

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/1057

ze dne 15. července 2020,

kteřou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kteřou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012

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 ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) S cílem vytvořit bezpečné, účinné a společensky odpovědné odvětví silniční dopravy je nezbytné zajistit jednak přiměřené pracovní podmínky a sociální ochranu pro řidiče a jednak vhodné podmínky pro obchod a spravedlivou hospodářskou soutěž pro podnikatele v silniční dopravě. Vzhledem k vysoké míře mobility pracovní síly v odvětví silniční dopravy je třeba stanovit zvláštní odvětvová pravidla, která zajistí rovnováhu mezi svobodou podnikatelů v silniční dopravě 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 zajištění toho, aby řidiči mohli využívat práv, která jim náleží, a aby podnikatelé v silniční dopravě, což jsou ve většině případů malé podniky, nemuseli čelit neúměrným správním překážkám nebo diskriminačním kontrolám, jež by nepatřičně omezovaly jejich svobodu poskytovat přeshraniční služby. Z téhož důvodu musí být veškeré vnitrostátní předpisy uplatňované v oblasti silniční dopravy přiměřené a odůvodněné, se zřetelem k tomu, že je třeba zajistit přiměřené pracovní podmínky a sociální ochranu pro řidiče a usnadnit přístup ke svobodnému poskytování služeb silniční dopravy na základě spravedlivé hospodářské soutěže mezi domácími a zahraničními podnikateli v silniční dopravě.
- (3) Rovnováha mezi zlepšením sociálních a pracovních podmínek řidičů a usnadněním přístupu ke svobodnému poskytování služeb silniční dopravy na základě spravedlivé hospodářské soutěže mezi domácími a zahraničními podnikateli v silniční dopravě má zásadní význam pro bezproblémové fungování vnitřního trhu.
- (4) Na základě zhodnocení účinnosti a účelnosti současných sociálně-právních předpisů Unie pro odvětví silniční dopravy byly zjištěny určité mezery ve stávajících ustanoveních a odhaleny nedostatky v jejich prosazování, například s ohledem na využívání společností s fiktivním sídlem. Dále mezi členskými státy existují nesrovnalosti ve výkladu, uplatňování a provádění těchto ustanovení, což působí značnou administrativní zátěž pro řidiče a podnikatele v silniční dopravě. Vzniká tak právní nejistota, která zhoršuje sociální a pracovní podmínky řidičů i podmínky spravedlivé hospodářské soutěže pro podnikatele v silniční dopravě.
- (5) S cílem zajistit správné 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.

⁽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 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 7. dubna 2020 (Úř. věst. C 149, 5.5.2020, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 9. července 2020 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽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) Komise ve svém návrhu ze dne 8. března 2016 na revizi směrnice 96/71/ES uznala, že provádění této směrnice ve vysoce mobilním odvětví silniční dopravy vyvolává určité právní otázky a působí obtíže, a uvedla, že tyto otázky by bylo nejlépe řešit zvláštními právními předpisy pro odvětví silniční dopravy.
- (7) S cílem zajistit účinné a přiměřené provádění směrnice 96/71/ES v odvětví silniční dopravy je nezbytné stanovit zvláštní odvětvová pravidla, která zohlední specifika vysoce mobilních pracovních sil v odvětví silniční dopravy a zajistí rovnováhu mezi sociální ochranou řidičů a svobodou podnikatelů v silniční dopravě poskytovat přeshraniční služby. Ustanovení o vysílání pracovníků ve směrnici 96/71/ES a o prosazování těchto ustanovení ve směrnici 2014/67/EU se vztahují na odvětví silniční dopravy a měla by podléhat zvláštním pravidlům stanoveným touto směrnicí.
- (8) Vzhledem k vysoce 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 objasněno, za jakých okolností se pravidla pro dlouhodobé vysílání uvedená ve směrnici 96/71/ES na tyto řidiče nevztahují.
- (9) Vyvážená odvětvová pravidla pro vysílání pracovníků by měla vycházet z existence dostatečné vazby mezi řidičem a poskytovanou službou a územím hostitelského členského státu. Pro usnadnění prosazování těchto pravidel by se mělo rozlišovat mezi jednotlivými druhy přeprav podle míry jejich spojení s územím hostitelského členského státu.
- (10) V případě dvoustranných přepravních činností, které řidič uskutečňuje z členského státu, kde je podnikatel v silniční dopravě usazen (dále jen „členský stát usazení“), na území jiného členského státu nebo třetí země anebo z jiného členského státu nebo třetí země do členského státu usazení, povaha této služby úzce souvisí s členským státem usazení. Může se stát, že řidič během jedné cesty vykoná několik dvoustranných přeprav. Pokud by se na tyto dvoustranné přepravy vztahovala pravidla pro vysílání pracovníků, a tedy i pracovní podmínky platné v hostitelském členském státě, neúměrně by to omezovalo svobodu poskytování přeshraničních služeb silniční dopravy.
- (11) Mělo by být vyjasněno, že mezinárodní přeprava při tranzitu přes území některého členského státu nepředstavuje vysílání pracovníků. Pro tyto přepravní činnosti je charakteristické, že řidič daným členským státem projíždí, aniž by provedl nakládku či vykládku zboží nebo nástup či výstup cestujících, a proto zde neexistuje žádná významná vazba mezi jeho činnostmi a členským státem tranzitu. Kvalifikace tranzitní přítomnosti řidiče v určitém členském státě proto není dotčena zastávkami například z hygienických důvodů.
- (12) Vykonává-li řidič kombinovanou dopravu, povaha poskytované služby během počátečního nebo závěrečného silničního úseku úzce souvisí s členským státem usazení, pokud tento úsek sám o sobě představuje dvoustrannou přepravu. Naopak je-li přeprava během daného silničního úseku vykonána v hostitelském členském státě nebo je vykonána jakožto jiná než dvoustranná mezinárodní přeprava, existuje zde dostatečná vazba na území hostitelského členského státu, a proto by se měla pravidla pro vysílání pracovníků použít.
- (13) Vykonává-li řidič jiné druhy činností, zejména kabotáž či jinou než dvoustrannou mezinárodní přepravu, existuje dostatečná vazba na území hostitelského členského státu. Tato vazba existuje v případech kabotáže definovaných v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ⁽⁶⁾ a (ES) č. 1073/2009 ⁽⁷⁾, neboť k veškeré přepravě dochází v hostitelském členském státu, a služba tak s územím hostitelského členského státu úzce souvisí. Jiná než dvoustranná mezinárodní přeprava se vyznačuje tím, že řidič vykonává mezinárodní přepravu mimo členský stát usazení vysílajícího podniku. Vykonávané služby jsou proto spojeny spíše s dotčenými hostitelskými členskými státy než s členským státem usazení. V těchto případech jsou zvláštní odvětvová pravidla vyžadována pouze pro správní požadavky a kontrolní opatření.
- (14) 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 nebo správními předpisy, kolektivními smlouvami nebo rozhodčími nálezy, které byly na jejich území prohlášeny za všeobecně použitelné nebo se jinak uplatňují v souladu s čl. 3 odst. 1 a 8 směrnice 96/71/ES, dostupným a transparentním způsobem zpřístupněny

