



Krajské úřady, odbory dopravy  
Magistrát hlavního města Prahy, odbor  
dopravních agend  
Ředitelství služby dopravní policie  
Generální ředitelství cel  
Centrum služeb pro silniční dopravu  
s.p.o.

Odpověď k č. j. ze dne

Č. j./Sp. zn./Typ

MD-1358/2021-110/4

MD/1358/2021/110

Vyřizuje/E-mail/Telefon

Ondřej Lafata

ondrej.lafata@mdcr.cz

+420 2251 31420

Datum

Praha 24.02.2022

## Věc: Informační dopis - nařízení (EU) 2020/1055 a dílčí témata spojená s Balíčkem mobility I

Vážené kolegyně a kolegové,

v návaznosti na předchozí informační dopis č. j.: MD-1358/2021-110/2 ze dne 15. 12. 2021, týkající se výkladu právních předpisů upravujících podmínky provozování silniční dopravy, který byl zaměřený na dílčí změny vyplývající z Balíčku mobility I, zejména pak na problematiku odborné způsobilosti odpovědného zástupce v silniční dopravě, si Vás dovoluujeme informovat o dalších tématech za účelem zajištění jednotné aplikační praxe a poskytování odpovědí na dotazy odborné veřejnosti.

K části problematiky, která se týká provozování silniční nákladní dopravy podnikateli, kteří doposud provozují silniční dopravu výhradně vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí a kteří po 21. 5. 2022 hodlají provozovat mezinárodní silniční nákladní dopravu vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 2,5 tuny a nepřesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí, probíhají konzultace Ministerstva dopravy (dále jen „MD“) s Ministerstvem průmyslu a obchodu (dále jen „MPO“), jejichž cílem je zajistit jednotnou aplikaci relevantních právních norem týkajících se dané problematiky dopravními i živnostenskými úřady. Vzhledem k tomu, že v daných otázkách zatím mezi oběma resorty nepanuje shoda, není z naší strany prozatím možné poskytnout Vám k nim oficiální stanovisko a metodické vedení.

### 1) Přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě a přístup na unijní dopravní trh v případě provozování dopravy pro cizí potřeby nebo kobotáže vozidly od 2,5 do 3,5 tun

#### I. Právní úprava obsažená v předpisech Evropské unie

Dne 21. 2. 2022 nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy (dále jen „nařízení (EU) 2020/1055“), které rozšiřuje aplikaci harmonizovaných pravidel pro přístup k povolání

podnikatele v silniční dopravě a přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy na provozování silniční dopravy vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 2,5 tuny a nepřesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí, je-li jimi provozována mezinárodní silniční doprava nebo kabotáž (dále jen „malá vozidla v mezinárodní dopravě“).

#### **a) nařízení (ES) č. 1071/2009**

Od 21. 2. 2022 dochází k rozšíření věcné působnosti 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 (dále jen „nařízení (ES) č. 1071/2009“), které se bude vzhledem k jeho čl. 1 odst. 4 písm. a) a aa) vztahovat rovněž i na podnikatele, kteří provozují silniční nákladní dopravu malými vozidly v mezinárodní dopravě. Od tohoto data se však bude vztahovat toliko na podnikatele, kteří již nyní provozují silniční dopravu velkými vozidly, tedy vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí (dále jen „velká vozidla“). Na ty podnikatele, kteří doposud provozují silniční dopravu mezinárodní výhradně vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí (dále jen „malá vozidla“), se nařízení (ES) č. 1071/2009 bude vzhledem k čl. 1 odst. 14 nařízení (EU) 2020/1055 vztahovat až od 22. 5. 2022.

Na provozování silniční dopravy malými vozidly v mezinárodní dopravě se budou vztahovat všechny zvláštní požadavky pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě upravené nařízením (ES) č. 1071/2009, a to usazení, dobrá pověst, finanční a odborná způsobilost. Nařízení (ES) č. 1071/2009 ve znění nařízení (EU) 2020/1055 pak nečiní mezi požadavky kladenými na podnikatele provozující silniční dopravu výhradně velkými vozidly, nebo výhradně malými vozidly v mezinárodní dopravě žádné rozdíly stran požadavku usazení, dobré pověsti a i odborné způsobilosti.

Jediný rozdíl se týká výše limitů finanční způsobilosti, kterou je podnikatel v silniční dopravě na jednotlivé kategorie vozidel povinen prokazovat. Podnikatelé, kteří současně provozují silniční dopravu velkými vozidly, budou vzhledem k čl. 7 odst. 1 první pododstavec písm. c) nařízení (ES) č. 1071/2009 vedle již stanovených limitů na velká vozidla na každé malé vozidlo v mezinárodní dopravě povinni prokazovat finanční způsobilost ve výši 900 EUR. Podnikatelé, kteří budou provozovat silniční dopravu výhradně malými vozidly v mezinárodní dopravě, budou vzhledem k čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec nařízení (ES) č. 1071/2009 povinni prokazovat finanční způsobilost ve výši 1800 EUR na první a 900 EUR na každé další malé vozidlo v mezinárodní dopravě.

