



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. SÚVISLOSTI NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

V odvetví cestnej dopravy prispievajú pravidlá Únie v sociálnej oblasti k dosiahnutiu politických cieľov zlepšiť pracovné podmienky vodičov, zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi spoločnosťami cestnej dopravy a zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky pre všetkých účastníkov cestnej premávky. Prispôsobenie týchto pravidiel potrebám odvetvia a uľahčenie ich jednotného a efektívneho uplatňovania a dodržiavania je kľúčovou súčasťou stratégie Komisie zameranej na ďalšiu integráciu trhu cestnej dopravy v EÚ a zabezpečenie, aby odvetvie bolo priaznivé, efektívne a sociálne zodpovedné, ako je to uvedené v bielej knihe o doprave z 28. marca 2011¹.

Kľúčové pravidlá v sociálnej oblasti, ktoré sa vzťahujú na cestnú dopravu, zahŕňajú ustanovenia o organizácii pracovného času vodičov uvedené v smernici 2002/15/ES², minimálne požiadavky na dodržiavanie predpisov uvedené v smernici 2006/22/ES, pravidlá o časoch jazdy, prestávkach a časoch odpočinku podľa nariadenia (ES) č. 561/2006³ a ustanovenia o vysielaní pracovníkov uvedené v smernici 96/71/ES⁴ a smernici 2014/67/EÚ⁵ o presadzovaní práva. Tieto právne akty sú súčasťou širšieho úsilia zameraného na zlepšenie pracovných podmienok vodičov, zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a zvýšenie bezpečnosti na európskych cestách, ako aj zaistenie rovnováhy medzi sociálnou ochranou vodičov a slobodou prevádzkovateľov poskytovať cezhraničné služby.

V hodnotení ex post sociálnych právnych predpisov v cestnej doprave a ich dodržiavania, ktoré sa uskutočnilo v rokoch 2015 – 2017⁶ ako súčasť Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT), sa dospelo k záveru, že zavedené pravidlá efektívne a účinne neriešia riziká zhoršenia pracovných podmienok a narušenia hospodárskej súťaže. Dôvodom sú nedostatky v právnom rámci. Niektoré pravidlá sú nejasné, nevhodné, alebo sa ťažko vykonávajú či dodržiavajú, čo vedie k rozdielom vo vykonávaní spoločných pravidiel medzi členskými štátmi a vytvára riziko fragmentácie vnútorného trhu.

Analýza problémov na mieste predovšetkým ukazuje, že rozdiely vo výklade a uplatňovaní smerníc 96/71/ES a 2014/67/EÚ v odvetví cestnej dopravy sa musia naliehavo riešiť. V posúdení vplyvu, ktoré tvorí sprievodný dokument k tomuto legislatívnemu návrhu, sa dospelo k záveru, že ustanovenia o vysielaní pracovníkov a administratívne požiadavky nie sú vhodné pre vysoko mobilnú povahu práce vodičov v medzinárodnej cestnej doprave. Spôsobuje sa tým neúmeraná regulačná záťaž pre prevádzkovateľov a vytvárajú sa neodôvodnené prekážky pre poskytovanie cezhraničných služieb. Právne a praktické ťažkosti pri uplatňovaní pravidiel o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy boli zdôraznené v odôvodnení č. 10 návrhu Komisie z 8. marca 2016⁷ na zmenu smernice 96/71/ES: *Keďže práca v medzinárodnej cestnej doprave má vysoko mobilný charakter, vykonávanie smernice*

¹ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

² Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35.

³ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁴ Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1.

⁵ Ú. v. EÚ L 159, 28.5.2014, s. 11.

⁶ Hodnotenie ex post sa vzťahovalo na nariadenie (ES) č. 561/2006 o časoch jazdy, prestávkach a časoch odpočinku, smernicu 2006/22/ES o presadzovaní ustanovení nariadenia a smernicu 2002/15/ES o organizácii pracovného času osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave.

⁷ COM(2016) 128.

o vysielaní pracovníkov vyvoláva určité právne otázky a ťažkosti (najmä v prípade nedostatočného spojenia s príslušným členským štátom). Najvhodnejšie by bolo, keby sa tieto výzvy riešili pomocou právnych predpisov špecifických pre dané odvetvie spolu s ostatnými iniciatívami EÚ zameranými na zlepšenie fungovania vnútorného trhu cestnej dopravy.

V tomto návrhu sa stanovuje holistická koncepcia riešenia rizík nevhodných pracovných podmienok pre vodičov vrátane podmienok zamestnanosti a súčasne sa ním zmierňuje nadmerná regulačná záťaž na prevádzkovateľov a zabráňuje narušeniam hospodárskej súťaže. Hlavným cieľom je zabezpečiť rovnováhu medzi vhodnými pracovnými podmienkami pre vodičov a slobodou prevádzkovateľov poskytovať cezhraničné služby.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami politiky v oblasti politiky**

Tento návrh je súčasťou širšieho prebiehajúceho preskúmania právnych predpisov Únie o cestnej doprave. Je úzko spojený s iniciatívou na zlepšenie jasnosti a primeranosti pravidiel o časoch jazdy, prestávkach a časoch odpočinku stanovených v smernici (ES) č. 561/2006 a pravidiel o používaní tachografu stanovených v nariadení (EÚ) č. 165/2014. Súvisí takisto s prebiehajúcim preskúmaním trhových pravidiel o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy [nariadenie (ES) č. 1071/2009], prístupe na medzinárodný trh s cestnou nákladnou dopravou [nariadenie (ES) č. 1072/2009] a prístupe na medzinárodný trh osobnej dopravy [nariadenie (ES) č. 1073/2009]. Sociálne a trhové pravidlá tvoria komplexný a ucelený právny rámec a ich dôsledné a účinné dodržiavanie je kľúčom k vytváraniu spravodlivého, bezpečného a environmentálne a sociálne udržateľného odvetvia cestnej dopravy. Žiadna z uvedených iniciatív nemôže byť samotná účinným riešením existujúcich problémov v sociálnej oblasti a na trhu.

- **Súlad s inými politikami Únie**

Návrh prispieva k dvom prioritám tejto Komisie, a to vytvoreniu „prehlbenejšieho a spravodlivejšieho vnútorného trhu“ a podpore „zvyšovania pracovných miest a investícií“. Je v súlade s opatreniami zameranými na boj so sociálnou nespravodlivosťou a nespravodlivou hospodárskou súťažou a na vytvorenie sociálneho rámca pre nové príležitosti zamestnanosti a spravodlivých obchodných podmienok.