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

dopravním podnikům z jiných členských států a vyslaným řidičům. To by mělo zahrnovat i případné pracovní podmínky stanovené kolektivními smlouvami, které jsou všeobecně použitelné pro všechny obdobné podniky v dotčené zeměpisné oblasti. Relevantní informace by měly zejména zahrnovat složky odměny, které jsou podle těchto nástrojů považovány za povinné. V souladu se směrnicí 2014/67/EU je třeba usilovat o zapojení sociálních partnerů.

- (15) Podnikatelé v silniční dopravě usazení v Unii čelí rostoucí konkurenci podnikatelů v silniční dopravě usazených ve třetích zemích. Je proto nanejvýš důležité zajistit, aby podnikatelé v silniční dopravě usazení v Unii nebyli diskriminováni. Podle 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 i pro zvláštní pravidla pro vysílání pracovníků stanovená v této směrnici. Zejména by se měla vztahovat na případy, kdy podnikatelé v silniční dopravě ze třetích zemí vykonávají přepravy na základě dvoustranných nebo mnohostranných dohod poskytujících přístup na trh Unie.
- (16) Jedním z hlavních nástrojů, jimiž se řídí přístup podnikatelů v silniční dopravě ze třetích zemí na trh Unie a přístup podnikatelů v silniční dopravě z Unie na trhy třetích zemí, je mnohostranný systém kvót Evropské konference ministrů dopravy. O počtu povolení přidělených jednotlivým členským zemím této konference se rozhoduje každoročně. Je třeba, aby členské státy plnily svou povinnost nediskriminovat unijní podniky, a to i při sjednávání podmínek pro přístup na trh Unie v rámci Evropské konference ministrů dopravy.
- (17) Unii v rámci jejích výlučných vnějších pravomocí náleží pravomoc sjednat 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⁽⁸⁾ měla uvést kontrolní mechanismy použitelné pro kontroly dodržování vnitrostátních a unijních sociálních pravidel podniky ze třetích zemí do souladu s kontrolními mechanismy vztahujícími se na podniky usazené v Unii.
- (18) Potíže byly zaznamenány také při uplatňování pravidel vysílání řidičů stanovených ve směrnici 96/71/ES a pravidel 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 unijní podnikatele v silniční dopravě – nerezidenty. Tím vznikla nepatřičná omezení svobody poskytovat přeshraniční služby v odvětví silniční dopravy, což má nepříznivé vedlejší účinky na pracovní místa a na konkurenceschopnost podnikatelů v silniční dopravě. Je proto třeba harmonizovat správní požadavky a kontrolní opatření. To by zabránilo i tomu, aby podnikatelé v silniční dopravě čelili zbytečným zdržením.
- (19) Aby se zajistilo účinné a účelné prosazování zvláštních odvětvových pravidel o vysílání pracovníků a zabránilo neúměrné administrativní zátěži kladené na unijní podnikatele v silniční dopravě – nerezidenty, je třeba v odvětví silniční dopravy zavést zvláštní správní požadavky a kontrolní opatření, které budou plně využívat kontrolních nástrojů, jako jsou digitální tachografy. S cílem sledovat plnění povinností stanovených v této směrnici a ve směrnici 96/71/ES a přitom snížit složitost tohoto úkolu by mělo být členským státům umožněno klást na podnikatele v silniční dopravě pouze správní požadavky a kontrolní opatření stanovené v této směrnici, které jsou přízpůsobeny odvětví silniční dopravy.
- (20) 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 provádění účinných kontrol. Je důležité, aby nová pravidla nepředstavovala zbytečnou administrativní zátěž a aby řádně zohledňovala zájmy malých a středních podniků.

