



#### Obsah

#### I Legislativní akty

##### NAŘÍZENÍ

- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, 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) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů ..... 1
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy ..... 17
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě <sup>(1)</sup> ..... 33

##### SMĚRNICE

- ★ 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 ..... 49

<sup>(1)</sup> Text s významem pro EHP.



## I

*(Legislativní akty)*

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/1054

ze dne 15. července 2020,

**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) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů**

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 <sup>(3)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dobré pracovní podmínky pro řidiče a spravedlivé podmínky podnikání pro silniční dopravce mají zásadní význam při vytváření bezpečného, účinného a společensky odpovědného odvětví silniční dopravy s cílem zajistit nediskriminaci a přilákat kvalifikované pracovníky. Aby se tento proces usnadnil, je nezbytné, aby byly předpisy Unie v sociální oblasti v silniční dopravě jasné, přiměřené a vhodné pro daný účel a aby byly snadno použitelné a vymahatelné a účinně a důsledně prováděné v celé Unii.
- (2) Po zhodnocení účinnosti a účelnosti provádění stávajícího souboru pravidel Unie v sociální oblasti v silniční dopravě, a zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 <sup>(4)</sup>, byly v provádění tohoto právního rámce zjištěny určité nedostatky. Nejasné předpisy pro týdenní doby odpočinku, odpočívadla a přestávky při provozu s více řidiči, jakož i absence předpisů týkající se návratu řidičů do jejich domovů vedly k rozdílným výkladům a způsobům prosazování v členských státech. Některé členské státy nedávno přijaly jednostranná opatření dále zvyšující právní nejistotu a nerovné zacházení s řidiči a podnikateli v silniční dopravě. Maximální denní a týdenní doby řízení jsou však účinné při zlepšování sociálních podmínek řidičů a bezpečnosti silničního provozu obecně. O zajištění dodržování předpisů je nezbytné trvale usilovat.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 45.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 57.

<sup>(3)</sup> 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 151, 6.5.2020, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 9. července 2020 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

<sup>(4)</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).

- (3) V zájmu bezpečnosti silničního provozu je důležité dopravce podporovat, aby přijali kulturu bezpečnosti, která bude dodržována na všech úrovních. Aby se zabránilo porušování pravidel pro řízení a odpočinek nebo ohrožování bezpečnosti silničního provozu, nemělo by především být povoleno, aby byla odměna za výkon vázána na dobu potřebnou pro přepravu cestujících na jejich místo určení nebo pro dodání zboží.
- (4) Následné hodnocení nařízení (ES) č. 561/2006 potvrdilo, že nedůsledné a neúčinné prosazování pravidel Unie v sociální oblasti je zejména důsledkem nejasných předpisů, neúčinného a nerovnoměrného využívání kontrolních nástrojů a nedostatečné správní spolupráce mezi členskými státy.
- (5) Ke zlepšení jasnosti a soudržnosti by měla být vymezena výjimka z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 pro neobchodní využití vozidla.
- (6) Jasná, vhodná, přiměřená a jednotně prosazovaná pravidla mají rovněž zásadní význam pro dosažení politických cílů týkajících se zlepšování pracovních podmínek pro řidiče, a zejména zajištění nenarušené a spravedlivé hospodářské soutěže mezi dopravci a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic.
- (7) Stávající požadavky na přestávky se ukázaly jako nevhodné a nepraktické pro řidiče ve vícečetné osádce. Proto je vhodné upravit požadavek na zaznamenávání přestávek podle specifických dopravy prováděné těmito řidiči, aniž by byla ohrožena bezpečnost řidičů nebo silničního provozu.
- (8) Řidiči v mezinárodní přepravě zboží na dlouhé vzdálenosti tráví dlouhou dobu mimo domov. Současné požadavky na běžný týdenní odpočinek mohou toto období zbytečně prodlužovat. Je proto žádoucí upravit ustanovení o běžných týdenních dobách odpočinku tak, aby bylo pro řidiče snazší provádět mezinárodní přepravní činnosti v souladu s těmito pravidly a dostat se domů na svou běžnou týdenní dobu odpočinku a aby obdrželi úplnou náhradu za všechna zkrácení týdenní doby odpočinku. Vzhledem k rozdílům mezi přepravou cestujících a přepravou zboží by se tato možnost neměla vztahovat na řidiče uskutečňující přepravu cestujících.
- (9) Flexibilita při plánování odpočinku řidičů by měla být pro řidiče transparentní a předvídatelná a v žádném případě by neměla v důsledku zvýšení únavy řidičů nebo zhoršení pracovních podmínek ohrozit bezpečnost silničního provozu. Neměla by proto měnit stávající pracovní dobu řidiče ani maximální dvoutýdenní dobu řízení a měla by podléhat přísnějším pravidlům pro náhradu za zkrácené doby odpočinku.
- (10) K zajištění toho, aby zmíněná flexibilita nebyla zneužívána, má zásadní význam jasné vymezení oblasti její působnosti a stanovení vhodných kontrol. Tato oblast působnosti by proto měla být omezena na řidiče, kteří tráví své zkrácené týdenní doby odpočinku během referenčního období mimo členské státy dopravce a mimo zemi, kde má řidič bydliště. Toto lze ověřit nahlédnutím do záznamů tachografu při silniční kontrole a v prostorách dopravců, neboť obsahují místo začátku a konce doby odpočinku a informace týkající se jednotlivých řidičů.
- (11) V zájmu zajištění účinného prosazování pravidel je nezbytné, aby příslušné orgány mohly při provádění silničních kontrol zjistit, zda byly v den kontroly a během předcházejících 56 dnů řádně dodrženy doby řízení a odpočinku.
- (12) Rychlý technologický pokrok má za následek postupnou automatizaci systémů řízení, které vyžadují menší zásah nebo nevyžadují žádný zásah řidiče. Je možné, že pro zohlednění těchto změn bude nutné upravit stávající právní předpisy, včetně pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku, aby byla zajištěna bezpečnost silničního provozu a rovné podmínky, aby se zlepšily pracovní podmínky a aby se přitom Unie mohla stát průkopníkem nových inovativních technologií a postupů. Komise by proto měla předložit zprávu hodnotící používání autonomních systémů řízení v členských státech, včetně přínosů technologií autonomního řízení. K této zprávě by měl být, bude-li to vhodné, připojen legislativní návrh.
- (13) V zájmu podpory sociálního pokroku je vhodné upřesnit, kde je možné týdenní doby odpočinku trávit, a zajistit, aby řidiči měli k odpočinku odpovídající podmínky. Mimořádně důležitá je kvalita ubytování během pravidelných týdenních dob odpočinku, které by řidič měl strávit mimo kabinu vozidla ve vhodném ubytovacím zařízení a na náklady dopravce jakožto zaměstnavatele. V zájmu zajištění dobrých pracovních podmínek a bezpečnosti řidičů je vhodné objasnit požadavek, aby řidiči měli pro svůj běžný týdenní odpočinek, pokud ho čerpají mimo domov, k dispozici kvalitní a genderově přizpůsobené ubytování.

- (14) Rovněž je nezbytné zajistit, aby dopravci organizovali práci řidičů tak, aby doby mimo domov nebyly nadměrně dlouhé a aby řidiči mohli využívat dlouhé doby odpočinku čerpané náhradou za zkrácené týdenní doby odpočinku. Organizace návratu by měla řidiči umožňovat dojet do provozovny dopravce v členském státě usazení nebo do svého bydliště a řidiči si mohou zvolit, kde svou dobu odpočinku stráví. Aby dopravce prokázal, že plní své povinnosti týkající se organizace pravidelného návratu, měl by mít možnost používat záznamy tachografu, seznamy služeb řidičů nebo jinou dokumentaci. Tyto doklady by měly být k dispozici v jeho prostorách a být na požádání předloženy kontrolním orgánům.
- (15) Jelikož běžné týdenní doby odpočinku a delší doby odpočinku nelze trávit ve vozidle nebo na parkovací ploše, ale pouze ve vhodném ubytování, které může být v blízkosti parkovací plochy, je nanejvýš důležité umožnit řidičům lokalizovat bezpečné a chráněné parkovací plochy, které poskytují odpovídající úroveň bezpečnosti a odpovídající vybavení. Komise již zkoumala, jak podpořit rozvoj vysoce kvalitních parkovacích ploch, včetně nezbytných minimálních požadavků. Komise by proto měla vypracovat normy pro bezpečné a chráněné parkovací plochy. Tyto normy by měly přispět k podpoře vysoce kvalitních parkovacích ploch. Normy mohou být revidovány s cílem zajistit lepší přístup k alternativním palivům v souladu s politikami, které tuto infrastrukturu rozvíjejí. Rovněž je důležité, aby parkovací plochy byly udržovány bez ledu a sněhu.
- (16) Bezpečné a chráněné parkovací plochy by měly být předmětem auditů v souladu s normami Unie. Tyto audity by měly rovněž zajišťovat, aby parkovací plochy tyto normy splňovaly trvale. Komisi by proto mělo být uloženo připravit certifikační postup pro rozvoj bezpečných a chráněných parkovacích ploch v Unii.
- (17) Je v zájmu bezpečnosti silničního provozu a vymáhání pravidel, aby si byli všichni řidiči plně vědomi pravidel upravujících dobu řízení a odpočinku a nebezpečí únavy. V tomto ohledu jsou důležité snadno přístupné informace o dostupných odpočívadlech. Komise by proto měla informace o bezpečných a chráněných parkovacích plochách poskytovat na uživatelsky vstřícných internetových stránkách. Tyto informace by měly být průběžně aktualizovány.
- (18) Za účelem zajištění trvalé bezpečnosti a ochrany parkovacích ploch by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení norem pro úroveň služeb na bezpečných a chráněných parkovacích plochách a postupy pro certifikaci bezpečnosti a ochrany parkovacích ploch. 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>(5)</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.
- (19) Revidované hlavní směry pro TEN-T, stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013<sup>(6)</sup>, předpokládají budování parkovacích ploch na dálnicích přibližně každých 100 km s cílem zajistit pro komerční uživatele silnic parkovací plochy s příslušnou úrovní bezpečnosti a ochrany. V zájmu urychlení a podpory výstavby odpovídající parkovací infrastruktury je důležité, aby byly k dispozici dostatečné možnosti spolufinancování Unii v souladu se stávajícími i budoucími právními akty Unie, jež stanoví podmínky pro tuto finanční podporu.
- (20) U velkého podílu silniční dopravy v Unii probíhá část cesty trajektem nebo po železnici. Proto by se pro takové cesty měla stanovit jasná a vhodná ustanovení, pokud jde o denní doby odpočinku a přestávky.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (21) Řidiči někdy čelí nepředvídatelným okolnostem, které jim znemožňují dostat se do požadovaného místa, kde mají čerpat týdenní dobu odpočinku, aniž by porušili předpisy Unie. Je žádoucí zajistit, aby se řidiči mohli s těmito okolnostmi snáze vyrovnat a aby jim bylo umožněno dostat se do místa určení, aby zde strávili týdenní dobu odpočinku. Těmito výjimečnými okolnostmi jsou nenadále události, kterým nelze předejít a které nelze předvídat, při nichž je po krátkou dobu nečekaně nemožné uplatnit ustanovení nařízení v jejich plném rozsahu. Na takovéto okolnosti se tudíž nelze odvolávat soustavně a vyhýbat se tím dodržování tohoto nařízení. V zájmu zajištění řádného prosazování předpisů by řidič měl zdokumentovat výjimečné okolnosti, jež k odchýlení od pravidel vedly. Kromě toho by mělo být ochranným ustanovením zajištěno, aby doba řízení nebyla nepřiměřená.
- (22) Aby se omezily rozdílné způsoby prosazování a zabránilo se jim a dále se zvyšovala účinnost a účelnost přeshraničního prosazování, je zásadní zavést jasná pravidla pro pravidelnou správní spolupráci mezi členskými státy.
- (23) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistily účinné, přiměřené a odrazující uplatňování vnitrostátních sankcí v případě porušení nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 <sup>(7)</sup>. Je důležité zajistit, aby profesionálové měli snadný přístup k informacím o sankcích uplatňovaných v každém členském státě. Evropský orgán pro pracovní záležitosti, zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149 <sup>(8)</sup>, by to mohl usnadnit tím, že tyto informace zpřístupní na internetových stránkách jednotných pro celou Unii, jež by plnily funkci jednotného portálu pro přístup k informačním zdrojům a službám na úrovni Unie a na vnitrostátní úrovni ve všech úředních jazycích Unie, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 <sup>(9)</sup>.
- (24) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení nařízení (ES) č. 561/2006 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k objasňování ustanovení tohoto nařízení a stanovení společných přístupů k jejich uplatňování a prosazování. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 <sup>(10)</sup>.
- (25) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení nařízení (EU) č. 165/2014 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení podrobných ustanovení pro jednotné uplatňování povinnosti zaznamenávat a uchovávat údaje týkající se jakéhokoliv překročení hranic vozidlem a některých činností a podrobných ustanovení nezbytných pro jednotné uplatňování ustanovení týkajících se požadavků na údaje a funkcí a instalace tachografů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.
- (26) Aby se zvýšila nákladová efektivnost prosazování předpisů v sociální oblasti, měly by být stávající a inteligentní systémy tachografu plně využívány a inteligentní tachografy by se měly stát povinnými i pro lehká užitková vozidla nad určitou hmotnost, která jsou provozována v mezinárodní dopravě pro cizí potřebu. Proto by se měly zlepšit funkce tachografu, aby umožňoval přesnější určování polohy.
- (27) Nákladová efektivnost prosazování předpisů v sociální oblasti, rychlý rozvoj nových technologií, digitalizace celého hospodářství Unie a potřeba zavést rovné podmínky pro všechny společnosti v mezinárodní silniční dopravě vedou k tomu, že je nezbytné zkrátit přechodné období pro instalaci inteligentních tachografů do registrovaných vozidel. Inteligentní tachografy přispějí ke zjednodušení kontrol, a usnadní tak práci vnitrostátních orgánů.

<sup>(7)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>(8)</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>(9)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 ze dne 2. října 2018, kterým se zřizuje jednotná digitální brána pro poskytování přístupu k informacím, postupům a k asistenčním službám a službám pro řešení problémů a kterým se mění nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 1).

<sup>(10)</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).

- (28) S cílem zajistit, aby řidiči, dopravci a kontrolní orgány mohli co nejdříve využívat výhod inteligentních tachografů, včetně jejich automatizovaných záznamů o překročení hranic, by měl být těmito zařízeními vybaven v přiměřené lhůtě po vstupu podrobných technických ustanovení v platnost stávající vozový park. Stanovená lhůta by měla poskytnout dostatek času na přípravu.
- (29) Ve vozidlech, která nejsou vybavena inteligentním tachografem, by překročení hranic členského státu mělo být v tachografu zaznamenáno při nejbližší možné zastávce na hranicích nebo za nimi.
- (30) Zaznamenávání činností na tachografu je důležitou součástí práce řidičů. Proto má zásadní význam, aby řidiči obdrželi odpovídající odbornou přípravu o tom, jak používat nové vlastnosti tachografů, které jsou uváděny na trh. Náklady spojené s tímto školením by měli hradit dopravci jakožto zaměstnavatelé.
- (31) Kontrolní pracovníci, kteří kontrolují dodržování příslušných právních předpisů Unie v odvětví silniční dopravy, čelí výzvám způsobeným různými druhy používaných tachografů a rychle se vyvíjejícími sofistikovanými technikami manipulace. Tak je tomu zejména v případě kontrol prováděných na silnici. Proto je nezbytné, aby kontrolní pracovníci absolvovali odpovídající odbornou přípravu s cílem zajistit informovanost o nejnovějším technologickém vývoji a technikách manipulace.
- (32) V zájmu snížení zátěže pro dopravce a kontrolní orgány by v případě, že kontrolor pro účely kontroly odstraní z tachografu plombu, mělo být za určitých řádně zdokumentovaných okolností umožněno, aby ji nahradil.
- (33) Vzhledem k pokračujícímu technologickému vývoji zkoumá Komise možnost vypracování nových technických řešení, která by nabízela stejné výhody a bezpečnost jako ta, která nabízí inteligentní tachograf, při stejných nebo nižších souvisejících nákladech.
- (34) Je důležité, aby se na dopravce usazené ve třetích zemích vztahovala při výkonu přepravních činností na území Unie pravidla rovnocenná pravidlům Unie. Komise by měla posoudit dodržování této zásady na úrovni Unie a navrhnout vhodná řešení, která mají být projednána v rámci Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dohoda AETR).
- (35) Přeprava cestujících se liší od přepravy zboží. Komise by proto měla posoudit, zda je pro ni třeba navrhnout vhodnější pravidla, zejména pokud jde o příležitostnou dopravu vymezenou v čl. 2 bodu 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 <sup>(1)</sup>.
- (36) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zlepšení bezpečnosti silniční dopravy a pracovních podmínek pro řidiče v Unii harmonizací pravidel o dobách řízení, přestávkách v řízení a dobách odpočinku a harmonizací pravidel o používání a vynucování tachografů, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu povahy těchto cílů, 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 toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (37) Nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:

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

„aa) zboží v mezinárodní dopravě nebo v kabotáži vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 2,5 tuny, a to od 1. července 2026, nebo“.