Jedným z cieľov návrhu je zaistenie primeraných pracovných podmienok a vhodnej sociálnej ochrany. Zodpovedá preto cieľom sociálneho programu Komisie a iniciatíve na vytvorenie piliera sociálnych práv EÚ. Je rovnako v súlade s Chartou základných práv Európskej únie, pričom v jej článku 31 sa stanovuje právo na spravodlivé a primerané pracovné podmienky.

Návrh prispieva k programu REFIT, pretože zahŕňa zníženie regulačnej záťaže, zjednodušenie niektorých pravidiel a ich prispôbenie konkrétnym potrebám odvetvia. Zvyšuje účinnosť dodržiavania pravidiel vďaka lepšiemu využívaniu existujúcich kontrolných nástrojov a systémov.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Týmto návrhom sa mení smernica 2006/22/ES a stanovujú sa pravidlá špecifické pre odvetvie o vysielaní pracovníkov s ohľadom na smernice 96/71/ES a 2014/67/EÚ.

Smernica 2006/22/ES je založená na súčasnom článku 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ (ZFEÚ) a malo by sa počítať aj so zmenou tohto ustanovenia.

Smernice 96/71/ES a 2014/67/EÚ sú založené na (súčasnóm) článku 53 ods. 1 ZFEÚ. Pretože sa však navrhnuté pravidlá týkajú výlučne situácií špecifických pre poskytovanie dopravných služieb, malo by sa vychádzať z článku 91 ods. 1 ZFEÚ.

.

- **Subsidiarita**

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ Európska únia vykonáva v oblasti dopravy spoločne právomoc s členskými štátmi. Jestvujúce pravidlá však môže meniť len zákonodarca Únie.

Nedostatky v súčasných právnych predpisoch znamenajú, že členské štáty vykonávajú a presadzujú pravidlá EÚ v sociálnej oblasti, vrátane pravidiel o vysielaní pracovníkov, rôznym spôsobom. Usmernenia o samoregulácii v členských štátoch by nepostačovali na zabezpečenie, aby sa sociálne pravidlá v cestnej doprave dôsledne uplatňovali a dodržiavali v celej Únii. Opatrenie na úrovni EÚ je preto odôvodnené.

- **Proporcionalita**

Návrh nevychádza za rámec toho, čo je potrebné na riešenie zistených problémov v podobe neprimeraných pracovných podmienok pre vodičov a narušenia hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi.

Ako je uvedené v oddiele 7.2 posúdenia vplyvu, v návrhu sa podporuje politická možnosť považovaná za najvhodnejšiu a najprimeranejšiu, ktorá zaisťuje rovnováhu medzi zlepšením pracovných podmienok pre vodičov, znižovaním regulačnej záťaže pre prevádzkovateľov a účinným dodržiavaním pravidiel v cezhraničnom kontexte.

Návrh je zameraný na zjednodušenie a vysvetlenie existujúcich pravidiel a prispôbenie niektorých pravidiel tak, aby plnili potreby odvetvia. Zabraňuje sa ním zbytočnému administratívne zaťaženiu pre prevádzkovateľov a jeho cieľom je zabezpečiť, aby požiadavky na administratívnu spoluprácu a vzájomnú pomoc medzi členskými štátmi boli úmerné. V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že predpokladané politické opatrenia nebudú mať neprimeraný dosah na malé a stredné podniky.

- **Výber nástroja**

Keďže návrh obsahuje obmedzený počet zmien smernice 2006/22/ES a stanovujú sa v ňom pravidlá vysielania pracovníkov špecificky pre odvetvie cestnej dopravy s ohľadom na smernice 96/71/ES a 2014/67/EÚ, vybraný nástroj je takisto smernica.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Smernica 2006/22/ES o presadzovaní práva spolu s nariadením (ES) č. 561/2006 o časoch jazdy a smernicou 2002/15/ES o pracovnom čase boli predmetom komplexného hodnotenia ex post uskutočneného v rokoch 2015–2017⁸. Toto hodnotenie bolo podporené externou štúdiou⁹.

⁸ Pozri poznámku pod čiarou č. 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>.

Hlavné zistené problémy boli:

- rozdielny výklad a dodržiavanie ustanovenia o dobách zaznamenávania, keď sa vodič nachádza mimo vozidla;
- porušovanie pravidiel o pracovnom čase, čo vedie k nadmerným pracovným hodinám vodičov a zvýšenej únave s nepriaznivými účinkami na bezpečnosť a ochranu zdravia vodičov a na bezpečnosť cestnej premávky;
- slabé dodržiavanie ustanovení o pracovnom čase a nedostatok jednotných údajov o sledovaní a kontrolách dodržiavania predpisov;
- slabá administratívna spolupráca a vzájomná pomoc medzi členskými štátmi, ktorá bráni dôkladnému vykonávaniu pravidiel EÚ;.
- nedôsledné vnútroštátne systémy posudzovania hodnotenia rizikovosti dopravných podnikov, ktoré bránia výmene informácií a porovnaniu údajov na účel efektívnych kontrol;
- nedostatočné používanie údajov v systémoch hodnotenia rizikovosti, ktoré brzdí účinné účelové zameranie kontrol;
- neriešené riziká zhoršujúcich sa pracovných podmienok spojených s nedostatočným platom a nedostatočnou sociálnou ochranou vodičov, ktorí pracujú dlhú dobu mimo krajiny svojho zamestnania.

Ustanovenia o vysielaní pracovníkov neboli výslovne súčasťou tohto hodnotenia REFIT. Ťažkosti s uplatňovaním odlišných vnútroštátnych opatrení pre vysielanie pracovníkov v odvetví cestnej dopravy však ukázali, že všeobecné pravidlá vysielania pracovníkov nie sú vhodné pre vysoko mobilné pracovné sily v cestnej doprave a že administratívne požiadavky sú neúmerne zaťažujúce, takže obmedzujú slobodu poskytovať cezhraničné služby.

• **Konzultácie so zúčastnenými stranami**

Uskutočnili sa rozsiahle konzultácie so zúčastnenými stranami s cieľom vypracovať tento návrh, a to v súlade s minimálnymi normami pre konzultácie zainteresovaných strán uvedenými v oznámení Komisie z 11. decembra 2002 [KOM(2002) 704 v konečnom znení].

