



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují
konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici
96/71/ES a směrnici 2014/67/EU**

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

V odvětví silniční dopravy přispívají sociální předpisy EU k dosahování politických cílů v oblasti zlepšování pracovních podmínek řidičů, zajišťování spravedlivé hospodářské soutěže mezi dopravci a zvyšování bezpečnosti silničního provozu pro všechny jeho účastníky. Uzpůsobování těchto předpisů potřebám odvětví a jejich zjednodušování tak, aby mohly být jednotně a účinně prováděny a prosazovány, je klíčovou součástí strategie Komise pro další integraci trhu silniční dopravy v EU a pro zajištění spravedlnosti, účinnosti a sociální odpovědnosti v tomto odvětví tak, jak je uvedeno v bílé knize o dopravě ze dne 28. března 2011¹.

Mezi hlavní sociální předpisy platné v odvětví silniční dopravy se řadí ustanovení o organizaci pracovní doby řidičů obsažená ve směrnici 2002/15/ES², minimální požadavky na prosazování stanovené ve směrnici 2006/22/ES, předpisy o dobách řízení, přestávkách a dobách odpočinku stanovené nařízením (ES) č. 561/2006³ a ustanovení o vysílání pracovníků obsažená ve směrnici 96/71/ES⁴ a směrnici o prosazování 2014/67/EU⁵. Tyto právní akty jsou součástí širšího úsilí o zlepšení podmínek řidičů, zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi dopravci a zvýšení bezpečnosti provozu na evropských silnicích, jakož i o zajištění rovnováhy mezi sociální ochranou řidičů a svobodou dopravců při přeshraničním poskytování služeb.

Hodnocení *ex post* zaměřené na sociálně-právní předpisy v silniční dopravě a na jejich prosazování, které bylo provedeno v letech 2015–2017⁶ v rámci programu pro účelnost a účinnost právních předpisů REFIT, dospělo k závěru, že stávající předpisy neřeší účinně a účelně rizika zhoršení pracovních podmínek a narušení hospodářské soutěže. Příčinou jsou nedostatky v právním rámci. Některé předpisy nejsou jednoznačné, jsou nevhodné nebo se obtížně provádějí či prosazují, což má za následek rozdíly v provádění společných předpisů mezi členskými státy a vznik rizika fragmentace vnitřního trhu.

Analýza problémů v této oblasti odhalila především to, že rozdíly ve výkladu směrnic 96/71/ES a 2014/67/EU a jejich uplatňování v odvětví silniční dopravy je třeba řešit bezodkladně. Posouzení dopadů na podporu tohoto legislativního návrhu dospělo k závěru, že ustanovení o vysílání a správních požadavky nevyhovují vysoce mobilní povaze práce řidičů v odvětví mezinárodní silniční dopravy. Dopravci jsou tak vystaveni nepřiměřené regulační zátěži a přeshraničnímu poskytování služeb jsou kladeny neopodstatněné překážky. V 10. bodě odůvodnění návrhu Komise ze dne 8. března 2016⁷ na změnu směrnice 96/71/ES jsou zdůrazněny právní a praktické překážky při provádění předpisů o vysílání v odvětví silniční dopravy: *Vzhledem k velice mobilnímu charakteru práce v mezinárodní silniční dopravě vyvstávají při provádění směrnice o vysílání pracovníků specifické právní otázky a problémy (zejména pokud souvislost s dotčeným členským státem není dostačující). Bylo by nejvhodnější*

¹ KOM(2011) 144 v konečném znění.

² Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35.

³ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1.

⁵ Úř. věst. L 159, 28.5.2014, s. 11.

⁶ Hodnocení *ex post* se týkalo nařízení (ES) č. 561/2006 o dobách řízení, přestávkách a dobách odpočinku, směrnice 2006/22/ES o prosazování ustanovení tohoto nařízení a směrnice 2002/15/ES o organizaci pracovní doby mobilních pracovníků v silniční dopravě.

⁷ COM(2016) 128.

tyto problémy řešit prostřednictvím odvětvových právních předpisů spolu s dalšími iniciativami EU, jejichž cílem je zlepšit fungování vnitřního trhu silniční dopravy.

Tento návrh stanovuje ucelený přístup k řešení rizika nepřiměřených pracovních podmínek řidičů, včetně jejich smluvních pracovních podmínek, zmírňuje nepřiměřenou regulační zátěž kladenou na dopravce a zabraňuje narušování hospodářské soutěže. Jeho zastřešujícím cílem je zajistit rovnováhu mezi náležitými pracovními podmínkami řidičů a svobodou dopravců při přeshraničním poskytování služeb.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh je součástí probíhajícího širšího přezkumu právních předpisů o silniční dopravě v EU. Je úzce spjat s iniciativou k vyjasnění a zlepšení přiměřenosti předpisů o dobách řízení, přestávkách a dobách odpočinku stanovených v nařízení (ES) č. 561/2006 a předpisů o používání tachografu stanovených v nařízení (EU) č. 165/2014. Vztahuje se také k probíhajícímu přezkumu tržních předpisů pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě (nařízení (ES) č. 1071/2009), přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (nařízení (ES) č. 1072/2009) a přístup na mezinárodní trh osobní dopravy (nařízení (ES) č. 1073/2009). Sociální a tržní předpisy tvoří komplexní a soudržný právní rámec a jejich jednotné a účinné prosazování má zásadní význam pro vytvoření spravedlivého, bezpečného a ekologicky i sociálně udržitelného odvětví silniční dopravy. Žádná z uvedených iniciativ nemůže účinně řešit současné sociální a tržní problémy sama o sobě.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh přispívá ke dvěma prioritám Komise, zejména k vytvoření „lepšího a spravedlivějšího vnitřního trhu“ a k podpoře „zaměstnanosti, růstu a investic“. Je v souladu s akcemi zaměřenými na boj proti sociální nespravedlnosti a nekalé hospodářské soutěži a na vytvoření sociálního rámce pro nové pracovní příležitosti a spravedlivé obchodní podmínky.