Současně je nutno poznamenat, že tyto změny se týkají provozování silniční dopravy malými vozidly v mezinárodní dopravě (tedy silniční dopravy pro cizí potřeby nebo kabotáže vozidly od 2,5 do 3,5 tun). Na provozování vnitrostátní dopravy malými vozidly nebo mezinárodní dopravy vozidly o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 2,5 tuny nijak nedopadají.

#### **b) nařízení (ES) č. 1072/2009**

Od 21. 5. 2022 pak dále dochází k rozšíření věcné působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (dále jen „nařízení (ES) č. 1072/2009“), které se bude vzhledem k jeho čl. 1 odst. 5 písm. ca) rovněž vztahovat na provozování mezinárodní nákladní silniční dopravy pro cizí potřeby nebo kabotáže malými vozidly v mezinárodní dopravě. Od tohoto

data tak budou uvedené přepravy malými vozidly v mezinárodní dopravě podléhat všem podmínkám stanoveným nařízením (ES) č. 1072/2009 shodně s přepravami velkými vozidly.

Vzhledem k výkladovému stanovisku, které MD poskytla na dotaz Evropská komise se podle čl. 4 odst. 4 nařízení (ES) č. 1072/2009 na licenci Společenství (dále jen „eurolicence“) a všechny její opisy vydávané podnikateli v silniční dopravě provozované výhradně malými vozidly, pro která se prokazuje finanční způsobilost podle čl. 7 písm. a) druhý pododstavec nařízení (ES) č. 1071/2009, zapíše zvláštní poznámka „ $\leq 3,5$  t“. V případě podnikatelů v silniční dopravě provozované velkými vozidly a zároveň malými vozidly v mezinárodní dopravě se bude nadále zvláštní poznámka „ $\leq 3,5$  t“ zapisovat pouze na opisy eurolicence, které budou vydávány pro malá vozidla v mezinárodní dopravě. Samotnou eurolicencí bude uvedený podnikatel v silniční dopravě disponovat nadále jednou (původní), přičemž zvláštní poznámka na ní nadále nebude uvedena.

## II. Vnitrostátní právní úprava

Na uvedenou unijní právní úpravu přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy navazuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), a zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „živnostenský zákon“).

### a) platný právní stav

Zákon o silniční dopravě vymezuje zvláštní podmínky vyplývající z nařízení (ES) č. 1071/2009 ve vztahu k osobě podnikatele v silniční dopravě provozované velkými vozidly. Nařízení (ES) č. 1071/2009 je provedeno především v části druhé hlavě prvního zákona o silniční dopravě, která upravuje v podmínky provozování silniční dopravy pro cizí potřeby.

Osoba podnikatele v silniční dopravě provozované velkými vozidly je vymezena jako tuzemský dopravce, který disponuje živnostenským oprávněním v rozsahu předmětu podnikání uvedeném v příloze č. 3 živnostenského zákona v platném znění „Silniční motorová doprava - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, - osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče“.

Nařízením (ES) č. 1072/2009 je pak provedeno v části IV zákona o silniční dopravě, kdy podle § 33a odst. 1 lze: „*provozovat mezinárodní dopravu velkými vozidly za podmínek stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie pouze na základě licence Společenství*“. Vydat eurolicenci a její opisy lze proto toliko podnikateli v silniční dopravě, pokud splňuje podmínky pro vydání eurolicence stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie.

### b) novelizace zákona o silniční dopravě

Dne 24. 11. 2021 byl Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky předložen vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, a který je evidován jako Sněmovní tisk 58 (dále jen „novela zákona o silniční dopravě“).

Jedním z neuralgických bodů této novelizace je redefinice pojmu velkého vozidla obsažená v § 2 odst. 15 zákona o silniční dopravě, jež bude v návaznosti na unijní předpisy tvořící Balíček mobility I nově zahrnovat rovněž právě malá vozidla v mezinárodní dopravě.

Tato změna se promítne ve všech příslušných ustanoveních zákona o silniční dopravě, kde je pojem velké vozidlo užíván, díky čemuž budou na silniční dopravu provozovanou těmito vozidly dopadat ustanovení upravující zejména požadavky usazení, dobré pověsti, finanční způsobilosti a odborné způsobilosti vybraných podnikatelů v silniční dopravě a s tím související výkon státní správy. Spolu s tím se tyto změny promítnou do podmínek provozování silniční dopravy v části IV zákona o silniční dopravě.

