



Rada  
Evropské unie

Brusel 7. dubna 2020  
(OR. en)

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2017/0121(COD)**

---

---

5112/1/20  
REV 1 ADD 1

TRANS 6  
SOC 7  
EMPL 7  
MI 6  
CODEC 11  
PARLNAT 19

## **ODŮVODNĚNÍ RADY**

---

Předmět: Postoj Rady v prvním čtení k přijetí SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, 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

- odůvodnění Rady
- přijatý Radou dne 7. dubna 2020

---

## I. ÚVOD

1. Dne 31. května 2017 přijala Evropská komise 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.
2. Tento návrh byl předložen v rámci balíčku opatření v oblasti mobility I a legislativní postup byl organizován ve spojení se dvěma dalšími legislativními návrhy, a sice návrhem o přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a o přístupu na trh silniční nákladní dopravy a návrhem o dobách řízení, pravidlech týkajících se odpočinku a tachografech.
3. Rada (doprava, telekomunikace a energetika) se dohodla na obecném přístupu dne 3. prosince 2018.<sup>1</sup>
4. Evropský parlament přijal postoj v prvním čtení dne 4. dubna 2019.
5. V období od října do prosince 2019 proběhla jednání mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí za účelem dosažení dohody o návrhu. Dne 11. prosince 2019 se vyjednávači dohodli na kompromisním znění, jež následně potvrdil Výbor stálých zástupců dne 20. prosince 2019.<sup>2</sup>
6. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) potvrdil politickou dohodu dne 21. ledna 2020 a Rada tak učinila dne 20. února 2020.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Dokument ST 15084/18.

<sup>2</sup> Dokument ST 15083/19.

<sup>3</sup> Dokumenty ST 5424/20 + ADD 1–4.

7. Při své práci vzala Rada v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 18. ledna 2018 a stanovisko Výboru regionů ze dne 1. února 2018.
8. S ohledem na tuto dohodu a po revizi právníky-lingvisty přijala Rada dne 7. dubna 2020 prostřednictvím písemného postupu postoj Rady v prvním čtení řádným legislativním postupem podle článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

## **II. ÚVOD**

9. Obecným cílem návrhu je na jedné straně zajistit důstojné pracovní podmínky a náležitou sociální ochranu pro řidiče a na straně druhé vyjasnit, harmonizovat a zredukovat správní požadavky na dopravce, a umožnit jim tak, aby své služby poskytovali v podmínkách spravedlivé hospodářské soutěže.
10. Návrh rovněž reaguje na potřebu stanovit specifická odvětvová pravidla pro vysílání pracovníků týkající se řidičů v odvětví silniční dopravy, na niž bylo poukázáno při revizi směrnice o vysílání pracovníků prostřednictvím směrnice (EU) 2018/957.

### III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

#### A) Obecné informace

11. Na základě návrhu Komise proběhla jednání mezi Parlamentem a Radou, jejichž cílem bylo uzavřít dohodu ve fázi postoje Rady v prvním čtení. Znění návrhu postoje Rady plně odráží kompromis dosažený mezi oběma spolunormotvůrci.

#### B) Klíčové politické otázky

12. Kompromis zohledněný v postoji Rady v prvním čtení obsahuje tyto klíčové prvky:

##### a) **Výjimky z režimu pro vysílání pracovníků v případě pracovníků v mezinárodní silniční dopravě**

13. Dva klíčové prvky postoje Rady se týkají zavedení výjimky z obecných pravidel pro vysílání pracovníků vzhledem k vysoké míře mobility a rozsahu této výjimky. V návrhu Komise byla za rozhodující kritérium označena délka doby, po kterou je řidič přítomen v jiném členském státě, zatímco Parlament i Rada preferovaly, aby se v tomto ohledu rozlišovalo podle charakteru provedené přepravy. Pokud jde o rozsah výjimky, Komise se ve svém návrhu vyslovila pro výjimku omezenou na dva prvky vnitrostátních pravidel vztahující se na vyslané pracovníky<sup>4</sup>, zatímco Parlament i Rady preferovaly úplnou výjimku z hmotněprávních a procesních ustanovení týkajících se vysílání pracovníků.
14. Znění Rady (čl. 1 odst. 1 a 7) do značné míry odpovídá postoji Parlamentu (pozměňovací návrhy 765, 787–789, 791, 792, 837 (částečně), 838–842). Rada akceptovala zejména omezení výjimky na situace, kdy mezi zaměstnavatelem, který řidiče vysílá, a stranou působící v hostitelském členském státě existuje smlouva o poskytování služeb (čl. 1 odst. 2); operace provozované na vlastní účet, na něž se smlouvy o poskytování služeb nevztahují, proto vyloučeny nejsou.