Všetky príslušné skupiny zúčastnených strán prispeli k procesu konzultácií: vnútroštátne orgány, orgány presadzovania práva, združenia zastupujúce cestnú dopravu (nákladnú a osobnú), prevádzkovatelia, špeditéri, prepravníci, malé a stredné podniky, odborové zväzy, vodiči a iní pracovníci cestnej dopravy. V priebehu celého procesu sa uskutočnili rozsiahle konzultácie najmä s európskymi sociálnymi partnermi. Použili sa rozličné metódy a nástroje otvorených a účelovo zameraných konzultácií:

- konferencia na vysokej úrovni 4. júna 2015 o „Sociálnej agende pre dopravu“ začala širokú diskusiu o sociálnych aspektoch v cestnej doprave; zišlo sa na nej okolo 350 účastníkov: subjekty zodpovedné za rozhodovanie, odborníci na dopravu a sociálni partneri;
- semináre na konci roka 2015, na ktorých sa zúčastnili zainteresované strany z predmetného odvetvia, zástupcovia členských štátov a sociálni partneri na úrovni EÚ. Diskusie sa zamerali na to, ako právne predpisy v sociálnej oblasti a v oblasti vnútorného trhu fungujú v cestnej doprave;

- konferencia o cestnej doprave 19. apríla 2016 so seminárom venovaným vnútornému trhu a sociálnym aspektom cestnej dopravy. Zapojilo sa doň 400 účastníkov, najmä zástupcovia členských štátov, členovia Európskeho parlamentu a kľúčové zúčastnené strany, ktorí diskutovali o cieľoch a rozsahu plánovaných iniciatív v oblasti cestnej dopravy;
- začalo sa päť prieskumov prispôbených danému účelu, s cieľom zhromaždiť názory národných ministerstiev dopravy (sústredili sa na vykonávanie a výklad pravidiel), orgánov presadzovania práva (zamerali sa na postupy presadzovania práva, náklady a prínosy presadzovania), podnikov (ich ťažiskom bol vplyv právnych predpisov na prevádzkovateľov na trhu), odborových zväzov (so zameraním na vplyv právnych predpisov na vodičov) a ostatných zúčastnených strán, ako sú priemyselné zväzy (sústredili sa na celkové názory týkajúce sa účinkov právnych predpisov). Súhrnný počet získaných odpovedí bol 1 441 (z toho 1 269 bolo od firiem cestnej dopravy);
- uskutočnili sa rozhovory s 90 zúčastnenými stranami (z toho bolo 37 vodičov), aby sa získali predstavy o skúsenostiach zúčastnených strán v tom, ako fungovalo dodržiavanie pravidiel a či bolo efektívne, a o problémoch s dodržiavaním predpisov;
- verejná konzultácia¹⁰ od 5. septembra do 11. decembra 2016 s cieľom definovať problém a určiť možné riešenia. Z 1 378 získaných odpovedí bolo 1 209 od vodičov, prevádzkovateľov, špeditéro a prepravcov a 169 od vnútroštátnych orgánov, orgánov presadzovania práva, zamestnávateľských organizácií a priemyselných združení.
- Panelový prieskum malých a stredných podnikov od 4. novembra 2016 do 4. januára 2017. Získalo sa 109 odpovedí, v ktorých boli poskytnuté názory na ciele revízie právneho rámca a prípadné riešenia.
- PRIESKUM vodičov online (v 345 odpovediach boli poskytnuté názory na možné opatrenia, aj keď z toho bolo 140 odpovedí z Holandska a 127 odpovedí zo Spojeného kráľovstva); prieskum vnútroštátnych orgánov a orgánov presadzovania práva (bolo získaných 41 odpovedí od 27 členských štátov EÚ a Nórska a Švajčiarska) a prieskum prevádzkovateľov (73 odpovedí, ktoré však zase neboli plne reprezentatívne, lebo 58 odpovedí bolo z Maďarska);
- rozhovory so siedmimi dopravnými spoločnosťami, deviatimi národnými priemyselnými združeniami, deviatimi vnútroštátnymi orgánmi, štyrmi národnými zamestnaneckými zväzmi a šiestimi európskymi sociálnymi partnermi.

Európski sociálni partneri boli taktiež pravidelne informovaní a uskutočnili sa s nimi konzultácie na niekoľkých dvojstranných zasadnutiach s Komisiou a na pravidelných zasadnutiach Výboru pre sociálny dialóg v odvetví cestnej dopravy a pracovnej skupiny sociálnych partnerov.

Pri konzultáciách sa potvrdilo, že hlavnými problémami sú: 1. nevyhovujúce pracovné podmienky pre vodičov; 2. narušenie hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi dopravy; a 3. regulačná záťaž pre prevádzkovateľov a členské štáty. Hlavné zistené právne problémy, ktoré sú príčinou týchto výziev: nejasné alebo nevhodné pravidlá v sociálnej oblasti, rozdielne uplatňovanie pravidiel, nejednotné a neúčinné dodržiavanie pravidiel a slabá administratívna spolupráca medzi členskými štátmi.

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

Čo sa týka návrhu politických opatrení, všetky zúčastnené strany rozhodne podporili posilnenie dodržiavania pravidiel a spolupráce medzi orgánmi presadzovania práva, aj keď niektoré vnútroštátne orgány presadzovania práva vyjadrili obavy týkajúce sa prípadných dodatočných nákladov na dodržiavanie pravidiel. Vnútroštátne orgány a organizácie presadzovania práva na úrovni EÚ vyjadrili rozsiahlu podporu (viac ako 70 % vyjadrení) najmä opatreniam na harmonizáciu vnútroštátnych systémov hodnotenia rizikovosti a na poskytnutie prístupu k údajom v systémoch hodnotenia rizikovosti v reálnom čase.

Zúčastnené strany neboli jednotné v názoroch na návrh opatrení týkajúcich sa podmienok vysielania pracovníkov v cestnej doprave, členské štáty a prevádzkovatelia EÚ-13 podporili opatrenie s výhradou (časový limit by nemal byť príliš nízky), zatiaľ čo odbory považovali opatrenie za škodlivé pre vodičov. Členské štáty a prevádzkovatelia EÚ-15 mali zmiešané názory. Väčšina zainteresovaných skupín s výnimkou odborových zväzov sa priklonila k opatreniu na zníženie administratívnej záťaže v uplatňovaní pravidiel vysielania pracovníkov v cestnej doprave.