Rovněž dochází k novelizaci rozsahu předmětu koncesované živnosti silniční motorová doprava, a to o rozsah předmětu podnikání „silniční motorová doprava nákladní mezinárodní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 2,5 tuny a nepřesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí“, a s tím souvisejícím přechodným ustanovením vůči stávajícím podnikatelům v silniční dopravě.

Po nabytí účinnosti novely zákona o silniční dopravě tak dojde k plné slučitelnosti navazující vnitrostátní právní úpravy s novelizovanou unijní právní úpravou. Účinnost novely zákona o silniční dopravě je podle předloženého návrhu zákona stanovena k 21. 5. 2022.

### **III. Provázanost novelizované unijní právní úpravy s platnou právní úpravou obsaženou v zákoně o silniční dopravě a živnostenském zákoně**

Vzhledem k tomu, že novela zákona o silniční dopravě doposud nebyla projednána Parlamentem České republiky, je nutno předvídat možné komplikace spojené s posunutím předpokládané účinnosti této novely na pozdější datum, než k 21. 5. 2022.

Je proto nezbytné hledat způsob adaptace stávajícího platného znění zákona o silniční dopravě na rozšíření působnosti uvedených unijních předpisů, a to jak z hlediska výkonu veřejné správy, tak i z hlediska minimalizace dopadů na adresáty této právní regulace, tedy podnikatele v silniční dopravě, kterým je nutno zajistit možnost výkonu jejich povolání v souladu požadavky vyplývajícími z právních předpisů Evropské unie.

Vzhledem k rozšíření věcné působnosti nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 na podnikatele, kteří provozují malými vozidly v mezinárodní dopravě mezinárodní silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby nebo kabotáž, je nutno uvedené předpisy co se týče provozování silniční dopravy pro cizí potřeby malými vozidly v mezinárodní dopravě pojmát zcela ve vzájemné souvislosti – na provozování mezinárodní dopravy pro cizí potřeby uvedenými vozidly budou vždy dopadat oba uvedené předpisy.

Lze proto shrnout, že podle shora uvedené unijní právní úpravy bude malé vozidlo v mezinárodní dopravě považováno za „velké vozidlo“. Za situace, kdy adaptace českého právního řádu na unijní právní úpravu není provedena, je nezbytné přistoupit k výkladu příslušných platných ustanovení zákona o silniční dopravě a živnostenského zákona, která na předmětné unijní právní předpisy navazují, tímto prizmatem.

#### **a) podnikatelé v silniční dopravě, kteří jsou již držiteli živnostenského oprávnění pro provozování silniční dopravy velkými i malými vozidly**

Podnikatelé, kteří již v současnosti disponují živnostenským oprávněním v rozsahu předmětu podnikání silniční motorová doprava nákladní provozována velkými vozidly a současně i silniční motorová doprava nákladní provozovaná malými vozidly podle přílohy č. 3 živnostenského zákona v platném znění, a provozují silniční dopravu pro cizí potřeby velkými

vozidly, budou i po 21. 2. 2022 bez novely zákona o silniční dopravě splňovat podmínky pro provozování silniční dopravy malými vozidly v mezinárodní dopravě podle nařízení (ES) č. 1071/2009.

Budou-li tito podnikatelé po 21. 2. 2022 provozovat rovněž silniční dopravu malými vozidly v mezinárodní dopravě, a prokazovat finanční způsobilost, musí ji již prokazovat pro tato vozidla, pro která budou požadovat vydání opisů eurolicence. Tato vozidla pak již musí být podle platného znění § 9 odst. 3 písm. b) zákona o silniční dopravě ohlášena dopravnímu úřadu a vzhledem k § 34b odst. 2 písm. f) zákona o silniční dopravě evidována v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě (dále jen „RPSD“).

Podnikatel provozující silniční dopravu velkými vozidly i malými vozidly v mezinárodní dopravě bude nadále disponovat pouze jednou eurolicencí. I bez novely zákona o silniční dopravě mohou stávající držitelé eurolicence žádat po 21. 2. 2022 o vydání opisů na malá vozidla v mezinárodní dopravě, pokud je nahlásí dopravnímu úřadu, a pokud na ně prokáží finanční způsobilost.

