

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 15.10.2008
KOM(2008) 650 v konečnom znení

2008/0195 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb
vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave**

{SEC(2008) 2631}

{SEC(2008) 2632}

(predložená Komisiou)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

A. KONTEXT NÁVRHU

1. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES¹ z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave nadobudla účinnosť 23. marca 2005. Jej spoločné predpisy zabezpečujú normy minimálnej sociálnej ochrany pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy a sú vnímané ako dôležitý krok smerom k zlepšeniu ochrany zdravia a bezpečnosti mobilných pracovníkov v odvetví, čo zvyšuje bezpečnosť cestnej premávky a zabezpečuje spravodlivú hospodársku súťaž. Smernica so svojimi ustanoveniami zameranými na ochranu mobilných pracovníkov pred nepriaznivými účinkami spôsobenými nadmerne dlhým pracovným časom, nedostatočným odpočinkom alebo prerušovanými spôsobmi zamestnávania je *lex specialis* k smernici 2003/88/ES o všeobecnom pracovnom čase a dopĺňa nariadenie (ES) č. 561/2006² z 15. marca 2006, ktoré ustanovuje spoločné predpisy o časoch jazdy a dobách odpočinku pre vodičov.
2. Pri schvaľovaní smernice po zmierovacom konaní Rada a Parlament súhlasili s tým, že by sa mala v podstate uplatňovať na samostatne zárobkovo činných vodičov od 23. marca 2009. Okrem toho bola Komisia požiadaná, aby Európskemu parlamentu a Rade predložila správu najneskôr dva roky pred týmto dátumom s následným legislatívnym návrhom založeným na správe, ktorý by buď definoval podmienky pre zaradenie, alebo by vylučoval samostatne zárobkovo činných vodičov z rozsahu pôsobnosti smernice (článok 2 ods. 1 smernice).
3. Správa Komisie³, ktorou sa riešia možné dôsledky vylúčenia samostatne zárobkovo činných vodičov z rozsahu pôsobnosti smernice a posudzujú účinky jej ustanovení pre nočný čas vo vzťahu k bezpečnosti cestnej premávky, podmienkam hospodárskej súťaže, štruktúre profesie, ako aj sociálnym aspektom, bola predložená Európskemu parlamentu a Rade v máji 2007. Rôzne spôsoby, akými sa interpretujú a uplatňujú jej ustanovenia v jednotlivých členských štátoch, môžu viesť k narušeniam hospodárskej súťaže a k rozdielom v minimálnych sociálnych normách uplatňovaných v členských štátoch. Ťažkosti spočívajú najmä v nejasnom rozlišovaní medzi mobilnými pracovníkmi a samostatne zárobkovo činnými vodičmi, čo viedlo k problémom s presadzovaním a k riziku narastajúceho javu „falošných“ samostatne zárobkovo činných vodičov, aby sa vyhli tomu, že budú patriť do rozsahu pôsobnosti smernice. V správe sa preto konštatovalo, že to nebolo rozhodujúcou podmienkou pre zahrnutie samostatne zárobkovo činných vodičov do pôsobnosti smernice, ale že bolo dôležité riešiť otázku definícií a vysvetliť ich prostredníctvom vhodného dodatku, aby pojem mobilný pracovník uvedený v smernici zahŕňal aj takzvaných „falošných“ samostatne zárobkovo činných vodičov, t. j. tých vodičov, ktorí nie sú viazaní na žiadneho zamestnávateľa pracovnou zmluvou, ale ktorí nemôžu slobodne nadviazať vzťahy s viacerými zákazníkmi.

¹ Ú. v. ES L 80, 23. 3. 2002, s. 35.

² Ú. v. EÚ L 102, 11. 4. 2006, s. 1.

³ KOM(2007) 266 v konečnom znení.