- **Získavanie a využívanie odborných poznatkov**

Externí dodávatelia pomáhali Komisii pri spracovaní podpornej štúdie na účely hodnotenia ex post¹¹ a osobitnej podpornej štúdie na účely posúdenia vplyvu, ktorá bola dokončená v máji 2017.

- **Posúdenie vplyvu**

Posúdenie vplyvu podporuje iniciatívu, ku ktorej bolo prijaté kladné stanovisko s odporúčaniami výboru pre kontrolu regulácie. Všetky hlavné pripomienky výboru boli predmetom revidovanej verzie posúdenia vplyvu (prehľad sa uvádza v prílohe 1).

Uvažovalo sa o štyroch možnostiach politiky. Prvé tri sú kumulatívne z hľadiska zvýšenia úrovne regulačného zásahu a očakávaných vplyvov, zatiaľ čo štvrtá bola horizontálna a jej opatrenia by sa mohli kombinovať s akoukoľvek z troch prvých možností.

Prvá politická možnosť sa zamerala na vysvetlenie právneho rámca a zintenzívnenie spolupráce medzi orgánmi presadzovania práva. Druhá sa sústredila na posilnenie dodržiavania pravidiel a zlepšenie rozvrhnutia práce pre pracovníkov. V tretej boli navrhnuté podstatné zmeny pravidiel, najmä zákaz platu založeného na výkonnosti. Štvrtá obsahovala kritéria špecifické pre odvetvie a konkrétne opatrenia na dodržiavanie pravidiel v oblasti vysielania pracovníkov v odvetví cestnej dopravy. Zahŕňala varianty na základe časových limitov: variant a) – 3 dní, b) – 5 dní, c) – 7 dní a d) – 9 dní spolu za kalendárny mesiac strávený na území hostiteľského členského štátu; v prípade ich prekročenia sa voči zahraničnému prevádzkovateľovi uplatňujú pravidlá hostiteľského členského štátu o minimálnej mzde a ročnej platenej dovolenke.

Politická možnosť 1 sa javila ako najmenej efektívna pri riešení právnej neistoty a nerovnosti medzi vodičmi a prevádzkovateľmi, hlavne z dôvodu dobrovoľnej povahy opatrení. Dôsledkom by boli aj väčšie obavy v súvislosti s počtom vnútroštátnych opatrení, ktorými sa vodiči a prevádzkovatelia musia zaoberať.

Zdá sa, že politická možnosť 3 má určité záporné vedľajšie účinky z hľadiska pracovných podmienok pre vodičov v osobnej doprave, pretože opatrenie o zameškanom týždennom

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

odpočinku by viedlo k zvýšeniu ukazovateľa únavy o 20–33 % a k zvýšeniu rizík pre bezpečnosť cestnej premávky o 4–5 %. Táto zvýšená únava a riziko by boli spojené so znížením nákladov prevádzkovateľov na dodržiavanie predpisov o 3–5 %.

Z politickej možnosti 2 vyplýva najviac pozitívnych vplyvov z hľadiska zlepšenia pracovných podmienok pre vodičov (zníženie ukazovateľa únavy o 28 % a v obdobiach mimo domova o 43 % v prípade vodičov EÚ-13 a o 16 % v prípade vodičov EÚ-15). Zároveň pomáha zmierniť narušenie hospodárskej súťaže a zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky vďaka opatreniam na zabezpečenie jednoliatejšieho a efektívnejšieho presadzovania práva, ako aj do určitej miery znížiť administratívnu záťaž pre vnútroštátne orgány a podniky cestnej dopravy.

Pokiaľ ide o horizontálnu možnosť (PP4) vysielania pracovníkov, náklady na dodržanie predpisov sú pre prevádzkovateľov najnižšie v prípade vyššej prahovej hodnoty, a to z dôvodu zníženého počtu jazd v rozsahu pravidiel týkajúcich sa minimálnej mzdy. Na druhej strane nižšia prahová hodnota by zahrnula širšiu skupinu vodičov poskytujúcich cezhraničné služby cestnej dopravy, dôsledkom čoho by bol vyššie celkové pozitívne účinky z hľadiska zlepšenia sociálnych a pracovných podmienok vodičov a zvýšenia príťažlivosti pracovných miest.

Odhadované výrazné úspory pre prevádzkovateľov vyplývajú predovšetkým z možnosti 4, a najmä opatrení týkajúcich sa administratívnych a kontrolných požiadaviek. Hodnota týchto úspor sa pohybuje na úrovni 785 miliónov EUR administratívnych nákladov ročne. Úspory z opatrení možnosti 2 nebolo možné vyčíslieť. Očakáva sa však, že ich výsledkom bude zníženie miery porušovania predpisov, čiže nákladov v súvislosti s nedodržiavaním predpisov. Okrem toho umožnia, aby dopravné operácie boli efektívnejšie, a poskytnú stimul pre častejšie návraty vodiča domov. Pre vnútroštátne orgány to však bude znamenať o čosi vyššie náklady na presadzovanie práva (od 1,3 % do 8 %), najmä čo sa týka kontrol dodržiavania pravidiel o pracovnom čase.

• **Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie**

Návrh sleduje cieľ REFIT týkajúci sa zvýšenia účinnosti právnych predpisov a zníženia regulačnej záťaže pre podniky. Dosahuje sa to hlavne zjednodušením pravidiel a ich prispôbením špecifickým potrebám odvetvia a účinnejším využívaním jednotnejších nástrojov a databáz na dodržiavanie pravidiel. Aj keď sa očakáva, že vnútroštátnym orgánom sa nepatrne zvýšia náklady na dodržiavanie pravidiel, toto zvýšenie je odôvodnené zlepšením pracovných podmienok vodičov a obchodných podmienok pre prevádzkovateľov, čo umožní úspory nákladov na nedodržiavanie predpisov. Návrhom sa ďalej zvýši účinnosť dodržiavania pravidiel, napríklad vďaka intenzívnejšiemu využívaniu systémov hodnotenia rizikovosti v kontrolách cieľovo zameraných na prevádzkovateľov, ktorí nedodržiavajú predpisy. Návrh nevyklučuje mikropodniky, pretože by to viedlo k riziku nerovnakých konkurenčných podmienok a nerovnakých pracovných podmienok.