<sup>(1)</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).



## 2) Článek 3 se mění takto:

## a) písmeno aa) nahrazuje tímto:

„aa) vozidly nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, které jsou používány pro:

- i) přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, nebo
- ii) doručování zboží vyrobeného řemeslným způsobem,

pouze na tratích v okruhu do 100 km od provozovny dopravce a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost a že doprava není prováděna na cizí účet a za úplatu;“

## b) vkládá se nové písmeno, které zní:

„ha) vozidly o maximální přípustné hmotnosti přesahující 2,5 tuny, nikoli však 3,5 tuny, včetně návěsu nebo přívěsu používanými pro přepravu zboží, pokud se přeprava neuskutečňuje na cizí účet nebo za úplatu, ale na vlastní účet společnosti nebo řidiče, a pokud řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;“

## 3) V článku 4 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„r) „neobchodní přepravou“ silniční doprava, jiná než doprava uskutečňovaná na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná přímá ani nepřímá odměna, ze které přímo ani nepřímo neplyne žádný příjem pro řidiče vozidla ani jiné osoby a která nesouvisí s profesní ani obchodní činností.“

## 4) V článku 6 se odstavce 5 nahrazuje tímto:

„5. Řidič zaznamená jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamená dobu „pracovní pohotovosti“, vymezenou v čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES, v souladu s čl. 34 odst. 5 písm. b) bodem iii) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 (\*). Tento zápis provede ručně na záznamový list nebo výtisk, anebo zadá ručně na záznamovém zařízení.

(\*) 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).“

## 5) V článku 7 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Řidič, který se zapojuje do provozu s více řidiči, může čerpat přestávku v řízení v délce 45 minut ve vozidle řízeném jiným řidičem, pokud tomuto řidiči právě nepomáhá.“

## 6) Článek 8 se mění takto:

## a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně:

- a) dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo



b) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin.

Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.

Odchylně od prvního pododstavce může řidič vykonávající mezinárodní přepravu zboží mimo členský stát usazení mít dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku za předpokladu, že řidič ve všech čtyřech po sobě následujících týdnech čerpá nejméně čtyři týdenní doby odpočinku, z nichž alespoň dvě jsou běžné týdenní doby odpočinku.

Pro účely tohoto odstavce se má za to, že řidič vykonává mezinárodní přepravu, pokud zahájí dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku mimo členský stát, v němž je zaměstnavatel usazen, a mimo zemi svého bydliště.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„6b. Jakékoli zkrácení týdenní doby odpočinku musí být nahrazeno odpovídající dobou odpočinku čerpanou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Pokud byly čerpány dvě po sobě následující zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s odst. 6 třetím pododstavcem, předchází následující týdenní době odpočinku doba odpočinku čerpaná náhradou za tyto dvě zkrácené týdenní doby odpočinku.“;

c) odstavec 8 se nahrazuje tímto:

„8. Běžné týdenní doby odpočinku a jakoukoli týdenní dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpané náhradou za předchozí zkrácené týdenní doby odpočinku nelze čerpat ve vozidle. Čerpají se ve vhodném genderově vstřícném ubytování s náležitým vybavením pro spaní a hygienu.

Veškeré náklady na ubytování mimo vozidlo hradí zaměstnavatel.“;

d) vkládá se nový odstavec, který zní:

„8a. Dopravce organizuje práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl v průběhu každých čtyř po sobě následujících týdnů vrátit do provozovny zaměstnavatele, kde má obvyklou základnu a kde jeho týdenní doba odpočinku začíná, v členském státě usazení zaměstnavatele nebo do svého bydliště s cílem strávit tam nejméně jednu běžnou týdenní dobu odpočinku nebo týdenní dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpanou náhradou za zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

Pokud však řidič čerpal dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku v souladu s odstavcem 6, organizuje dopravce práci řidiče takovým způsobem, aby se řidič mohl vrátit před zahájením běžné týdenní doby odpočinku trvající déle než 45 hodin čerpané náhradou.

Dopravce dokumentuje plnění této povinnosti a uchovává dokumentaci ve svých prostorách, aby ji mohl předložit na žádost kontrolních orgánů.“;

e) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„10. Komise do 21. srpna 2020 vyhodnotí situaci a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o tom, zda je možné přijmout vhodnější pravidla pro řidiče vykonávající příležitostnou osobní dopravu vymezenou v čl. 2 bodu 4 nařízení (ES) č. 1073/2009.“

7) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8a

1. Komise zajistí, aby řidičům vykonávajícím silniční přepravu zboží a cestujících byly snadno dostupné informace o bezpečných a chráněných parkovacích plochách. Komise zveřejní seznam všech certifikovaných parkovacích ploch s cílem poskytnout řidičům odpovídající:

— detekci a prevenci neoprávněného vniknutí,

- osvětlení a viditelnost,
- kontaktní místa pro případ mimořádné události a příslušné postupy,
- genderově vstřícná hygienická zařízení,
- možnosti zakoupení potravin a nápojů,
- připojení k sítím,
- zdroj elektrického proudu.

Tento seznam parkovacích ploch se zpřístupní na jediné oficiální internetové stránce, kterou pravidelně aktualizuje.

2. Komise přijme v souladu s článkem 23a akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví normy upravující další podrobnosti týkající se úrovně služeb a bezpečnosti s ohledem na oblasti uvedené v odstavci 1 a postupy pro certifikaci parkovacích ploch.

3. Na všech certifikovaných parkovacích plochách může být uvedeno, že jsou certifikovány v souladu s normami a postupy Unie.

V souladu s čl. 39 odst. 2 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 (\*) členské státy podporují budování parkovacích ploch pro komerční uživatele silnic.

4. Do 31. prosince 2024 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť, jakož i o vytváření bezpečných a chráněných parkovacích ploch certifikovaných v souladu s akty v přenesené pravomoci uvedenými v odstavci 2. Tato zpráva může obsahovat seznam opatření ke zvýšení počtu a kvality bezpečných a chráněných parkovacích ploch.

---

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).“

8) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

Pokud jde o běžné týdenní doby odpočinku, vztahuje se tato výjimka pouze na cesty trajektem nebo vlakem, pokud:

a) cesta je naplánována na 8 nebo více hodin a

b) řidič má přístup ke spací kabině na trajektu nebo ve vlaku.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup ke spací kabině, lůžku nebo lehátku.“

9) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 9a

Do 31. prosince 2025 Komise vypracuje a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu hodnotící používání autonomních systémů řízení v členských státech. Tato zpráva se zaměří zejména na potenciální dopad těchto systémů na pravidla týkající se doby řízení a odpočinku. Ve vhodných případech je k ní přiložen legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.“

10) V článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

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

11) V článku 12 se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, může se řidič za výjimečných okolností odchýlit rovněž od čl. 6 odst. 1 a 2 a od čl. 8 odst. 2 tím, že překročí denní a týdenní dobu řízení až o jednu hodinu, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal týdenní dobu odpočinku.“

Za stejných podmínek může řidič překročit denní a týdenní dobu řízení až o dvě hodiny, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do svého bydliště a čerpal běžnou týdenní dobu odpočinku, pokud bezprostředně před dodatečnou jízdou čerpal nepřerušenou přestávku v délce 30 minut.

Řidič uvede důvod této odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí do cílového místa nebo na vhodné místo zastávky.

Jakákoli doba prodloužení musí být nahrazena odpovídající dobou odpočinku čerpanou vcelku společně s jakoukoliv dobou odpočinku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.“

12) V článku 13 se odstavec 1 mění takto:

a) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) vozidla provozovanými výlučně na ostrovech nebo v regionech izolovaných od zbytku území státu s rozlohou do 2 300 km<sup>2</sup>, které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, jenž by mohl být používán motorovým vozidlem, a které nesousedí s žádným jiným členským státem;“

b) doplňují se nová písmena, která znějí:

„q) vozidla nebo kombinací vozidel převážejícími stavební stroje pro stavební podnik v okruhu do 100 km od provozovny podniku, pokud řízení těchto vozidel nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;

r) vozidla používanými pro dodávky betonu připraveného k lití.“

13) V článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V naléhavých případech mohou členské státy udělit za výjimečných okolností dočasnou výjimku na dobu nepřesahující 30 dnů; tuto výjimku řádně zdůvodní a neprodleně oznámí Komisi. Komise tyto informace neprodleně zveřejní na veřejných internetových stránkách.“

14) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

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

15) V čl. 16 odst. 3 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) obsahovat veškeré údaje stanovené v odstavci 2 pro minimální časový úsek zahrnující den kontroly a předchozích 56 dnů; tyto údaje se musí aktualizovat v pravidelných odstupech, jejichž délka nepřesáhne jeden měsíc.“

16) V článku 19 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné a přiměřené závažnosti porušení uvedených v příloze III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES (\*), jakož i odrazující a nediskriminační. Při porušení tohoto nařízení nebo nařízení (EU) č. 165/2014 smí být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi spolu s postupem a kritérii pro posuzování jejich přiměřenosti stanovenými na vnitrostátní úrovni. Členské státy neprodleně oznámí jakékoli jejich následné změny. Komise o těchto pravidlech a opatřeních a jejich změnách uvědomí členské státy. Komise zajistí, aby tyto informace byly zveřejněny ve všech úředních jazycích Unie na vyhrazených veřejných internetových stránkách, jež uvádějí podrobné informace o těchto sankcích použitelných v členských státech.

(\*) 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 činnosti v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).“

17) Článek 22 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy spolu úzce spolupracují a poskytují si vzájemnou pomoc bez zbytečného prodlení s cílem usnadnit důsledné uplatňování tohoto nařízení a jeho účinné prosazování, v souladu s požadavky stanovenými v článku 8 směrnice 2006/22/ES.“;

b) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„c) jiných specifických záležitostech, včetně hodnocení rizika podniku, které mohou mít důsledky pro dodržování tohoto nařízení.“;

c) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„3a. Pro účely výměny informací na základě tohoto nařízení využijí členské státy orgány pro styk v rámci Společenství určené v souladu s článkem 7 směrnice 2006/22/ES.

3b. Vzájemná správní spolupráce a pomoc se poskytují bezplatně.“

18) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 23a

1. Právomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Právomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 8a je svěřena Komisi na dobu pěti let od 20. srpna 2020.

Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament 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 článku 8a 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 článku 8a vstoupí v platnost pouze tehdy, 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.“

19) V článku 24 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 (\*).

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

---

(\*) 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).“

20) V článku 25 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. V případech uvedených v odst. 1 písm. b) přijme Komise prováděcí akty, které stanoví společné přístupy.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2a.“

## Článek 2

Nařízení (EU) č. 165/2014 se mění takto:

- 1) V čl. 1 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 (\*), (ES) č. 1072/2009 (\*\*), (ES) č. 1073/2009 (\*\*\*), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES (\*\*\*\*) a směrnic Rady 92/6/EHS (\*\*\*\*) a 92/106/EHS (\*\*\*\*\*), a pokud jde o vysílání pracovníků v silniční dopravě, směrnic Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES (\*\*\*\*\*), 2014/67/EU (\*\*\*\*\*), a (EU) 2020/1057 (\*\*\*\*\*).“

(\*) 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).

(\*\*) 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).

(\*\*\*) 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).

(\*\*\*\*) 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).

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

(\*\*\*\*\*), 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).

(\*\*\*\*\*), 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).

(\*\*\*\*\*), 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).

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

- 2) V článku 3 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Nejpozději tři roky po konci roku vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost musí být vozidla následujících kategorií provozovaná v jiném členském státě, než ve kterém jsou registrována, vybavena inteligentním tachografem podle článků 8, 9 a 10 tohoto nařízení:

a) vozidla vybavená analogovým tachografem;

b) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace stanovené v příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 platné do 30. září 2011;

c) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace stanovené v příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 platné ode dne 1. října 2011 a

d) vozidla vybavená digitálním tachografem splňujícím specifikace stanovené v příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 platné ode dne 1. října 2012.

4a. Nejpozději čtyři roky po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost musí být vozidla vybavená inteligentním tachografem splňujícím podmínky přílohy IC prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 (\*) provozovaná v jiném členském státě, než ve kterém jsou registrována, vybavena inteligentním tachografem podle článků 8, 9 a 10 tohoto nařízení.

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

3) V čl. 4 odst. 2 se za čtvrtou odrážku vkládá nová odrážka, která zní:

„— mít dostatečnou kapacitu paměti pro ukládání všech údajů požadovaných podle tohoto nařízení,“

4) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

#### **Ochrana údajů**

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto nařízením bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s tímto nařízením a s nařízeními (ES) č. 561/2006, (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009 a se směrnicemi 92/6/EHS, 92/106/EHS a 2002/15/ES, a pokud jde o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, se směrnicemi 96/71/ES, 2014/67/EU a (EU) 2020/1057.

2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které souvisí výhradně s právními akty Unie uvedenými v odstavci 1, v souvislosti s:

- a) používáním globálního družicového navigačního systému (GNSS) pro záznam údajů o poloze podle článku 8;
- b) používáním dálkové komunikace pro kontrolní účely podle článku 9, používáním tachografů s rozhraním podle článku 10, elektronickou výměnou informací o kartách řidiče podle článku 31, a zejména s přeshraniční výměnou takových údajů se třetími zeměmi, a
- c) uchováváním záznamů dopravní podle článku 33.

3. Digitální tachografy musí být zkonstruovány tak, aby zajišťovaly soukromí. Zpracovávají směřují být pouze údaje nezbytné pro účely uvedené v odstavci 1.

4. Vlastníci vozidel, dopravci a jakékoli další dotčené subjekty musí dodržovat případná příslušná ustanovení o ochraně osobních údajů.“

5) V článku 8 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Aby se zjednodušilo ověřování dodržování příslušných právních předpisů, musí se poloha vozidla zaznamenávat automaticky v následujících místech či okamžicích nebo v místech či okamžicích k nim nejbližších, v nichž je dostupný signál družice:

- na začátku denní pracovní doby,
- pokaždé, když vozidlo překračuje hranice některého členského státu,
- při každé nakládce či vykládce vozidla,
- každé tři hodiny celkové doby řízení a
- na konci denní pracovní doby.

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



Za těmito účely musí být vozidla poprvé registrovaná 36 měsíců po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 prvním pododstavci v platnost vybavena tachografem napojeným na službu pro určování polohy na základě družicového navigačního systému.

Záznam překročení hranic a doplňkových činností uvedený v prvním pododstavci druhé a třetí odrážce a ve druhém pododstavci se však týká vozidel poprvé registrovaných v členském státě více než dva roky po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost, aniž je dotčena povinnost dovybavit určitá vozidla později v souladu s čl. 3 odst. 4.“

6) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Tři roky po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost vybaví členské státy své kontrolní orgány v přiměřeném rozsahu zařízeními pro včasné dálkové odhalování, která jsou nezbytná k tomu, aby mohly být předávány údaje podle tohoto článku, při zohlednění specifických požadavků a strategií v oblasti prosazování práva. Do té doby mohou členské státy rozhodnout, zdali taková zařízení pro včasné dálkové odhalování svým kontrolním orgánům poskytnou.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

c) v odstavci 4 se doplňuje nová odrážka, která zní:

„— překročení maximální doby řízení.“

7) V článku 10 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Tachografy vozidel poprvé registrovaných v členském státě dva roky po vstupu podrobných ustanovení uvedených v čl. 11 druhém pododstavci v platnost musí být vybaveny rozhraním uvedeným v prvním pododstavci tohoto článku.“

8) Článek 11 se mění takto:

a) první pododstavec se nahrazuje tímto:

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

Komise přijme do 21. srpna 2021 prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení pro jednotné uplatňování povinností zaznamenávat a uchovávat údaje týkající se jakéhokoliv překročení hranic vozidlem a činností uvedených v čl. 8 odst. 1 prvním pododstavci třetí odrážce a druhém pododstavci.

Do 21. února 2020 přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení nezbytná pro jednotné uplatňování pravidel týkajících se požadavků na údaje a funkcí, včetně článků 8, 9 a 10 tohoto nařízení, a instalace tachografů pro vozidla uvedená v čl. 2 odst. 1 písm. aa) nařízení (ES) č. 561/2006.