4. V súlade so záväzkom Komisie dosiahnuť lepšiu reguláciu by mali byť právne predpisy Spoločenstva jasné, cielené, primerané a vykonateľné. Po dôkladnom preskúmaní účinkov na bezpečnosť cestnej premávky, podmienky hospodárskej súťaže, štruktúru profesie, ako aj sociálne aspekty, posúdenie vplyvu preukázalo, že napriek významným správnym nákladom by úplné zahrnutie zamestnaných a samostatne zárobkovo činných vodičov nebolo vykonateľné, a preto najlepšou možnosťou je riešenie problému falošných samostatne zárobkovo činných vodičov namiesto rozšírenia rozsahu pôsobnosti smernice aj na samostatne zárobkovo činných vodičov.
5. Tento návrh smernice, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/15/ES, je preto určený na zlepšenie jasnosti, zrozumiteľnosti a vykonateľnosti existujúcich pravidiel poskytnutím presnejšej definície mobilných pracovníkov vrátane takzvaných „falošných“ zárobkovo samostatne činných vodičov v tejto kategórii pracovníkov, ktorí preto podliehajú tejto smernici.
6. V tej istej správe bola Komisia požiadaná, aby posúdila ustanovenia o nočnom čase (článok 7 ods. 2 smernice). V správe sa konštatovalo, že neexistuje požiadavka na zmenu alebo na ďalšie zosúladenie ustanovení o nočnom čase. V tejto súvislosti je tiež vhodné zmeniť a doplniť definíciu „nočnej práce“ uvedenú v článku 3 písm. i) smernice 2002/15/ES. „Nočná práca“ v terajšom znení zahŕňa aj veľmi krátke doby práce, napríklad niekoľko minút, vykonávané počas nočného času. Ako také je toto ustanovenie ekonomicky a sociálne neúnosné a zbytočné. Komisia preto navrhuje znovu zaviesť v definícii nočnej práce minimálny pracovný čas 2 hodiny, ako bolo pôvodne navrhnuté.

B. PORADA SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

7. Porady so zainteresovanými stranami, ktoré sa konali v rokoch 2006 a 2007, ukázali, že väčšina zainteresovaných strán považuje smernicu za zmes negatívnych a pozitívnych vplyvov na rôzne aspekty. Na jednej strane predpisy o pracovnom čase považuje väčšina za pozitívne vplyvy na zdravie a bezpečnosť, pracovné podmienky a za vyrovnávanie podmienok hospodárskej súťaže medzi dopravnými spoločnosťami, na strane druhej však prinášajú viacero negatívnych vedľajších účinkov, napríklad ušlý príjem, nedostatok vodičov a zníženie nákladovej účinnosti odvetvia.
8. Takmer všetky zainteresované strany zdôrazňovali problémy súvisiace s praxou uplatňovania pravidiel pre pracovný čas a uvádzali, že existujúci systém kontrol vodičov je nedostatočný. To následne vedie k narušeniu hospodárskej súťaže a stavia subjekty dodržiajúce predpisy do znevýhodnenej pozície.
9. Pokiaľ ide o predpokladané vplyvy zaradenia alebo vylúčenia samostatne zárobkovo činných vodičov, existujú odlišné pohľady rôznych zainteresovaných strán, najmä v súvislosti s praxou presadzovania a pridanou hodnotou z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky a spravodlivej hospodárskej súťaže.
10. Vo všeobecnosti zainteresované strany presadzujú: vysvetlenie rozsahu pôsobnosti smernice, ako aj niektorých definícií a ustanovení, zlepšenie efektivity a účinnosti režimu presadzovania, zlepšovanie spolupráce medzi národnými orgánmi na

presadzovanie práva, zabraňovanie javu „falošných“ samostatne zárobkovo činných vodičov.