⁽⁸⁾ 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).

- (21) 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 inspekce během silniční kontroly, jiné dokumenty by podnikatelé v silniční dopravě měli zpřístupnit prostřednictvím veřejného rozhraní systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (dále jen „systém IMI“), zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012⁽⁹⁾, a v nezbytných případech prostřednictvím příslušných orgánů členského státu, v němž je podnikatel v silniční dopravě usazen. Příslušné orgány by měly využívat rámec vzájemné pomoci mezi členskými státy stanovený ve směrnici 2014/67/EU.
- (22) 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.
- (23) V zájmu snížení administrativní zátěže pro podnikatele v silniční dopravě je třeba zjednodušit postup pro zasílání 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 mohli předkládat a aktualizovat informace o vyslání a podle potřeby zasílat do systému IMI další relevantní dokumenty.
- (24) Jelikož v některých členských státech plní klíčovou úlohu při prosazování sociálně-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 dodržování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁽¹⁰⁾. Tyto relevantní informace by měly být sociálním partnerům poskytovány jinak než prostřednictvím systému IMI.
- (25) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci stanovit funkce veřejného rozhraní systému IMI. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁽¹¹⁾.
- (26) Přiměřené, účinné a jednotné prosazování pravidel o pracovní době a době odpočinku má zásadní význam pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, pro ochranu pracovních podmínek řidičů a pro prevenci narušování hospodářské soutěže vyplývajícího z nedodržování předpisů. Proto je žádoucí rozšířit oblast působnosti stávajících jednotných požadavků na prosazování stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES⁽¹²⁾ i na kontrolu dodržování ustanovení o pracovní době obsažených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES⁽¹³⁾.
- (27) Vzhledem k sériím údajů nezbytným k provádění kontrol dodržování předpisů upravujících pracovní dobu, které jsou stanoveny ve směrnici 2002/15/ES, závisí rozsah silničních kontrol na vypracování a zavedení technologie umožňující pokrytí dostatečně dlouhých období. Silniční kontroly by měly být omezeny na ty aspekty, které lze účinně zkontrolovat použitím tachografu a souvisejícího záznamového zařízení ve vozidle, a komplexní kontroly by se měly provádět pouze v provozovnách dopravců.
- (28) Silniční kontroly by měly být prováděny účinně a rychle, aby byly dokončeny v co nejkratší době a s co nejmenším zdržením řidiče. Mělo by se jasně rozlišovat mezi povinnostmi dopravců a povinnostmi řidičů.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

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

⁽¹³⁾ 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).