Základné práva

Návrh prispieva k cieľom Charty základných práv, a najmä článku 31, v ktorom sa stanovuje právo na spravodlivé a primerané pracovné podmienky.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. INÉ PRVKY

- **Plány vykonávania a spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Vývoj predovšetkým počtu, druhov a frekvencie výskytu porušenia pravidiel v sociálnej oblasti sa bude sledovať na základe kombinácie správ o vnútroštátnom vykonávaní predpisov a analýzy údajov od organizácií EÚ pre presadzovania práva. Otázky vykonávania predpisov a dodržiavania pravidiel bude pravidelne sledovať a hodnotiť výbor pre cestnú dopravu. Informácie o vysielaní pracovníkov sa budú zhromažďovať z vnútroštátnych databáz na základe formulára A1 – vyhlásenie, že na vysielaného pracovníka sa aj naďalej vzťahuje systém sociálneho zabezpečenia domovskej krajiny.

Iný vývoj na trhu a jeho možný vplyv na pracovné podmienky a podmienky hospodárskej súťaže sa bude posudzovať pomocou príslušných údajov zbieraných ako súčasť ostatných iniciatív, najmä revízie nariadenia o prístupe na medzinárodný trh s cestnou nákladnou dopravou.

- **Vysvetľujúce dokumenty**

Týmto návrhom sa v obmedzenom rozsahu upravujú dve existujúce smernice a stanovujú sa konkrétne pravidlá vo vzťahu k dvom ostatným jestvujúcim smerniciam. Vysvetľujúce dokumenty o transpozícii sa nepovažujú za potrebné.

- **Prípadná zmena smernice 2002/15/ES**

V súlade s článkom 154 ZFEÚ, ktorý vyjadruje, že je potrebné uskutočňovať porady s organizáciami sociálnych partnerov na európskej úrovni o otázkach týkajúcich sa zamestnanosti a sociálnych vecí uvedených v článku 153 Zmluvy, Komisia začne konzultačný proces s cieľom zistiť názory sociálnych partnerov na prípadné zameranie opatrenia Únie, pokiaľ ide o smernicu 2002/15/ES, ktorá je súčasťou právneho rámca sociálnych pravidiel v cestnej doprave.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Hlavné prvky tohto návrhu sú:

Smernica 2006/22/ES

Článkom 1 sa mení smernica 2006/22/ES takto:

Článok 1 – Predmet úpravy

Článok 1 sa mení, aby sa objasnilo, že požiadavky na presadzovanie práva stanovené v tejto smernici sa vzťahujú aj na kontrolu dodržiavania smernice 2002/15/ES.

Článok 2 – Kontrolné systémy

Druhý odsek článku 2 ods. 1 sa mení s cieľom požadovať, aby kontroly vykonávané členskými štátmi zahŕňali kontrolu dodržiavania ustanovení o pracovnom čase stanovených v smernici 2002/15/ES.

V článku 2 ods. 3 sa stanovuje, že minimálny počet kontrol dodržiavania ustanovení nariadenia (ES) č. 561/2006 zahŕňa kontroly dodržiavania smernice 2002/15/ES.

V článku 2 ods. 4 sa požaduje, aby informácie predložené členskými štátmi Komisii o výsledkoch kontrol na cestách a v priestoroch podnikov zahŕňali informácie z kontrol dodržiavania smernice 2002/15/ES.

Článok 6 – Kontroly v priestoroch podnikov

V článku 6 ods. 1 sa stanovuje, že závažné porušenia, ktoré dajú podnet na kontroly v priestoroch podnikov cestnej dopravy, zahŕňajú aj porušenia smernice 2002/15/ES.

Článok 7 – Styk v rámci Spoločenstva

Vkladá sa článok 7 ods. 1 písm. d) s cieľom uložiť určeným vnútroštátnym orgánom povinnosť, aby si vymieňali informácie o vykonávaní tejto smernice a smernice 2002/15/ES.

Článok 8 – Výmena informácií

Článok 8 sa mení s cieľom rozšíriť administratívnu spoluprácu a vzájomnú pomoc medzi členskými štátmi. Článok 8 ods. 1 sa mení s cieľom stanoviť, že výmena informácií medzi určenými vnútroštátnymi orgánmi sa vzťahuje aj na vykonávanie smernice 2002/15/ES a nariadenia (ES) č. 561/2006. Vkladá sa článok 8 ods. 1 s cieľom stanoviť pevné lehoty, v ktorých musia orgány členských štátov odpovedať na žiadosť o informácie od ostatných členských štátov.

Článok 9 – Systém hodnotenia rizikovosti

Článok 9 sa mení s cieľom zlepšiť dôslednosť a účinnosť vnútroštátnych systémov hodnotenia rizikovosti. V článku 9 ods. 1 sa dopĺňa druhý odsek, v ktorom sa požaduje, aby Komisia vytvorila jednotný vzorec pre výpočet hodnotenia rizikovosti dopravných podnikov, a stanovujú sa v ňom aj kritéria, ktoré sa musia zohľadniť, keď sa vytvára takýto vzorec, vrátane používania „inteligentného“ tachografu. Článok 9 ods. 2 sa mení s cieľom podnietiť členské štáty diskutovať o pravidlách vykonávania ďalších kontrol v priestoroch podnikov cestnej dopravy s vysokým stupňom rizikovosti. Dopĺňa sa článok 9 ods. 4 s cieľom stanoviť, že údaje v systéme hodnotenia rizikovosti musia byť dostupné pre kontrolné orgány. Dopĺňa sa článok 9 ods. 5 s cieľom požiadať členské štáty, aby iným členským štátom na požiadanie prístupnili informácie vo vnútroštátnom systéme hodnotenia rizikovosti.

Článok 11 – Osvedčené postupy

Dopĺňa sa článok 11 ods. 3 s cieľom uložiť Komisii povinnosť, aby stanovila jednotnú koncepciu období zaznamenávania a kontroly „inej práce“ než jazdy, keď sa vodič nachádza mimo vozidla, takže by nemohol uskutočniť potrebné záznamy v tachografe.

Príloha 1

V časti A sa dopĺňa bod 6) s cieľom rozšíriť rozsah cestných kontrol, aby zahŕňali kontroly dodržiavania týždenných pracovných časových limitov. V časti B sa dopĺňa bod 4 s cieľom rozšíriť rozsah kontrol na priestory, a konkrétne sa zahŕňajú kontroly ustanovení o týždennom pracovnom čase, prestávkach a nočnej práci uvedených v smernici 2002/15/ES.

Špecifické pravidlá o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy, ktoré majú prevahu nad niektorými ustanoveniami smernice 96/71/ES a smernice 2014/67/EÚ

Článok 2 ods. 1

V článku 2 ods. 1 sa vysvetľujú ciele predpisov, v ktorých sa stanovujú špecifické pravidlá o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy a ktoré majú prevahu nad príslušnými ustanoveniami v smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ.