Na vydané opisy se uvede poznámka: „≤ 3,5 t“. Nařízení (ES) č. 1072/2009 se sice na malá vozidla v mezinárodní dopravě vztahuje až od 21. 5. 2022, nicméně formulář opisu eurolicence uvádí v textu: „Tato licence je platná od... do...“. Z použití rozdílných pojmů pro opis a pro vlastní eurolicenci dovozujeme, že uvedená platnost by se skutečně měla vztahovat k samotné eurolicenci, nikoliv k nově vydávanému opisu. Platnost by tedy měla být shodná s dobou platnosti uvedenou na originálu eurolicence. V poznámce „vydáno...“ se pak uvede skutečné datum vydání opisu (s ohledem na účinek předmětné normy až po 21. 2. 2022).

**b) podnikatelé v silniční dopravě, kteří jsou držiteli živnostenského oprávnění pro provozování silniční dopravy pouze malými vozidly, a kteří budou nadále provozovat výhradně silniční dopravu malými vozidly v mezinárodní dopravě**

O postupu vedoucímu k udělení eurolicence těmto podnikatelům MD zatím jedná s MPO. Na základě výsledků bude následně poskytnuto metodické vedení i ve vztahu k postupu vůči těmto podnikatelům.

**c) podnikatelé v silniční dopravě, kteří jsou držiteli živnostenského oprávnění pro provozování silniční dopravy pouze velkými vozidly, a kteří budou nově chtít provozovat rovněž silniční dopravu malými vozidly v mezinárodní dopravě**

S ohledem na shora uvedené tito podnikatelé již splňují zvláštní podmínky vyžadované nařízením (ES) č. 1071/2009 i pro provozování silniční dopravy malými vozidly v mezinárodní dopravě. Budou-li však rovněž chtít provozovat právě i silniční dopravu malými vozidly v mezinárodní dopravě, budou povinni disponovat rovněž i živnostenským oprávněním v rozsahu předmětu podnikání silniční motorová doprava nákladní provozována malými vozidly, a to jak s ohledem na platnou právní úpravu koncesovaných živností, ale i např. s ohledem na evidenci těchto vozidel v RPSD.

Po následném udělení živnostenského oprávnění v rozsahu předmětu podnikání silniční motorová doprava nákladní provozovaná malými vozidly, přičemž zde je nutno uvést, že dopravní úřad již k žádosti o koncesi pro toto živnostenské oprávnění závazné stanovisko nevydává, a tedy toliko z veřejné evidence ověřuje, zda jím podnikatel disponuje, se pro prokazování finanční způsobilosti a vydání opisů eurolicence použije shodný postup jako postup uvedený v písm. a) týkající se podnikatelů v silniční dopravě, kteří jsou již držiteli živnostenského oprávnění pro

provozování silniční dopravy velkými i malými vozidly.

#### **IV. Právní stav po nabytí účinnosti novely zákona o silniční dopravě**

Vzhledem k čl. III bodu 2. novely zákona o silniční dopravě budou nadále uvedení podnikatelé po nabytí účinnosti novely zákona o silniční dopravě oprávněni provozovat koncesovanou živnost silniční motorová doprava v rozsahu předmětu podnikání velkými vozidly od 3,5 tun, malými vozidly v mezinárodní dopravě a malými vozidly do 3,5 tun ve vnitrostátní dopravě (k tomu srov. změny rozsahu koncesované živnosti silniční motorová doprava nákladní). Živnostenský úřad zapíše změnu rozsahu předmětu podnikání podle živnostenského zákona do 1 měsíce od dne nabytí účinnosti novely zákona o silniční dopravě.

Podle tohoto ustanovení však rovněž živnostenský úřad provede změnu rozhodnutí o udělení koncese na žádost podnikatele nebo při první změně údajů oznámené podnikatelem podle § 56 živnostenského zákona.

Novela zákona o silniční dopravě v návaznosti na poznatky vyplývající z aplikační praxe upravuje povinnost hlásit dopravnímu úřadu vozidla, která jsou používána k podnikání, a to podle § 9 odst. 3 zákona o silniční dopravě, když je vypuštěna lhůta, po kterou je lze provozovat bez ohlášení. Současně s novelou zákona o silniční dopravě tak dojde k možnému zamezení užívání velkých vozidel, na která nebyla prokázána požadovaná výše finanční způsobilosti, a která nebyla ohlášena dopravnímu úřadu. Pakliže vyjde na základě silniční kontroly nebo kontroly v provozovně najevo, že byla provozována silniční doprava velkým vozidlem ve smyslu platného znění zákona o silniční dopravě, aniž bylo ohlášeno dopravnímu úřadu, uplatní se nejen postih podle § 35 odst. 1 písm. f) zákona o silniční dopravě, ale nově rovněž i požadavek dopravního úřadu podle § 35b odst. 3 zákona o silniční dopravě na prokázání finanční způsobilosti na první velké vozidlo ve výši 9000 EUR. Pokud tak podnikatel neučiní, dopravní úřad podá návrh na změnu rozsahu koncese podle § 35 odst. 4 zákona o silniční dopravě.