- (29) Spolupráce mezi kontrolními orgány členských států by měla být dále podporována prostřednictvím koordinovaných kontrol, jež by se členské státy měly snažit rozšířit i na kontroly v provozovných dopravců. Významnou úlohu v poskytování 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 ⁽¹⁴⁾ zahrnují směrnici 2006/22/ES; mohl by rovněž podporovat činnosti v oblasti vzdělávání a odborné přípravy.
- (30) Správní spolupráce mezi členskými státy při provádění sociálních předpisů v odvětví silniční dopravy se ukázala 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 kontrole.
- (31) Za účelem rozvoje účinné administrativní spolupráce a účinné výměny informací vyžaduje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽¹⁵⁾, aby členské státy propojily své vnitrostátní elektronické rejstříky prostřednictvím systému ERRU (European Registers of Road Transport Undertakings – evropské rejstříky podniků silniční dopravy). Informace přístupné pomocí tohoto systému během silničních kontrol by měly být rozšířeny.
- (32) S cílem 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 IMI. Je důležité, aby systém IMI umožňoval provádět kontroly platnosti prohlášení o vyslání během silničních kontrol.
- (33) 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 a (EU) 2018/1725 ⁽¹⁶⁾. Výměna informací prostřednictvím systému IMI by měla být rovněž v souladu s nařízením (EU) č. 1024/2012.
- (34) S cílem zlepšit účinnost, účelnost a jednotnost prosazování je žádoucí zdokonalit prvky stávajících vnitrostátních systémů hodnocení rizika a rozšířit jejich využití. Přístup k údajům vedeným v systémech hodnocení rizika umožní příslušným kontrolním orgánům dotčeného členského státu lepší zacílení kontrol na dopravce nedodržující předpisy. Společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravců by měl přispět ke spravedlivějšímu zacházení s dopravci při kontrolách.
- (35) V důsledku vstupu v platnost Lisabonské smlouvy by pravomoci přenesené na Komisi podle směrnice 2006/22/ES měly být přizpůsobeny článkům 290 a 291 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (36) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení směrnice 2006/22/ES by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci zvýšit minimální podíl pracovních dnů řidiče kontrolovaný členským státem na 4 %; dále vyjasnit definice kategorií statistických údajů, které mají být shromažďovány; určit orgán pro aktivní podporu výměny informací, zkušeností a poznatků mezi členskými státy; stanovit společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika provozovatelů; vypracovat pokyny o osvědčených postupech při kontrole; vypracovat společný přístup k pořizování záznamů a sledování dob vykonávání jiné práce a k pořizování záznamů a sledování dob o délce nejméně

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ 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).

jednoho týdne, kdy se řidič nachází mimo vozidlo a nemůže s ním provádět žádnou činnost; prosazovat společný přístup při provádění této směrnice, podporovat soudržný přístup a harmonizovaný výklad nařízení (ES) č. 561/2006 u kontrolních orgánů a usnadnit dialog mezi odvětvím dopravy a kontrolními orgány. Zejména při přijímání prováděcích aktů týkajících se vytvoření společného vzorce pro výpočet hodnocení rizika dopravce by Komise měla zajistit rovné zacházení s dopravci při zohledňování kritérií stanovených v této směrnici. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.

- (37) Za účelem zohlednění vývoje osvědčených postupů, pokud jde o kontroly a standardní vybavení kontrolních jednotek, a stanovení nebo aktualizace pokynů pro posuzování závažnosti porušení nařízení (ES) č. 561/2006 nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ⁽¹⁷⁾ by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, kterými změní přílohy I, II a III směrnice 2006/22/ES. 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 ⁽¹⁸⁾. 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.
- (38) Směrnice 2006/22/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (39) Na dopravní podniky se vztahují některá zvláštní pravidla o vysílání pracovníků a tyto podniky nesou následky případného porušení těchto pravidel, kterého se dopustí. Aby se však předešlo zneužívání podniky, které objednávají přepravní služby u podnikatelů v silniční nákladní dopravě, měly by členské státy rovněž stanovit jasná a předvídatelná pravidla upravující sankce pro odesílatele, zasilatele, dodavatele a subdodavatele, pokud vědí či by s ohledem na všechny relevantní okolnosti měli vědět, že přepravní služby, které objednali, obnášely porušení zvláštních pravidel o vysílání pracovníků.
- (40) S cílem zajistit spravedlivé podmínky hospodářské soutěže a rovné podmínky pro pracovníky a podniky je třeba dosáhnout pokroku na cestě k inteligentnímu prosazování a poskytnout veškerou možnou podporu plnému zavedení a využívání systémů hodnocení rizika.
- (41) Komise by měla posoudit dopad uplatňování a prosazování pravidel pro vysílání pracovníků na odvětví silniční dopravy a předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto posouzení spolu s případným legislativním návrhem.
- (42) Jelikož cílů této směrnice, totiž zajištění jednak přiměřených pracovních podmínek a sociální ochrany pro řidiče a jednak vhodných podmínek pro obchod a spravedlivou hospodářskou soutěž pro podnikatele v silniční dopravě, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu rozsahu a účinků této směrnice, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (43) Vnitrostátní předpisy provádějící tuto směrnici by se měly použít ode dne 18 měsíců od vstupu této směrnice v platnost. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/957 ⁽¹⁹⁾ se má vztahovat na odvětví silniční dopravy, v souladu se svým čl. 3 odst. 3, ode dne 2. února 2022,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Zvláštní pravidla pro vysílání řidičů

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

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ 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).

2. Tato zvláštní pravidla se použijí na řidiče zaměstnané podniky usazenými v členském státě, které učiní nadnárodní opatření uvedené v čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice 96/71/ES.

3. Bez ohledu na čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71/ES se řidič nepovažuje za vyslaného pracovníka pro účely uvedené směrnice při výkonu dvoustranné přepravy zboží.

Pro účely této směrnice se dvoustrannou přepravou zboží rozumí přeprava zboží založená na smlouvě o přepravě, 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.