Článok 2 ods. 2 a 3

V článku 2 ods. 2 sa stanovuje minimálne obdobie vyslania pracovníka; v prípade, že sa neprekročí, na operácie medzinárodnej cestnej dopravy sa neuplatňujú pravidlá hostiteľského členského štátu o minimálnom plate a platenej ročnej dovolenke. Táto časová hranica sa neuplatňuje na kabotáž, pretože celá dopravná operácia sa odohráva na území hostiteľského

členského štátu. V dôsledku toho by sa v prípade kabotáže mala uplatňovať minimálna mzda a minimálna ročná dĺžka platenej dovolenky hostiteľského členského štátu bez ohľadu na frekvenciu a trvanie operácií, ktoré vykonáva vodič. V treťom odseku sa ďalej vysvetľuje metóda výpočtu takých období vyslania pracovníka.

Článok 2 ods. 4

V článku 3 ods. 4 a 5 sa stanovujú špecifické administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia na kontrolu dodržiavania ustanovení o vysielaní pracovníkov v cestnej doprave.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹³,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Na formovanie bezpečného, efektívneho a sociálne zodpovedného odvetvia cestnej dopravy je potrebné zabezpečiť jednak primerané pracovné podmienky a sociálnu ochranu vodičov a jednak vhodné podnikateľské prostredie a spravodlivú hospodársku súťaž pre prevádzkovateľov.
- (2) Vysoká miera mobility, ktorá je charakteristickou črtou služieb cestnej dopravy, si vyžaduje mimoriadnu pozornosť pri zabezpečovaní toho, aby vodiči mohli využívať práva, na ktoré majú nárok, a aby prevádzkovatelia nemuseli čeliť neprimeraným administratívnym prekážkam, ktoré nenáležite obmedzujú ich slobodu poskytovať cezhraničné služby.
- (3) Rovnováha medzi zlepšením sociálnych a pracovných podmienok pre vodičov a uľahčením využívania slobody poskytovať služby cestnej dopravy na základe spravodlivej hospodárskej súťaže medzi vnútroštátnymi a zahraničnými prevádzkovateľmi je kľúčovou podmienkou bezproblémového fungovania vnútorného trhu.
- (4) Pri posúdení účinnosti a efektívnosti súčasných právnych predpisov Únie v oblasti cestnej dopravy sa zistili určité medzery v existujúcich ustanoveniach a nedostatky pri ich dodržiavaní. Navyše medzi členskými štátmi existuje celý rad nezrovnalostí vo výklade, uplatňovaní a vykonávaní pravidiel. Dôsledkom je právna neistota a nerovnaké zaobchádzanie s vodičmi a prevádzkovateľmi, čo poškodzuje pracovné a sociálne podmienky, ako aj podmienky hospodárskej súťaže v odvetví.
- (5) Primerané, účinné a konzistentné dodržiavanie ustanovení o pracovnom čase je kľúčovým predpokladom ochrany pracovných podmienok vodičov a zabránenia narušeniu hospodárskej súťaže v dôsledku neplnenia povinností. Preto je žiaduce

¹² Ú. v. EÚ C , , s. .

¹³ Ú. v. EÚ C , , s. .

rozšíriť platné jednotné požiadavky na dodržiavanie predpisov stanovené v smernici 2006/22/ES aj na kontrolu dodržiavania ustanovení o pracovnom čase v smernici 2002/15/EÚ.

- (6) Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi pri vykonávaní sociálnych pravidiel v cestnej doprave sa ukázala ako nedostatočná, v dôsledku čoho je cezhraničné dodržiavanie predpisov náročnejšie, neefektívne a nekonzistentné. Preto je potrebné stanoviť rámec účinnej komunikácie a vzájomnej pomoci vrátane výmeny údajov o porušeníach predpisov a informácií o osvedčených postupoch pri dodržiavaní predpisov.
- (7) S cieľom ďalej zlepšiť efektívnosť, účinnosť a konzistentnosť dodržiavania predpisov je žiaduce rozvinúť črty a využívanie existujúcich vnútroštátnych systémov hodnotenia rizikovosti. Prístup k údajom v systémoch hodnotenia rizikovosti by umožnil lepšie zameranie kontrol na prevádzkovateľov, ktorí nedodržiavajú pravidlá, a jednotný vzorec na posudzovanie rizika dopravného podniku by mal prispieť k spravodlivejšiemu zaobchádzaniu s prevádzkovateľmi počas kontrol.
- (8) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania smernice 2006/22/ES by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011¹⁴.
- (9) Ťažkosti sa zaznamenali aj pri uplatňovaní pravidiel vysielania pracovníkov uvedených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES¹⁵, ako aj pravidiel týkajúcich sa administratívnych požiadaviek stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/EÚ¹⁶ na odvetvie cestnej dopravy vyznačujúce sa vysokou mierou mobility. Nekoordinované vnútroštátne opatrenia na uplatňovanie a dodržiavanie ustanovení o vysielaní pracovníkov v odvetví cestnej dopravy viedli k vysokej administratívnej záťaži pre prevádzkovateľov z iných krajín Európskej únie. Výsledkom sú nenáležité obmedzenia slobody poskytovať cezhraničné služby cestnej dopravy, ktoré majú aj negatívny vedľajší účinok na pracovné miesta.
- (10) Komisia vo svojom návrhu z 8. marca 2016¹⁷ na revíziu smernice 96/71/ES uznala, že vykonávanie uvedenej smernice sa spája s osobitnými právnymi otázkami a ťažkosťami v odvetví cestnej dopravy s vysokou mierou mobility, a vyjadrila sa, že tieto otázky by mali byť predmetom špecifických právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy.
- (11) S cieľom zabezpečiť účinné a primerané vykonávanie smernice 96/71/ES v odvetví cestnej dopravy je potrebné stanoviť pravidlá špecifické pre dané odvetvie, v ktorých sa zohľadní osobitosť vysoko mobilnej pracovnej sily v odvetví cestnej dopravy a vytvorí rovnováha medzi sociálnou ochranou vodičov a slobodou prevádzkovateľov poskytovať cezhraničné služby.

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 21.1.97, s. 1).

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/EÚ z 15. mája 2014 o presadzovaní smernice 96/71/ES o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu („nariadenie o IMI“) (Ú. v. EÚ L 159, 28.5.2014, s. 11).