Jedním z cílů návrhu je zajistit důstojné pracovní podmínky a náležitou sociální ochranu. Návrh je tedy v souladu s cíli sociální agendy Komise a s iniciativou k vytvoření pilíře sociálních práv EU. Je rovněž v souladu s Listinou základních práv Evropské unie, jejíž článek 31 zakotvuje právo na slušné a spravedlivé pracovní podmínky.

Návrh přispívá také do programu REFIT, a to zmírňováním regulačních zátěží a zjednodušováním některých předpisů spolu s jejich přizpůsobováním konkrétním potřebám odvětví. Rovněž zajistí účinnější prosazování prostřednictvím lepšího využívání stávajících kontrolních nástrojů a systémů.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Tento návrh mění směrnici 2006/22/ES a stanoví konkrétní odvětvová pravidla o vysílání pracovníků, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU.

Směrnice 2006/22/ES vychází z nynějšího čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování EU (SFEU) a o toto ustanovení by se měla opírat i její změna.

Směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU vycházejí z (současného) čl. 53 odst. 1 SFEU. Protože se však zde navrhované předpisy dotýkají výhradně situací specifických pro poskytování dopravních služeb, mělo by se vycházet z čl. 91 odst. 1 SFEU.

- **Subsidiarita**

Podle čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU sdílí EU regulační pravomoci v oblasti dopravy s členskými státy. Stávající předpisy však může měnit jen normotvůrce EU.

Nedostatky ve stávajících právních předpisech působí, že členské státy provádějí a prosazují sociální předpisy EU rozdílně, a to včetně předpisů o vysílání pracovníků. Směrnice ani samoregulace ze strany členských států by k zajištění jednotného provádění a prosazování sociálních předpisů v silniční dopravě po celé EU nepostačovaly. Opatření na úrovni EU je proto odůvodněné.

- **Proporcionalita**

Návrh nepřekračuje rámec nutný pro vyřešení zjištěných problémů s nepřiměřenými pracovními podmínkami řidičů a narušováním hospodářské soutěže mezi dopravci.

Jak je uvedeno v části 7.2 posouzení dopadů, návrh předkládá variantu politiky považovanou za nejvhodnější a nejprůměřenější, která zajistí rovnováhu mezi zlepšením pracovních podmínek řidičů a zmírněním regulační zátěže kladené na dopravce a umožní účinné prosazování předpisů přes hranice států.

Návrh se soustředí na zjednodušení, vyjasnění a přizpůsobení některých předpisů tak, aby uspokojily potřeby odvětví. Vyhýbá se zbytečné administrativní zátěži kladené na dopravce a snaží se zajistit, aby požadavky na správní spolupráci a vzájemnou pomoc mezi členskými státy byly přiměřené. Posouzení dopadů dospělo k závěru, že zamýšlená politická opatření nebudou mít neúměrný dopad na malé a střední podniky.

- **Volba nástroje**

Protože návrh stanovuje pouze omezený počet změn směrnice 2006/22/ES a stanoví konkrétní odvětvová pravidla pro vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, je vybraným nástrojem rovněž směrnice.

3. **VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Směrnice o prosazování 2006/22/ES byla spolu s nařízením (ES) č. 561/2006 o dobách řízení a směrnicí 2002/15/ES o pracovní době předmětem celkového hodnocení *ex post* provedeného v letech 2015–2017⁸. Toto hodnocení bylo podpořeno externí studií⁹.

Hlavními zjištěnými problémy byly:

– rozdíly ve výkladu a prosazování ustanovení o dobách záznamu v čase, kdy se řidič pohybuje mimo vozidlo,

⁸ Viz poznámku pod čarou 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- porušování předpisů o pracovní době vedoucí k nadměrnému počtu pracovních hodin řidičů a k nahromadění únavy, která má nepříznivé účinky na zdraví řidičů i na bezpečnost silničního provozu,
- nedostatečné prosazování ustanovení o pracovní době a absence jednotných údajů o sledování a kontrole jejich dodržování,
- nedostatečná správní spolupráce a vzájemné pomoci mezi členskými státy, což zpomaluje soudržné provádění předpisů EU,
- nejednotnost vnitrostátních systémů sloužících k hodnocení rizika dopravců, která je na překážku výměně informací a srovnávání údajů v zájmu provádění účinných kontrol,
- nedostatečné využívání údajů v systémech hodnocení rizika, které brání účinnému cílení kontrol,
- opomíjení rizika zhoršení pracovních podmínek spojené s nedostatečnou mzdou a sociální ochranou řidičů, kteří dlouho pracují mimo zemi svého zaměstnání.