11. Všetky pripomienky vznesené počas porád so zainteresovanými stranami sa vzali do úvahy v priebehu posudzovania vplyvu, ktoré sa uskutočnilo v rokoch 2007 – 2008. Cieľom posudzovania vplyvu bolo identifikovanie možnosti najlepšej politiky, ktorá by bola vykonateľná, vyhla sa zbytočnému správne zaťaženi, ako aj možným negatívnym vedľajším účinkom navrhovaných opatrení a ktorá by zároveň prispievala k plneniu cieľov dopravnej politiky EÚ.
12. Okrem základných možností politiky zahrnutia a vylúčenia samostatne zárobkovo činných vodičov z rozsahu pôsobnosti smernice sa posúdenie vplyvu zaoberalo aj inými opatreniami, napríklad rozšírením definície mobilných pracovníkov, aby zahŕňala „falošných samostatne zárobkovo činných“ vodičov, zlepšovaním efektivity, účinnosti a konzistencie režimu presadzovania s cieľom vyriešiť problém nedostatočného dodržiavania. Boli analyzované všetky možné hospodárske, sociálne, environmentálne a správne vplyvy štyroch hlavných možností politiky.
13. Vzhľadom na výsledky posudzovania vplyvov rôznych možností politiky tento návrh odráža kombináciu možnosti týkajúcej sa zaradenia „falošných samostatne zárobkovo činných vodičov“ do rozsahu pôsobnosti smernice na základe zabezpečenia právneho objasnenia a možnosti zlepšiť presadzovanie stanovením požiadaviek na monitorovanie a kontrolu členskými štátmi. Iba účinnou kontrolou uplatniteľných pravidiel sa skutočne zaručí plný účinok ustanovení smernice.
14. Tento návrh je doplnený zhrnutím a úplným textom posúdenia vplyvu. Z analýz vplyvu vyplýva, že existujúce predpisy o pracovnom čase kombinované so zlepšenou jasnosťou rozsahu pôsobnosti smernice a doplnené požiadavkami na presadzovanie zlepšia dodržiavanie sociálnych pravidiel, znížia narušenia hospodárskej súťaže a umožnia členským štátom, aby sa vyhli správne zaťaženi a možným enormným nákladom na presadzovanie súvisiacim so zriadením širokého komplexného režimu presadzovania v EÚ.
15. **Subsidiarita**
Návrh je v súlade so zásadou subsidiarity, pretože sa v podstate snaží objasniť rozsah pôsobnosti existujúcich pravidiel Spoločenstva a zlepšiť ich presadzovanie, čo samotné členské štáty nemôžu dosiahnuť. Okrem toho sa tento návrh usiluje zlepšiť výmenu informácií medzi orgánmi členských štátov, ktoré monitorujú dodržiavanie pravidiel. Preto je potrebný zásah Spoločenstva, pretože jeden členský štát alebo skupina členských štátov nemôžu uspokojivo riešiť identifikované problémy.
16. **Proporcionalita**
Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože nepresahuje to, čo sa požaduje na dosiahnutie jeho cieľa. Objasňuje rozsah pôsobnosti existujúcich pravidiel a kladie všeobecné spoločné požiadavky na zabezpečenie ich spravodlivého presadzovania, nebráni však členským štátom prijať vnútroštátne rozhodnutia o individuálnom monitorovaní a kontrolných opatreniach.
17. Návrh nebude znamenať žiadne dodatočné náklady pre rozpočet Spoločenstva a nespôsobí správne zaťaženi pre členské štáty.

C. VYSVETLENIE ZMIEN A DOPLNENÍ

18. Návrhom sa zavádzajú tieto modifikácie bez zmeny celkového účelu smernice, a to sociálnu ochranu pracovníkov a tých, ktorí sa zaraďujú k pracovníkom na základe sociálnych pravidiel v cestnej doprave:

V článku 2 ods. 1 smernice sa objasňuje jej rozsah pôsobnosti. Smernica sa uplatňuje na všetkých mobilných pracovníkov, ako sa uvádza v článku 3 písm. d), vrátane takzvaných „falošných“ samostatne zárobkovo činných vodičov, t. j. tých vodičov, ktorí sú oficiálne samostatne zárobkovo činní, ale v skutočnosti nemôžu slobodne organizovať svoje pracovné činnosti. Nevzťahuje sa na skutočných samostatne zárobkovo činných vodičov, ktorí nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice.

V článku 3 písm. a) sa uvádza definícia „pracovného času“ uplatniteľná na všetkých vodičov, na ktorých sa vzťahuje smernica, ale vypúšťa sa definícia „pracovného času“ pre samostatne zárobkovo činných vodičov, pretože spadajú mimo rozsah pôsobnosti. Aby sa riešil jav takzvaných falošných samostatne zárobkovo činných vodičov, dopĺňa sa v článku 3 písm. d) presnejšia definícia „mobilných pracovníkov“.

V článku 3 písm. i) sa zabezpečuje, aby bola definícia „práce v noci“ uplatniteľná v praxi.