¹⁷ COM(2016) 128.

- (12) Takéto vyrovnané kritériá by mali byť založené na koncepcii dostatočného prepojenia vodiča s územím hostiteľského členského štátu. Preto by sa mala stanoviť časová hranica a pri jej prekročení by sa mala uplatňovať minimálna mzda a minimálna ročná dĺžka platenej dovolenky hostiteľského členského štátu v prípade operácií medzinárodnej cestnej dopravy. Táto časová hranica by sa nemala uplatňovať na operácie kabotáže podľa vymedzenia v nariadeniach 1072/2009¹⁸ a 1073/2009¹⁹, pretože celá dopravná operácia sa odohráva na území hostiteľského členského štátu. V dôsledku toho by sa v prípade kabotáže mala uplatňovať minimálna mzda a minimálna ročná dĺžka platenej dovolenky hostiteľského členského štátu bez ohľadu na frekvenciu a trvanie operácií, ktoré vykonáva vodič.
- (13) S cieľom zabezpečiť účinné a efektívne dodržiavanie sektorových pravidiel o vysielaní pracovníkov a zabrániť neprimeranej administratívnej záťaži pre prevádzkovateľov z iných krajín Európskej únie by sa mali stanoviť osobitné požiadavky na administratívu a kontrolu v odvetví cestnej dopravy s plným využitím výhod kontrolných nástrojov, ako je napríklad digitálny tachograf.
- (14) Smernica 2006/22/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2006/22/ES sa mení takto:

- (1) názov sa nahrádza takto:

„Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 88/599/EHS“;

- (2) Článok 1 sa nahrádza takto:

„Touto smernicou sa stanovujú minimálne podmienky vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014* a smernice 2002/15/ES**.“

*Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

**Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).“;

- (3) Článok 2 sa mení takto:

¹⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).

a) V odseku 1 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Tieto kontroly každý rok obsiahnu veľký a reprezentatívny podiel mobilných pracovníkov, vodičov, podnikov a vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014, a mobilných pracovníkov a vodičov patriacich do rozsahu pôsobnosti smernice 2002/15/ES.“;

b) v odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Každý členský štát zorganizuje kontroly tak, aby sa skontrolovali minimálne 3 % dní, ktoré odpracovali vodiči vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES.“

c) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Informácie predkladané Komisii v súlade s článkom 17 nariadenia (ES) č. 561/2006 obsahujú počet vodičov skontrolovaných pri cestnej kontrole, počet kontrol vykonaných v priestoroch podnikov, počet skontrolovaných pracovných dní a počet a druh hlásených porušení predpisov s poznámkou, či išlo o osobnú alebo nákladnú dopravu.“

(4) V článku 6 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Kontroly v priestoroch podnikov sa organizujú so zreteľom na predchádzajúce skúsenosti s rôznymi druhmi dopravy a podnikov. Vykonávajú sa aj v prípade zistenia závažného porušenia nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo nariadenia (EÚ) č. 165/2014 alebo smernice 2002/15/ES pri cestnej kontrole.“;

(5) V článku 7 ods. 1 sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) zabezpečuje výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi, pokiaľ ide o uplatňovanie vnútroštátnych ustanovení, ktorými sa transponuje táto smernica a smernica 2002/15/ES.“

(6) Článok 8 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) na základe odôvodnenej žiadosti členského štátu v jednotlivých prípadoch.“

b) vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Členský štát predkladá informácie, o ktoré ho požiadali iné členské štáty podľa odseku 1 písm. b) tohto článku, do 25 pracovných dní od doručenia predmetnej žiadosti v prípadoch, ktoré si vyžadujú hĺbkové preskúmanie alebo zahŕňajú kontroly v priestoroch dotknutých podnikov. Členské štáty sa môžu vzájomne dohodnúť na kratšej lehote. V naliehavých prípadoch alebo prípadoch, ktoré si vyžadujú jednoduchý náhľad do registrov, napríklad do systému hodnotenia rizikovosti, sa vyžiadaná informácia poskytne do troch pracovných dní.

Ak členský štát, ktorému je doručená žiadosť, usúdi, že žiadosť nie je dostatočne odôvodnená, oznámi to žiadajúcemu členskému štátu do 10 pracovných dní. Žiadajúci členský štát doplní odôvodnenie žiadosti. Ak to nie je možné, členský štát môže danú žiadosť zamietnuť.

Ak je náročné alebo nemožné vyhovieť žiadosti o informácie alebo vykonať kontroly, inšpekcie alebo vyšetrovanie, dotknutý členský štát o tom do 10 pracovných dní s udaním dôvodov informuje žiadajúci členský štát. Dotknuté členské štáty nadviažu diskusiu s cieľom nájsť riešenie každého spomenutého problému.“.

(7) Článok 9 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zavedú systém hodnotenia rizikovosti podnikov na základe pomerného počtu a závažnosti porušení nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo nariadenia (EÚ) č. 165/2014 alebo vnútroštátnych ustanovení, ktorými sa transponuje smernica 2002/15/ES, ktorých sa jednotlivé podniky dopustili.

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví spoločný vzorec na výpočet rizikovosti podnikov, v ktorom sa zohľadní počet, závažnosť a frekvencia výskytu porušení, ako aj výsledky kontrol, pri ktorých sa nezistilo žiadne porušenie, a takisto skutočnosť, či podnik pôsobiaci v cestnej doprave využíva inteligentný tachograf podľa kapitoly II nariadenia (EÚ) č. 165/2014 vo všetkých svojich vozidlách. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2 tejto smernice.“

b) z odseku 2 sa vypúšťa druhá veta;

c) dopĺňajú sa tieto odseky 4 a 5:

„4. S cieľom uľahčiť cielené cestné kontroly sú údaje vo vnútroštátnom systéme hodnotenia rizikovosti v čase kontroly dostupné všetkým príslušným kontrolným orgánom dotknutého členského štátu.

5. Členské štáty na požiadanie alebo priamo sprístupňujú informácie vo vnútroštátnom systéme hodnotenia rizikovosti všetkým príslušným orgánom iných členských štátov v súlade s lehotami stanovenými v článku 8.“;

(8) V článku 11 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov určí spoločnú koncepciu zaznamenávania a kontrolovania období inej práce, ako sa vymedzuje v článku 4 písm. e) nariadenia (ES) č. 561/2006, ako aj minimálne týždňových období, počas ktorých sa vodič nachádza mimo vozidla. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2.“;

(9) Príloha I sa mení takto:

a) V časti A sa dopĺňa tento bod 6:

„6. týždenný pracovný čas podľa článkov 4 a 5 smernice 2002/15/ES.“;

b) V časti B sa dopĺňa tento bod 4:

„4. týždenný pracovný čas, prestávky a nočná práca podľa článkov 4, 5 a 7 smernice 2002/15/ES.“.