Toto hodnocení v rámci programu REFIT výslovně neposuzovalo ustanovení o vysílání pracovníků. Potíže s prováděním různých se vnitrostátních předpisů pro vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy však ukázaly, že obecné předpisy o vysílání se pro oblast vysoce mobilních pracovních sil v silniční dopravě nehodí a že správní požadavky kladou neúměrnou zátěž, čímž omezují svobodu při přeshraničním poskytování služeb.

• **Konzultace se zúčastněnými stranami**

V rámci přípravy tohoto návrhu proběhly rozsáhlé konzultace se zúčastněnými stranami tak, jak to vyžadují minimální standardy pro konzultace se zúčastněnými stranami stanovené sdělením Komise ze dne 11. prosince 2002 (KOM(2002) 704 v konečném znění).

Do procesu konzultací se zapojily všechny příslušné skupiny zúčastněných stran: vnitrostátní orgány, donucovací orgány, sdružení zastupující podnikatele v silniční dopravě (nákladní i osobní), dopravci, zasílatelé, malé a střední podniky, odbory, řidiči a další pracovníci v odvětví silniční dopravy. Rozsáhlé konzultace byly v průběhu celého procesu vedeny především s evropskými sociálními partnery. Byla využita řada otevřených a cílených konzultačních metod:

- Rozsáhlou diskuzi o sociálních aspektech silniční dopravy zahájila konference na vysoké úrovni na téma „sociální agenda pro dopravu“ konaná dne 4. června 2015. Sešlo se zhruba 350 účastníků: zástupců rozhodovacích orgánů, expertů na dopravu a sociálních partnerů.
- Na seminářích konaných na konci roku 2015 se scházeli zúčastněné strany z oboru, zástupci členských států a sociální partneři na úrovni EU. Probíhaly diskuze na téma, jak v silniční dopravě fungují právní předpisy týkající se sociální sféry a vnitřního trhu.
- Dne 19. dubna 2016 se konala konference o silniční dopravě spolu se seminářem věnovaným aspektům silniční dopravy souvisejícím s vnitřním trhem a sociální sférou. Sešlo se přibližně 400 účastníků, zejména zástupci členských států, Evropského parlamentu a hlavních zúčastněných stran. Přítomní projednávali cíle a oblast působnosti plánovaných iniciativ v oblasti silniční dopravy.

– Bylo provedeno pět konkrétních průzkumů s cílem získat stanoviska vnitrostátních ministerstev dopravy (se zaměřením na provádění a výklad předpisů), donucovacích orgánů (se zaměřením na postupy vymáhání, náklady na vymáhání a jeho přínosy), podniků (se zaměřením na dopad právních předpisů na dopravce na trhu), odborů (se zaměřením na dopad právních předpisů na řidiče) a jiných zúčastněných stran, jako jsou odvětvová sdružení (se zaměřením na celkové názory na dopady právních předpisů). Celkem bylo obdrženo 1 441 odpovědí (z nichž 1 269 pocházelo od podnikatelů v silniční dopravě).

– Proběhly rozhovory s 90 zúčastněnými stranami (ve 37 případech šlo o řidiče), které na základě jejich zkušeností zjišťovaly, jak probíhá prosazování předpisů, nakolik je účinné a k jakým problémům v oblasti dodržování předpisů dochází.

– Od 5. září do 11. prosince roku 2016 probíhala veřejná konzultace¹⁰, jejímž cílem bylo definovat problém a nalézt jeho možná řešení. Z obdržení 1 378 odpovědí 1 209 pocházelo od řidičů, dopravců, zasílatelů a speditérů a 169 od vnitrostátních orgánů, donucovacích orgánů, zaměstnaneckých organizací a odvětvových sdružení.

– Od 4. listopadu 2016 do 4. ledna 2017 probíhal panelový průzkum mezi malými a středními podniky. Na základě 109 obdržení odpovědí byly získány názory na cíle revize právního rámce a na možná řešení.

– Přes internet proběhl průzkum mezi řidiči (ze 345 odpovědí byly získány názory na možná opatření, je však nutné poznamenat, že 140 z nich pocházelo z Nizozemska a 127 ze Spojeného království), průzkum mezi vnitrostátními orgány a donucovacími orgány (od 27 členských států EU a navíc od Norska a Švýcarska bylo získáno celkem 41 odpovědí) a průzkum mezi dopravci (získal 73 odpovědí, opět však jeho výsledky nejsou zcela reprezentativní, protože 58 z těchto odpovědí pocházelo z Maďarska).

– Byly provedeny rozhovory se zástupci 7 dopravních společností, 9 vnitrostátních odvětvových sdružení, 9 vnitrostátních orgánů, 4 vnitrostátních odborových organizací a 6 evropských sociálních partnerů.

Evropští sociální partneři byli také pravidelně informováni a konzultováni na dvoustranných schůzkách s Komisí a na pravidelných schůzkách výboru pro sociální dialog v odvětví silniční dopravy a pracovní skupiny sociálních partnerů.