Ode dne 2. února 2022, což je den, od kterého jsou řidiči podle čl. 34 odst. 7 nařízení (EU) č. 165/2014 povinni ručně zaznamenávat údaje o překročení hranic, členské státy uplatní výjimku týkající se dvoustranné přepravy zboží stanovenou v prvním a druhém pododstavci tohoto odstavce i tehdy, pokud řidič vedle výkonu dvoustranné přepravy provede jednu nakládku, vykládku nebo vykládku spojenou s nakládkou v členských státech nebo třetích zemích, jimiž projíždí, za podmínky, že zboží nenaloží a nevyloží v témže členském státě.

Jestliže po dvoustranné přepravě z členského státu usazení, během níž nebyla vykonána žádná doplňková činnost, následuje dvoustranná přeprava do členského státu usazení, platí výjimka týkající se doplňkových činností stanovená ve třetím pododstavci pro nejvýše dvě doplňkové činnosti nakládky, vykládky nebo vykládky spojené s nakládkou, a to za podmínek stanovených ve třetím pododstavci.

Výjimka týkající se doplňkových činností stanovená ve třetím a čtvrtém pododstavci tohoto odstavce se použije pouze do dne, od kterého musí být podle čl. 8 odst. 1 čtvrtého pododstavce nařízení (EU) č. 165/2014 vozidla poprvé registrovaná v určitém členském státě vybavena inteligentními tachografy, které splňují požadavek na zaznamenávání překročení hranic a doplňkových činností stanovený v čl. 8 odst. 1 prvním pododstavci uvedeného nařízení. Od uvedeného dne platí výjimka týkající se doplňkových činností stanovená ve třetím a čtvrtém pododstavci tohoto odstavce výhradně pro řidiče používající vozidla vybavená inteligentním tachografem podle článků 8, 9 a 10 uvedeného nařízení.

4. Bez ohledu na čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71/ES se řidič nepovažuje za vyslaného pracovníka pro účely uvedené směrnice při výkonu dvoustranné přepravy cestujících.

Pro účely této směrnice se dvoustrannou přepravou v mezinárodní příležitostné nebo linkové přepravě cestujících, jak je vymezena v nařízení (ES) č. 1073/2009, rozumí přeprava, při které řidič uskuteční kteroukoli z těchto činností:

- a) naloží cestující v členském státě usazení a vyloží je v jiném členském státě nebo ve třetí zemi;
- b) naloží cestující v některém členském státě nebo ve třetí zemi a vyloží je v členském státě usazení, nebo
- c) 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.

Ode dne 2. února 2022, což je den, od kterého jsou řidiči podle čl. 34 odst. 7 nařízení (EU) č. 165/2014 povinni ručně zaznamenávat údaje o překročení hranic, členské státy uplatní výjimku týkající se dvoustranné přepravy cestujících stanovenou v prvním a druhém pododstavci tohoto odstavce i tehdy, pokud řidič vedle výkonu dvoustranné přepravy nechá jednou nastoupit, jednou vystoupit nebo jednou vystoupit a nastoupit cestující v členských státech nebo třetích zemích, jimiž projíždí, za podmínky, že nenabízí služby přepravy cestujících mezi dvěma místy v členském státě, jímž projíždí. Totéž platí pro cestu zpět.

Výjimka týkající se doplňkových činností stanovená ve třetím pododstavci tohoto odstavce se použije pouze do dne, od kterého musí být podle čl. 8 odst. 1 čtvrtého pododstavce nařízení (EU) č. 165/2014 vozidla poprvé registrovaná v určitém členském státě vybavena inteligentními tachografy, které splňují požadavek na zaznamenávání překročení hranic a doplňkových činností stanovený v čl. 8 odst. 1 prvním pododstavci uvedeného nařízení. Od uvedeného dne platí výjimka týkající se doplňkových činností stanovená ve třetím pododstavci tohoto odstavce výhradně pro řidiče používající vozidla vybavená inteligentním tachografem podle článků 8, 9 a 10 uvedeného nařízení.

5. Bez ohledu na čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71/ES se řidič nepovažuje za vyslaného pracovníka pro účely uvedené směrnice, pokud projíždí územím členského státu bez nakládky či vykládky nákladu nebo nástupu či výstupu cestujících.

6. Bez ohledu na čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71/ES se řidič nepovažuje za vyslaného pracovníka pro účely uvedené směrnice, pokud vykonává počáteční nebo závěrečný silniční úsek kombinované přepravy, jak je vymezena ve směrnici Rady 92/106/EHS⁽²⁰⁾, který se skládá z dvoustranné přepravy vymezené v odstavci 3 tohoto článku.

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

8. 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. Tato doba vyslání se nesčítá s předchozími dobami vyslání v souvislosti s takovými mezinárodními operacemi provedenými tímž řidičem nebo jiným řidičem, kterého nahrazuje.

9. 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 nebo správními předpisy, kolektivními smlouvami nebo rozhodčími nálezy, které byly na jejich území prohlášeny za všeobecně použitelné nebo se jinak použijí v souladu s čl. 3 odst. 1 a 8 směrnice 96/71/ES, 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 všeobecně použitelné pro všechny obdobné podniky v dotčené zeměpisné oblasti.