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

b) v druhém pododstavci se návěti nahrazuje tímto:

„Podrobná ustanovení uvedená v prvním, druhém a třetím pododstavci:“.

9) V čl. 22 odst. 5 se třetí a čtvrtý pododstavec nahrazují tímto:

„Schválený montér nebo dílna odstraněné nebo porušené plomby nahradí bez zbytečného prodlení a nejpozději sedm dnů po jejich odstranění nebo porušení. Pokud byly plomby odstraněny nebo porušeny pro kontrolní účely, může je bez zbytečného prodlení nahradit kontrolor vybavený plombovacím zařízením a jedinečnou zvláštní značkou.

Pokud kontrolor plombu odstraní, musí být v tachografu po dobu od odstranění plomby až do dokončení kontroly, a to i v případě umístění nové plomby, vložena kontrolní karta. Kontrolor vydá písemné prohlášení obsahující alespoň tyto informace:

- identifikační číslo vozidla,
- jméno kontrolora,
- kontrolní orgán a členský stát,
- číslo kontrolní karty,
- číslo odstraněné plomby,
- datum a čas odstranění plomby,
- číslo nové plomby, pokud ji kontrolor umístil.

Před nahrazením plomb provede schválená dílna ověření a kalibraci tachografu, s výjimkou případů, kdy byla plomba odstraněna nebo porušena pro kontrolní účely a byla nahrazena kontrolorem.“

10) V článku 26 se vkládá nový odstavec, který zní:

„7a. Příslušný orgán vydávajícího členského státu může po řidiči požadovat výměnu karty řidiče za novou kartu, je-li to nezbytné ke splnění příslušných technických specifikací.“

11) Článek 34 se mění takto:

a) odstavec 1 nahrazuje tímto:


„1. Řidič používá záznamové listy nebo kartu řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezme vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmějí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno nebo není nezbytné pro zapsání symbolu země po překročení hranice. Žádný záznamový list nebo karta řidiče se nesmějí používat po dobu delší, než pro kterou jsou určeny.“;

b) v odstavci 5 se písmeno b) mění takto:

i) bod se iv) nahrazuje tímto:

„iv) pod značkou : přestávka v řízení, doba odpočinku, řádná dovolená nebo volno z důvodu nemoci;“;

ii) doplňuje se nový bod, který zní:

„v) pod značkou „trajekt/vlak“: vedle značky : doba odpočinku strávená na trajektu nebo ve vlaku, jak požaduje článek 9 nařízení (ES) č. 561/2006.“;

c) v odstavci 6 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„f) symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba. Řidič zapíše rovněž symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu, a to na začátku první zastávky řidiče v tomto členském státě. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším vhodném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.“;

d) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Řidič do digitálního tachografu zapíše symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba.

Od 2. února 2022 řidič zapíše rovněž symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu, a to na začátku své první zastávky v tomto členském státě. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším možném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.

Členský stát může požadovat od řidičů vozidel, která na jeho území provozují vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojili přesnější zeměpisné údaje, jestliže je členský stát sdělil Komisi před 1. dubnem 1998.

Řidič nemusí informace uvedené v prvním pododstavci zaznamenávat, pokud tachograf automaticky zaznamenává údaje o poloze v souladu s článkem 8.“

12) Článek 36 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) bod i) se nahrazuje tímto:

„i) záznamové listy pro daný den a pro předcházejících 56 dní;“;

ii) bod iii) se nahrazuje tímto:

„iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 56 dnech.“;

b) v odstavci 2 se bod ii) nahrazuje tímto:

„ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 56 dnech;“.

### Článek 3

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

Ustanovení čl. 1 bodu 15 a čl. 2 bodu 12 se však použijí ode dne 31. prosince 2024.

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

V Bruselu dne 15. července 2020.

Za Evropský parlament  
předseda  
D.M. SASSOLI

Za Radu  
předsedkyně  
J. KLOECKNER

## NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/1055

ze dne 15. července 2020,

**kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich  
přízpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy**

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 <sup>(3)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Zkušenost s prováděním nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 <sup>(4)</sup> a nařízení (ES) č. 1072/2009 <sup>(5)</sup> ukázala, že pravidla obsažená v těchto nařízeních nabízejí v řadě bodů prostor ke zlepšení.
- (2) Nestanoví-li vnitrostátní předpisy jinak, nevztahují se nyní pravidla pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě na podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně s motorovými vozidly, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, které nepřesahují uvedenou hranici. Počet takových podniků provozujících vnitrostátní i mezinárodní přepravu se zvyšuje. V důsledku toho se několik členských států rozhodlo na tyto podniky uplatňovat pravidla pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě stanovená nařízením (ES) č. 1071/2009. Ve snaze zabránit vzniku možných mezer a s cílem zajistit na základě společných pravidel minimální úroveň profesionalizace odvětví používajícího motorová vozidla, jež jsou určena výhradně k nákladní dopravě a jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřevyšuje 3,5 tuny, a tudíž za účelem sblížení podmínek hospodářské soutěže všech podnikatelů by uvedené nařízení mělo být změněno. Požadavky pro přístup k tomuto povolání by se měly stát povinnými pro podnikatele, kteří používají motorová vozidla nebo jízdní soupravy určené výhradně k nákladní dopravě, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy převyšuje 2,5 tuny, avšak nepřevyšuje 3,5 tuny, zapojené do mezinárodní přepravy.
- (3) Podle nařízení (ES) č. 1072/2009 jsou některé činnosti mezinárodní nákladní dopravy osvobozeny od povinnosti mít licenci Společenství, aby mohly vstoupit na trh evropské silniční nákladní dopravy. V rámci organizace tohoto trhu by podniky silniční nákladní dopravy přepravující zboží ve vozidlech nebo jízdních soupravách s přípustnou hmotností naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšující 2,5 tuny měly být osvobozeny od nutnosti mít licenci Společenství nebo jiné povolení k přepravě.
- (4) Přestože jsou z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 1071/2009 vyloučena vozidla s přípustnou hmotností naloženého vozidla pod určitým prahem, uvedené nařízení členskými státy umožňuje, aby jeho ustanovení na tato vozidla zčásti nebo zcela uplatňovala.
- (5) V současnosti jsou členské státy oprávněny uložit kromě požadavků uvedených v nařízením (ES) č. 1071/2009 ještě další požadavky, které je potřeba splnit, aby bylo možné vykonávat povolání podnikatele v silniční dopravě. Ukázalo se, že tato možnost není nezbytně nutná k tomu, aby bylo možné reagovat na naléhavé potřeby, a že vedla k rozdílné úpravě přístupu k povolání. Je proto třeba ji zrušit.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 38.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 57.

<sup>(3)</sup> 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 153, 7.5.2020, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 9. července 2020 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

<sup>(4)</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).

<sup>(5)</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).

- (6) V zájmu boje proti jevu tzv. schránkových společností a v zájmu zaručení spravedlivé hospodářské soutěže a rovných podmínek na vnitřním trhu je nezbytné zajistit, aby podnikatelé v silniční dopravě usazení v členském státě byli v tomto státě skutečně a nepřetržitě přítomni a aby odtud vykonávali svou dopravní činnost. Z tohoto důvodu a s ohledem na zkušenost je nezbytné upřesnit a zpřísnit ustanovení o řádném a trvalém usazení, přičemž je však třeba předejít ukládání nepřiměřené administrativní zátěže.
- (7) Požadavek na skutečnou a nepřetržitou přítomnost v členském státě usazení by měl zejména obnášet, aby daný podnik prováděl dopravu za využití vhodného technického vybavení nacházejícího se v tomto členském státě.
- (8) Nařízení (ES) č. 1071/2009 ukládá podnikům povinnost účinně a nepřetržitě vykonávat s příslušným technickým vybavením a zařízením svou činnost v provozovně umístěné v členském státě usazení a umožňuje uložení dalších požadavků na vnitrostátní úrovni, z nichž nejběžnější spočívá v požadavku na zajištění dostupných parkovacích míst v členském státě usazení. Avšak tyto nerovnoměrně uplatňované požadavky nestačily k zajištění skutečné vazby na členský stát usazení, aby umožňovaly účinně bojovat proti schránkovým společnostem a snížily rizika systematické kabotáže a existence nomádských řidičů organizovaných podnikem, do něhož se vozidla nevracejí. S ohledem na to, že pro řádné fungování vnitřního trhu v oblasti dopravy mohou být nezbytná zvláštní pravidla týkající se práva usazování a ustanovení o službách, je vhodné dále harmonizovat požadavky na usazování a zpřísnit požadavky související s přítomností vozidel používaných podnikatelem v silniční dopravě v členském státě usazení. Vymezení jasného minimálního intervalu pro povinný návrat vozidla pomáhá rovněž zajistit, aby mohla být u těchto vozidel prováděna řádná údržba s pomocí technického vybavení v členském státě usazení, a usnadňuje kontroly.

Cyklus těchto návratů by měl být synchronizován s povinností dopravce podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>(6)</sup> organizovat svou činnost způsobem, který řidiči umožňuje vracet se do svého bydliště alespoň jednou za čtyři týdny, tak aby mohly být obě povinnosti splněny prostřednictvím návratu řidiče spolu s vozidlem alespoň každý druhý čtyřtýdenní cyklus. Tato synchronizace posílí právo řidiče na návrat a sníží riziko navracení vozidla pouze za účelem splnění tohoto nového požadavku týkajícího se usazení. Požadavkem na návrat do členského státu usazení by však nemělo být uloženo, aby byl určitý počet přeprav uskutečňován v členském státě usazení, ani by jím neměly být jinak omezovány možnosti dopravců poskytovat služby na celém vnitřním trhu.

- (9) Jelikož přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě závisí na dobré pověsti dotyčného podniku, je třeba upřesnit, či chování je třeba zohlednit, správní postupy, které se musí dodržet, a čekací lhůty ohledně rehabilitace odpovědného zástupce pro dopravu, který dobré pověsti pozbýl.
- (10) Vzhledem k tomu, že závažná porušení vnitrostátních daňových předpisů mohou výrazně ovlivnit podmínky spravedlivé hospodářské soutěže na trhu silniční dopravy, měla by být doplněna ke skutečnostem, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.
- (11) Jelikož závažná porušení pravidel Unie pro vysílání pracovníků v oblasti silniční dopravy a kabotáže a závažná porušení práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy mohou výrazně ovlivnit trh silniční dopravy i sociální ochranu pracovníků, měla by být doplněna ke skutečnostem, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.
- (12) Vzhledem k důležitosti spravedlivé hospodářské soutěže na vnitřním trhu by se při posuzování dobré pověsti odpovědných zástupců pro dopravu a dopravních podniků mělo přihlížet k porušením pravidel Unie vztahujícím se k této oblasti, včetně pravidel pro přístup na trh, jakými jsou například pravidla kabotáže. Podmínky zmocnění Komise k vymezení stupně závažnosti porušení předpisů by měly být odpovídajícím způsobem vyjasněny.
- (13) Vnitrostátní příslušné orgány mají potíže s určováním dokumentů, které mohou podniky předložit, aby prokázaly finanční způsobilost, zejména v případě, že nemají ověřenou účetní závěrku. Pravidla týkající se podkladů vyžadovaných k prokázání finanční způsobilosti by se měla vyjasnit.

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (14) Podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami určenými výhradně k nákladní dopravě a zapojenými do mezinárodní přepravy, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy převyšuje 2,5 tuny, avšak nepřevyšuje 3,5 tuny, by měly mít minimální finanční způsobilost zajišťující, že disponují prostředky pro stabilní a dlouhodobý výkon činnosti. Avšak činnosti prováděné těmito vozidly jsou obecně omezeného rozsahu, a proto by související požadavky na finanční způsobilost měly být méně přísné než u podnikatelů, kteří používají vozidla přesahující uvedenou hranici. Při určování požadované finanční způsobilosti by měly být zohledněny jízdní soupravy. Pokud přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy převyšuje 3,5 tuny, příslušný orgán by měl uplatnit vyšší úroveň finančních požadavků.
- (15) S cílem zachovat a vytvořit vysoké standardy pro podniky, jež by neměly nepříznivé dopady na vnitřní trh silniční dopravy, by členské státy měly mít možnost uplatňovat finanční požadavky týkající se používání těžkých vozidel také na podniky usazené na jejich území v případě vozidel s přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřevyšující 3,5 tuny.
- (16) Pro zajištění spolehlivého odvětví silniční dopravy a pro zlepšení inkasa dluhů ve prospěch veřejnoprávních subjektů by členské státy měly mít možnost vyžadovat splnění finančních závazků vůči těmto subjektům, jako jsou dluhy na dani z přidané hodnoty a příspěvcích na sociální zabezpečení, a vyžadovat, aby podniky nebyly předmětem řízení zahájených za účelem ochrany jejich aktiv.
- (17) Informace o podnikatelích v silniční dopravě obsažené ve vnitrostátních elektronických rejstřících by měly být co nejúplnější a nejaktuálnější, aby umožňovaly vnitrostátním orgánům odpovědným za prosazování příslušných pravidel získat dostatečný přehled o vyšetřovaných podnikatelích. Lepší vnitrostátní a přeshraniční prosazování ustanovení nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 by měly umožnit zejména informace o registračních značkách vozidel, která mají podnikatelé v silniční dopravě k dispozici, a hodnocení rizika těchto podnikatelů. Pravidla týkající se vnitrostátních elektronických rejstříků by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (18) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci přijímat mimo jiné technické postupy pro nahlížení do vnitrostátních elektronických rejstříků ostatních členských států prostřednictvím elektronického rozhraní. To by mohlo zahrnovat i postupy nezbytné k zajištění toho, aby příslušné orgány měly možnost přístupu k harmonizovanému hodnocení rizika podniku podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES<sup>(7)</sup> během silničních kontrol. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>(8)</sup>.
- (19) Vymezení nejzávažnějších porušení týkajících se překročení denní doby řízení podle přílohy IV nařízení (ES) č. 1071/2009 není v souladu se stávajícím příslušným ustanovením obsaženým v nařízení (ES) č. 561/2006. Tento nesoulad vyvolává nejistotu a má za následek rozdílnost mezi postupy jednotlivých vnitrostátních orgánů, což vede k obtížím při prosazování dotčených pravidel. Příslušná definice by tudíž měla být upřesněna, aby se zajistila soudržnost obou uvedených nařízení.
- (20) Pravidla pro vnitrostátní dopravu, kterou dočasně provozuje podnikatel v silniční nákladní dopravě – nerezident v hostitelském členském státě („kabotáž“), by měla být jasná, jednoduchá a snadno vymahatelná a zároveň by měla zachovat dosud dosaženou míru liberalizace.
- (21) Kabotáž by měla napomoci zvýšit faktor vytíženosti těžkých vozidel a snížit počet jízd prázdných vozidel a měla by být umožněna, pokud není prováděna způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti v dotčeném členském státě. S cílem zajistit, aby kabotáž nebyla prováděna způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti, by neměli být podnikatelé v silniční nákladní dopravě oprávněni provádět kabotáž v tomtéž členském státě po určitou dobu poté, co zde kabotáž dokončili.

<sup>(7)</sup> 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 činnosti v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

<sup>(8)</sup> 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).