Konzultace potvrdily tyto hlavní problémy: 1) nepřiměřené pracovní podmínky řidičů; 2) narušování hospodářské soutěže mezi podnikateli v silniční dopravě a 3) regulační zátěž kladená na dopravce i členské státy. V pozadí těchto problémů byly odhaleny následující právní nedostatky: nejasné či nevhodné sociální předpisy, rozdílné provádění předpisů, nejednotné či neúčinné prosazování předpisů a nedostatečná správní spolupráce mezi členskými státy.

Pokud jde o návrhy politických opatření, vyjádřily všechny zúčastněné strany silnou podporu posílení prosazování a spolupráce mezi donucovacími orgány, i když některé vnitrostátní donucovací orgány vyjádřily obavy ohledně možného zvýšení nákladů na prosazování. Vnitrostátní orgány i donucovací instituce na úrovni EU vyjádřily silnou podporu především opatřením k harmonizaci vnitrostátních systémů hodnocení rizika a garanci přístupu k údajům v systémech hodnocení rizika v reálném čase (tato opatření získala více než 70% podporu).

¹⁰ Shrnutí zjištění: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

Zúčastněné strany se neshodly na návrzích opatření týkajícího se podmínek vysílání v silniční dopravě. Členské státy EU-13 by opatření podpořily s určitými výhradami (časový limit by neměl být příliš krátký). Podle odborů opatření poškozuje řidiče. U členských států EU-15 a dopravců se názory rozcházejí. Opatření na zmírnění administrativní zátěže při provádění předpisů o vysílání v silniční dopravě příznivě přijala většina skupin zúčastněných stran, s výjimkou odborů.

- **Shromažďování a využití výsledků odborných konzultací**

Externí dodavatelé vypracovali pro Komisi podpůrnou studii k hodnocení *ex-post*¹¹ a zvláštní podpůrnou studii týkající se posouzení dopadů, která byla dokončena v květnu 2017.

- **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa je podpořena posouzením dopadů, které od Výboru pro kontrolu regulace obdrželo kladné stanovisko s doporučeními. V revidované verzi tohoto posouzení dopadů byly zohledněny všechny hlavní připomínky výboru (shrnutí je k dispozici v příloze 1).

Byly zvažovány čtyři varianty politiky. První tři jsou kumulativní ve smyslu vzrůstající míry regulačního zásahu. Čtvrtá je horizontální a opatření v ní obsažená lze kombinovat s kteroukoli z předchozích tří variant.

První varianta politiky se zaměřuje na vyjasnění právního rámce a posílení spolupráce mezi donucovacími orgány. Druhá se soustředí na posílení prosazování a zlepšení v pracovním rozvrhu zaměstnanců. Třetí navrhuje podstatné změny předpisů, především pak zákaz odměny na základě výkonu. Čtvrtá varianta zavádí do oblasti vysílání řidičů v silniční dopravě zvláštní odvětvová kritéria a specifická opatření týkající se prosazování. Tato varianta zahrnuje možnosti stanovení časového limitu: možnost a) – 3 dny, možnost b) – 5 dní, možnost c) – 7 dní a možnost d) – 9 dní coby maximální počet dní strávených celkem za kalendářní měsíc na území hostitelského členského státu, po jehož překročení by začaly pro zahraničního dopravce platit předpisy hostitelského členského státu pro minimální mzdu a placenou dovolenou za kalendářní rok.

První varianta politiky se zdá být nejméně účinnou při řešení problému právní nejistoty a nerovnosti mezi řidiči a dopravci, a to především proto, že opatření by nebyla závazná. To by posílilo obavy ohledně počtu vnitrostátních předpisů, s nimiž se řidiči i dopravci musí vyrovnávat.

Třetí varianta politiky by zřejmě měla nepříznivé vedlejší účinky na pracovní podmínky řidičů v osobní dopravě, protože opatření odkládající týdenní dobu odpočinku by způsobilo nárůst indexu únavy o 20–33 % a zvýšilo tak ohrožení bezpečnosti silničního provozu o 4–5 %. Zvýšení únavy a rizika by byly doprovázeny snížením nákladů dopravců na dodržování předpisů o 3–5 %.

Druhá varianta politiky nabízí nejlepší účinky, pokud jde o zlepšení pracovních podmínek řidičů (index únavy se sníží o 28 % a období strávená mimo domovský stát se zkrátí u řidičů z EU-13 o 43 % a u řidičů z EU-15 o 16 %). Prostřednictvím opatření, díky nimž je vymáhání předpisů důsledné a účinnější, napomáhá také k zamezení narušování hospodářské soutěže a zlepšení bezpečnosti silničního provozu a vnitrostátním orgánům a dopravním podnikům do jisté míry snižuje administrativní zátěž.

¹¹ Závěrečná zpráva: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Pokud jde o horizontální variantu (PP4) týkající se vysílání pracovníků, náklady dopravců na dodržování předpisů jsou nejnižší v případě vyšší prahové hodnoty, a to kvůli nižšímu počtu cest, na něž se vztahují předpisy pro minimální mzdu. Na druhou stranu nižší časový limit by se vztahoval na širší skupinu řidičů podílejících se na přeshraniční poskytování služeb silniční dopravy a vedl k větším celkovým pozitivním výsledkům, pokud jde o zlepšení sociálních a pracovních podmínek řidičů a zvýšení atraktivity tohoto zaměstnání.