10. 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 poskytujících přístup na trh Unie nebo jeho část.

11. Odchylně od čl. 9 odst. 1 a 2 směrnice 2014/67/EU mohou členské státy ve vztahu k vyslání řidičů ukládat pouze následující správní požadavky a kontrolní opatření:

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 systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI), zřízeného nařízením (EU) č. 1024/2012; toto prohlášení o vyslání zahrnuje tyto informace:

i) totožnost podnikatele v silniční dopravě, alespoň ve formě čísla licence Společenství, pokud je toto číslo k dispozici;

ii) kontaktní údaje odpovědného zástupce pro dopravu nebo jiné kontaktní osoby 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) totožnost řidiče, adresu jeho bydliště a číslo jeho řidičského průkazu;

iv) den nabytí účinnosti pracovní smlouvy řidiče a právo, kterým se tato smlouva řídí;

v) plánované datum začátku a konce vyslání;

vi) registrační značky motorových vozidel;

vii) upřesnění, zda poskytované dopravní služby představují přepravu zboží, přepravu cestujících, mezinárodní přepravu nebo kabotáž;

b) povinnost podnikatele v silniční dopravě zajistit, aby měl řidič k dispozici v tištěné nebo elektronické podobě následující dokumenty, a povinnost řidiče uchovávat a na žádost při silniční kontrole předložit:

i) kopii prohlášení o vyslání předloženého prostřednictvím systému IMI;

⁽²⁰⁾ 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).

- ii) důkaz o uskutečnění přepravy v hostitelském členském státě, například elektronický nákladní list (e-CMR) nebo důkazy uvedené v čl. 8 odst. 3 nařízení (ES) č. 1072/2009;
 - iii) záznamy tachografu, a zejména symboly členských států, ve kterých se řidič při výkonu mezinárodní silniční přepravy či kabotáže pohyboval, v souladu s požadavky na vedení a uchovávání záznamů podle nařízení (ES) č. 561/2006 a (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) tohoto odstavce, jakož i doklady o odměně řidiče vztahující se na dobu vyslání, pracovní smlouvu nebo rovnocenný dokument ve smyslu článku 3 směrnice Rady 91/533/EHS ⁽²¹⁾, pracovní výkazy týkající se práce řidiče a doklady o platbách.

Podnikatel v silniční dopravě zašle požadovanou dokumentaci prostřednictvím veřejného rozhraní systému IMI do osmi týdnů ode dne podání žádosti. Pokud ji v této 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 podnikatele v silniční dopravě přístup k prohlášení o vyslání a dalším relevantním informacím, které poskytl prostřednictvím veřejného rozhraní systému IMI.

Příslušné orgány členského státu usazení zajistí, aby poskytl příslušným orgánům členského státu, v němž se vyslání uskutečnilo, požadovanou dokumentaci prostřednictvím systému IMI do 25 pracovních dnů ode dne podání žádosti o vzájemnou spolupráci.

Za účelem zjištění, zda podle odstavců 3 a 4 tohoto článku nemá být řidič považován za vyslaného, mohou členské státy jako kontrolní opatření uložit pouze povinnost, aby řidič uchovával a na žádost při silniční kontrole předložil tištěné či elektronické důkazy o dané mezinárodní přepravě, například elektronický nákladní list nebo důkazy uvedené v čl. 8 odst. 3 nařízení (ES) č. 1072/2009, a záznamy tachografu uvedené v písm. b) bodě iii) tohoto odstavce.

12. Pro účely kontroly aktualizuje podnikatel v silniční dopravě prohlášení o vyslání uvedená v odst. 11 písm. a) prostřednictvím veřejného rozhraní systému IMI.

13. Informace z prohlášení o vyslání se uchovávají v databázi systému IMI pro účely kontrol po dobu 24 měsíců.

Členský stát může příslušnému orgánu povolit, aby vnitrostátním sociálním partnerům v souladu s vnitrostátním právem a postupy poskytl jinak než prostřednictvím systému IMI relevantní informace dostupné v systému IMI v rozsahu nezbytném pro účely kontroly souladu s pravidly vysílání pracovníků, za předpokladu, že se:

- a) tyto informace týkají vyslání na území dotčeného členského státu;
- b) tyto informace používají výlučně pro účely prosazování pravidel vysílání pracovníků a
- c) jakékoli údaje zpracovávají v souladu s nařízením (EU) 2016/679.

14. Do 2. února 2021 Komise prostřednictvím prováděcího aktu určí funkce veřejného rozhraní systému IMI. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 4 odst. 2.

15. Členské státy zabrání zbytečným prodlžením při provádění kontrolních opatření, která by mohla mít dopad na dobu trvání a data vyslání.

⁽²¹⁾ 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).