- (22) Další liberalizace zavedená článkem 4 směrnice Rady 92/106/EHS<sup>(9)</sup> v porovnání s kabotáží podle nařízení (ES) č. 1072/2009 přispěla k podpoře kombinované přepravy a měla by být v zásadě zachována, je však nutné zajistit, aby nebyla zneužívána. Ze zkušeností vyplývá, že toto ustanovení bylo v některých částech Unie systematicky využíváno k obcházení dočasné povahy kabotáže a jako základ pro nepřetržitou přítomnost vozidel v jiném členském státě, než je stát usazení podniku. Tyto nekalé praktiky mohou vést k sociálnímu dumpingu a ohrozit dodržování právní úpravy kabotáže. Členské státy by tudíž měly mít možnost odchýlit se od článku 4 směrnice 92/106/EHS a uplatňovat ustanovení týkající se kabotáže obsažená v nařízení (ES) č. 1072/2009 s cílem řešit tyto problémy zavedením přiměřeného omezení nepřetržité přítomnosti vozidel na svém území.
- (23) Účinné a účelné prosazování příslušných předpisů je nezbytným předpokladem spravedlivé hospodářské soutěže na vnitřním trhu. Zásadní je další digitalizace nástrojů prosazování právních předpisů, aby se uvolnila kapacita donucovacích orgánů, snížila se zbytečná administrativní zátěž pro podnikatele v mezinárodní přepravě, zejména pro malé a střední podniky, a podařilo se lépe zacílit na vysoce rizikové podnikatele v přepravě a odhalit podvodné praktiky. Měl by být upřesněn způsob, jak podnikatelé v silniční dopravě mohou prokázat dodržení pravidel kabotáže. Silniční kontroly by měly vycházet z přepravních dokladů a ze záznamů tachografu, pokud jsou tyto záznamy k dispozici. Aby se zjednodušilo poskytování relevantních důkazů a jejich zpracování příslušnými orgány, mělo by být jako způsob prokázání souladu s předpisy uznáno používání a předávání elektronických údajů o dopravě. Formát využívaný k tomuto účelu by měl zajišťovat věrohodnost a pravost informací. Vzhledem k nárůstu používání účinné elektronické výměny informací v oblasti dopravy a logistiky je důležité zajistit soudržnost regulačních rámců a přijmout ustanovení směřující ke zjednodušení administrativních postupů.
- (24) Dopravní podniky podléhají pravidlům mezinárodní přepravy a jako takové nesou následky případných porušení pravidel, kterých 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, spediční firmy, dodavatele a subdodavatele, kteří vědí či by s ohledem na všechny relevantní okolnosti měli vědět, že přepravní služby, které objednávají, obnášejí porušení nařízení (ES) č. 1072/2009.
- (25) Evropský orgán pro pracovní záležitosti, jehož oblast působnosti, stanovená v čl. 1 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149<sup>(10)</sup>, zahrnuje i nařízení (ES) č. 1071/2009, bude hrát významnou úlohu při poskytování pomoci členským státům za účelem náležitého prosazování pravidel obsažených v tomto nařízení. Tato úloha se bude týkat zejména vzájemně koordinovaných kontrol, usnadňování spolupráce a výměny informací mezi členskými státy, podpory a sdílení osvědčených postupů, podpory při budování kapacit, podpory vzdělávání a osvětových kampaní.
- (26) Za účelem zohlednění vývoje na trhu a technického pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, kterými se mění přílohy I, II a III nařízení (ES) č. 1071/2009 a přílohy I, II a III nařízení (ES) č. 1072/2009. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů<sup>(11)</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 zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (27) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zavedení určité míry harmonizace v některých oblastech, které dosud právem Unie harmonizovány nebyly, zejména ve vztahu k dopravě využívající lehká užitková vozidla a k postupům při prosazování stanovených pravidel, a sblížení podmínek hospodářské soutěže a zlepšení prosazování nemůže být

<sup>(9)</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).

<sup>(10)</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>(11)</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.



dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu povahy sledovaných cílů ve spojení s přeshraniční povahou silniční dopravy, 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 toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.

- (28) Nařízení (ES) č. 1071/2009, nařízení (ES) č. 1072/2009 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 <sup>(12)</sup> by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

#### Změny nařízení (ES) č. 1071/2009

Nařízení (ES) č. 1071/2009 se mění takto:

- 1) V článku 1 se odstavec 4 mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny, provozující výhradně vnitrostátní přepravu ve svém členském státě usazení;“;

b) vkládá se nové písmeno, které zní:

„aa) podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 2,5 tuny;“;

c) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) podniky, které vykonávají výhradně silniční přepravy cestujících pro neobchodní účely, nebo které mají jiný hlavní předmět činnosti než povolání podnikatele v silniční osobní dopravě;“;

d) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Pro účely prvního pododstavce písm. b) se za dopravu výhradně pro neobchodní účely považuje silniční doprava, jiná než doprava uskutečňovaná na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná přímá ani nepřímá odměna, ze které přímo ani nepřímo neplyne žádný příjem pro řidiče vozidla ani jiné osoby a která nesouvisí s profesní ani obchodní činností.“

- 2) V článku 3 se zrušuje odstavec 2.

- 3) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

#### Podmínky týkající se požadavku usazení

1. Aby podnik splnil požadavek podle čl. 3 odst. 1 písm. a), musí v členském státě usazení:

a) mít prostory, v nichž má tento podnik přístup k originálům své klíčové podnikové dokumentace, ať už v elektronické, nebo jiné podobě, zejména pokud jde o jeho smlouvy o přepravě, doklady vztahující se k vozidlům, jež má tento podnik k dispozici, účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, pracovní smlouvy, doklady o sociálním zabezpečení, doklady obsahující údaje o přidělování a vysílání řidičů, doklady obsahující údaje týkající se kabotáže, doby řízení a doby odpočinku a všechny ostatní doklady, k nimž musí mít příslušný orgán přístup za účelem ověření, zda jsou splněny podmínky stanovené tímto nařízením;

b) organizovat činnosti svého vozového parku způsobem, který zajistí, aby se vozidla, jež tento podnik má k dispozici a jež jsou používána v mezinárodní přepravě, vrátila do některé z provozoven v daném členském státě nejpozději osm týdnů poté, co jej opustila;

<sup>(12)</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).

- c) být registrován v obchodním rejstříku tohoto členského státu nebo v podobném rejstříku, pokud to vnitrostátní právo vyžaduje;
- d) podléhat dani z příjmu, a pokud to vnitrostátní právo vyžaduje, mít platné identifikační číslo pro účely daně z přidané hodnoty;
- e) poté, co je oprávnění uděleno, mít k dispozici jedno nebo více vozidel, buď vlastních, nebo například na základě smlouvy o splátkovém prodeji, smlouvy o pronájmu nebo leasingové smlouvy, která jsou registrována nebo jinak uvedena do provozu a jejichž používání je povoleno v souladu s právními předpisy tohoto členského státu;
- f) účinně a nepřetržitě vykonávat své administrativní a obchodní činnosti s příslušným vybavením a zařízením v prostorách uvedených v písmeni a) umístěných v tomto členském státě a účinně a nepřetržitě řídit své činnosti v oblasti přepravy s využitím vozidel uvedených v písmeni g) s vhodným technickým vybavením nacházejícím se v tomto členském státě;
- g) mít obvykle a pravidelně k dispozici počet vozidel splňujících podmínky stanovené v písmeni e) a řidičů, jejichž obvyklou základnou je provozovna v tomto členském státě, přiměřený objemu přeprav, které podnik vykonává.
2. Vedle požadavků stanovených v odstavci 1 mohou členské státy vyžadovat, aby měl podnik v členském státě usazení:
- a) ve svých prostorách řádně kvalifikované administrativní zaměstnance v počtu přiměřeném rozsahu své činnosti nebo odpovědného zástupce pro dopravu, které lze během obvyklých úředních hodin kontaktovat;
- b) na území tohoto členského státu, v míře přiměřené rozsahu své činnosti, provozní infrastrukturu jinou než technické vybavení uvedené v odst. 1 písm. f), včetně kanceláře otevřené během obvyklých úředních hodin.“
- 4) Článek 6 se mění takto:
- a) odstavec 1 se mění takto:
- i) druhý pododstavec se nahrazuje tímto:
- „Při zjišťování, zda určitý podnik splnil tento požadavek, zváží členské státy chování podniku, jeho odpovědných zástupců pro dopravu, výkonných ředitelů a jakékoli jiné dotčené osoby, kterou může členský stát určit. Odkazy v tomto článku na odsouzení, sankce nebo porušení zahrnují odsouzení, sankce či porušení vztahující se na samotný podnik, jeho odpovědného zástupce pro dopravu, výkonného ředitele a jakoukoli jinou dotčenou osobu, kterou může členský stát určit.“;
- ii) v třetím pododstavci písm. a) bodě vi) se slovo „a“ nahrazuje středníkem;
- iii) v třetím pododstavci písm. a) se doplňuje nový bod, který zní:
- „vii) daňového práva a“;
- iv) v třetím pododstavci písm. b) se doplňují nové body, které znějí:
- „xi) vysílání pracovníků v silniční dopravě;
- xii) práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy;
- xiii) kabotáže.“;
- b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:
- „2. Pro účely odst. 1 třetího pododstavce písm. b), byl-li v jednom nebo více členských státech odpovědný zástupce pro dopravu nebo dopravní podnik odsouzen za závažnou trestnou činnost nebo mu byla uložena sankce za některé z nejzávažnějších porušení pravidel Unie uvedených v příloze IV, příslušný orgán členského státu usazení vhodným a včasným způsobem provede a ukončí správní řízení, které případně zahrne kontrolu na místě v prostorách dotčeného podniku.
- Během správního řízení mají odpovědný zástupce pro dopravu nebo případně jiní právní zástupci dopravního podniku právo předložit své argumenty a vysvětlení.

Během správního řízení příslušný orgán posoudí, zda by z důvodu zvláštních okolností představovala v daném případě ztráta dobré pověsti nepřiměřený následek. Při tomto posouzení příslušný orgán přihlédne k počtu závažných porušení vnitrostátních a unijních pravidel uvedených v odst. 1 třetím pododstavci i k počtu nejzávažnějších porušení pravidel Unie uvedených v příloze IV, za která byl odpovědný zástupce pro dopravu nebo dopravní podnik odsouzen nebo za která mu byly uloženy sankce. Každý takový závěr musí být řádně vysvětlen a odůvodněn.

Shledá-li příslušný orgán, že by ztráta dobré pověsti byla nepřiměřená, rozhodne, že dobrá pověst dotyčného podniku zůstane zachována. Důvody pro toto rozhodnutí se zanesou do vnitrostátního rejstříku. Počet těchto rozhodnutí se uvede ve zprávě podle čl. 26 odst. 1.

Neshledá-li příslušný orgán, že by ztráta dobré pověsti byla nepřiměřená, má odsouzení nebo uložení sankcí za následek ztrátu dobré pověsti.“;

c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Komise přijme prováděcí akty, kterými se stanoví seznam kategorií, typů a stupňů závažnosti závažných porušení pravidel Unie podle odst. 1 třetího pododstavce písm. b), jiných než uvedených v příloze IV, jež mohou vést ke ztrátě dobré pověsti. Členské státy přihlédnou k informacím o těchto porušeních, včetně informací obdrženy od ostatních členských států, při určování priorit pro kontroly podle čl. 12 odst. 1.

Za tímto účelem Komise:

- a) stanoví kategorie a typy porušení, ke kterým dochází nejčastěji;
- b) určí stupeň závažnosti porušení podle jejich schopnosti vyvolat riziko smrtelných nebo vážných zranění a narušit hospodářskou soutěž na trhu silniční dopravy, a to i zhoršením pracovních podmínek pracovníků v dopravě;
- c) stanoví četnost výskytu, při jejímž překročení se opakovaná porušení považují za závažnější, s přihlédnutím k počtu vozidel využívaných při dopravních činnostech řízených odpovědným zástupcem pro dopravu.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 25 odst. 3.“

5) Článek 7 se mění takto:

a) v odstavci 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. Pro účely splnění požadavku stanoveného v čl. 3 odst. 1 písm. c) musí být podnik v průběhu ročního účetního období vždy schopen dostát svým finančním závazkům. Podnik musí na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokázat, že na každý rok disponuje kapitálem a rezervami ve výši nejméně:

- a) 9 000 EUR na první používané motorové vozidlo;
- b) 5 000 EUR na každé další používané motorové vozidlo nebo jízdní soupravu s přípustnou hmotností naloženého vozidla nebo soupravy převyšující 3,5 tuny a
- c) 900 EUR na každé další používané motorové vozidlo nebo jízdní soupravu s přípustnou hmotností naloženého vozidla nebo soupravy převyšující 2,5 tuny, avšak nepřevyšující 3,5 tuny.

Podnik, který vykonává povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 2,5 tuny, avšak nepřevyšuje 3,5 tuny, musí na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokázat, že na každý rok disponuje kapitálem a rezervami ve výši nejméně:

- a) 1 800 EUR na první používané vozidlo a
- b) 900 EUR na každé další používané vozidlo.

Členské státy mohou vyžadovat, aby podnik usazený na jejich území prokázal, že má na tato vozidla k dispozici stejnou výši kapitálu a rezerv jako na vozidla uvedená v prvním pododstavci. V tom případě o tom příslušný orgán daného členského státu informuje Komisi a ta tuto informaci zveřejní.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Vedle požadavků stanovených v odstavci 1 mohou členské státy vyžadovat, aby podnik, odpovědný zástupce pro dopravu nebo jakákoli jiná dotčená osoba, kterou mohou určit, neměli nedořešeny jiné než osobní dluhy vůči veřejnoprávním subjektům, aby na ně nebyl prohlášen konkurs a aby nebyli v úpadkovém nebo likvidačním řízení.“;

c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odchylně od odstavce 1 může příslušný orgán povolit nebo požadovat, aby podnik prokázal finanční způsobilost potvrzením podle určení příslušného orgánu, jako je bankovní záruka nebo pojištění, včetně pojištění odpovědnosti za škodu při výkonu povolání poskytnutého jednou nebo více bankami nebo jinými finančními institucemi včetně pojišťoven, nebo jiným závazným dokumentem, který představuje společnou a nerozdílnou záruku za podnik, pokud jde o částky stanovené v odstavci 1.“;

d) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Odchylně od odstavce 1 v případě, že ověřená roční účetní závěrka za rok, kdy došlo k registraci podniku, není k dispozici, příslušný orgán povolí, aby podnik prokázal finanční způsobilost potvrzením, jako je bankovní záruka, dokumentem vystaveným finanční institucí potvrzujícím přístup k úvěru na jméno podniku, nebo jiným závazným dokumentem podle určení příslušného orgánu prokazujícím, že podnik disponuje částkami uvedenými v odstavci 1.“

6) Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Členské státy mohou podporovat pravidelnou odbornou přípravu v oborech uvedených v příloze I ve tříletých intervalech, aby byly osoba nebo osoby uvedené v odstavci 1 dostatečně informovány o vývoji v daném odvětví.“;

b) odstavec 9 se nahrazuje tímto:

„9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 24a akty v přenesené pravomoci, kterými se mění přílohy I, II a III za účelem jejich přizpůsobení vývoji na trhu a technickému pokroku.“

7) V článku 9 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Členské státy mohou rozhodnout, že pro účely udělení licence podniku silniční nákladní dopravy provozujícímu pouze motorová vozidla nebo jízdní soupravy, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny, osvobodí od zkoušek uvedených v čl. 8 odst. 1 osoby, které prokáží, že po dobu deseti let před 20. srpnem 2020 nepřetržitě řídily podnik stejného typu.“

8) V čl. 11 odst. 4 se zrušuje třetí pododstavec.

9) Článek 12 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Příslušné orgány pravidelně sledují, zda podniky, jimž udělily oprávnění k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě, nadále splňují požadavky stanovené v článku 3. Členské státy proto provádějí kontroly, případně včetně kontrol na místě v prostorách dotčeného podniku, se zaměřením na podniky, jež byly vyhodnoceny jako podniky představující zvýšené riziko. Za tímto účelem členské státy rozšíří systém hodnocení rizik, který zavedly na základě článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES (\*), na všechna porušení pravidel uvedená v článku 6 tohoto nařízení.

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

b) v odstavci 2 se zrušuje druhý pododstavec.

10) V čl. 13 odst. 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) lhůtu nepřesahující šest měsíců, není-li podmínka ohledně finanční způsobilosti splněna, s cílem prokázat, že uvedený požadavek je opět trvale plněn.“

11) Článek 14 se mění takto:

a) v odstavci 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Příslušný orgán neprovede rehabilitaci odpovědného zástupce pro dopravu dříve než po uplynutí jednoho roku ode dne, kdy ke ztrátě dobré pověsti došlo, a v každém případě ne dříve, než odpovědný zástupce pro dopravu prokáže, že se po dobu alespoň tří měsíců účastnil odpovídající odborné přípravy nebo že složil zkoušku v oborech uvedených v příloze I části I tohoto nařízení.“;

b) odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Do přijetí případného rehabilitačního opatření v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy a s odstavcem 1 tohoto článku pozbývá osvědčení o odborné způsobilosti, uvedené v čl. 8 odst. 8, odpovědného zástupce pro dopravu, který byl prohlášen za nezpůsobilého, platnosti ve všech členských státech.“

12) Článek 16 se mění takto:

a) odstavec 2 se mění takto:

i) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) jména odpovědných zástupců pro dopravu určených pro splnění požadavků uvedených v článku 3 týkajících se dobré pověsti a odborné způsobilosti a případně i jméno právního zástupce;“;

ii) doplňují se nová písmena, která znějí:

„g) registrační značky vozidel, která má podnik k dispozici podle čl. 5 odst. 1 písm. g);

h) počet osob zaměstnaných v podniku k 31. prosinci předchozího roku, který je každoročně do 31. března zaznamenán ve vnitrostátním rejstříku;

i) hodnocení rizika podniku podle čl. 9 odst. 1 směrnice 2006/22/ES.“;

iii) druhý, třetí a čtvrtý pododstavec se nahrazují tímto:

„Údaje uvedené v prvním pododstavci písm. a) až d) jsou veřejně přístupné v souladu s příslušnými ustanoveními o ochraně osobních údajů.“

Členské státy se mohou rozhodnout uchovávat údaje uvedené v prvním pododstavci písm. e) až i) v oddělených rejstřících. V tom případě se údaje uvedené v písmenech e) a f) poskytují na žádost nebo se přímo zpřístupňují všem příslušným orgánům dotyčného členského státu. Požadované informace se poskytují do pěti pracovních dnů po obdržení žádosti.