Předpokládané významné úspory pro dopravce vyplývají hlavně ze čtvrté varianty, zejména jde o opatření týkající se správních a kontrolních požadavků. Roční úspory na administrativních nákladech činí kolem 785 milionů EUR. Úspory vyplývající z opatření druhé varianty vyčíslit nelze. Očekává se však, že tato opatření omezí protiprávní jednání, a tím i výdaje za nedodržování předpisů. Vedle toho zajistí vyšší účinnost dopravních operací a dají podnět k častějším návratům řidičů do domovské země. Vyžádají si však mírné zvýšení nákladů vnitrostátních orgánů na prosazování (mezi 1,3 % a 8 %), především při kontrolách dodržování předpisů o pracovní době.

- **Účelnost a zjednodušování právních předpisů**

Návrh sleduje cíl programu REFIT zvýšit účelnost právních předpisů a zmírnit regulační zátěž kladenou na podniky. Dosahuje toho především zjednodušením předpisů a jejich uzpůsobením zvláštním požadavkům odvětví a také účinnějším využitím donucovacích nástrojů a databází, které získají jednotnější podobu. I když se mírně zvýší náklady vnitrostátních orgánů na prosazování, je toto zvýšení opodstatněno zlepšením pracovních podmínek řidičů a obchodních podmínek dopravců, kterým umožní ušetřit na výdajích za nedodržování předpisů. Návrh zajistí i účinnější prosazování, a to mimo jiné díky intenzivnějšímu využívání systému hodnocení rizika při zacilování kontrol na dopravce nedodržující předpisy. Návrh nevyjímá mikropodniky, protože by tím ohrozil rovnost podmínek hospodářské soutěže a rovnost pracovních podmínek.

Základní práva

Návrh přispívá k naplňování cílů Listiny základních práv, zejména článku 31, který zaručuje právo na slušné a spravedlivé pracovní podmínky.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nebude mít žádný dopad na rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a ujednání o monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Monitorování vývoje, zejména pak počtu, typu a četnosti výskytu porušení sociálních předpisů, se bude zakládat na kombinaci vnitrostátních zpráv o provádění s analýzou údajů získaných od donucovaných orgánů EU. Problémy s prováděním a prosazováním bude pravidelně sledovat a vyhodnocovat výbor pro silniční dopravu. Z vnitrostátních databází budou shromažďovány údaje o vysílání, které budou vycházet z formuláře A1 – prohlášení o tom, že na vyslaného pracovníka se nadále vztahuje systém sociálního zabezpečení jeho domovské země.

Vývoj na trhu v ostatních oblastech a jeho možný dopad na pracovní podmínky a na podmínky hospodářské soutěže bude vyhodnocován na základě příslušných údajů shromážděných v rámci jiných iniciativ, zejména v rámci revize nařízení o přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

- **Informativní dokumenty**

Tento návrh v omezeném rozsahu upravuje dvě stávající směrnice a zakotvuje konkrétní pravidla, pokud jde o dvě další stávající směrnice. Má se za to, že nejsou nutné žádné konkrétní informativní dokumenty týkající se jeho provádění.

- **Možná změna směrnice 2002/15/ES**

V souladu s článkem 154 SFEU, který uvádí organizace sociálních partnerů na evropské úrovni, s nimiž budou vedeny konzultace ohledně problémů týkajících se zaměstnanosti a sociálních otázek stanovených v článku 153 Smlouvy, zahájí Komise proces konzultací, aby od sociálních partnerů získala názory na možné směřování opatření EU týkajících se směrnice 2002/15/ES, která je součástí právního rámce sociálních předpisů v silniční dopravě.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Návrh obsahuje tyto hlavní prvky:

Směrnice 2006/22/ES

Článek 1 směrnice 2006/22/ES se mění takto:

Článek 1 – Předmět

Článek 1 se mění tak, aby bylo zřejmé, že požadavky týkající se prosazování stanovené v této směrnici se vztahují i na kontrolu dodržování směrnice 2002/15/ES.

Článek 2 – Systémy kontrol

Ustanovení čl. 2 odst. 1 druhého pododstavce nově vyžaduje, aby kontroly prováděné členskými státy zahrnovaly kontroly dodržování ustanovení o pracovní době uvedených ve směrnici 2002/15/ES.

Ustanovení čl. 2 odst. 3 stanovuje, že do minimálního počtu kontrol dodržování ustanovení nařízení (ES) č. 561/2006 se započítávají i kontroly dodržování směrnice 2002/15/ES.

Ustanovení čl. 2 odst. 4. vyžaduje, aby informace o výsledcích kontrol prováděných na silnicích a v provozovnách, které členské státy předkládají Komisi, zahrnovaly i záznamy z kontrol dodržování směrnice 2002/15/ES.

Článek 6 – Kontroly v provozovnách dopravců

Ustanovení čl. 6 odst. 1 stanovuje, že mezi závažná porušení zavádající příčinu ke kontrolám v provozovnách silničních dopravců se řadí i porušení směrnice 2002/15/ES.

Článek 7 – Styk v rámci Společenství

Do čl. 7 odst. 1 se vkládá písmeno d), v němž se požaduje, aby si pověřené vnitrostátní orgány vyměňovaly údaje o provádění této směrnice a směrnice 2002/15/ES.