16. 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

Změny 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 (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES, pokud jde o předpisy v sociální oblasti týkající se činností v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS“.

2) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví minimální podmínky pro provedení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (*), nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 (**) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES (***).

(*) 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).

(**) 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 (EU) č. 165/2014, a mobilních pracovníků a řidičů, na něž se vztahují směrnice 2002/15/ES. Silniční kontroly týkající se dodržování směrnice 2002/15/ES se omezují na aspekty, které lze účinně zkontrolovat použitím tachografu a souvisejícího záznamového zařízení. Komplexní kontrola dodržování směrnice 2002/15/ES může být provedena pouze v provozovných dopravců.“

b) v odstavci 3 se první a druhý pododstavec nahrazují 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 (EU) č. 165/2014. Během silniční kontroly může řidič kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu nebo jinou osobu či subjekt s cílem poskytnout před koncem této silniční kontroly jakékoli důkazy, které nejsou ve vozidle k dispozici; tím nejsou dotčeny povinnosti řidiče zajistit řádné používání tachografových zařízení.“

Po 1. lednu 2012 může Komise prostřednictvím prováděcího aktu tento minimální podíl zvýšit na 4 % za předpokladu, že se na základě statistických údajů shromážděných podle článku 3 ukáže, že v průměru je více než 90 % všech kontrolovaných vozidel vybaveno digitálním tachografem. Při rozhodování může Komise zohlednit také účinnost stávajících kontrolních opatření, zejména dostupnost údajů z digitálních tachografů v provozovných dopravců. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2.“

c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„3a. Každý členský stát organizuje kontroly dodržování směrnice 2002/15/ES, přičemž zohledňuje systém hodnocení rizika stanovený v článku 9 této směrnice. Tyto kontroly se zaměří na určitého dopravce, pokud jeden nebo několik jeho řidičů trvale nebo závažným způsobem porušují 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 při silniční kontrole, počet kontrol v provozovnách dopravců, počet kontrolovaných pracovních dnů a počet i druh zaznamenaných porušení, přičemž se uvede, zda byli převáženi cestující, nebo zboží.“

4) V článku 3 se pátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Případné další potřebné vyjasnění definic kategorií uvedených v prvním pododstavci písm. a) a b) stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2.“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Koordinované kontroly

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. Členské státy navíc usilují o organizaci koordinovaných kontrol v provozovnách dopravců.

Kontrolní orgány dvou nebo více členských států provádějí koordinované kontroly současně, každý na svém území.“

6) 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, nařízení (EU) č. 165/2014 nebo směrnice 2002/15/ES.“

7) Článek 7 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) každé dva roky předávat Komisi statistické údaje podle článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006;“

ii) doplňuje se nové písmeno, které zní:

„d) zajišťovat výměnu informací o uplatňování vnitrostátních předpisů provádějících tuto směrnici a směrnici 2002/15/ES s ostatními členskými státy podle článku 8 této směrnice.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Výměna informací, zkušeností a poznatků mezi členskými státy je aktivně podporována, zejména, ne však výlučně, výborem uvedeným v čl. 12 odst. 1 a jakýmkoli jiným subjektem, který Komise případně určí prostřednictvím pováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2.“

8) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Výměna informací

1. Informace, které byly oboustranně zpřístupněny podle čl. 22 odst. 3 nařízení (ES) č. 561/2006, si určené orgány, které byly oznámeny Komisi podle článku 7 této směrnice, rovněž vyměňují:

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

b) v jednotlivých případech na odůvodněnou žádost členského státu.

2. Členský stát poskytne informace, o které ho požádal jiný členský stát podle odst. 1 písm. b), do 25 pracovních dnů po obdržení žádosti. Členské státy se mohou dohodnout i na kratší lhůtě. V naléhavých případech či v případech, kdy postačuje pouhé nahlédnutí do rejstříků, například do rejstříku systému hodnocení rizika, musí být požadované informace poskytnuty do tří pracovních dnů.

Domnívá-li se dožádaný členský stát, že žádost není dostatečně odůvodněná, sdělí to žádajícímu členskému státu ve lhůtě deseti pracovních dnů od obdržení žádosti. Žádající členský stát žádost dále zdůvodní. Pokud tak není schopen učinit, může dožádaný členský stát žádost zamítnout.

Je-li vyřízení žádosti o informace nebo provedení kontrol, inspekci či vyšetřování obtížné či nemožné, sdělí to dožádaný členský stát žádajícímu členskému státu ve lhůtě deseti pracovních dnů od obdržení žádosti s uvedením řádných důvodů, proč je to obtížné nebo nemožné. Dotčené členské státy spolu jednájí s cílem nalézt řešení.

Pokud jsou informace poskytovány členskému státu, na jehož území je pracovník vyslán, soustavně se zpožděním, je o tom informována Komise, která přijme vhodná opatření.