Článok 2

1. V tomto článku sa stanovujú špecifické pravidlá, pokiaľ ide o určité aspekty smernice 96/71/ES týkajúce sa vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/EÚ týkajúce sa administratívnych požiadaviek a kontrolných opatrení pri vysielaní dotknutých vodičov.
2. Členské štáty pri vykonávaní operácií medzinárodnej cestnej dopravy podľa vymedzenia v nariadeniach 1072/2009 a 1073/2009 neuplatňujú článok 3 ods. 1 prvý pododsek písm. b) a c) smernice 96/71/ES na vodičov v odvetví cestnej dopravy zamestnaných v podnikoch uvedených v článku 1 ods. 3 písm. a) uvedenej smernice, ak obdobie ich vyslania na ich územie sú 3 dni alebo menej počas jedného kalendárneho mesiaca.

Ak je obdobie vyslania dlhšie než 3 dni, členské štáty uplatňujú článok 3 ods. 1 prvý pododsek písm. b) a c) smernice 96/71/ES na celé obdobie vyslania vodičov na ich územie počas jedného kalendárneho mesiaca, ako sa uvádza v prvom pododseku.

3. Na účely výpočtu období vyslania vodičov uvedených v odseku 2:

- a) denný pracovný čas kratší než šesť hodín strávený na území hostiteľského členského štátu sa považuje za pol pracovného dňa;
- b) šesť- alebo viachodinový denný pracovný čas strávený na území hostiteľského členského štátu sa považuje za plný pracovný deň;
- c) prestávky a čas odpočinku, ako aj čas pracovnej pohotovosti strávené na území hostiteľského členského štátu sa považujú za pracovný čas.

4. Členské štáty môžu stanoviť len tieto administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia:

- a) uložiť prevádzkovateľovi cestnej dopravy so sídlom v inom členskom štáte povinnosť zaslať vnútroštátnemu príslušnému orgánu vyhlásenie o vyslaní pracovníkov najneskôr pri začiatku ich vyslania, a to v elektronickej podobe a úradnom jazyku predmetného hostiteľského členského štátu alebo v anglickom jazyku len s týmito údajmi:
 - i) totožnosť prevádzkovateľa cestnej dopravy;
 - ii) kontaktné údaje vedúceho dopravy alebo inej kontaktnej osoby (osôb) v členskom štáte, v ktorom má prevádzkovateľ sídlo, na nadviazanie kontaktu s príslušnými orgánmi hostiteľského členského štátu, v ktorom sa služby poskytujú, a na zasielanie a prijímanie dokumentov alebo oznámení;
 - iii) predpokladaný počet a totožnosť vyslaných vodičov;
 - iv) predpokladané trvanie vyslania, jeho začiatok a koniec;
 - v) evidenčné čísla vozidiel použitých pri vyslaní vodičov;
 - vi) typ dopravných služieb, teda doprava tovaru, doprava osôb, medzinárodná doprava, kobotáž;
- b) uložiť vodičovi povinnosť uchovávať a na požiadanie pri cestnej kontrole poskytnúť v papierovej alebo elektronickej podobe kópiu vyhlásenia o vyslaní a dôkaz o tom, že prepravná operácia sa uskutočňuje v hostiteľskom členskom štáte, napríklad elektronický nákladný list (e-CMR) alebo dôkaz uvedený v článku 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009;
- c) uložiť vodičovi povinnosť uchovávať a na požiadanie pri cestnej kontrole poskytnúť záznamy tachografu, a predovšetkým kódy členských štátov, v ktorých sa vodič nachádzal pri vykonávaní operácií medzinárodnej cestnej dopravy alebo kobotáže;
- d) uložiť vodičovi povinnosť uchovávať a na požiadanie pri cestnej kontrole poskytnúť v papierovej alebo elektronickej podobe kópiu pracovnej zmluvy alebo rovnocenného dokladu v zmysle článku 3 smernice Rady 91/533/EHS²⁰ v preklade do jedného z úradných jazykov hostiteľského členského štátu alebo do anglického jazyka;

²⁰ Smernica Rady 91/533/EHS zo 14. októbra 1991 o povinnosti zamestnávateľa informovať zamestnancov o podmienkach vzťahujúcich sa na zmluvu alebo na pracovno-právny vzťah (Ú. v. ES L 288, 18.10.1991, s. 32).

- e) uložiť vodičovi povinnosť na požiadanie pri cestnej kontrole poskytnúť v papierovej alebo elektronickej podobe kópiu výplatných pásov z uplynulých dvoch mesiacov; počas cestnej kontroly sa môže vodič obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré môžu poskytnúť túto kópiu;
 - f) uložiť prevádzkovateľovi cestnej dopravy povinnosť na žiadosť orgánov hostiteľského členského štátu po období vyslania vodiča v primeranej lehote dodať v papierovej alebo elektronickej podobe kópie dokumentov uvedených v písmenách b), c) a e).
5. Na účely odseku 4 písm. a) môže prevádzkovateľ cestnej dopravy poskytnúť vyhlásenie o vyslaní vodiča, ktoré sa vzťahuje na maximálne šesťmesačné obdobie.

Článok 3

1. Komisia [do 3 rokov od dátumu transpozície tejto smernice] posúdi vykonávanie tejto smernice, predovšetkým vplyvu článku 2 a o uplatňovaní smernice podá správu Európskemu parlamentu a Rade. K správe Komisie sa podľa potreby pripojí legislatívny návrh.
2. Komisia po predložení správy uvedenej v odseku 1 túto smernicu pravidelne posudzuje a výsledky posúdenia prekladá Európskemu parlamentu a Rade.
3. K správam uvedeným v odsekoch 1 a 2 sa prípadne priložia príslušné návrhy.

Článok 4

1. Členské štáty prijímajú a uverejňujú najneskôr do [...] [lehota na transpozíciu bude čo najkratšia a vo všeobecnosti nie dlhšia než dva roky] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Tieto ustanovenia uplatňujú od [...].

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 5

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 6

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*