Článek 8 – Výměna informací

Článek se mění tak, aby se rozšířila správní spolupráce a vzájemná pomoc mezi členskými státy. Ustanovení čl. 8 odst. 1 nově stanovuje, že výměna informací mezi pověřenými vnitrostátními orgány zahrnuje také údaje o provádění směrnice 2002/15/ES a nařízení (ES) č. 561/2006. Do čl. 8 odst. 1 se vkládá písmeno a) ukládající pevně stanovené lhůty, během nichž musí orgán členského státu odpovědět na žádost o poskytnutí informací od jiného členského státu.

Článek 9 – Systém hodnocení rizika

Článek se mění tak, aby se zajistila větší soudržnost a účelnost vnitrostátních systémů hodnocení rizika. Do čl. 9 odst. 1 se doplňuje druhý pododstavec, který vyžaduje, aby Komise stanovila jednotný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravců. Rovněž definuje kritéria, k nimž se má při stanovování tohoto vzorce přihlídnout, včetně používání inteligentního tachografu. Ustanovení čl. 9 odst. 2 se mění tak, aby vybízel členské státy k projednání předpisů o provádění dalších kontrol v prostorách silničních dopravců s vysokým hodnocením rizika. Do článku 9 se vkládá odstavec 4, který stanovuje, že údaje v systému hodnocení rizika musí být zpřístupněny kontrolním orgánům. Do článku 9 se doplňuje odstavec 5, který vyžaduje, aby členské státy na vyžádání zpřístupnily údaje o vnitrostátním systému hodnocení rizika jiným členským státům.

Článek 11 – Osvědčené postupy

V článku 11 se nahrazuje odstavec 3, podle něhož musí Komise stanovit obecný přístup k záznamu a sledování dob „jiných prací“, než je řízení, kdy se řidič pohybuje mimo vozidlo a nemůže zaznamenávat potřebné údaje do tachografu.

Příloha 1

Do části A se doplňuje bod 6, který rozšiřuje oblast působnosti kontrol na silnicích na kontroly dodržování týdenních limitů pracovní doby. Do části B se vkládá bod 4, který rozšiřuje oblast působnosti kontrol v provozovnách zařazením kontrol dodržování ustanovení o týdenní pracovní době, přestávkách a noční práci uvedených ve směrnici 2002/15/ES.

Konkrétní pravidla o vysílání v odvětví silniční dopravy, které mají přednost před některými ustanoveními směrnice 96/71/ES a směrnice 2014/67/EU

Ustanovení čl. 2 odst. 1

V čl. 2 odst. 1 jsou vysvětleny cíle předpisů zakotvujících konkrétní pravidla o vysílání v odvětví silniční dopravy, která mají přednost před příslušnými ustanoveními směrnice 96/71/ES a směrnice 2014/67/EU.

Ustanovení čl. 2 odst. 2 a 3

V čl. 2 odst. 2 se stanovuje minimální doba vysílání, kterou je nutné překročit, aby v rámci mezinárodní silniční dopravy začaly platit předpisy hostitelského členského státu o minimální mzdě a placené dovolené za kalendářní rok. Tento časový limit se nevztahuje na případy kabotáže, neboť k veškeré přepravě dochází v hostitelském členském státu. Proto by se na kabotáž měla vztahovat minimální mzda a minimální placená dovolená za kalendářní rok hostitelského členského státu, a to bez ohledu na četnost a dobu trvání operací prováděných řidičem. Odstavec 3 dále popisuje metodu výpočtu příslušných dob vysílání.

Ustanovení čl. 2 odst. 4

V čl. 3 odst. 4 a 5 jsou zakotveny konkrétní správní požadavky a kontrolní opatření pro kontrolu dodržování ustanovení o vysílání řidičů v silniční dopravě.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU

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 výboru¹², s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹³, v souladu s řádným legislativním postupem, vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Má-li být vytvořeno bezpečné, účinné a sociálně zodpovědné odvětví silniční dopravy, je nezbytné zajistit jednak přiměřené pracovní podmínky a sociální ochranu pro řidiče, jednak vhodné obchodní a konkurenční podmínky pro dopravce.
- (2) Vzhledem k přirozeně vysoké míře mobility ve službách silniční dopravy je třeba dbát zejména na to, aby řidiči mohli využívat práv, která jim náležejí, a aby dopravci nemuseli čelit neúměrným správním překážkám, které nepatřičně omezují jejich svobodu při přeshraničním poskytování služeb.
- (3) Rovnováha mezi zlepšením sociálních a pracovních podmínek řidičů na straně jedné a usnadněním přístupu ke svobodnému poskytování služeb silniční dopravy na základě spravedlivé hospodářské soutěže mezi domácími a zahraničními dopravci na straně druhé má zásadní význam pro bezproblémové fungování vnitřního trhu.
- (4) Na základě zhodnocení účinnosti a účelnosti současných sociálně-právních předpisů EU pro odvětví silniční dopravy byly zjištěny určité právní mezery ve stávajících ustanoveních a odhaleny nedostatky v jejich prosazování. Dále mezi členskými státy existují nesrovnalosti týkající se výkladu, uplatňování a provádění předpisů. Tím vzniká právní nejistota a nerovné zacházení s řidiči a dopravci, které zhoršuje pracovní, sociální i konkurenční podmínky v odvětví.
- (5) Přiměřené, účinné a jednotné prosazování ustanovení o pracovní době má zásadní význam pro ochranu pracovních podmínek řidičů a prevenci narušování hospodářské soutěže vyplývající z nedodržování předpisů. Proto je žádoucí rozšířit stávající jednotné požadavky na prosazování stanovené směrnicí 2006/22/ES i na kontrolu dodržování ustanovení o pracovní době uvedených ve směrnici 2002/15/EU.

