

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B** ► **M4** 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 ◀

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Směrnice Komise 2009/4/ES ze dne 23. ledna 2009	L 21	39	24.1.2009
► <u>M2</u>	Směrnice Komise 2009/5/ES ze dne 30. ledna 2009	L 29	45	31.1.2009
► <u>M3</u>	Nařízení Komise (EU) 2016/403 ze dne 18. března 2016	L 74	8	19.3.2016
► <u>M4</u>	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020	L 249	49	31.7.2020
► <u>M5</u>	Směrnice Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/846 ze dne 14. března 2024	L 846	1	31.5.2024

Opravena:

- **C1** Oprava, Úř. věst. L 256, 29.9.2009, s. 38 (2009/5/ES)

▼ B

▼ M4

**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

▼ B

(Text s významem pro EHP)

▼ M4

Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví minimální podmínky pro provedení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽¹⁾, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ⁽²⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ⁽³⁾.

▼ B

Článek 2

Systemy kontrol

1. Členské státy organizují systém přiměřených a pravidelných kontrol správného a důsledného provedení podle článku 1 na silnicích i v provozovnách dopravců u všech druhů dopravy.

▼ M4

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 provozovnách dopravců.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

▼B

Členské státy zajistí, aby se na jejich území používala soudržná národní prováděcí strategie. Za tímto účelem mohou členské státy určit orgán pro koordinaci opatření podle článků 4 a 6, a v tom případě o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

2. Pokud tomu tak již není, udělí členské státy nejpozději do 1. května 2007 příslušným pracovníkům odpovědným za kontroly veškeré potřebné pravomoci k tomu, aby mohli řádně plnit kontrolní úkoly, jak vyžaduje tato směrnice.

3. **►M4** 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 tachografických 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 provozovnách dopravců. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 12 odst. 2. ◀

Nejméně v 15 % ze všech kontrolních pracovních dnů proběhnou kontroly na silnici a nejméně v 30 % v provozovnách dopravců. Po 1. lednu 2008 proběhnou kontroly nejméně v 30 % ze všech kontrolovaných pracovních dnů na silnici a nejméně v 50 % v provozovnách dopravců.

▼M4

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.

4. Informace sdělené Komisi v souladu s článkem 17 nařízení (ES) č. 561/2006 a s článkem 13 směrnice 2002/15/ES zahrnují počet řidičů zkontrolovaných při silniční kontrole, počet kontrol v provozovnách dopravců, počet kontrolovaných pracovních dnů a počet i druh zaznamenaných porušení, přičemž se uvede, zda byli převáženi cestující, nebo zboží.

▼B*Článek 3***Statistické údaje**

Členské státy zajistí, aby byly statistické údaje shromážděné prostřednictvím kontrol organizovaných v souladu s čl. 2 odst. 1 a 3 rozčleněny do těchto kategorií:

- a) u silničních kontrol:
 - i) typ silnice, zejména jedná-li se o dálnici, silnici nebo místní komunikaci, a země, v níž je kontrolované vozidlo registrováno, aby bylo zamezeno diskriminaci,
 - ii) typ tachografu: analogový nebo digitální;
- b) u kontrol v provozovnách dopravců:
 - i) druh dopravy, zejména zda se jedná o mezinárodní nebo vnitrostátní dopravu, osobní nebo nákladní dopravu, dopravu na vlastní účet nebo na cizí účet nebo za úplatu,
 - ii) velikost vozového parku dopravce,
 - iii) typ tachografu: analogový nebo digitální.

Tyto statistické údaje se předkládají Komisi každé dva roky a zveřejňují se ve zprávě.

Příslušné orgány v členských státech vedou evidenci shromážděných údajů za předchozí rok.

Dopravci odpovědní za řidiče vedou po dobu jednoho roku evidenci dokumentů, záznamů výsledků a dalších důležitých údajů, jež jim byly postoupeny kontrolními orgány a jež se týkají kontrol prováděných přímo u nich v jejich provozovně nebo kontrol jejich řidičů prováděných na silnicích.

▼M4

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.

▼B*Článek 4***Silniční kontroly**

1. Silniční kontroly jsou organizovány v jakoukoli dobu na různých místech a pokrývají dostatečně rozsáhlou část silniční sítě, aby bylo obtížné se kontrolním bodům vyhnout.
2. Členské státy zajistí, aby
 - a) na stávajících a plánovaných silnicích nebo v jejich blízkosti byl zajištěn dostatečný počet kontrolních bodů a aby v případě potřeby mohly jako kontrolní body sloužit čerpací stanice a další bezpečná místa na dálnicích;

▼B

b) kontroly se prováděly namátkovým rotačním systémem, s ohledem na přiměřenou zeměpisnou vyváženost.