#### **V. Závěr k aplikaci platného znění zákona o silniční dopravě na novelizovaná nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009**

##### **a) podnikatelé v silniční dopravě, kteří již provozují silniční dopravu velkými i malými vozidly**

- Podnikatelé, kteří již provozují silniční dopravu malými i velkými vozidly od 21. 2. 2022 nadále splňují zvláštní podmínky pro provozování silniční dopravy velkými vozidly, ale nově, a to i bez novely zákona o silniční dopravě, i malými vozidly v mezinárodní dopravě.
- Těmto podnikatelům je možno na žádost vydat opisy eurolicence na malá vozidla v mezinárodní dopravě, pokud je ohlásí dopravnímu úřadu a pokud na ně prokáží finanční způsobilost.
- Na opisy eurolicence vydané pro malá vozidla v mezinárodní dopravě se zapíše zvláštní poznámka „≤ 3,5 t“, přičemž platnost těchto opisů se stanoví shodně s eurolicencí; vydat je lze již od 21. 2. 2022.
- Zvláštní poznámka „≤ 3,5 t“ se na opis eurolicence zapíše v RPSD v poli „Poznámka

pro tisk opisu eurolicence“.

**b) podnikatelé v silniční dopravě, kteří provozují silniční dopravu pouze malými vozidly, a kteří budou provozovat silniční dopravu malými vozidly v mezinárodní dopravě**

- Na podnikatele, kteří doposud provozují silniční mezinárodní nákladní dopravu výhradně vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny určenými k přepravě zvířat nebo věcí, se nařízení (ES) č. 1071/2009 bude vztahovat až od 22. 5. 2022, nařízení (ES) č. 1072/2009 od 21. 5. 2022.
- Na provozování silniční dopravy malými vozidly v mezinárodní dopravě se budou vztahovat všechny zvláštní požadavky pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě upravené nařízením (ES) č. 1071/2009, a to usazení, dobrá pověst, finanční a odborná způsobilost. Nařízení nečiní mezi požadavky kladenými na podnikatele (provozující silniční dopravu výhradně velkými vozidly, nebo výhradně malými vozidly v mezinárodní dopravě), žádné rozdíly stran konkrétního obsahu těchto požadavků s výjimkou výše finanční způsobilosti.
- S ohledem na výsledky vyplývající z jednání s MPO bude následně poskytnuto metodické stanovisko k jednotnému postupu vůči těmto podnikatelům. Prozatím je nutno zdůraznit, že na tyto podnikatele se nařízení (ES) č. 1071/2009 vztahuje až od 22. 5. 2022.

**VI. Tisk a distribuce tiskopisů eurolicencí a jejich opisů se zvláštní poznámkou**

V nejbližší době bude na jednotlivé dopravní úřady provedena počáteční distribuce tiskopisů eurolicencí a opisů s předtištěnou zvláštní poznámkou „ $\leq 3,5\text{ t}$ “, následně lze provádět tisk poznámky na stávající formuláře eurolicencí a jejich opisů přímo prostřednictvím RPSD, a to při vytváření eurolicence nebo pomocí funkce „Upravit“ na detailu již existující eurolicence v řádku „Poznámka pro tisk eurolicence“.

**VII. Informování veřejnosti**

Za účelem jednotného postupu žádáme o poskytování informací veřejnosti ve světle závěrů vyplývajících z tohoto informačního dopisu.

**2) Spolupráce členských států Evropské unie při kontrolách usazení podnikatelů v silniční dopravě a požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku a vedení záznamů o těchto skutečnostech**

Za účelem zlepšení vynucování požadavků kladených na provozování silniční dopravy přistoupil unijní normotvůrce v Balíčku mobility I k úpravě správní spolupráce mezi členskými státy. Spolupráce se týká především dvou vybraných témat.

Podle čl. 18 nařízení (ES) č. 1071/2009 ve znění nařízení (EU) 2020/1055 mohou jiné členské státy Evropské unie od 21. 2. 2022 žádat o provedení kontroly usazení podnikatele

v silniční dopravě usazeného v České republice. Tato žádost může s ohledem na čl. 18 odst. 4 věta první a druhá nařízení (ES) č. 1071/2009 spočívat buďto toliko v prověření konkrétních požadavků na usazení podle čl. 5 nařízení (ES) č. 1071/2009 a poskytnutí informace v požadovaném rozsahu, nebo případně rovněž i v poskytnutí kopií konkrétních dokladů, které je podnikatel v silniční dopravě podle čl. 5 nařízení (ES) č. 1071/2009 uchovávat.