---

<sup>4</sup> Minimální placená roční dovolená a minimální mzda / odměna.

15. Pokud jde o činnosti vyňaté z pravidel pro vysílání pracovníků, patří mezi ně zejména „dvoustranná přeprava“ (čl. 1 odst. 3 a 4), a to jak v oblasti přepravy zboží, tak i osob, a je s nimi spojena velice omezená flexibilita pro účely dodatečných zastávek souvisejících s přepravou. Vysokou mírou mobility odůvodňující výjimku se tak vyznačuje situace, kdy řidič cestuje mezi členským státem, v němž je jeho společnost usazena, a jiným členským státem nebo třetí zemí. Pro účely kontroly závisí omezená flexibilita pro účely dodatečných zastávek souvisejících s přepravou na tom, zda je ve vozidle zaznamenáváno překročení hranic, a v rámci následného kroku rovněž na tom, zda je zaznamenávána činnost nakládky a vykládky.
16. V důsledku toho je poskytování vnitrostátní přepravy v jiném členském státě (kabetáž) charakterizováno jako situace, v níž je řidič vyslán (čl. 1 odst. 7).
17. V zájmu vyjasnění je v kompromisním návrhu uvedeno, že řidič, jenž jiným členským státem projíždí, není vyslaným pracovníkem. V případě kombinované přepravy se silniční úsek cesty analyzuje samostatně při uplatnění logiky vyňaté činnosti (čl. 1 odst. 5 a 6).

**b) Transparentnost pracovních podmínek**

18. Rada akceptovala žádost Parlamentu o stanovení zvláštního pravidla týkajícího se povinnosti hostitelského státu zajistit transparentnost ohledně jeho pracovních podmínek, včetně těch, které jsou určeny některými kolektivními smlouvami (čl. 1 odst. 9). Pozměňovací návrhy 794 a 837 (odstavec 2f) jsou proto ve znění Rady zachovány v přeformulované podobě.

**c) Dopravci ze třetích zemí**

19. Parlament i Rada byly toho názoru, že zpřísnění pravidel pro vysílání pracovníků, jež jsou určena pro řidiče z EU, by nemělo vést k vytvoření konkurenční výhody pro dopravce ze třetích zemí, kteří mají přístup na trh EU v oblasti silniční dopravy. Rada souhlasila s tím, aby byl tento aspekt začleněn do *lex specialis* (čl. 1 odst. 10) a opíral se o několik bodů odůvodnění (číslo 15 až 17), v nichž jsou vysvětleny dostupné nástroje. Pozměňovací návrhy 829 a 837 (odstavec 2g) byly proto částečně zachovány.

**d) Správní požadavky týkající se vysílání pracovníků, kontroly a prosazování**

20. Znění Rady vychází z návrhu Komise, pokud jde o uzavřený a ve srovnání se směrnicí 2014/67/EU zkrácený seznam správních požadavků, které souvisejí s vysíláním řidičů (čl. 1 odst. 11). V souladu s postojem Parlamentu a za podpory ze strany Komise budou mít podnikatelé v silniční dopravě možnost a povinnost používat pro zasílání prohlášení o vyslání a požadovaných informací systém pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI) spravovaný Komisí. Vzhledem k tomuto harmonizovanému postupu se samostatné vnitrostátní informační systémy stanou nadbytečnými. Pokud jde o informace, které se mají v rámci prohlášení o vyslání ukládat, vychází znění Rady z návrhu Komise a doplňuje některé prvky požadované Parlamentem.
21. Ustanovení o kontrole zachovávají strukturu návrhu Komise, podle něhož se rozlišuje mezi silniční kontrolou a kontrolou po vyslání. V souladu s postojem Parlamentu se Rada dále nezabývala návrhem, aby byla ve vozidle k dispozici další dokumentace o pracovní smlouvě řidiče a jeho výplatních páskách. Tyto informace však mohou být po vyslání vyžádány přímo od podnikatele v silniční dopravě. Tato fáze kontroly po vyslání, do níž může být hostitelským členským státem zapojen členský stát usazení, je ve znění Rady dále rozpracována s cílem zohlednit rovněž změny provedené Parlamentem. Konkrétně se jedná o to, že systém IMI bude ústředním komunikačním nástrojem pro podnikatele v silniční dopravě a členský stát má možnost zapojit sociální partnery.
22. Rada souhlasila s tím, aby byla do směrnice začleněna povinnost členských států stanovit sankce za porušení pravidel *lex specialis* a sankcemi postihnout subjekty v logistickém řetězci, pokud o porušení pravidel vědí nebo by měly vědět (článek 5). Rada rovněž akceptovala ustanovení o „inteligentním prosazování“, které členským státům ukládá povinnost, aby kontrolu dodržování pravidel o vysílání pracovníků začlenily do celkové strategie v oblasti kontroly (článek 6).
23. Souhrnně lze říci, že pozměňovací návrhy 838–847, 850, 853–855, 857, 862 a 864 byly zachovány částečně, přičemž jejich znění bylo zkráceno či přeformulováno, zatímco pozměňovací návrhy 848, 849 a 852 zachovány nebyly.