3. Body, které se ověřují v případě silničních kontrol, jsou stanoveny v části A přílohy I. Vyžaduje-li to situace, mohou se kontroly zaměřit na konkrétní bod.

4. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 2, provádějí se silniční kontroly bez jakékoli diskriminace. Kontrolní pracovníci zejména nesmějí provádět diskriminaci na základě

- a) země registrace vozidla;
- b) země bydliště řidiče;
- c) země, v níž je dopravce usazen;
- d) místa zahájení a určení dopravy;
- e) typ tachografu: analogový nebo digitální.

5. Kontrolní pracovníci mají k dispozici

- a) seznam hlavních kontrolovaných bodů podle části A přílohy I;
- b) standardní kontrolní vybavení podle přílohy II.

6. Jestliže silniční kontrola řidiče vozidla registrovaného v jiném členském státě vede k podezření, že došlo k porušení předpisů, které nelze při silniční kontrole zjistit, protože chybějí nezbytné údaje, poskytnou si příslušné orgány členských států při vyjasňování situace vzájemnou pomoc.

▼M4*Článek 5***Koordinované kontroly**

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

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

▼B*Článek 6***Kontroly v provozovnách dopravců****▼M4**

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

▼ B

2. Kontroly v provozovnách dopravců se týkají bodů uvedených v části A i v části B přílohy I.
3. Kontrolní pracovníci mají k dispozici
 - a) seznam hlavních kontrolovaných bodů podle částí A a B přílohy I;
 - b) standardní kontrolní vybavení podle přílohy II.
4. Kontrolní pracovník členského státu zohlední v průběhu kontroly údaje poskytnuté určeným styčným orgánem jiného členského státu uvedeným v čl. 7 odst. 1, pokud jde o činnosti dotčeného dopravce v tomto druhém členském státě.
5. Pro účely odstavců 1 až 4 jsou kontroly, které provádějí příslušné orgány na základě souvisejících dokladů, jež jim dopravci na jejich žádost předložili, považovány za rovnocenné kontrolám prováděným v provozovnách dopravců.

*Článek 7***Styk v rámci Společenství**

1. Členské státy určí orgán, jenž bude mít tyto úkoly:
 - a) zajistit koordinaci opatření podle článku 5 s odpovídajícími orgány v ostatních členských státech;

▼ M4

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

▼ B

- c) odpovídat v první řadě za pomoc příslušným orgánům ostatních členských států podle čl. 4 odst. 6;

▼ M4

- 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

Orgán bude zastoupen ve výboru uvedeném v čl. 12 odst. 1.

2. Členské státy oznámí Komisi určení tohoto orgánu a Komise o tom uvědomí ostatní členské státy.

▼ M4

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.

▼ **M4***Článek 8***Výměna informací**

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

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

b) v jednotlivých případech na odůvodněnou žádost členského státu.

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

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

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

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

3. Výměna informací podle tohoto článku se provádí prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI), který byl zřízen nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ⁽¹⁾. 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 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

▼ B*Článek 9***Systém hodnocení rizika****▼ M4**

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

2. Dopravci s vyšším stupněm rizika budou kontrolováni důkladněji a častěji. ► **M4** ————— ◀

▼ M4

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.

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.

▼ B*Článek 10***Zpráva**

Do 1. května 2009 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu obsahující analýzu sankcí stanovených v právních předpisech členských států pro případ vážného porušení.

▼ B*Článek 11***Osvědčené postupy****▼ M4**

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

2. Členské státy vytvoří společné vzdělávací programy týkající se osvědčených postupů, které se konají nejméně jednou ročně, a usnadní nejméně jednou ročně výměnu zaměstnanců svých orgánů pro styk v rámci Společenství s jeho protějšky v ostatních členských státech.

▼ M4

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.

▼ B

4. Členské státy zajistí, aby kontrolní pracovníci byli pro plnění svých úkolů dobře vyškoleni.

▼ M4*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 ⁽¹⁾.

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.

⁽¹⁾ 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).

▼ M4*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.

*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.

▼M4

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⁽¹⁾.

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.

▼B*Článek 16***Provedení**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. dubna 2007. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů a srovnávací tabulku mezi nimi a touto směrnicí.

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 17***Zrušení**

1. Směrnice 88/599/EES se zrušuje.

2. Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

▼B

Článek 18

Vstup v platnost

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

Článek 19

Určení

Tato směrnice je určena členským státním.