Údaje uvedené v prvním pododstavci písm. g), h) a i) se poskytují příslušným orgánům během silničních kontrol do dvanácti měsíců od vstupu v platnost prováděcího aktu přijatého podle odstavce 6 a upřesňujícího funkce, jež toto poskytování umožní.

Údaje uvedené v prvním pododstavci písm. e) až i) se zpřístupňují jiným než příslušným orgánům pouze v případě, že jsou tyto orgány řádně oprávněné provádět kontroly a ukládat sankce v oblasti silniční dopravy a že jsou jejich úřední osoby pod přísahou nebo jsou jiným způsobem vázány formální povinností zachovávat mlčenlivost.“;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby všechny údaje obsažené ve vnitrostátním elektronickém rejstříku byly aktuální a přesné.“;

c) v odstavci 6 se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Do 14 měsíců po přijetí prováděcího aktu o společném vzorci pro výpočet hodnocení rizika podle čl. 9 odst. 1 směrnice 2006/22/ES přijme Komise prováděcí akty, jimiž upřesní funkce umožňující, aby byly údaje uvedené v odst. 2 prvním pododstavci písm. g), h) a i) poskytovány příslušným orgánům během silničních kontrol.

Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 25 odst. 2.“;

d) odstavec 7 se zrušuje.

13) Článek 18 se nahrazuje tímto:

„Článek 18

### **Správní spolupráce mezi členskými státy**

1. Každý členský stát určí národní kontaktní místo pověřené výměnou informací s ostatními členskými státy v rámci provádění tohoto nařízení. Členské státy sdělí Komisi jeho název a adresu do 4. prosince 2011. Komise sestaví seznam všech národních kontaktních míst a rozešle jej členským státům.

2. Příslušné orgány členských států úzce spolupracují a pohotově si poskytují vzájemnou pomoc a jakékoli jiné relevantní informace, aby se usnadnilo provádění a prosazování tohoto nařízení.

3. Příslušné orgány členských států si vyměňují informace o odsouzeních a sankcích za veškerá závažná porušení pravidel uvedená v čl. 6 odst. 2. Obdrží-li členský stát oznámení o závažném porušení pravidel uvedeném v čl. 6 odst. 2, jež mělo během předchozích dvou let za následek odsouzení nebo uložení sankce v jiném členském státě, zaznamená toto porušení do svého vnitrostátního elektronického rejstříku.

4. Členský stát odpoví na žádost o informace vznesenou kterýmkoli příslušným orgánem jiného členských států a provede kontroly, inspekce a vyšetřování dodržování požadavku podle čl. 3 odst. 1 písm. a) podnikateli v silniční dopravě usazenými na jeho území. Tyto žádosti o informace se mohou týkat i přístupu k dokumentům potřebným k prokázání toho, že jsou splněny podmínky stanovené v článku 5. Žádost o informace vznesená příslušným orgánem členského státu musí být opodstatněná a odůvodněná. Za tímto účelem musí obsahovat důvěryhodné skutečnosti svědčící o možných porušeních čl. 3 odst. 1 písm. a), uvádět účel žádosti a v dostatečné míře upřesňovat požadované informace a dokumenty.

5. Členský stát poskytne informace, o které ho požádal jiný členský stát podle odstavce 4, do třiceti pracovních dnů po obdržení žádosti. Členské státy se mohou dohodnout i na kratší lhůtě.

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

7. Je-li vyřízení žádosti o informace nebo provedení kontrol, inspekci či vyšetřování obtížné, sdělí to dožádaný členský stát žádajícímu členskému státu ve lhůtě deseti pracovních dnů po obdržení žádosti s uvedením důvodů, proč je poskytnutí těchto informací obtížné. Dotčené členské státy spolu jednájí s cílem nalézt řešení každé zjištěné obtíže. Pokud jsou informace poskytovány žádajícímu členskému státu soustavně se zpožděním, je o tom informována Komise, která přijme vhodná opatření.

8. Výměna informací uvedená v odstavci 3 probíhá prostřednictvím systému pro výměnu zpráv, zejména systému ERRU (European Registers of Road Transport Undertakings – evropské rejstříky podniků silniční dopravy), který byl zřízen nařízením Komise (EU) č. 1213/2010 (\*). Správní spolupráce a vzájemná pomoc mezi příslušnými orgány členských států, které jsou stanoveny v odstavcích 4 až 7, se provádějí prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI), který byl zřízen nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 (\*\*). Za tímto účelem může každý členský stát určit kontaktní místo uvedené v odstavci 1 jako příslušný orgán a prostřednictvím systému IMI o tom uvědomí Komisi.



9. Členské státy zajistí, aby informace, které jim byly předány na základě tohoto článku, byly použity pouze ve věci či věcech, pro něž byly vyžádány. Jakékoli zpracování osobních údajů se provádí výlučně za účelem plnění tohoto nařízení a v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 (\*\*).

10. Vzájemná správní spolupráce a pomoc se poskytují bezplatně.

11. Žádost o informace nebrání příslušným orgánům v tom, aby přijaly opatření v souladu s příslušnými vnitrostátními a unijními právními předpisy za účelem šetření a prevence údajných porušení tohoto nařízení.

---

(\*) Nařízení Komise (EU) č. 1213/2010 ze dne 16. prosince 2010 o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy (Úř. věst. L 335, 18.12.2010, s. 21).

(\*\*) 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 (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).“

14) V článku 23 se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Odchylně od čl. 1 odst. 2 se do 21. května 2022 toto nařízení nepoužije na podniky silniční nákladní dopravy zapojené do mezinárodní přepravy pouze vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny, nestanoví-li právní předpisy členského státu usazení jinak.

Odchylně od čl. 16 odst. 2 se požadavek na zahrnutí hodnocení rizika podniků do vnitrostátních elektronických rejstříků použije od čtrnácti měsíců od vstupu v platnost prováděcího aktu o společném vzorci pro výpočet hodnocení rizika podle čl. 9 odst. 1 směrnice 2006/22/ES.“

15) Článek 24 se zrušuje.

16) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 24a

#### **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. 8 odst. 9 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od 20. srpna 2020.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v čl. 8 odst. 9 kdykoliv 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. 8 odst. 9 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevyvodí 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 nevyvodí. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

---

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



17) Článek 25 se mění takto:

a) odstavce 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 (\*).

(\*) 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).“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

18) Článek 26 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Podávání zpráv a přezkum“;

b) v odstavci 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) počet povolení vydaných podle tohoto nařízení podle roku vydání a podle typu, počet pozastavených povolení, počet odejmutých povolení, počet prohlášení nezpůsobilosti a odůvodnění příslušných rozhodnutí. Zprávy týkající se období po 21. květnu 2022 zahrnují rovněž rozdělení těchto položek podle:

i) podnikatelů v silniční osobní dopravě;

ii) podnikatelů v silniční nákladní dopravě používajících výhradně motorová vozidla nebo jízdní soupravy, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny, a

iii) všech ostatních podnikatelů v silniční nákladní dopravě;“;

c) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„3. Každé dva roky členské státy podají Komisi zprávu o žádostech, které podaly na základě čl. 18 odst. 4 až 9, o odpovědích, které obdržely od ostatních členských států, a o opatřeních, která přijaly na základě poskytnutých informací.

4. Komise do 21. srpna 2023 na základě informací, které shromáždí podle odstavce 3, a na základě dalších důkazů předloží Evropskému parlamentu a Radě podrobnou zprávu o rozsahu správní spolupráce členských států, o případných nedostatcích v tomto ohledu a o možných způsobech, jak tuto spolupráci zlepšit. Na základě této zprávy posoudí, zda je nezbytné navrhnout další opatření.

5. Komise vyhodnotí provádění tohoto nařízení do 21. srpna 2023 a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o jeho uplatňování.

6. V návaznosti na zprávu uvedenou v odstavci 5 Komise toto nařízení pravidelně hodnotí a předkládá výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.

7. Je-li to vhodné, připojí se ke zprávám uvedeným v odstavci 5 a 6 příslušné legislativní návrhy.“

19) Příloha IV se mění takto:

a) nadpis se nahrazuje tímto:

„Seznam nejzávažnějších porušení pro účely čl. 6 odst. 2“;

b) v bodě 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Překročení maximální denní doby řízení během denní pracovní doby o 50 % nebo více.“;

c) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. Vozidlo není vybaveno tachografem nebo omezovačem rychlosti nebo je v něm instalován či používán klamný přístroj schopný pozměnit záznamy záznamového zařízení nebo omezovače rychlosti nebo jsou padělané výtisky záznamů nebo údajů stažených z tachografu nebo z karty řidiče.“

#### Článek 2

#### Změny nařízení (ES) č. 1072/2009

Nařízení (ES) č. 1072/2009 se mění takto:

1) V článku 1 se odstavec 5 mění takto:

a) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) do 20. května 2022: přeprava zboží ve vozidlech s přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřevyšující 3,5 tuny;“;

b) vkládá se nové písmeno, které zní:

„ca) od 21. května 2022: přeprava zboží ve vozidlech s přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřevyšující 2,5 tuny;“

2) Článek 4 se mění takto:

a) v odstavci 2 se zrušuje třetí pododstavec;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Licence Společenství a opisy odpovídají vzoru stanovenému v příloze II, která rovněž stanoví podmínky pro jejich užívání. Obsahují alespoň dva bezpečnostní prvky uvedené v příloze I.

V případě vozidel používaných k přepravě zboží, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřevyšuje 3,5 tuny a pro něž platí nižší finanční požadavky stanovené v čl. 7 odst. 1 druhém pododstavci nařízení (ES) č. 1071/2009, vydávající orgán v části „zvláštní poznámky“ licence Společenství nebo jejího opisu uvede: „≤ 3,5 t“.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 14b akty v přenesené pravomoci, kterými se mění přílohy I a II za účelem jejich přizpůsobení technickému pokroku.“

3) V článku 5 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 14b akty v přenesené pravomoci, kterými se mění příloha III za účelem jejího přizpůsobení technickému pokroku.“

4) Článek 8 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě nesmějí provádět s týmž vozidlem nebo, v případě soupravy, s týmž motorovým vozidlem kabotáž ve stejném členském státě po dobu čtyř dnů poté, co v tomto členském státě kabotáž dokončily.“;

b) v odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„3. Má se za to, že vnitrostátní silniční nákladní doprava uskutečněná v hostitelském členském státě podnikatelem v silniční nákladní dopravě – nerezidentem je v souladu s tímto nařízením, pouze pokud tento podnikatel může předložit jasné důkazy o předcházející mezinárodní přepravě a o každé návazné kabotáži, kterou uskutečnil. V případě, že vozidlo bylo na území hostitelského členského státu v období čtyř dnů předcházejících dané mezinárodní přepravě, podnikatel v silniční nákladní dopravě musí rovněž předložit jasné důkazy o všech přepravách, které během tohoto období uskutečnil.“;

c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„4a. Důkazy uvedené v odstavci 3 se předloží nebo předají oprávněnému kontrolorovi hostitelského členského státu na žádost během silniční kontroly. Mohou být předloženy nebo předány elektronicky s použitím upraveného strukturovaného formátu, který lze přímo používat k ukládání a zpracování počítačem, například elektronického nákladního listu (eCMR) podle ženevského Dodatkového protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) týkajícího se elektronického nákladního listu ze dne 20. února 2008. 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 uvedené v odstavci 3.“;

d) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Každý podnikatel v silniční nákladní dopravě, který je v členském státě, v němž je usazen, v souladu s právními předpisy tohoto státu oprávněn k provozování silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu uvedené v čl. 1 odst. 5 písm. a) až ca), je za podmínek stanovených v této kapitole oprávněn k provozování kabotáže stejného druhu nebo kabotáže vozidly stejné kategorie.“

5) Článek 10 se mění takto:

a) v odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„3. Komise přezkoumá situaci zejména na základě příslušných údajů a po konzultaci výboru zřízeného čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 (\*) do jednoho měsíce od obdržení žádosti členského státu rozhodne, zda jsou ochranná opatření nutná, a pokud nutná jsou, přijme je.

(\*) 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).“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„7. Vedle odstavců 1 až 6 tohoto článku a odchylně od článku 4 směrnice 92/106/EHS mohou členské státy, je-li to nutné, aby se zabránilo zneužívání uvedeného článku poskytováním neomezených a nepřetržitých služeb na počátečních nebo konečných silničních úsecích v hostitelském členském státě, které jsou součástí kombinované dopravy mezi členskými státy, stanovit, že se článek 8 tohoto nařízení vztahuje na podnikatele v silniční nákladní dopravě, pokud takový počáteční nebo konečný úsek silniční dopravy v daném členském státě zajišťují. Pokud jde o tyto úseky silniční dopravy, členské státy mohou stanovit lhůtu, která je delší než sedmidenní lhůta uvedená v čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení a kratší než čtyřdenní lhůta uvedená v čl. 8 odst. 2a tohoto nařízení. Použitím čl. 8 odst. 4 tohoto nařízení na uvedené dopravní operace nejsou dotčeny požadavky vyplývající ze směrnice 92/106/EHS. Členské státy, které využijí odchylky stanovené v tomto odstavci, to oznámí Komisi předtím, než svá příslušná vnitrostátní opatření uplatní. Přezkoumají tato opatření alespoň každých pět let a o výsledcích přezkumu informují Komisi. Rovněž tato opatření, včetně délky zmíněných období, transparentním způsobem zveřejní.“

6) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

### Kontroly

1. V zájmu důslednějšího prosazování povinností stanovených v této kapitole členské státy zajistí, aby se na jejich území uplatňovala soudržná vnitrostátní strategie prosazování práva. Tato strategie se zaměří na dopravce s vyšším stupněm rizika, jak je uvedeno v článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES (\*).

2. Každý členský stát zajistí, aby kontroly stanovené v článku 2 směrnice 2006/22/ES v příslušných případech zahrnovaly kontrolu kabotáže.

3. Členské státy provedou nejméně dvakrát za rok vzájemně koordinované silniční kontroly kabotáže. Tyto kontroly provádějí zároveň vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování příslušných pravidel v oblasti silniční dopravy v nejméně dvou členských státech, každý z nich na svém území. Členské státy mohou tyto činnosti spojit s činnostmi stanovenými v článku 5 směrnice 2006/22/ES. Národní kontaktní místa určená podle čl. 18 odst. 1 nařízení (ES) č. 1071/2009 si vyměňují informace o počtu a druhu porušení pravidel kabotáže zjištěných po provedení vzájemně koordinovaných silničních kontrol.

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

7) Vkládají nové články, které znějí:

„Článek 14a

#### **Odpovědnost**

Členské státy stanoví pravidla upravující sankce za nedodržení kapitol II a III pro odesílatele, zasilatele, dodavatele a subdodavatele, kteří vědí či by s ohledem na všechny relevantní okolnosti měli vědět, že přepravní služby, které objednávají, obnášejí porušení tohoto nařízení.

Článek 14b

#### **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. 4 odst. 4 a čl. 5 odst. 4 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od 20. srpna 2020.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 4 a čl. 5 odst. 4 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. 4 odst. 4 a čl. 5 odst. 4 vstoupí v platnost pouze tehdy, 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.“

8) Článek 15 se zrušuje.

9) Článek 17 se nahrazuje tímto:

„Článek 17

#### **Podávání zpráv a přezkum**

1. Do 31. března každého druhého roku uvědomí členské státy Komisi o počtu podnikatelů v silniční nákladní dopravě, kteří jsou držiteli licencí Společenství k 31. prosinci každého z předchozích dvou let, a o počtu opisů licencí odpovídajícím počtu vozidel v provozu k tomuto dni. Zprávy týkající se období po 20. květnu 2022 zahrnují rovněž přehled těchto položek rozčleněný na podnikatele v silniční nákladní dopravě zapojené do mezinárodní přepravy pouze vozidly, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřevyšuje 3,5 tuny, a na ostatní podnikatele v silniční nákladní dopravě.