¹² Úř. věst. , , s. .

¹³ Úř. věst. , , s. .

- (6) Správní spolupráce mezi členskými státy při provádění sociálních předpisů v silniční dopravě se ukazuje jako nedostatečná, v důsledku čehož je přeshraniční prosazování předpisů obtížnější, neúčinné a nejednotné. Proto je nezbytné vytvořit rámec pro efektivní komunikaci a vzájemnou pomoc, včetně výměny údajů o porušování předpisů a informací o osvědčených postupech při prosazování.
- (7) V zájmu zlepšení účinnosti, účelnosti a jednotnosti prosazování je žádoucí zdokonalit prvky i využití stávajících vnitrostátních systémů hodnocení rizika. Přístup k údajům vedeným v systémech hodnocení rizika umožní lepší zacílení kontrol na dopravce nedodržující předpisy a vytvoření jednotného vzorce pro hodnocení rizika dopravců zajistí spravedlivější zacházení s dopravci při kontrolách.
- (8) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení směrnice 2006/22/ES by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011¹⁴.
- (9) Potíže byly zaznamenány také při provádění předpisů o vysílání řidičů stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES¹⁵ a předpisů o správních požadavcích zakotvených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU¹⁶ ve vysoce mobilním odvětví silniční dopravy. Nekoordinované vnitrostátní předpisy o provádění a prosazování ustanovení o vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy kladou velkou administrativní zátěž na dopravce sídlící mimo území EU. Tím vznikají nepatřičná omezení svobody při přeshraničním poskytování služeb v odvětví silniční dopravy, což má nepříznivé vedlejší účinky na pracovní místa.
- (10) Komise ve svém návrhu ze dne 8. března 2016¹⁷ na revizi směrnice 96/71/ES uznala, že provádění této směrnice ve vysoce mobilním odvětví silniční dopravy vzbuzuje určité otázky právního charakteru a působí obtíže, a uvedla, že tyto problémy by bylo nejlépe řešit zvláštními právními předpisy pro odvětví silniční dopravy.
- (11) Má-li být zajištěno účinné a přiměřené provádění směrnice 96/71/ES v odvětví silniční dopravy, je nezbytné stanovit konkrétní odvětvová pravidla, která zohlední specifika vysoce mobilních pracovních sil v odvětví silniční dopravy a zajistí rovnováhu mezi sociální ochranou řidičů a svobodou dopravců při přeshraničním poskytování služeb.
- (12) Tato vyvážená kritéria by měla vycházet z konceptu dostatečné vazby řidiče na území hostitelského členského státu. Proto by měl být stanoven časový limit, po jehož překročení bude v případě provozování mezinárodní dopravy platit minimální mzda a minimální placená dovolená za kalendářní rok hostitelského členského státu. Tento časový limit by se neměl vztahovat na případy kabotáže definované v nařízeních č. 1072/2009¹⁸ a 1073/2009¹⁹, neboť k veškeré přepravě dochází v hostitelském

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ COM(2016) 128.

¹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných předpisech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

členském státu. Proto by se na kabotáž měla vztahovat minimální mzda a minimální placená dovolená za kalendářní rok hostitelského členského státu, a to bez ohledu na četnost a dobu trvání operací prováděných řidičem.

- (13) V zájmu zajištění účinného a účelného prosazování konkrétních odvětvových pravidel o vysílání řidičů a zabránění neúměrné administrativní zátěži kladené na dopravce neusazené na území daného státu je třeba v odvětví silniční dopravy zavést zvláštní správní a kontrolní požadavky, které budou plně využívat kontrolních přístrojů, jako jsou digitální tachografy.
- (14) Směrnice 2006/22/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2006/22/ES se mění takto:

- (1) Název se nahrazuje tímto:

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

- (2) Článek 1 se nahrazuje tímto:

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

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

** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).“

- (3) Článek 2 se mění takto:

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

„Tyto kontroly každoročně zahrnují významnou a reprezentativní část mobilních pracovníků, řidičů, dopravců a vozidel, na něž se vztahují nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení (EU) č. 165/2014, a mobilních pracovníků a řidičů, na něž se vztahuje směrnice 2002/15/ES.“

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

¹⁹ 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).

„Každý členský stát organizuje kontroly tak, aby zahrnovaly nejméně 3 % pracovních dnů řidičů vozidel, na něž se vztahují nařízení (ES) č. 561/2006, nařízení (EU) 165/2014 a směrnice 2002/15/ES.“

(c) Odstavec 4 se nahrazuje tímto:

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

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

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

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

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

(6) Článek 8 se mění takto:

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

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

(b) Vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

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

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

Pokud je obtížné nebo nemožné žádosti o poskytnutí údajů vyhovět nebo provést kontroly, inspekce či šetření, musí o tom dožádaný členský stát dožadující členský stát do deseti pracovních dnů vyrozumět. Nastanou-li jakékoli problémy, projednají dotčené členské státy záležitost navzájem tak, aby našly řešení.