▼ B

PŘÍLOHA I

ČÁST A

SILNIČNÍ KONTROLY

Silniční kontroly obvykle zahrnují tyto body:

▼ M4

1. denní a týdenní doby řízení, přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku; také záznamové listy předchozích dnů, které se mají v souladu s čl. 36 odst. 1 a 2 nařízení (EU) č. 165/2014 nacházet ve vozidle, nebo údaje uložené pro stejnou dobu na kartě řidiče nebo v paměti záznamového zařízení v souladu s přílohou II této směrnice nebo na výtiscích;
2. pro období uvedené v čl. 36 odst. 1 a 2 nařízení (EU) č. 165/2014 všechny případy, kdy je překročena povolená rychlost vozidla, tj. jakýkoli časový úsek delší než jedna minuta, během něhož překročila rychlost vozidla u kategorie vozidel N₃ 90 km/h nebo u kategorie vozidel M₃ 105 km/h (kategorie N₃ a M₃ vymezené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽¹⁾);

▼ B

3. případně okamžité rychlosti, kterých vozidlo dosáhlo podle záznamů záznamového zařízení za posledních nejvýše 24 hodin používání vozidla;

▼ M4

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;

▼ M1

5. v případě potřeby a s náležitým ohledem na bezpečnost ověření záznamového zařízení umístěného ve vozidlech s cílem zjistit instalaci a/nebo používání jakéhokoli přístroje nebo jakýchkoli přístrojů majících za úkol zničení, odstranění, manipulaci nebo pozměnění jakýchkoli údajů nebo přístrojů, které mají zasahovat do jakékoli fáze elektronického přenosu dat mezi součástmi záznamového zařízení nebo které zpomalují nebo pozměňují údaje před zakódováním;

▼ M4

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

KONTROLY V PROVOZOVNÁCH DOPRAVCŮ

Kontroly v provozovnách dopravců se kromě bodů kontrolovaných uvedených v části A zaměřují na

⁽¹⁾ 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).

▼ B

1. týdenní doby odpočinku a doby řízení mezi těmito dobami odpočinku;
2. dodržování čtrnáctidenních omezení dob řízení;
3. záznamové listy, údaje z přístroje vozidla a karty řidiče a výtisky;

▼ M4

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.

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

▼ B*PŘÍLOHA II***Standardní vybavení kontrolních jednotek**

Členské státy zajistí, aby kontrolní jednotky, které plní úkoly stanovené v příloze I, měly k dispozici toto standardní vybavení:

1. zařízení, které umožňuje stahovat údaje z jednotky ve vozidle a karty řidiče digitálního tachografu, tyto údaje číst, analyzovat nebo přenášet k analýze do centrální databáze;
2. zařízení ke kontrole záznamových listů tachografu;

▼ M1

3. zařízení pro specifickou analýzu s příslušným softwarem s cílem ověřit a potvrdit digitální podpis připojený k údajům, jakož i software pro specifickou analýzu umožňující vyhotovit podrobný profil rychlosti vozidel před kontrolou jejich záznamového zařízení.

▼ M5

PŘÍLOHA III

1. Skupiny porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES)
č. 561/2006 ⁽¹⁾ (doba řízení a doba odpočinku)

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD EU	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI				
			NP	VZP	ZP	MP	
A	Osádka						
A1	Čl. 5 odst. 1	Nedodržení minimálního věku průvodčích			X		
B	Doby řízení						
B1	Čl. 6 odst. 1	Překročení denní doby řízení v délce 9 hodin, pokud není povoleno prodloužení této doby na 10 hodin	9 h < ... < 10 h			X	
B2			10 h ≤ ... < 11 h		X		
B3			11 h ≤ ...	X			
B4		Překročení denní doby řízení v délce 9 hodin o 50 % či více	13,5 h ≤ ...	X			
B5		Překročení prodloužené denní doby řízení v délce 10 hodin, pokud je povoleno prodloužení	10 h < ... < 11 h			X	
B6			11 h ≤ ... < 12 h		X		
B7			12 h ≤ ...	X			
B8			Překročení denní doby řízení v délce 10 hodin o 50 % či více	15 h ≤ ...	X		
B9		Čl. 6 odst. 2	Překročení týdenní doby řízení	56 h < ... < 60 h			X
B10				60 h ≤ ... < 65 h		X	
B11				65 h ≤ ... < 70 h	X		
B12				Překročení týdenní doby řízení o 25 % či více	70 h ≤ ...	X	

⁽¹⁾ 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).