2. Do 31. března každého druhého roku uvědomí členské státy Komisi o počtu osvědčení řidiče vydaných v každém ze dvou předchozích kalendářních let i o celkovém počtu osvědčení řidiče v oběhu k 31. prosinci každého z předchozích dvou let. Zprávy týkající se období po 20. květnu 2022 zahrnují rovněž přehled těchto položek rozčleněný na podnikatele v silniční nákladní dopravě zapojené do mezinárodní přepravy pouze vozidly, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřevyšuje 3,5 tuny, a na ostatní podnikatele v silniční nákladní dopravě.
3. Svou národní strategii prosazování práva přijatou podle článku 10a zašlou členské státy Komisi do 21. srpna 2022. Do 31. března každého roku uvědomí členské státy Komisi o činnostech v oblasti prosazování práva provedených v předchozím kalendářním roce podle článku 10a; ve vhodných případech uvedou rovněž počet provedených kontrol. Tyto informace zahrnují počet zkontrolovaných vozidel.
4. Komise vypracuje do 21. srpna 2024 zprávu o situaci na trhu Unie v oblasti silniční dopravy. Tato zpráva bude obsahovat analýzu situace na trhu včetně hodnocení účinnosti kontrol a vývoje podmínek zaměstnávání v dané profesi.
5. Komise vyhodnotí provádění tohoto nařízení, zejména dopad změn článku 8 zavedených nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 (\*), do 21. srpna 2023 a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení.
6. V návaznosti na zprávu uvedenou v odstavci 5 Komise toto nařízení pravidelně hodnotí a předkládá výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.
7. Je-li to vhodné, připojí se ke zprávám uvedeným v odstavcích 5 a 6 příslušné legislativní návrhy.

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 17).“

### Článek 3

#### Změna nařízení (EU) č. 1024/2012

V příloze nařízení (EU) č. 1024/2012 se doplňuje nový bod, který zní:

„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 provozovatele silniční dopravy a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (\*): čl. 18 odst. 8.

(\*) Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.“

### Článek 4

#### Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 21. února 2022.

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

V Bruselu dne 15. července 2020.

Za Evropský parlament

předseda

D.M. SASSOLI

Za Radu

předsedkyně

J. KLOECKNER

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/1056****ze dne 15. července 2020****o elektronických informacích o nákladní dopravě****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 a čl. 100 odst. 2 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>

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Efektivnost nákladní dopravy a logistiky je zásadní pro růst a konkurenceschopnost hospodářství Unie, fungování vnitřního trhu a sociální i hospodářskou soudržnost všech regionů Unie.
- (2) Účelem tohoto nařízení je podpořit digitalizaci nákladní dopravy a logistiky s cílem snížit administrativní náklady, zlepšit schopnosti příslušných orgánů v oblasti prosazování práva a zvýšit efektivnost a udržitelnost dopravy.
- (3) Přepravu zboží, včetně odpadu, doprovází velké množství informací, které jsou mezi podniky navzájem a mezi podniky a příslušnými orgány stále ještě vyměňovány v tištěné podobě. Používání dokladů v tištěné podobě představuje značnou administrativní zátěž pro provozovatele logistiky a vícenáklady pro provozovatele logistiky a související odvětví (například obchod a výrobu), zejména pro malé a střední podniky, a má nepříznivý dopad na životní prostředí.
- (4) Absence jednotného právního rámce na úrovni Unie, který by od příslušných orgánů vyžadoval, aby přijímaly v elektronické podobě příslušné informace o nákladní dopravě, jež požadují právní předpisy, je považována za hlavní důvod nedostatečného pokroku ke zjednodušení a větší efektivnosti výměny informací, kterou umožňují dostupné elektronické prostředky. Přijímání informací příslušnými orgány v elektronické podobě a se společnými specifikacemi by usnadnilo nejen komunikaci mezi příslušnými orgány a hospodářskými subjekty, ale nepřímo také rozvoj jednotné a zjednodušené elektronické komunikace mezi podniky v celé Unii. Vedlo by rovněž ke značným úsporám administrativních nákladů pro hospodářské subjekty, a zejména malé a střední podniky, které tvoří převážnou většinu dopravních a logistických společností v rámci Unie.
- (5) Některé oblasti dopravního práva Unie od příslušných orgánů vyžadují, aby přijímaly digitalizované informace, zdaleka se to však netýká všech příslušných právních aktů Unie. Mělo by být možné používat elektronické prostředky ke zpřístupnění regulačních informací o přepravě zboží příslušným orgánům na celém území Unie a pro všechny příslušné fáze přepravních operací prováděné v Unii. Tato možnost by se navíc měla vztahovat na všechny regulační informace na všechny druhy dopravy.
- (6) Od příslušných orgánů by se proto mělo požadovat, aby přijímaly informace zpřístupněné elektronicky, kdykoli mají hospodářské subjekty povinnost informace zpřístupnit coby důkaz splnění požadavků stanovených v právních aktech Unie, na které se vztahuje toto nařízení. Tento požadavek by se měl vztahovat rovněž na informace vyžádané orgány jako doplňující informace v souladu s ustanoveními uvedených právních aktů Unie, například v případě, že některé informace chybějí. Totéž by mělo platit v případě, kdy vnitrostátní právní předpisy vyžadují poskytnutí regulačních informací zcela či zčásti shodných s informacemi, jež se mají poskytovat podle právních aktů Unie spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení. Orgány by měly rovněž usilovat o to, aby v souvislosti s uvedenými informacemi komunikovaly s dotčenými hospodářskými subjekty elektronicky. Touto komunikací by však neměla být dotčena příslušná ustanovení právních aktů Unie ani vnitrostátních právních předpisů týkající se návazných opatření během kontrol regulačních informací nebo po nich. Povinnost příslušných orgánů přijímat

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 62, 15.2.2019, s. 265.

<sup>(2)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 12. března 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 7. dubna 2020 (Úř. věst. C 157, 8.5.2020, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 8. července 2020 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).



informace zpřístupněné hospodářskými subjekty elektronicky by měla rovněž platit vždy, když ustanovení právních aktů Unie nebo vnitrostátních právních předpisů spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení požadují informace, na něž odkazují rovněž příslušné mezinárodní úmluvy, jako jsou úmluvy upravující mezinárodní přepravní smlouvy v rámci jednotlivých druhů dopravy, například Úmluva OSN o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), rezoluce IATA č. 672 o elektronickém leteckém nákladním listu, Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) a Budapeštská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI).

- (7) Jelikož účelem tohoto nařízení je pouze usnadnit a podpořit poskytování informací mezi hospodářskými subjekty a příslušnými orgány elektronickými prostředky, neměla by jím být dotčena ustanovení právních aktů Unie ani vnitrostátních právních předpisů, která určují obsah regulačních informací, a zejména by nemělo ukládat žádné další požadavky na regulační informace nebo jazykové požadavky. I když cílem tohoto nařízení je umožnit splnění požadavků na regulační informace elektronickými prostředky namísto prostředků tištěných, neměla by jím jinak být dotčeno právo dotčených hospodářských subjektů poskytovat tyto informace v papírové podobě, jak je stanoveno v příslušných ustanoveních právních aktů Unie nebo vnitrostátních právních předpisů, ani by se jinak nemělo dotýkat příslušných požadavků Unie týkajících se dokumentů, které se mají používat pro strukturované předkládání příslušných informací. Tímto nařízením by neměla být dotčena ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 <sup>(3)</sup> o procesních požadavcích na přepravu odpadu a ustanovení týkající se kontrol celními úřady. Tímto nařízením by rovněž neměla být dotčena ustanovení o povinnosti podávat zprávy, a to ani pokud jde o pravomoci celních nebo jiných orgánů, jak jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 <sup>(4)</sup> nebo v prováděcích aktech či aktech v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 <sup>(5)</sup>.
- (8) Používání elektronických prostředků pro výměnu regulačních informací může snížit administrativní náklady pro hospodářské subjekty a zvýšit efektivnost příslušných orgánů. Hospodářské subjekty i příslušné orgány budou muset přijmout nezbytná opatření, včetně pořízení nezbytného vybavení, aby si mohly elektronicky vyměňovat regulační informace o nákladní dopravě (eFTI) ve strojově čitelném formátu prostřednictvím platform založených na informačních a komunikačních technologiích (platformy eFTI). Dotčené hospodářské subjekty by však měly být nadále odpovědné za poskytování informací ve formátu čitelném pro člověka, kdykoli o to příslušné orgány výslovně požádají, aby tyto orgány mohly plnit své povinnosti v situacích, kdy není přístup k platformě eFTI k dispozici.
- (9) Aby bylo hospodářským subjektům umožněno poskytovat příslušné informace v elektronické podobě stejným způsobem ve všech členských státech, je nezbytné se opírat o společné specifikace, které by Komise měla přijmout ve formě aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů uvedených v tomto nařízení.
- (10) Společné specifikace týkající se definice a technických charakteristik prvků údajů by měly zajistit interoperabilitu údajů vytvořením jednotné ucelené sady údajů, která se použije pro elektronické předávání informací. Tato ucelená sada údajů by měla obsahovat všechny datové prvky odpovídající požadavkům na informace obsaženým v příslušných ustanoveních právních aktů Unie a vnitrostátních právních předpisů, přičemž všechny datové prvky společné pro jednu nebo více dílčích sad mají být uvedeny pouze jednou.
- (11) Společné specifikace by měly rovněž stanovit společné postupy a podrobná pravidla pro přístup a zpracování těchto informací příslušnými orgány, včetně jakékoli související komunikace mezi příslušnými orgány a dotčenými hospodářskými subjekty, jako jsou žádosti o doplňující informace, které jsou pro příslušné orgány nezbytné k tomu, aby mohly vykonávat své příslušné pravomoci v oblasti prosazování předpisů v souladu s příslušnými ustanoveními právních aktů Unie a vnitrostátních právních předpisů.

<sup>(3)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů (Úř. věst. L 190, 12.7.2006, s. 1).

<sup>(4)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

<sup>(5)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 64).



- (12) Při stanovení těchto společných specifikací by se mělo náležitě přihlížet k příslušným specifikacím výměny údajů stanoveným v odpovídajících právních aktech Unie a obsaženým v příslušných evropských a mezinárodních normách pro výměnu údajů, včetně norem týkajících se multimodální dopravy, jakož i k zásadám a doporučením stanoveným ve sdělení Komise ze dne 23. března 2017 nazvaném „Evropský rámec interoperability - strategie provádění“, které zajišťuje přístup k poskytování evropských digitálních veřejných služeb, na němž se členské státy společně dohodly. Měla by být rovněž věnována dostatečná pozornost tomu, aby tyto specifikace zůstaly technologicky neutrální a otevřené inovativním technologiím.
- (13) S cílem minimalizovat náklady jak pro hospodářské subjekty i příslušné orgány by mohlo být zváženo zřízení přístupových bodů pro příslušné orgány. Tyto přístupové body by pouze zajišťovaly zprostředkování mezi platformami eFTI a příslušnými orgány, a neměly by proto uchovávat ani zpracovávat údaje eFTI, k nimž zprostředkovávají přístup, s výjimkou metadat připojených ke zpracování údajů eFTI, jako jsou protokoly operací nezbytné pro účely sledování nebo statistické účely. Členské státy by se rovněž mohly dohodnout na vytvoření společných přístupových bodů pro své příslušné orgány.
- (14) Toto nařízení by mělo stanovit funkční požadavky použitelné na platformy eFTI, které by hospodářské subjekty měly používat ke zpřístupnění regulačních informací o nákladní dopravě v elektronické podobě příslušnými orgánům, aby byly splněny podmínky pro povinné přijetí těchto informací příslušnými orgány, jak stanoví toto nařízení. Měly by být rovněž stanoveny požadavky pro třetí strany – poskytovatele služeb platform (poskytovatele služeb eFTI). Tyto požadavky by měly zejména zajistit, aby všechny údaje eFTI bylo možné zpracovávat výhradně v souladu s komplexním systémem kontroly přístupu založeném na právech, který poskytuje přidělené funkce; aby všechny příslušné orgány mohly mít k uvedeným údajům okamžitý přístup v souladu s jejich příslušnými pravomocemi v oblasti prosazování předpisů; aby zpracovávání osobních údajů bylo možné provádět v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 <sup>(6)</sup>; a aby při zpracovávání citlivých obchodních informací mohla být zachována důvěrnost těchto informací.
- (15) Komise by měla přijmout specifikace týkající se funkčních požadavků pro platformy eFTI. Při přijímání těchto specifikací by měla Komise usilovat o to, aby zajistila interoperabilitu platform eFTI a usnadnila tak výměnu údajů mezi těmito platformami a umožnila hospodářským subjektům, aby využívaly jakoukoli platformu dle svého výběru. S cílem usnadnit provádění a minimalizovat náklady by Komise měla rovněž zohlednit příslušná technická řešení a normy využívané v rámci stávajících systémů informačních a komunikačních technologií. Současně by Komise měla zajistit, aby uvedené specifikace zůstaly v co největší míře technologicky neutrální s cílem podpořit nepřetržité inovace a zamezit závislosti na určitých technologiích.
- (16) V zájmu vybudování důvěry příslušných orgánů i hospodářských subjektů v otázce splnění těchto funkčních požadavků ze strany platform eFTI a poskytovatelů služeb eFTI by členské státy měly zavést certifikační systém založený na akreditaci v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 <sup>(7)</sup>. Za účelem využití výhod certifikace se poskytovatelé informačních a komunikačních systémů, které jsou již používány, vybízejí, aby zajistili, že uvedené systémy splňují požadavky na platformy eFTI stanovené v tomto nařízení, a aby požádali o certifikaci. Certifikace informačních a komunikačních systémů by měla být provedena neprodleně.
- (17) Využívání platform eFTI poskytuje hospodářským subjektům záruku, že jejich regulačních informace budou přijaty, a příslušným orgánům dává spolehlivý a bezpečný přístup k těmto informacím. Aniž je dotčena povinnost všech příslušných orgánů přijímat informace zpřístupněné prostřednictvím certifikované platformy eFTI v souladu s tímto nařízením, mělo by být nicméně nadále možné využívat jiné informační a komunikační systémy, pokud se tak členský stát rozhodne. Zároveň by toto nařízení nemělo bránit mezipodnikovému využívání platform eFTI ani využívání dalších funkcí platform eFTI za podmínky, že to nebude mít nepříznivý vliv na zpracování regulačních informací, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, v souladu s jeho požadavky.

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

<sup>(7)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (18) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro uplatňování povinnosti přijímat regulační informace zpřístupněné v elektronické podobě podle tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Prováděcí pravomoci by měly být Komisi svěřeny zejména s cílem stanovit společné postupy a podrobná pravidla pro příslušné orgány ohledně přístupu k regulačním informacím a jejich zpracování, pokud dotčené hospodářské subjekty zpřístupňují tyto informace elektronicky, a to včetně podrobných pravidel a technických specifikací, a stanovit podrobné specifikace pro uplatňování požadavků vztahujících se na platformy eFTI a poskytovatele služeb eFTI. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>(8)</sup>.
- (19) Za účelem zajištění řádného uplatňování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny přílohy I části A s cílem zohlednit veškeré akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přijaté Komisí, které stanoví nové požadavky Unie na regulační informace v souvislosti s přepravou zboží, a změny přílohy I části B za účelem začlenění seznamů požadavků na regulační informace obsažených ve vnitrostátním právu, oznámených Komisí členskými státy v souladu s tímto nařízením, a za účelem začlenění veškerých nových ustanovení příslušných vnitrostátních právních předpisů, která zavádějí změny vnitrostátních požadavků na regulační informace nebo stanoví nové příslušné požadavky na regulační informace, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, oznámených Komisí členskými státy v souladu s tímto nařízením; a pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením společné sady údajů a dílčích sad údajů týkající se příslušných požadavků na regulační informace, na něž se vztahuje toto nařízení, a jejich změnami; a doplněním některých technických aspektů tohoto nařízení, zejména s ohledem na pravidla pro certifikaci platforem eFTI a užívání certifikační ochranné známky a na pravidla pro certifikaci poskytovatelů služeb eFTI. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů<sup>(9)</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. Do vypracovávání a přípravy těchto aktů je rovněž důležité zapojit všechny příslušné zúčastněné strany v rámci příslušných fór, jako je skupina odborníků zřízená rozhodnutím Komise ze dne 13. září 2018, jímž se zřizuje Fórum pro digitální dopravu a logistiku.