Žádost i její vyřízení bude podle čl. 18 odst. 2 věta druhá nařízení (ES) č. 1071/2009 předána k vyřízení a zpracovávána prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (dále jen „systém IMI“). Lhůta pro vyřízení je podle čl. 18 odst. 5 nařízení (ES) č. 1071/2009 stanovena na 30 pracovních dní od vyřízení žádosti, avšak pokud je vyřízení žádosti obtížné, lze tuto skutečnost s ohledem na čl. 18 odst. 7 nařízení (ES) č. 1071/2009 sdělit ve lhůtě 10 pracovních dní sdělit žádajícímu členskému státu.

Obdobná úprava je obsažena v novelizovaném znění čl. 8 směrnice 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 (dále jen „směrnice 2006/22/ES“), který stanoví obdobná pravidla pro správní spolupráci členských států při provádění sociálních předpisů v odvětví silniční dopravy. Lhůta pro vyřízení žádosti týkající se uplatňování požadavků na dobu řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a dobu odpočinku a požadavků na vedení záznamů o těchto skutečnostech činí podle čl. 8 odst. 2 směrnice 2006/22/ES celkem 25 pracovních dní s tím, že pokud v naléhavých případech postačuje pouhé nahlédnutí do vnitrostátních rejstříků, činí toliko 3 pracovní dny. Uvedené požadavky se vzhledem přímému účinku směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (dále jen „směrnice (EU) 2020/1057“) použijí již od 2. 2. 2021.

Žádost orgánu jiného členského státu o informace ve smyslu výše uvedených ustanovení tak může, ale také nemusí zahrnovat provedení kontrol. Budou-li takovéto žádosti prostřednictvím systému IMI podávány, bude třeba vyhodnotit, zda jsou požadované informace dostupné z úřední činnosti, nebo je třeba za účelem jejich získání provést kontrolu v provozovně dopravce. Pakliže bude přistoupeno k provedení kontroly, bude nezbytné ji provést v souladu s postupem podle zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů.

### **Způsob vyřizování žádostí**

Předmětné požadavky jsou zpracovávány novelou zákona o silniční dopravě, kdy podle § 33i zákona o silniční dopravě je vyřizování těchto žádostí svěřeno dopravním úřadům, kterým budou postupovány Ministerstvem dopravy prostřednictvím systému IMI.

Ačkoliv nebude návazná právní úprava v novele zákona o silniční dopravě k požadovaným datům účinná, žádáme tímto o spolupráci při vyřizování těchto požadavků, neboť s ohledem na § 34 odst. 1, 2 a 3 zákona o silniční dopravě je kompetence ke kontrole podnikatele v silniční dopravě stran dodržování požadavků na usazení nebo doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku a požadavků na vedení záznamů o těchto skutečnostech svěřena pouze dopravním úřadům.

Do nabytí účinnosti novely zákona o silniční dopravě a s tím související zvláštní právní



úpravou lze případně použít obecnou právní úpravu dožadání obsaženou v zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), kdy podle § 13 odst. 1 správního řádu může příslušný správní orgán usnesením dožádat podřízený správní orgán o provedení úkonu, který by nemohl provést vůbec. Podle § 13 odst. 3 věta první a druhá správního řádu dožadovaný správní orgán provede úkon bez zbytečného odkladu, přičemž pokud nelze provést úkon bezodkladně, provede ho dožadovaný správní orgán ve lhůtě 30 dnů ode dne doručení dožadání.

Vzhledem k nadbytečné administrativní zátěži vzniklé s tímto institutem a s ohledem na nutnost zajistit včasné poskytování informací je však již nyní vhodné využít pro vyřizování žádostí a komunikaci mezi MD a jednotlivými dopravními úřady systém IMI.

**Tímto proto žádáme o sdělení kontaktních údajů na jednu osobu z každého dopravního úřadu, které bude vytvořena registrace v systému IMI, a která posléze provede registraci dalších úředních osob z daného dopravního úřadu. Uvedené údaje prosím poskytněte nejpozději do 4. 3. 2022 na emailovou adresu [matvas.marek@mdcr.cz](mailto:matvas.marek@mdcr.cz)**

Po registraci kontaktní osoby daného dopravního úřadu v systému IMI dojde ke kontaktu ze strany hlavního koordinátora systému IMI z MPO, přičemž této osobě z daného dopravního úřadu bude udělena role místního správce údajů, která umožňuje aktualizovat některé údaje o daném úřadu a hlavně registrovat další uživatele pro daný dopravní úřad.

Pro bližší seznámení se s modulem pro kontrolu podmínek usazení v systému IMI přikládáme oficiální manuál zpracovaný Evropskou komisí.

