti pracovních dnů. Dožadující členský stát žádost dále doloží. Pokud to není možné, může dožádaný členský stát žádost zamítnout.

Je-li vyřízení žádosti o informace nebo provedení kontrol, inspekci či vyšetřování obtížné, informuje dožádaný členský stát o této skutečnosti dožadující členský stát ve lhůtě deseti pracovních dnů, přičemž řádně odůvodní, proč je poskytnutí příslušných informací obtížné nebo nemožné. Dotčené členské státy spolu projednají nalezení řešení každého zjištěného problému.

Pokud jsou informace poskytovány členskému státu, na jehož území je pracovník vyslán, soustavně se zpožděním, je tato skutečnost oznámena Komisi, která přijme vhodná opatření.“;



c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Výměna informací podle tohoto článku se provádí prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI), který byl zřízen nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012\*, kromě informací, které si členské státy vyměňují prostřednictvím přímého nahlížení do vnitrostátních elektronických rejstříků podle čl. 16 odst. 5 nařízení (ES) č. 1071/2009\*\*.

---

\* 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).

\*\* 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).“.

9) 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 provádějících směrnici 2002/15/ES, kterých se jednotlivý dopravce dopustil.

Do ... [Úř. věst.: vložte datum deset měsíců po vstupu této pozměňující směrnice v platnost] Komise prostřednictvím prováděcích aktů 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 daný podnik silniční dopravy používá ve všech svých vozidlech inteligentní 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.“;

b) v odstavci 2 se vypouští druhá věta;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Počáteční seznam porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (ES) č. 165/2014 a jejich míra závažnosti jsou uvedeny v příloze III.

Aby bylo možno stanovit nebo aktualizovat pokyny pro posuzování závažnosti porušení nařízení (ES) č. 561/2006 nebo nařízení (EU) č. 165/2014 je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15a této směrnice, kterými se mění příloha III, s přihlédnutím k vývoji v oblasti regulace a bezpečnosti silničního provozu.

Kategorie nejzávažnějších porušení by měla zahrnovat případy, kdy nedodržení příslušných ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (ES) č. 165/2014 představuje vážné riziko smrti či těžké újmy na zdraví.“;

d) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„4. V zájmu usnadnění cílených kontrol na silnicích musí být údaje vedené ve vnitrostátních systémech hodnocení rizika v době provádění kontroly přístupné všem příslušným kontrolním orgánům daného členského státu.

5. Členské státy musí prostřednictvím interoperabilních vnitrostátních elektronických rejstříků, na něž odkazuje článek 16 nařízení (ES) č. 1071/2009, poskytnout přímý přístup k údajům obsaženým ve vnitrostátních systémech hodnocení rizika všem příslušným orgánům ostatních členských států, v souladu s čl. 16 odst. 2 uvedeného nařízení.“.

10) V článku 11 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

- „3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví obecný přístup k pořizování záznamů a sledování dob vykonávání jiné práce podle definice v čl. 4 písm. e) nařízení (ES) č. 561/2006, včetně způsobu pořizování záznamů a konkrétních případů, kdy se mají pořizovat, a k 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.“.

11) 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 Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011\*.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

---

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

- 12) V článku 13 se písmeno b) nahrazuje tímto:

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

- 13) 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 zemích do svých formulářů pro Komisi, jak je uvedeno v článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006.“.

14) 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.“.

15) 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 uvedená v čl. 9 odst. 3 a článku 15 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne [datum vstupu této směrnice v platnost]. Komise vypracuje zprávu o 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 zveřejnění 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 o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016\*.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
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 námitky 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 námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

---

\* Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.“.

16) 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;“;

b) 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 105km/h (kategorie N3 a M3 odpovídají definici ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES\*);

---

\* 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).“;

c) 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;“;

d) do části A se doplňuje nový bod 6, který zní:

„6. prodlouženou maximální týdenní pracovní dobu v délce 60 hodin stanovenou v čl. 4 písm. a) směrnice 2002/15/ES; jinou týdenní pracovní dobu stanovenou v člancích 4 a 5 směrnice 2002/15/ES za podmínky, že technologie umožňuje provádění účinných kontrol.“;

e) v části B se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Členské státy mohou v případě zjištěného porušení kontrolovat případně i spoluodpovědnost ostatních účastníků dopravního řetězce, např. přepravců, spedičních firem nebo dodavatelů, včetně ověření, zda dopravní smlouvy umožňují dodržet nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014.“;

f) do části B se vkládají nové body, které znějí:

„4. požadavky na maximální průměrné týdenní pracovní doby, přestávky a na noční práci stanovené v člancích 4, 5 a 7 směrnice 2002/15/ES;

5. dodržování povinností dopravců týkajících se platby za ubytování řidičů a organizace práce řidičů podle čl. 8 odst. 8 a 8a nařízení (ES) č. 561/2006.“.



### Článek 3

#### *Změna nařízení (ES) č. 1024/2012*

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

- „13. 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].
14. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) .../..., kterou se stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“): Článek [1 odst. 14].“.

### Článek 4

#### *Postup projednávání ve výboru*

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený čl. 42 odst. 1 nařízení (EHS) 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.

### Článek 5

#### *Pravidla a sankce*

1. Členské státy stanoví sankce za nedodržení článku 1 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, obnášejí porušení tohoto nařízení.

2. Členské státy stanoví pravidla upravující sankce za porušení ustanovení článku 1 této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.

### *Článek 6*

#### *Inteligentní prosazování*

Aniž je dotčena směrnice 2014/67/EU, členské státy v zájmu důslednějšího prosazování povinností uvedených v článku 1 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.

### *Článek 7*

#### *Hodnocení*

1. Komise vyhodnotí provádění této směrnice, zejména dopad článku 1, do [31. prosince 2025] a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o jejím uplatňování. V případě potřeby Komise k této zprávě připojí legislativní návrh. Zpráva se zveřejňuje.
2. Po zprávě uvedené v odstavci 1 Komise pravidelně vyhodnotí tuto směrnici a výsledky tohoto hodnocení předloží Evropskému parlamentu a Radě.
3. V případě potřeby se ke zprávám uvedeným v odstavcích 1 a 2 připojí příslušné návrhy.

*Článek 8*  
*Odborná příprava*

Členské státy spolupracují při poskytování vzdělávání a odborné přípravy kontrolním orgánům na základě stávajících systémů prosazování práva.

Zaměstnavatelé jsou odpovědní za zajištění toho, aby jejich řidiči získali znalosti o svých právech a povinnostech souvisejících s touto směrnicí.

*Článek 9*

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [Úř. věst.: vložte datum 18 měsíců od vstupu této směrnice v platnost]. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Použijí tato opatření ode dne [Úř. věst.: vložte stejné datum jako v předchozím odstavci].

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 10*

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

### *Článek 11*

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament  
*předseda*

Za Radu  
*předseda/předsedkyně*

---