▼ M5

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD EU	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI				
			NP	VZP	ZP	MP	
B13	Čl. 6 odst. 3	Překročení maximální celkové doby řízení za období dvou po sobě následujících týdnů	90 h < ... < 100 h				X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B15			105 h ≤ ... < 112,5 h		X		
B16		Překročení maximální celkové doby řízení za období dvou po sobě následujících týdnů o 25 % či více	112,5 h ≤ ...	X			
C	Přestávky						
C1	Článek 7	Překročení nepřerušené doby řízení v délce 4,5 hodiny před přestávkou	4,5 h < ... < 5 h				X
C2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C3			6 h ≤ ...		X		
D	Doby odpočinku						
D1	Čl. 8 odst. 2	Nedostatečná denní doba odpočinku v délce kratší než 11 hodin, pokud není povolena zkrácená denní doba odpočinku	10 h ≤ ... < 11 h				X
D2			8,5 h ≤ ... < 10 h			X	
D3			... < 8,5 h		X		
D4		Nedostatečná zkrácená denní doba odpočinku v délce kratší než 9 hodin, pokud je zkrácení povoleno	8 h ≤ ... < 9 h				X
D5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D6			... < 7 h		X		
D7		Nedostatečné rozdělení denní doby odpočinku na části kratší než 3 h + 9 h	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D9			3 h + [... < 7 h]		X		
D10	Čl. 8 odst. 5	Nedostatečná denní doba odpočinku v délce kratší než 9 hodin v případě řízení vozidla více řidiči	8 h ≤ ... < 9 h				X
D11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D12			... < 7 h		X		

▼ M5

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD EU	TYP PORUŠENÍ		ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI				
				NP	VZP	ZP	MP	
D13	Čl. 8 odst. 6	Nedostatečná zkrácená týdenní doba odpočinku v délce kratší než 24 hodin	$22 \text{ h} \leq \dots < 24 \text{ h}$				X	
D14			$20 \text{ h} \leq \dots < 22 \text{ h}$			X		
D15			$\dots < 20 \text{ h}$		X			
D16		Nedostatečná týdenní doba odpočinku v délce kratší než 45 hodin, pokud není povolena zkrácená týdenní doba odpočinku	$42 \text{ h} \leq \dots < 45 \text{ h}$				X	
D17			$36 \text{ h} \leq \dots < 42 \text{ h}$			X		
D18			$\dots < 36 \text{ h}$		X			
D19		Čl. 8 odst. 6	Překročení šesti po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí týdenní době odpočinku	$\dots < 3 \text{ h}$				X
D20				$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$			X	
D21				$12 \text{ h} \leq \dots$		X		
D22	Čl. 8 odst. 6b	Žádná náhrada za dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku			X			
D23	Čl. 8 odst. 8	Běžná týdenní doba odpočinku nebo jakákoli týdenní doba odpočinku delší než 45 hodin čerpaná ve vozidle			X			
D24	Čl. 8 odst. 8	Zaměstnavatel nehradí náklady na ubytování mimo vozidlo				X		
E	Odchylka od pravidla 12 dnů							
E1	Čl. 8 odst. 6a	Překročení dvanácti po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí běžné týdenní době odpočinku	$\dots < 3 \text{ h}$				X	
E2			$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$			X		
E3			$12 \text{ h} \leq \dots$		X			
E4	Čl. 8 odst. 6a písm. b) bod ii)	Týdenní doba odpočinku po dvanácti po sobě jdoucích 24hodinových časových úsecích	$67 \text{ h} < \dots < 69 \text{ h}$				X	
E5			$65 \text{ h} < \dots \leq 67 \text{ h}$			X		
E6			$\dots \leq 65 \text{ h}$		X			
E7	Čl. 8 odst. 6a písm. d)	Doba řízení probíhající mezi 22.00 hod. a 6.00 hod. trvající déle než 3 hodiny před přestávkou, pokud ve voze nejsou nejméně dva řidiči	$3 \text{ h} < \dots < 4,5 \text{ h}$			X		
E8			$4,5 \text{ h} \leq \dots$		X			

▼ M5

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD EU	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI			
			NP	VZP	ZP	MP
F	Organizace práce					
F1	Čl. 8 odst. 8a	Dopravní podnik, který neorganizuje práci řidičů tak, aby se řidiči mohli vrátit do provozovny zaměstnavatele nebo do místa bydliště řidiče		X		
F2	Čl. 10 odst. 1	Souvislost mezi mzdou/výplatou a ujetou vzdáleností, rychlostí dodání a/nebo objemem přepravovaného zboží		X		
F3	Čl. 10 odst. 2	Žádná nebo nesprávná organizace práce řidiče, chybějící poučení řidiče umožňující mu dodržovat právní předpisy nebo nesprávné poučení		X		