(7) Článek 9 se mění takto:

(a) Odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví obecný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravců, který bude přihlížet k počtu, závažnosti a četnosti výskytu porušení, k výsledkům kontrol, při kterých nebyla zjištěna žádná porušení, a k tomu, zda silniční

dopravci používají ve všech svých vozidlech tachograf tak, jak vyžaduje kapitola II nařízení (EU) č. 165/2014. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2 této směrnice.“

(b) V odstavci 2 se vypouští druhá věta.

(c) Doplnují se nové odstavce, které znějí:

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

5. Na vyžádání musí členské státy v časových lhůtách stanovených v článku 8 poskytnout údaje vedené ve vnitrostátních systémech hodnocení rizika všem příslušným orgánům ostatních členských států, a to buď na vyžádání, nebo prostřednictvím přímého přístupu.“

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

„3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví obecný přístup k záznamu a sledování dob vykonávání jiných prací, jak jsou definovány v článku 4 písm. e) nařízení (ES) č. 561/2006, a dob o délce nejméně jednoho týdne, kdy se řidič pohybuje mimo vozidlo. Tyto prováděcí akty jsou přijímány v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2.“

(9) Příloha I se mění takto:

(a) Do části A se doplňuje nový bod 6, který zní:

„6. týdenní pracovní dobu stanovenou v člancích 4 a 5 směrnice 2002/15/ES.“

(b) Do části B se vkládá nový bod 4, který zní:

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

Článek 2

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

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

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

3. Pro účely výpočtu období vyslání uvedených v odstavci 2 platí následující:

(a) denní pracovní doba kratší než šest hodin strávených na území členského státu se započítává jako půl dne;

- (b) denní pracovní doba přesahující šest hodin strávených na území členského státu se započítává jako celý den;
- (c) do pracovní doby se započítávají i přestávky, doby odpočinku a doby pohotovosti strávené na území členského státu.
4. Členské státy mohou ukládat jen následující správní požadavky a kontrolní opatření:
- (a) povinnost podnikatele v silniční dopravě usazeného v jiném členském státě zaslat příslušným vnitrostátním orgánům nejpozději v okamžiku zahájení vyslání prohlášení o vyslání v elektronické podobě, které je vyhotoveno v oficiálním jazyce hostitelského členského státu nebo v angličtině a obsahuje jen tyto informace:
- i) totožnost podnikatele v silniční dopravě;
 - ii) kontaktní údaje správce dopravy nebo jiných kontaktních osob v členském státě, kde je dopravce usazen, aby bylo možno spolupracovat s příslušnými orgány hostitelského členského státu, ve kterém jsou služby poskytovány, a odesílat a přijímat dokumenty a oznámení;
 - iii) předpokládaný počet vyslaných řidičů a jejich totožnost;
 - iv) předpokládanou dobu vyslání a plánované datum začátku a konce vyslání,
 - v) poznávací značky vyslaných vozidel;
 - vi) typ dopravních služeb (tj. přeprava zboží, přeprava osob, mezinárodní přeprava, kabotážní přeprava);
- (b) povinnost řidiče uchovávat a na žádost silniční kontroly předložit v tištěné nebo elektronické podobě kopii prohlášení o vyslání a doklad o dopravní činnosti probíhající na území hostitelského členského státu, jako je elektronický nákladní list (e-CMR) nebo doklad uvedený v článku 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009;
- (c) povinnost řidiče uchovávat a na žádost silniční kontroly předložit záznamy tachografu, a zejména kódy členských států, na kterých se řidič v rámci mezinárodních přepravních operací či kabotážních operací pohybuje;
- (d) povinnost řidiče uchovávat a na žádost silniční kontroly předložit v tištěné nebo elektronické podobě kopii pracovní smlouvy nebo rovnocenného dokumentu ve smyslu článku 3 směrnice Rady 91/533/EHS²⁰, přeloženou do některého z oficiálních jazyků hostitelského členského státu nebo do angličtiny;
- (e) povinnost řidiče předložit na vyžádání silniční kontroly v tištěné nebo elektronické podobě kopii výplatních pásek za období uplynulých dvou měsíců; během silniční kontroly musí mít řidič možnost kontaktovat ústředí, správce dopravy nebo osobu či subjekt, které mohou tuto kopii poskytnout;
- (f) povinnost podnikatele v silniční dopravě poskytnout po skončení období vyslání na žádost orgánů hostitelského členského státu v přiměřené lhůtě tištěné či elektronické kopie dokumentů uvedených v písmenech b), c) a e);
5. Pro účely odst. 4 písm. a) může podnikatel v silniční dopravě poskytnout prohlášení o vyslání pokrývající období maximálně šesti měsíců.

Článek 3

²⁰ 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).

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

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

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

Článek 4

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

Použijí tyto předpisy ode dne [...].

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

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

Článek 5

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

Článek 6

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*