### **3) Kontrola a vynucování pravidel vysílání pracovníků v rámci nadnárodního poskytování služeb v odvětví silniční dopravy**

Významnou změnu unijní právní úpravy v souvislosti s přijetím Balíčku mobility je zvláštní úprava vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy obsažená v čl. 1 směrnice (EU) 2020/1057. Tato zvláštní pravidla jsou stanovena vůči směrnici Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb ve znění pozdějších předpisů, která obsahuje hmotněprávní úpravu vysílání pracovníků, a rovněž vůči směrnici 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“) (dále jen „směrnice 2014/67/EU“), která obsahuje procesní úpravu a požadavky týkající se vynucování hmotněprávní úpravy vysílání pracovníků.

V návaznosti na stanovení zvláštních unijních pravidel vysílání řidičů dopravci usazenými v jiných členských státech Evropské unie obsahuje návrh novely zákona o silniční dopravě příslušná transpoziční ustanovení čl. 1 směrnice 2020/1057, kdy se uvedená směrnice provádí v části IV § 33f až 33h a s tím souvisejícími ustanoveními o působnosti orgánu státní správy a úpravy správního trestání v § 34 a 35 zákona o silniční dopravě.

Ačkoliv směrnice Evropské unie vzhledem k čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie zavazují členské státy, kterým je určena, a nikoliv přímo právnické a fyzické osoby, mohou se tyto v případě, že není zapracována do právních rádu členských států nebo pokud je zapracována jen částečně nebo se zpožděním, přímo dovolávat jejího přímého účinku. Vzhledem ke skutečnosti, že směrnice (EU) 2020/1057 měla být podle čl. 9 provedena do 2. 2. 2022, přičemž uvedená implementační ustanovení obsažená v novele zákona o silniční dopravě doposud nebyla přijata, je

nutno v případě dílčí úpravy vysílání řidičů v silniční dopravě obsažené ve směrnici (EU) 2020/1057 aplikovat konformní výklad vnitrostátní právní úpravy, která může být s uvedenou směrnicí v rozporu. Tento důsledek je z hlediska výkonu veřejné správy v oblasti silniční dopravy dvojitý.

## **I. Kontrola dodržování pravidel vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy**

Byť se mohou právnické nebo fyzické osoby dovolávat přímého účinku směrnice (EU) 2020/1055, nelze se jej dovolávat vůči těmto osobám a vynucovat práva a povinnosti, které mají z uvedené směrnice vyplývat. Nelze proto případně dovozovat horizontální přímý účinek směrnice (EU) 2020/1057 a trestat podle zákona o silniční dopravě dopravce nebo řidiče za nedodržení povinností vyplývajících z této unijní právní úpravy.

Do nabytí shora uvedené implementační právní úpravy obsažené v novele zákona o silniční dopravě, která rovněž ukotvuje kompetenci dopravních úřadu nebo Policie České republiky v dílčím rozsahu kontrolovat dodržování pravidel vysílání řidičů v silniční dopravě, nejsou shora uvedené orgány veřejné moci příslušné ke kontrole dodržování uvedených povinností.

Dopravní úřady, celní úřady nebo Policie České republiky proto nebudou do nabytí účinnosti novely zákona o silniční dopravě kontrolovat dodržování pravidel vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy.

Tím není případně dotčena kompetence Státního úřadu inspekce práce nebo obecných inspektorátů vyplývajících ze zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů.

## **II. Správní trestání porušení povinnosti vybavit vozidlo dokladem o pracovněprávním vztahu s řidičem**

V § 27 větě druhé zákona o silniční dopravě je upravena povinnost zahraničního dopravce usazeného v jiném členském státu Evropské unie zajistit, aby ve vozidle byly při jeho provozu kopie dokladů prokazujících existenci pracovněprávního vztahu s řidičem včetně jejich překladu do českého jazyka. Pokud tak unijní dopravce neučiní, může se dopustit přestupku podle § 35 odst. 3 písm. b) zákona o silniční dopravě. Předmětná povinnost unijního dopravce podle § 27 věty druhé zákona o silniční je přitom právní úpravou v oblasti vysílání pracovníků v rámci nadnárodního poskytování služeb.

Na úrovni práva Evropské unie existuje obecná úprava o prosazování pravidel vysílání pracovníků, jež je obsažena ve směrnici 2014/67/EU, přičemž unijní normotvůrce zakotvil ve směrnici (EU) 2020/1057 pravidla odchylná, speciálně pro provozování silniční dopravy. Přínosem směrnice (EU) 2020/1057 je přitom právě skutečnost, že dopravci v celé Unii se budou moci při nadnárodním poskytování služeb spolehnout na sadu harmonizovaných pravidel, která by měla zaručit, že po nich nebudou vyžadovány další doklady či administrativní povinnosti nad rámec zvláštních pravidel obsažených v uvedené směrnici.