2. Skupiny porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ⁽¹⁾ (Tachograf)

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
G	Montáž tachografu				
G1	Čl. 3 odst. 1, 4, 4a a článek 22	Není namontován a nepoužívá se typově schválený tachograf	X		
H	Používání tachografu, karty řidiče nebo záznamového listu				
H1	Čl. 23 odst. 1	Používání tachografu, jenž nebyl zkontrolován schválenou dílnou		X	
H2	Článek 27	Řidič je držitelem více než jedné karty řidiče a/nebo používá více než jednu kartu řidiče		X	
H3		Řidič používá kartu řidiče, jež byla zfalšována (<i>považuje se za řízení bez karty řidiče</i>)	X		
H4		Řidič používá kartu řidiče, jejímž není držitelem (<i>považuje se za řízení bez karty řidiče</i>)	X		
H5		Řidič používá kartu řidiče, která byla získána na základě nepravdivých prohlášení a/nebo padělaných dokladů (<i>považuje se za řízení bez karty řidiče</i>)	X		

⁽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).

▼ M5

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
H6	Čl. 32 odst. 1	Nesprávné fungování tachografu (<i>například: tachograf nebyl řádně zkontrolován, kalibrován a zaplombován</i>)		X	
H7	Čl. 32 odst. 1 a čl. 33 odst. 1	Nesprávné používání tachografu (<i>např.: záměrné, dobrovolné nebo uložené zneužití, nedostatečné pokyny o správném používání atd.</i>)		X	
H8		Ve vozidle se nachází a/nebo se používá klamný přístroj umožňující pozměnit záznamy tachografu	X		
H9	Čl. 32 odst. 3	Falšování, skrývání, potlačování nebo ničení údajů zaznamenaných na záznamových listech nebo uchovávaných v tachografu a/nebo na kartě řidiče a stažených z tachografu a/nebo karty řidiče	X		
H10		Podnik neuchovává záznamové listy, výtisky a stažené údaje		X	
H11	Čl. 33 odst. 2	Zaznamenané a uchovávané údaje nejsou k dispozici po dobu nejméně jednoho roku		X	
H12		Nesprávné používání záznamových listů / karet řidiče		X	
H13		Nepovolené vyjmutí záznamových listů nebo karty řidiče, které má vliv na zaznamenávání příslušných údajů		X	
H14		Záznamový list nebo karta řidiče se používají po dobu delší, než pro kterou jsou určeny, přičemž dochází ke ztrátě údajů		X	
H15	Čl. 34 odst. 2	Používání ušpiněných nebo poškozených záznamových listů nebo karet řidiče, přičemž údaje nejsou čitelné		X	
H16	Čl. 34 odst. 3	Nepoužití ručního zadání údajů v požadovaných případech		X	
H17	Čl. 34 odst. 4	Nepoužití správného záznamového listu nebo nevložení karty řidiče do správného otvoru v tachografu (při řízení vozidla více řidiči)			X
H18	Čl. 34 odst. 5	Nesprávné používání přepínacího mechanismu		X	
I	Předkládání informací				
I1	Čl. 34 odst. 5 písm. b) bod v)	Nesprávné použití nebo nepoužití značky trajekt/vlak			X
I2	Čl. 34 odst. 6	Požadované informace nejsou zaneseny do záznamového listu		X	

▼ **M5**

č.	PRÁVNÍ ZÁKLAD	TYP PORUŠENÍ	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI		
			NP	VZP	ZP
I3	Čl. 34 odst. 7	Záznamy neuvádějí symboly zemí, jejichž hranice řidič překročil během denní pracovní doby			X
I4	Čl. 34 odst. 7	Záznamy neuvádějí symboly zemí, ve kterých začala a skončila denní pracovní doba řidiče			X
I5	Článek 36	Odmítnutí kontroly		X	
I6	Článek 36	Neschopnost předložit ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daném dni a v předchozích 28 dnech (do 30. prosince 2024) Neschopnost předložit ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daném dni a v předchozích 56 dnech (od 31. prosince 2024)		X	
I7	Článek 36	Neschopnost předložit kartu řidiče, pokud je řidič jejím držitelem		X	
J	Chybná funkce				
J1	Čl. 37 odst. 1 a čl. 22 odst. 1	Oprava tachografu nebyla provedena schváleným montérem nebo dílnou		X	
J2	Čl. 37 odst. 2	V době, kdy je tachograf mimo provoz nebo nefunguje správně, řidič neuvede všechny požadované informace o časových úsecích, které už tachografem nebyly zaznamenávány		X	