- (20) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zajištění jednotného přístupu příslušných orgánů k přijímání informací o nákladní dopravě zpřístupněných elektronicky, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich vzhledem k potřebě stanovit společné požadavky 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 toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (21) Zpracování osobních údajů elektronickými prostředky vyžadované jako součást regulačních informací o nákladní dopravě by mělo být prováděno v souladu s nařízením (EU) 2016/679.
- (22) Komise by měla provést hodnocení tohoto nařízení. Měly by být shromážděny informace za účelem získání podkladů pro toto hodnocení a posouzení toho, jak toto nařízení dosahuje cílů, které sleduje.
- (23) Účinné a efektivní prosazování příslušných předpisů vyžaduje, aby všechny příslušné orgány měly přímý přístup v reálném čase k příslušným regulačním informacím v elektronické podobě. Za tímto účelem a v souladu se zásadou „digitalizace jako standard“, jak je uvedena ve sdělení Komise ze dne 19. dubna 2016 nazvaném „Akční plán EU pro „eGovernment“ na období 2016–2020: Urychlování digitální transformace veřejné správy“, by se využívání elektronických prostředků mělo stát převládajícím způsobem výměny regulačních informací mezi hospodářskými subjekty a příslušnými orgány. Komise by proto měla posoudit možné iniciativy s cílem zavést povinnost, aby hospodářské subjekty používaly pro zpřístupňování regulačních informací příslušným orgánům elektronické prostředky. Komise by měla ve vhodných případech navrhnout odpovídající iniciativy, včetně případných změn tohoto nařízení a dalších příslušných právních aktů Unie. V zájmu zlepšení schopností orgánů v oblasti prosazování práva a v zájmu minimalizace nákladů pro hospodářské subjekty i příslušné orgány by Komise měla rovněž

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

zvážit další opatření, jako je posílená interoperabilita informačních a komunikačních systémů a platform používaných k zaznamenávání a zpracovávání regulačních informací, které jsou upraveny jinými právními předpisy Unie v oblasti dopravy, a společný přístupový bod k těmto systémům a platformám.

- (24) Toto nařízení nelze účinně uplatňovat dříve, než vstoupí v platnost akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty v něm stanovené. Z tohoto důvodu má Komise právní povinnost přijmout tyto akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty a měla by na nich okamžitě začít pracovat, aby se zajistilo včasné přijetí příslušných specifikací, a to pokud možno před uplynutím příslušných lhůt stanovených v tomto nařízení. Včasné přijetí těchto aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů je zásadní pro to, aby členské státy a hospodářské subjekty měly dostatek času přijmout nezbytná opatření v souladu s tímto nařízením. Jednotlivé doby použitelnosti v tomto nařízení by proto měly být stanoveny odpovídajícím způsobem.
- (25) Obdobně by oznamovací povinnost členských států podle tohoto nařízení měla být splněna do jednoho roku ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost, aby Komise mohla včas přijmout první akt v přenesené pravomoci podle tohoto nařízení.
- (26) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 28 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001<sup>(10)</sup>,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

#### KAPITOLA I

### VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

#### Článek 1

#### Předmět

Toto nařízení stanoví právní rámec pro sdělování regulačních informací, které se týkají přepravy zboží na území Unie, mezi dotčenými hospodářskými subjekty a příslušnými orgány v elektronické podobě.

Za tímto účelem toto nařízení:

- a) stanoví podmínky, za nichž příslušné orgány musí přijmout regulační informace, zpřístupňované dotčenými hospodářskými subjekty v elektronické podobě;
- b) stanoví pravidla pro poskytování služeb souvisejících se zpřístupňováním regulačních informací dotčenými hospodářskými subjekty příslušným orgánům v elektronické podobě.

#### Článek 2

#### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na:

a) požadavky na regulační informace stanovené v těchto ustanoveních:

i) čl. 6 odst. 1 nařízení Rady EHS č. 11<sup>(11)</sup>;

ii) článek 3 směrnice Rady 92/106/EHS<sup>(12)</sup>;

iii) čl. 8 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009<sup>(13)</sup>;

<sup>(10)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

<sup>(11)</sup> Rada EHS: nařízení č. 11 o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství (Úř. věst. P 52, 16.8.1960, s. 1121).

<sup>(12)</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).

<sup>(13)</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).

- iv) čl. 16 písm. c) a čl. 18 odst. 1 nařízení (ES) č. 1013/2006; tímto nařízením nejsou dotčeny kontroly prováděné celními úřady, stanovené v příslušných ustanoveních právních aktů Unie;
- v) kapitola 5.4 části 5 přílohy A Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), uzavřené dne 30. září 1957 v Ženevě, jak je uvedena v příloze I oddílu I.1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES<sup>(14)</sup>; kapitola 5.4 části 5 Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID), obsažený v dodatku C COTIF, uzavřeném dne 3. června 1999 ve Vilniusu, jak je uvedena v příloze II oddílu II.1 uvedené směrnice; a kapitola 5.4 části 5 řádu připojeného k Evropské dohodě o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN), uzavřené dne 26. května 2000 v Ženevě, jak je uvedena v příloze III oddílu III.1 uvedené směrnice;
- b) požadavky na regulační informace stanovené v aktech v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktech přijatých Komisí na základě právních aktů Unie uvedených v písmenu a) tohoto odstavce nebo na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797<sup>(15)</sup> nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008<sup>(16)</sup>. Tyto akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty jsou uvedeny v příloze I části A tohoto nařízení;
- c) požadavky na regulační informace stanovené v ustanoveních vnitrostátních právních předpisů uvedených v příloze I části B tohoto nařízení.
2. Členské státy oznámí Komisi do 21. srpna 2021 ustanovení vnitrostátních právních předpisů a odpovídající požadavky na regulační informace, které vyžadují poskytnutí informací zcela či zčásti shodných s informacemi, jež se mají poskytovat podle požadavků na regulační informace uvedených v odst. 1 písm. a) a b).

V návaznosti na toto oznámení členské státy oznámí Komisi veškerá ustanovení vnitrostátních právních předpisů, jimiž se:

- a) mění požadavky na regulační informace stanovené ustanoveními vnitrostátních právních předpisů uvedenými v příloze I části B; nebo
- b) stanoví nové příslušné požadavky na regulační informace, které vyžadují poskytnutí informací zcela či zčásti shodných s informacemi, jež se mají poskytovat podle požadavků na regulační informace uvedených v odst. 1 písm. a) a b).

Členské státy tato oznámení učiní do jednoho měsíce od přijetí takového ustanovení.

3. Komise přijme v souladu s článkem 14 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění:

- a) část A přílohy I s cílem začlenit odkaz na požadavky na regulační informace uvedené v odst. 1 písm. b) tohoto článku;
- b) část B přílohy I s cílem začlenit nebo vymazat odkazy na vnitrostátní právní předpisy a požadavky na regulační informace v souladu s oznámeními učiněnými podle odstavce 2 tohoto článku.

### Článek 3

#### Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „regulačními informacemi“ informace předkládané v podobě dokumentu či nikoli, které se týkají přepravy zboží na území Unie, včetně zboží v tranzitu, jež musí dotčený hospodářský subjekt zpřístupnit v souladu s ustanoveními uvedenými v čl. 2 odst. 1, aby prokázal splnění příslušných požadavků obsažených v aktech stanovících uvedená ustanovení;
- 2) „požadavkem na regulační informace“ požadavek poskytnutí regulačních informací;

<sup>(14)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

<sup>(15)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

<sup>(16)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72).

- 3) „příslušným orgánem“ orgán veřejné moci, agentura nebo jiný subjekt, který má pravomoc vykonávat úkoly podle právních aktů uvedených v čl. 2 odst. 1 a pro který je přístup k regulačním informacím nezbytný, jako je kontrola, prosazování, potvrzování nebo monitorování dodržování předpisů na území členského státu;
- 4) „elektronickými informacemi o nákladní dopravě“ nebo „eFTI“ soubor prvků údajů zpracovaných elektronickými prostředky pro účely výměny regulačních informací mezi dotčenými hospodářskými subjekty a mezi dotčenými hospodářskými subjekty a příslušnými orgány;
- 5) „dílní sadou údajů eFTI“ sada strukturovaných prvků údajů odpovídajících regulačním informacím požadovaným podle určitého právního aktu Unie nebo vnitrostátního právního předpisu, uvedeného v čl. 2 odst. 1;
- 6) „společnou sadou údajů eFTI“ komplexní sada strukturovaných prvků údajů odpovídajících všem dílním sadám údajů eFTI, v níž jsou prvky údajů společné pro různé dílní sady údajů eFTI zahrnuté pouze jednou;
- 7) „prvkem údajů“ nejmenší jednotka informací, která má jedinečnou definici a přesné technické charakteristiky, jako je formát, délka a typ znaků;
- 8) „zpracováním“ operace nebo soubor operací s elektronickými informacemi o nákladní dopravě, které jsou prováděny pomocí či bez pomoci automatizovaných postupů, jako je shromáždění, zaznamenání, uspořádání, strukturování, uložení, přizpůsobení nebo pozměnění, vyhledání, nahlédnutí, použití, zpřístupnění přenosem, šíření nebo jakékoliv jiné zpřístupnění eFTI, seřazení či zkombinování, omezení, výmaz nebo zničení;
- 9) „protokolem operací“ automatizované zaznamenání elektronického zpracování eFTI;
- 10) „platformou eFTI“ řešení založené na informačních a komunikačních technologiích, jako je operační systém, operační prostředí nebo databáze, určené k použití za účelem zpracování eFTI;
- 11) „vývojářem platformy eFTI“ fyzická nebo právnická osoba, která vyvinula nebo získala platformu eFTI, ať už pro účely zpracování regulačních informací týkajících se její vlastní hospodářské činnosti, nebo pro uvedení této platformy na trh;
- 12) „službou eFTI“ služba spočívající ve zpracování eFTI pomocí platformy eFTI, a to samostatně nebo v kombinaci s jinými řešeními využívajícími informační a komunikační technologie, včetně jiných platform eFTI;
- 13) „poskytovatelem služby eFTI“ fyzická nebo právnická osoba, která na základě smlouvy poskytuje službu eFTI dotčeným hospodářským subjektům;
- 14) „dotčeným hospodářským subjektem“ provozovatel dopravy nebo logistiky nebo jiná fyzická či právnická osoba, která je odpovědná za zpřístupnění regulačních informací příslušným orgánům v souladu s příslušným požadavkem na regulační informace;
- 15) „formátem čitelným pro člověka“ způsob znázornění údajů v elektronické podobě, který může fyzická osoba použít jako zdroj informací bez nutnosti jakéhokoliv dalšího zpracování;
- 16) „strojově čitelným formátem“ způsob znázornění údajů v elektronické podobě, který lze použít k automatickému zpracování strojem;
- 17) „subjektem posuzování shody“ subjekt posuzování shody ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008, který je v souladu s uvedeným nařízením akreditován pro provádění posuzování shody platformy eFTI nebo poskytovatele služby eFTI;
- 18) „přepravou“ přeprava stanoveného souboru zboží, včetně odpadu, mezi prvním místem vyzvednutí a konečným místem dodání za podmínek jediné smlouvy o přepravě nebo několika návazných smluv o přepravě, případně včetně převodu mezi různými druhy dopravy, bez ohledu na množství nebo počet přepravovaných kontejnerů, balení či kusů.

## KAPITOLA II

### REGULAČNÍ INFORMACE ZPŘÍSTUPNĚNÉ V ELEKTRONICKÉ PODOBĚ

#### Článek 4

#### Požadavky na dotčené hospodářské subjekty

1. Pro účely čl. 5 odst. 1, 2 a 3 musí dotčené hospodářské subjekty splňovat požadavky stanovené v tomto článku.



2. Pokud dotčené hospodářské subjekty zpřístupňují regulační informace příslušnému orgánu v elektronické podobě, činí tak na základě údajů zpracovaných certifikovanou platformou eFTI a případně certifikovaným poskytovatelem služby eFTI. Uvedené regulační informace zpřístupní dotčené hospodářské subjekty ve strojově čitelném formátu a na žádost příslušného orgánu také ve formátu čitelném pro člověka.

3. Informace ve strojově čitelném formátu se zpřístupní pomocí ověřeného a zabezpečeného připojení ke zdroji údajů platformy eFTI. Dotčené hospodářské subjekty sdělí jedinečný elektronický identifikační odkaz uvedený v čl. 9 odst. 1 písm. e), který umožní příslušnému orgánu jednoznačně identifikovat regulační informace týkající se přepravy.

4. Informace ve formátu čitelném pro člověka, vyžádané příslušnými orgány se zpřístupní na místě na obrazovce elektronického zařízení vlastněného dotčeným hospodářským subjektem.

#### Článek 5

##### Požadavky na příslušné orgány

1. Po uplynutí 30 měsíců ode dne vstupu prvního z aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů uvedených v člancích 7 a 8 v platnost příslušné orgány přijímají regulační informace zpřístupněné dotčenými hospodářskými subjekty v elektronické podobě v souladu s článkem 4, a to i v případě, že jsou tyto regulační informace vyžádány příslušnými orgány jako doplňující informace.

2. Pokud dotčený hospodářský subjekt zpřístupnil v elektronické podobě v souladu s článkem 4 tohoto nařízení regulační informace požadované podle nařízení (ES) č. 1013/2006, dotčené příslušné orgány přijímají rovněž tyto regulační informace, a to bez nutnosti souhlasu podle čl. 26 odst. 3 a 4 nařízení (ES) č. 1013/2006.

3. Pokud regulační informace vyžadované podle určitého právního aktu Unie nebo vnitrostátního právního předpisu uvedeného v čl. 2 odst. 1 zahrnují úřední validaci, například razítka nebo osvědčení, dotčený orgán tuto validaci poskytne v elektronické podobě v souladu s požadavky stanovenými akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty, uvedenými v člancích 7 a 8.

4. Aby členské státy splnily požadavky stanovené v odstavcích 1 až 3 tohoto článku, přijmou opatření, která všem jejich příslušným orgánům umožní přístup k regulačním informacím zpřístupněným dotčenými hospodářskými subjekty v souladu s článkem 4 a jejich zpracování. Tato opatření musí být v souladu s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty, uvedenými v člancích 7 a 8.

#### Článek 6

##### Důvěrné obchodní informace

Příslušné orgány, poskytovatelé služeb eFTI a dotčené hospodářské subjekty přijmou opatření k zajištění důvěrnosti obchodních informací zpracovávaných a vyměňovaných v souladu s tímto nařízením a zajistí, aby přístup k těmto informacím a jejich zpracování byly možné pouze v oprávněných případech.

#### Článek 7

##### Společná sada údajů eFTI a dílčí sady údajů eFTI

1. Komise přijme akty v přenesené pravomoci podle článku 14 s cílem doplnit toto nařízení stanovením nebo pozměněním společné sady údajů eFTI a dílčích sad údajů eFTI v souvislosti s příslušnými požadavky na regulační informace uvedenými v čl. 2 odst. 1, včetně odpovídajících specifikací týkajících se definice a technických charakteristik pro každý prvek údajů zahrnutý do společné sady údajů eFTI a do dílčích sad údajů eFTI.

2. Při přijímání aktů v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 1 Komise:

a) zohlední příslušné mezinárodní úmluvy a právo Unie; a

b) usiluje o zajištění interoperability společné sady údajů eFTI a dílčích sad údajů eFTI s příslušnými datovými modely akceptovanými na mezinárodní úrovni nebo na úrovni Unie, a to včetně multimodálních datových modelů.

3. První takový akt v přenesené pravomoci zahrnující všechny prvky uvedené v odstavci 1 se přijme do 21. února 2023.

## Článek 8

**Společné postupy a pravidla pro přístup**

1. Komise přijme prováděcí akt, jimiž stanoví společné postupy a podrobná pravidla, včetně společných technických specifikací, pro přístup příslušných orgánů k platformám eFTI, a to včetně postupů pro zpracování regulačních informací a pro komunikaci mezi příslušnými orgány a dotčenými hospodářskými subjekty v souvislosti s uvedenými informacemi.
2. Při přijímání prováděcích aktů uvedených v odstavci 1 Komise usiluje o zvýšení účinnosti správních postupů a o minimalizaci nákladů na dodržování předpisů, a to jak pro dotčené hospodářské subjekty, tak pro příslušné orgány.
3. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2. První takový prováděcí akt zahrnující všechny prvky uvedené v odstavci 1 tohoto článku se přijme do 21. února 2023.