**e) Začlenění směrnice 2002/15/ES do standardů prosazování právních předpisů v sociální oblasti**

24. Směrnice 2002/15/ES doplňuje nařízení o době řízení, přestávkách v řízení a dobách odpočinku řidičů v odvětví dopravy<sup>5</sup>, a to například tím, že omezuje celkovou týdenní pracovní dobu řidičů a práci v noci.
25. Směrnici 2006/22/ES byly zavedeny standardy Unie pro kontrolu a prosazování pravidel týkajících se doby řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku a pravidel týkajících se tachografů. Ze své oblasti působnosti však tato směrnice vyloučila směrnici 2002/15/ES. Postoj Rady nyní v souladu s návrhem Komise a postojem Parlamentu akceptuje začlenění uvedené směrnice do standardů v oblasti kontroly.
26. Uvedené začlenění se týká několika aspektů: vnitrostátních kontrolních systémů, minimálního počtu kontrol a vykazování výsledků (čl. 2 odst. 1 a odst. 3, 3a a 4, příloha I pozměněné směrnice), zahájení kontrol v provozovnách v návaznosti na vážná porušení (čl. 6 odst. 1 pozměněné směrnice), vnitrostátních systémů hodnocení rizika (čl. 9 odst. 1 pozměněné směrnice) a výměny informací (čl. 7 odst. 1 písm. d) a článek 8 pozměněné směrnice). Vzhledem k široké oblasti působnosti směrnice o pracovní době je v postoji Rady upřednostněn přístup k zacílení kontrol založený na posouzení rizik namísto kvantitativního minimálního cíle (čl. 2 odst. 3a pozměněné směrnice). Pozměňovací návrhy 806 a 835 byly tudíž zachovány a přeformulovány, zatímco pozměňovací návrh 810 zachován nebyl.

---

<sup>5</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).

**f) Správní spolupráce v záležitostech týkajících se prosazování**

27. Pravidla týkající se správní spolupráce jsou pozměněna s cílem lépe je odlišit od výměny informací podle nařízení (EU) č. 1071/2009, při níž se již používá specializovaný elektronický systém. Pro ostatní případy je ve znění Rady stanoveno používání systému IMI, jakož i lhůty, v níž mají vnitrostátní orgány poskytnout odpověď. Pozměňovací návrhy 812–814 a 816–818 byly tudíž zachovány a částečně přeformulovány, zatímco pozměňovací návrhy 815 a 819 zachovány nebyly.

**g) Revidované standardy prosazování právních předpisů v sociální oblasti**

28. Systém hodnocení rizika kromě toho, že je jeho platnost rozšířena na vnitrostátní pravidla podle směrnice o pracovní době, doznává dvou dalších důležitých změn (článek 9 pozměněné směrnice): za prvé Komise zavede společný vzorec pro hodnocení rizika dopravce a za druhé budou vnitrostátní informace o hodnocení rizika k dispozici kontrolním orgánům v celé EU, a to i v kontextu provádění silničních kontrol. Pozměňovací návrhy 821, 824 a 825 byly tudíž na základě kompromisu částečně akceptovány.

29. Rada souhlasí s tím, aby členské státy usilovaly o rozšíření koordinovaných kontrol na kontroly v provozovnách dopravců, přičemž našla kompromisní řešení týkající se související žádosti Parlamentu (článek 5 pozměněné směrnice, pozměňovací návrh 809). Je rovněž zdůrazněna budoucí úloha Evropského orgánu pro pracovní záležitosti, a to v souladu s mandátem, jenž byl tomuto novému subjektu zřízenému v roce 2019 udělen (bod odůvodnění 29).