3. 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 (*). To se nevztahuje na informace, které si členské státy vyměňují prostřednictvím přímého nahlížení do vnitrostátních elektronických rejstříků podle čl. 16 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (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, nařízení (EU) č. 165/2014 nebo vnitrostátních předpisů provádějících směrnici 2002/15/ES, kterých se jednotlivý dopravce dopustil.

Do 2. června 2021 Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravce. Tento vzorec bude přihlížet k počtu, závažnosti a četnosti výskytu porušení a k výsledkům kontrol, při kterých nebyla zjištěna žádná porušení, jakož i k tomu, zda dopravce používá ve všech svých vozidlech inteligentní tachograf v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 165/2014. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2 této směrnice.“;

b) v odstavci 2 se zrušuje druhá věta;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Počáteční seznam porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 a jejich úrovně závažnosti jsou stanoveny 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 v souladu s článkem 15a této směrnice akty v přenesené pravomoci, kterými se mění příloha III této směrnice, s cílem zohlednit vývoj v oblasti regulace a bezpečnosti silničního provozu.

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

d) doplňují se nové odstavce, které znějí:

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

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

10) Článek 11 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Komise prostřednictvím prováděcích aktů vypracuje pokyny pro osvědčené postupy při kontrole. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2.

Tyto pokyny budou zveřejněny ve zprávě, kterou Komise předkládá každé dva roky.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví společný přístup k pořizování záznamů a kontrolování dob jiné práce ve smyslu 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 kontrolování dob o délce nejméně jednoho týdne, kdy se řidič nachází mimo vozidlo a nemůže s ním provádět žádnou činnost. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2 této směrnice.“

11) Články 12 až 15 se nahrazují 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 navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 13

Prováděcí opatření

Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu přijme Komise prováděcí akty, zejména s jedním z těchto cílů:

- a) prosazovat při provádění této směrnice společný přístup;
- b) podporovat soudržný přístup a harmonizovaný výklad nařízení (ES) č. 561/2006 u kontrolních orgánů;
- c) usnadnit dialog mezi odvětvím dopravy a kontrolními orgány.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2 této směrnice.

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 zahrnují členské státy údaje o kontrolách vozidel ze třetích zemí do svých formulářů pro Komisi, jak je stanoveno v článku 17 nařízení (ES) č. 561/2006.

Článek 15

Aktualizace příloh

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 15a akty v přenesené pravomoci, kterými se mění přílohy I a II za účelem zavedení nezbytných úprav odrážejících vývoj osvědčených postupů.

(*) Nařízení 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) 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 1. srpna 2020. 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 ani 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 ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů (*).

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 ani 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.“

13) Příloha I se mění takto:

a) část A se mění takto:

i) body 1 a 2 se nahrazují 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;
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 vymezené 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).“;

ii) bod 4 se 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;“;

iii) doplňuje se nový bod, který zní:

- „6. prodloužené maximální týdenní pracovní doby v délce 60 hodin podle čl. 4 písm. a) směrnice 2002/15/ES; jiné týdenní pracovní doby podle článků 4 a 5 směrnice 2002/15/ES pouze v případě, že technologie umožňuje provádění účinných kontrol.“;

b) část B se mění takto:

i) v prvním odstavci se doplňují nové body, které znějí:

- „4. dodržování požadavků na maximální průměrné týdenní pracovní doby, přestávky a noční práci stanovených v článcích 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.“;

ii) druhý odstavec se nahrazuje tímto:

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

Článek 3

Změna nařízení (EU) 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 2002/15/ES, pokud jde o předpisy v sociální oblasti týkající se činností v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (*): článek 8.
14. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (**): čl. 1 odst. 14.

(*) Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

(**) Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 49.“

Článek 4

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.

Článek 5

Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za nedodržení vnitrostátních předpisů přijatých na základě článku 1 pro odesílatele, zasilatele, dodavatele a subdodavatele, kteří vědí či by s ohledem na všechny relevantní okolnosti měli vědět, že přepravní služby, které objednali, obnášely porušení uvedených předpisů.
2. Členské státy stanoví sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě článku 1 a přijmou veškerá opatření nezbytná k 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 stanovených 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 uvedeným v článku 9 směrnice 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. Ve vhodných případech Komise k této zprávě připojí legislativní návrh. Zprávu zveřejní.
2. V návaznosti na zprávu uvedenou v odstavci 1 Komise pravidelně vyhodnocuje tuto směrnici a výsledky tohoto hodnocení předkládá Evropskému parlamentu a Radě. Ve vhodných případech k těmto výsledkům 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 odpovídají za zajištění toho, aby se jejich řidiči seznámili se svými právy a povinnostmi vyplývajícími z této směrnice.

Článek 9**Provedení**

1. Členské státy do 2. února 2022 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Použijí tato opatření ode dne 2. února 2022.

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**Vstup v platnost**

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

Článek 11**Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 15. července 2020.

Za Evropský parlament

předseda

D.M. SASSOLI

Za Radu

předsedkyně

J. KLOECKNER