## KAPITOLA III

**PLATFORMY eFTI A POSKYTOVATELÉ SLUŽEB eFTI**

## ODDÍL 1

**Požadavky na platformy eFTI a poskytovatele služeb eFTI**

## Článek 9

**Funkční požadavky na platformy eFTI**

1. Platformy eFTI používané pro zpracování regulačních informací poskytují funkce, které zajistí, aby:
  - a) osobní údaje mohly být zpracovávány v souladu s nařízením (EU) 2016/679;
  - b) obchodní údaje mohly být zpracovávány v souladu s článkem 6;
  - c) příslušné orgány mohly přistupovat k údajům a zpracovávat je v souladu se specifikacemi přijatými prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů uvedených v článcích 7 a 8;
  - d) dotčené hospodářské subjekty mohly poskytovat informace příslušným orgánům v souladu s článkem 4;
  - e) mohl být vytvořen jedinečný elektronický identifikační odkaz propojující přepravu se souvisejícími prvky údajů eFTI, včetně strukturovaného odkazu na platformu eFTI, kde jsou údaje zpřístupněny, jako je jedinečný referenční identifikátor;
  - f) údaje mohly být zpracovávány výhradně na základě povoleného a ověřeného přístupu;
  - g) veškeré zpracování údajů bylo řádně zaznamenáváno v rámci protokolů operací s cílem umožnit přinejmenším identifikaci každé jednotlivé operace zpracování, fyzické či právnické osoby, která operaci provedla, a pořadí operací na každém jednotlivém prvku údajů; pokud operace zahrnuje změnu nebo výmaz stávajícího prvku údajů, původní prvek údajů se uchová;
  - h) údaje mohly být archivovány a zůstávaly přístupné příslušným orgánům v souladu s příslušnými právními akty Unie a vnitrostátními právními předpisy stanovujícími příslušné požadavky na regulační informace;
  - i) protokoly operací uvedené v písmenu g) tohoto odstavce jsou archivovány a zůstávají přístupné příslušným orgánům pro účely auditu po dobu stanovenou v příslušných právních aktech Unie a vnitrostátních právních předpisech, jimiž se stanoví požadavky na regulační informace, a pro účely monitorování po dobu stanovenou v článku 17;
  - j) údaje jsou chráněny před zneužitím a krádeží;
  - k) zpracovávané prvky údajů odpovídají společné sadě údajů eFTI a dílčím sadám údajů eFTI, jak jsou stanoveny akty v přenesené pravomoci uvedenými v článku 7, a mohou být zpracovány v kterémkoli z úředních jazyků Unie, jak je stanoveno v příslušných právních aktech Unie a vnitrostátních právních předpisech, jimiž se stanoví příslušné požadavky na regulační informace.



2. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví podrobné specifikace pro požadavky uvedené v odstavci 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2. Při přijímání těchto specifikací Komise:

- a) usiluje o zajištění interoperability platforem eFTI;
- b) zohlední příslušná stávající technická řešení a normy;
- c) zajistí, aby tyto specifikace zůstaly v co největší míře technologicky neutrální.

První takový prováděcí akt zahrnující všechny prvky uvedené v odstavci 1 tohoto článku se přijme do 21. srpna 2023.

#### Článek 10

##### Požadavky na poskytovatele služeb eFTI

1. Poskytovatelé služeb eFTI zajistí, aby:
  - a) údaje byly zpracovávány pouze oprávněnými uživateli a v souladu s jasně definovanými a přidělenými práv ke zpracování v rámci platformy eFTI v souladu s příslušnými požadavky na regulační informace;
  - b) údaje byly ukládány a přístupné v souladu s právními akty Unie a vnitrostátními právními předpisy, jimiž se stanoví příslušné požadavky na regulační informace;
  - c) příslušné orgány měly bezplatný a okamžitý přístup k regulačním informacím týkajícím se nákladní přepravní operace zpracovávaným pomocí jejich platforem eFTI;
  - d) údaje byly přiměřeně zabezpečeny, a to i proti neoprávněnému nebo protiprávnímu zpracování a proti náhodné ztrátě, zničení či poškození.

2. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla pro požadavky uvedené v odstavci 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2. První takový prováděcí akt zahrnující všechny prvky uvedené v odstavci 1 tohoto článku se přijme do 21. srpna 2023.

#### ODDÍL 2

##### Certifikace

#### Článek 11

##### Subjekty posuzování shody

1. Subjekty posuzování shody jsou akreditovány v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008 pro účely provádění certifikace platforem eFTI a poskytovatelů služeb eFTI podle článků 12 a 13 tohoto nařízení.

2. Pro účely akreditace splňují subjekty posuzování shody požadavky stanovené v příloze II. Vnitrostátní akreditační subjekty sdělí vnitrostátnímu orgánu určenému v souladu s odstavcem 3 tohoto článku adresu internetové stránky, na níž se zveřejňují informace o akreditovaných subjektech posuzování shody, včetně aktuálního seznamu těchto subjektů.

3. Každý členský stát určí orgán, který vede aktualizovaný seznam akreditovaných subjektů posuzování shody, platforem eFTI a poskytovatelů služeb eFTI, jež jsou držiteli platné certifikace na základě informací poskytnutých v souladu s odstavcem 2 tohoto článku a čl. 12 odst. 2 a čl. 13 odst. 2. Tyto vnitrostátní určené orgány tento seznam veřejně zpřístupní na oficiálních internetových stránkách veřejné správy.

4. K 31. březnu každého roku oznámí uvedené vnitrostátní určené orgány Komisi seznam uvedený v odstavci 3 společně s adresou internetových stránek, kde je seznam zveřejněn. Komise zveřejní tyto adresy internetových stránek na své oficiální internetové stránce.

## Článek 12

**Certifikace platforem eFTI**

1. Na žádost vývojáře platformy eFTI posoudí subjekt posuzování shody soulad platformy eFTI s požadavky stanovenými v čl. 9 odst. 1. V případě kladného posouzení vydá subjekt posuzování shody této platformě eFTI osvědčení o shodě. Je-li posouzení záporné, poskytne subjekt posuzování shody žadateli odůvodnění záporného posouzení.
2. Každý subjekt posuzování shody vede aktualizovaný seznam platforem eFTI, které certifikoval a kterým certifikaci odebral nebo pozastavil. Tento seznam zveřejní na své internetové stránce a adresu této stránky sdělí vnitrostátnímu určenému orgánu uvedenému v čl. 11 odst. 3.
3. Informace zpřístupněné příslušným orgánům pomocí certifikované platformy eFTI doprovází certifikační ochranná známka.
4. Pokud jsou technické specifikace stanovené prováděcími akty uvedenými v čl. 9 odst. 2 revidovány, zažádá vývojář platformy eFTI o opětovné posouzení své certifikace.
5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 14 akty v přenesené pravomoci s cílem doplnit toto nařízení stanovením pravidel pro certifikaci platforem eFTI a pro používání certifikační ochranné známky, včetně pravidel pro obnovení, pozastavení či odnímání certifikace.

## Článek 13

**Certifikace poskytovatelů služeb eFTI**

1. Na žádost poskytovatele služeb eFTI posoudí subjekt posuzování shody soulad poskytovatele služeb eFTI s požadavky stanovenými v čl. 10 odst. 1. V případě kladného posouzení vydá subjekt posuzování shody tomuto poskytovateli služeb eFTI osvědčení o shodě. Je-li posouzení záporné, poskytne subjekt posuzování shody žadateli odůvodnění záporného posouzení.
2. Každý subjekty posuzování shody vede aktualizovaný seznam poskytovatelů služeb eFTI, které certifikoval a kterým certifikaci odebral nebo pozastavil. Tento seznam zveřejní na své internetové stránce a adresu této stránky sdělí vnitrostátnímu určenému orgánu uvedenému v čl. 11 odst. 3.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 14 akty v přenesené pravomoci s cílem doplnit toto nařízení stanovením pravidel pro certifikaci poskytovatelů služeb eFTI, včetně pravidel pro obnovení, pozastavení či odnímání certifikace.

## KAPITOLA IV

**PŘENESENÍ PRÁVOMOCI A PROVÁDĚCÍ USTANOVENÍ**

## Článek 14

**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 článku 2 odst. 3, článku 7, čl. 12 odst. 5 a čl. 13 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 20. srpna 2020. Komise vyhotoví 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 článku 2 odst. 3, článku 7, čl. 12 odst. 5 a čl. 13 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm 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 článku 2 odst. 3, článku 7, čl. 12 odst. 5 a čl. 13 odst. 3 vstoupí v platnost pouze tehdy, 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.

#### Článek 15

##### Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. 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.

#### KAPITOLA V

##### ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

#### Článek 16

##### Přezkum

1. Do 21. února 2029 provede Komise hodnocení tohoto nařízení a předloží zprávu o hlavních zjištěních Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru.

Komise posoudí rovněž možné iniciativy s cílem zejména:

- a) stanovit povinnost, aby hospodářské subjekty zpřístupňovaly orgánům regulační informace v elektronické podobě v souladu s tímto nařízením;
- b) zajistit další interoperabilitu a vzájemné propojení mezi prostředím eFTI a jednotlivými systémy a platformami informačních a komunikačních technologií používanými pro zaznamenávání a zpracovávání regulačních informací, které jsou upraveny jinými právními předpisy Unie v oblasti dopravy.

Tato posouzení zahrnou zejména změny tohoto nařízení a dalších příslušných právních aktů Unie a v příslušných případech se k nim připojí legislativní návrh.

2. Členské státy poskytnou Komisi pro vypracování zprávy podle odstavce 1 tohoto článku nezbytné informace stanovené v článku 17.

#### Článek 17

##### Monitorování

Do 21. srpna 2027 a poté každých pět let sdělí členské státy Komisi na základě protokolů operací uvedených v čl. 9 odst. 1 písm. g) a i) počet provedených přístupů příslušných orgánů k regulačním informacím zpřístupněným dotčenými hospodářskými subjekty v elektronické podobě v souladu s článkem 4 a počet zpracování těchto informací.

Tyto informace se poskytnou za každý rok spadající do období, o němž se podává zpráva.

#### Článek 18

##### Vstup v platnost a použitelnost

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

2. Použije se od 21. srpna 2024.
3. Ustanovení čl. 2 odst. 2, čl. 5 odst. 4, článků 7 a 8, čl. 9 odst. 2 a čl. 10 odst. 2 se použijí ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

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

V Bruselu dne 15. července 2020.

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
D.M. SASSOLI

*Za Radu*  
*předsedkyně*  
J. KLOECKNER

---

## PŘÍLOHA I

**REGULAČNÍ INFORMACE SPADAJÍCÍ DO OBLASTI PŮSOBNOSTI TOHOTO NAŘÍZENÍ**

ČÁST A – Požadavky na regulační informace uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. b)

Seznam aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů podle čl. 2 odst. 1 písm. b):

- 1) prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 <sup>(1)</sup>, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti: příloha, bod 6.3.2.6 písm. a), b), c), d), e), f) a g).

ČÁST B – Vnitrostátní právní předpisy

Seznam ustanovení vnitrostátních právních předpisů vyžadujících poskytování informací, které jsou zcela nebo zčásti shodné s informacemi uvedenými v čl. 2 odst. 1 písm. a) a b):

[členský stát]

- 1) Právní akt: [ustanovení]

---

<sup>(1)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (Úř. věst. L 299, 14.11.2015, s. 1).

## PŘÍLOHA II

## POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE SUBJEKTŮ POSUZOVÁNÍ SHODY

1. Subjekt posuzování shody musí být zřízen podle vnitrostátního práva členského státu a mít právní subjektivitu.
2. Subjekt posuzování shody musí být třetí stranou nezávislou na organizaci nebo platformě eFTI či poskytovateli služeb platformy, které posuzuje.

Za tento subjekt může být považován subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu, které zastupují podniky zapojené do navrhování, výroby, dodávání, montáže, používání nebo údržby platformy eFTI nebo poskytovatele služeb platformy, jež tento subjekt posuzuje, pokud je prokázána jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

3. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za plnění úkolů posuzování shody nesmí být konstruktéry, výrobci, dodavateli, osobami provádějícími instalaci, odběrateli, vlastníky, uživateli ani servisními osobami platformy eFTI ani poskytovatele služeb platformy, jež posuzují, ani zástupci jakékoli z těchto stran.

Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za plnění úkolů posuzování shody se nesmějí přímo podílet na navrhování, výrobě nebo konstrukci, nabízení na trhu, instalaci, používání ani údržbě platformy eFTI ani poskytovatele služeb platformy, a rovněž nesmějí zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo bezúhonnost ve vztahu k činnostem v rámci posuzování shody, pro které jsou tyto osoby akreditovány. To platí zejména pro poradenské služby.

Subjekty posuzování shody musí zajistit, aby činnosti jejich poboček nebo subdodavatelů neohrozily důvěrnost, objektivitu nebo nestrannost jejich činností posuzování shody.

4. Subjekty posuzování shody a jejich pracovníci vykonávají činnosti posuzování shody na nejvyšší úrovni profesionální bezúhonnosti a požadované odborné způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování shody, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.
5. Subjekt posuzování shody musí být schopen provádět všechny úkoly v rámci posuzování shody, které tomuto subjektu ukládají články 12 a 13 tohoto nařízení, ať již tyto úkoly provádí subjekt posuzování shody sám, nebo jsou prováděny jeho jménem a na jeho odpovědnost.

Subjekt posuzování shody musí mít k dispozici nezbytné:

- a) pracovníky s odbornými znalostmi a dostatečnými zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů posuzování shody;
- b) popisy postupů, podle nichž se posuzování shody provádí, aby byla zajištěna transparentnost těchto postupů a možnost jejich zopakování;
- c) postupy pro provádění činností, jež řádně zohledňují velikost podniků, odvětví, v němž působí, jejich strukturu a míru složitosti dané technologie.

Subjekt posuzování shody musí mít prostředky nezbytné k řádnému plnění technických a administrativních úkolů spojených s činnostmi posuzování shody.

6. Pracovníci odpovědní za plnění činností posuzování shody musí mít:

- a) přiměřené technické a odborné vzdělání v oblasti všech činností spojených s posuzováním shody;

- b) uspokojivou znalost požadavků souvisejících s posuzováním, které provádějí, a odpovídající pravomoc toto posuzování provádět;
  - c) náležitou znalost požadavků stanovených v člancích 9 a 10 tohoto nařízení a porozumění těmto požadavkům;
  - d) schopnost vypracovávat osvědčení o shodě, záznamy a zprávy prokazující, že posouzení byla provedena.
7. Musí být zaručena nestrannost subjektů posuzování shody, jejich nejvyššího vedení a pracovníků odpovědných za vykonávání úkolů posuzování shody.
- Odměňování nejvyššího vedení a pracovníků subjektu posuzování shody, kteří provádějí posuzování shody, nesmí záviset na počtu provedených posouzení ani na výsledcích těchto posouzení.
8. Subjekty posuzování shody uzavřou pojištění odpovědnosti za škodu, pokud tuto odpovědnost nepřevzal stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.
9. Pracovníci subjektu posuzování shody jsou povinni zachovávat profesní tajemství, pokud jde o veškeré informace, které obdrželi při plnění svých úkolů podle článků 12 a 13 tohoto nařízení nebo podle jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterým se tyto články provádějí, s výjimkou styku s příslušnými orgány členského státu, v němž vykonávají svou činnost. Vlastnická práva jsou chráněna.
10. Subjekty posuzování shody se zúčastní příslušných normalizačních činností a příslušných regulačních činností, nebo zajistí, aby jejich pracovníci odpovědní za provádění úkolů posuzování shody o nich byli informováni.
-



# 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 kterou 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 <sup>(1)</sup>,

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

v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(3)</sup>,

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 <sup>(4)</sup> a 2014/67/EU <sup>(5)</sup> je třeba na úrovni Unie posílit kontroly a spolupráci v boji proti podvodům souvisejícím s vysláním řidičů.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 45.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 57.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</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>(5)</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).

- (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 nebo 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 <sup>(6)</sup> a (ES) č. 1073/2009 <sup>(7)</sup>, 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

<sup>(6)</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>(7)</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).

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<sup>(8)</sup> 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.

<sup>(8)</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).

- (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<sup>(9)</sup>, 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<sup>(10)</sup>. 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<sup>(11)</sup>.
- (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<sup>(12)</sup> i na kontrolu dodržování ustanovení o pracovní době obsažených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES<sup>(13)</sup>.
- (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.

<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) 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).

<sup>(12)</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 činnosti v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

<sup>(13)</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).

- (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 <sup>(14)</sup> 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 <sup>(15)</sup>, 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 <sup>(16)</sup>. 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

<sup>(14)</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>(15)</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).

<sup>(16)</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).



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<sup>(17)</sup> 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<sup>(18)</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.
- (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<sup>(19)</sup> 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.

<sup>(17)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>(18)</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(19)</sup> 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<sup>(20)</sup>, 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 nespočítá 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 IML), 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;

<sup>(20)</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).

- 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<sup>(21)</sup>, 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 poskytly 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 prodlením při provádění kontrolních opatření, která by mohla mít dopad na dobu trvání a data vyslání.

<sup>(21)</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).

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 vztahuje 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 provozovných 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 provozovných 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 provozovných dopravců se plánují s přihlédnutím ke zkušenostem s různými druhy dopravy a dopravců. Provádějí se rovněž v případech, kdy byla při silniční kontrole zjištěna 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, inspekcí 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 N<sub>3</sub> 90 km/h nebo u kategorie vozidel M<sub>3</sub> 105 km/h (kategorie N<sub>3</sub> a M<sub>3</sub> 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, zasílatele, 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











ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)  
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



**Úřad pro publikace Evropské unie**  
L-2985 Lucemburk  
LUCSEMBURSKO

CS