Požadavek na vybavení vozidla pracovní smlouvou ve směrnici (EU) 2020/1057 obsažen není. Vzhledem k tomu je nutno v rámci konformního výkladu vyloučit aplikaci povinnosti obsažené v § 27 věta druhá zákona o silniční dopravě, neboť tato úprava je v rozporu s právní úpravou obsaženou ve směrnici (EU) 2020/1057, která je pro Českou republiku závazná vzhledem k jejímu členství v Evropské unii. Tato právní úprava proto již neobstojí ve světle požadavků směrnice (EU) 2020/1057 a je nutno ji považovat za obsolentní.

Všechna došlá oznámení o porušení § 27 věta druhá zákona o silniční dopravě, kterých se

měl unijní dopravce dopustit tím, že nevybavil vozidlo kopiemi dokladů prokazujících existenci pracovněprávního vztahu s řidičem včetně jejich překladu do českého jazyka, je proto nutno odložit postupem podle § 76 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“). Všechna již zahájená řízení o podezření ze spáchání přestupku podle § 35 odst. 3 písm. b) zákona o silniční dopravě, kterých se měli unijní dopravci dopustit porušením § 27 věta druhá zákona o silniční dopravě, je pak nutno postupem podle § 86 odst. 1 zákona o odpovědnosti za přestupky zastavit.

Pro úplnost je pak nutno uvést, že ačkoliv novela zákona stanoví v § 33h zákona o silniční dopravě obdobnou povinnost vybavit pracovní smlouvou vozidlo, dopadne tato právní úprava toliko na tzv. třetizemní dopravce, tedy dopravce usazené mimo Evropskou unii. Uvedené ustanovení provádí čl. 1 odst. 10 směrnice (EU) 2020/1057, který stanoví princip, podle kterého nesmí být dopravním podnikům usazeným ve třetím státě poskytováno příznivější zacházení než podnikům usazeným v některém členském státě Evropské unie. Vynucovat dodržování této povinnosti tak bude možno toliko v rámci vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy třetizemními dopravci, a to až po nabytí účinnosti novely zákona o silniční dopravě.

Ačkoliv bude právní úprava vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy zasahovat do výkonu státní správy dopravními úřady až po nabytí účinnosti novely zákona o silniční dopravě, a o aplikaci této úpravy Vás budeme dále informovat, zasíláme pro předběžné seznámení se s uvedenou problematikou neformální překlad otázek a odpovědí vypracovaných Evropskou komisí.

#### **4) Povinnost zapisovat symbol země při překročení hranic v případě řízení vozidla vybaveného tachografem**

##### **I. Řidiči vozidel vybavených analogovým tachografem**

Podle čl. 34 odst. 6 písm. f) nařízení (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, v platném znění (dále jen „nařízení (EU) č. 165/2014“) jsou řidiči, kteří řídí vozidlo vybavené analogovým tachografem, již od 20. 8. 2022 povinni zapisovat na záznamový list symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu, a to na začátku první zastávky řidiče v tomto členském státě.

Předmětná informace již byla poskytnuta v části I. bodu 12) informačního dopisu č. j.: MD-1358/2021/110/1 ze dne 4. 2. 2021, na který v tomto ohledu pro bližší vysvětlení odkazujeme.

Pro úplnost rovněž přikládáme výkladové stanovisko Evropské komise k posuzování způsobu zapisování symbolů země po překročení hranic na záznamové listy.

##### **II. Řidiči vozidel vybavených digitálním tachografem**

Povinnost musí od 2. 2. 2022 dodržovat rovněž řidiči, kteří řídí vozidlo vybavené digitálním tachografem, neboť podle čl. 34 odst. 7 druhý pododstavec nařízení (EU) č. 165/2014 zapíše symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu, a to na začátku své první zastávky v tomto členském státě. Tato první zastávka se uskuteční na nejbližším možném místě zastávky na hranici nebo po jejím překročení. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, řidič symbol země zapíše v přístavu nebo stanici příjezdu.

O dalším vývoji výkladu právních předpisů upravujících podmínky provozování silniční dopravy, Vás budeme dále informovat. Současně tímto děkujeme za poskytnutou zpětnou vazbu a za podněty k výkladu problematických oblastí novely zákona o silniční dopravě. Rovněž je nutno uvést, že uvedený informační dopis je adresován toliko orgánům veřejné moci. V rámci informování odborné veřejnosti především co do aplikace nařízení (EU) 2020/1055 proto žádáme o zpracování informací ve světle tohoto dopisu.

Děkuji za spolupráci

**Mgr. Pavol Baran**  
ředitel  
Odbor silniční dopravy