30. Znění Rady potvrzuje návrh Komise a částečně i pozměňovací návrh Parlamentu 826, podle nichž má být vypracován společný přístup ke kontrole „jiné práce“, kterými se prodlužuje pracovní doba řidičů v době, kdy neřídí, a současně podle nich má být zrušen požadavek týkající se dalších formulářů osvědčení (čl. 11 odst. 3 pozměněné směrnice).

## **h) Zmocnění Komise**

31. Bylo rovněž nutné nalézt kompromisní řešení, pokud jde o volbu postupů, jimiž se Komise zmocňuje k přijímání právních aktů, přičemž tohoto řešení bylo dosaženo v rámci všech souběžně projednávaných návrhů. Znění Rady obsahuje dvě zmocnění k přijímání aktů v přenesené pravomoci týkajících se aktualizace příloh pozměněné směrnice a tři nová zmocnění k přijímání prováděcích aktů, a to konkrétně o společném vzorci pro hodnocení rizika, o společném přístupu k pořizování záznamů a sledování dob vykonávání „jiné práce“ a za účelem vyvinutí funkcí komunikačního nástroje IMI, které se mají používat k předkládání prohlášení o vyslání.

## **i) Provedení a první hodnocení politiky**

32. Oba normotvůrci aktualizovali své postoje, pokud jde o lhůtu pro provedení. V souladu s ambiciózním přístupem, který souvisí s dostupností nového komunikačního nástroje IMI, musí členské státy směrnici provést do 18 měsíců od vstupu v platnost (článek 9). Hodnocení provádění směrnice, a zejména zvláštních ustanovení o vyslaných řidičích, má Komise vypracovat do konce roku 2025 (článek 7).

## **j) Další prvky postoje Rady**

33. Do konečného znění postoje Rady byly zapracovány tyto další prvky, která Rada doplnila do návrhu Komise:
- a) vyjasnění toho, že doba, po kterou je řidič přerušovaně přítomen v hostitelském členském státě, v konečném součtu nepředstavuje dlouhodobé vyslání (čl. 1 odst. 8);
  - b) ustanovení o přístupu ke kontrole v situaci, kdy řidič nemá k dispozici prohlášení o vyslání, což znamená, že řidič může využít výjimku z pravidel pro vysílání pracovníků (čl. 1 odst. 11 poslední pododstavec).

34. Rada akceptovala, a to v plném rozsahu či v zásadě, tyto další změny návrhu Komise předložené Parlamentem:
- a) ochranná opatření zaměřená na účinné silniční kontroly, které řidiči nezpůsobí zbytečné prodlení, v čl. 2 odst. 1 pozměněné směrnice a v čl. 1 odst. 15 (pozměňovací návrhy 807 a 859);
  - b) obecnou povinnost, aby členské státy spolupracovaly, uvedenou v čl. 1 odst. 16 (pozměňovací návrh 860) a povinnost, aby členské státy a zaměstnavatelé poskytovali kontrolním orgánům a řidičům vzdělávání a odbornou přípravu, uvedenou v článku 8 (pozměňovací návrh 867);
  - c) redakční změny prostřednictvím aktualizace zastaralých odkazů (pozměňovací návrhy 811, 821–823, 827, 828, 832–834).

#### **IV. ZÁVĚR**

35. Postoj Rady v prvním čtení plně odráží kompromis, jehož bylo za pomoci Komise dosaženo při jednáních mezi Radou a Evropským parlamentem. Tento kompromis je potvrzen dopisem, který předsedkyně Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zaslala předsedovi Výboru stálých zástupců (dne 23. ledna 2020). V tomto dopise předsedkyně uvedla, že doporučí členům Výboru pro dopravu a cestovní ruch a následně plenárnímu zasedání, aby postoj Rady v prvním čtení přijali v Evropském parlamentu ve druhém čtení beze změn, s výhradou ověření právníky-lingvisty obou orgánů.
36. Rada se proto domnívá, že její postoj v prvním čtení představuje vyvážený výsledek a že specifická odvětvová pravidla pro vysílání řidičů po přijetílepší pracovní podmínky a současně zaručí svobodu poskytovat přeshraniční dopravní služby a že změny směrnice týkající se požadavků na prosazování zajistí komplexnější, účinnější a lépe koordinované kontroly a prosazování.