V článku 11 písm. a) sa zavádzajú spoločné zásady určené na zabezpečenie väčšej transparentnosti a účinnosti vnútroštátnych režimov presadzovania, spoločného chápania pravidiel a ich spravodlivého uplatňovania. Nové ustanovenia požadujú aj väčšiu spoluprácu medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za presadzovanie, ako aj podporu Komisie, aby sa uľahčil dialóg medzi orgánmi presadzovania a priemyslom a medzi členskými štátmi s cieľom zaistiť spoločný prístup k uplatňovaniu pravidiel o pracovnom čase. Všetko toto sa zameriava na zlepšenie dodržiavania pravidiel Spoločenstva a následne na prispievanie k plneniu cieľov dopravnej politiky EÚ.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 71 a článok 137 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru⁴,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁵,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy⁶,

keďže:

- (1) V nariadení Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85⁷, sa stanovujú spoločné časy jazdy, prestávky a čas odpočinku pre vodičov. Nariadenie sa nevzťahuje na ostatné aspekty pracovného času v odvetví cestnej dopravy.
- (2) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave⁸ sa stanovujú minimálne požiadavky v súvislosti s organizáciou pracovného času, aby sa zlepšila ochrana zdravia a bezpečnosť osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave, zlepšila bezpečnosť cestnej premávky a vyrovnali sa podmienky hospodárskej súťaže.
- (3) V článku 2 ods. 1 smernice 2002/15/ES sa požaduje od Komisie, aby predložila správu o vylúčení samostatne zárobkovo činných vodičov z rozsahu pôsobnosti smernice a aby v tejto súvislosti predložila návrh.

⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁶ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁷ Ú. v. EÚ L 102, 11. 4. 2006, s. 1.

⁸ Ú. v. ES L 80, 23. 3. 2002, s. 35.

- (4) Správa Komisie o dôsledkoch vylúčenia samostatne zárobkovo činných vodičov z rozsahu pôsobnosti smernice 2002/15/ES a o dôsledkoch ustanovení o nočnom čase⁹ bola preložená Európskemu parlamentu a Rade v máji 2007.
- (5) Skúsenosti s transpozíciou smernice 2002/15/ES, porady so zainteresovanými stranami, viaceré štúdie a vykonané posudzovanie vplyvu ukázali problémy s praxou jednotného uplatňovania pravidiel týkajúcich sa pracovného času, slabú disciplínu pri dodržiavaní a nedostatočné režimy presadzovania v členských štátoch.
- (6) V dôsledku rozdielov pri interpretovaní, uplatňovaní a presadzovaní ustanovení smernice 2002/15/ES členskými štátmi a nedodržiavania minimálnych noriem pre pracovnú dobu dopravnými spoločnosťami a vodičmi došlo k narušeniu hospodárskej súťaže a ohrozeniu bezpečnosti a ochrany zdravia vodičov.
- (7) Vzhľadom na správu Komisie a posúdenie vplyvu by mali byť samostatne zárobkovo činní vodiči vylúčení z rozsahu pôsobnosti smernice 2002/15/ES.
- (8) Napriek tomu je žiaduce, aby členské štáty naďalej upozorňovali samostatne zárobkovo činných vodičov na nepriaznivé účinky na zdravie a bezpečnosť, ako aj na negatívne vplyvy na bezpečnosť cestnej premávky spôsobené príliš dlhým pracovným časom, nedostatočným odpočinkom alebo prerušovanými spôsobmi zamestnávania.
- (9) Preto je potrebné urobiť určité technické úpravy v texte smernice 2002/15/ES.
- (10) Právne predpisy Spoločenstva sú účinné a efektívne iba vtedy, ak ich uplatňujú všetky členské štáty, v rovnakej miere na všetkých príslušných účastníkov a ak sú pravidelne kontrolované účinným spôsobom.
- (11) Monitorovanie dodržiavania je veľmi zložitá úloha s viacerými aktívnymi účastníkmi, a preto si vyžaduje spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou, ako aj medzi samotnými členskými štátmi.
- (12) Je preto vhodné modernizovať smernicu 2002/15/ES, aby sa odstránili nedostatky pri realizácii, uplatňovaní a presadzovaní pravidiel objasňovaním jej rozsahu pôsobnosti, posilňovaním správnej spolupráce medzi členskými štátmi a podporovaním výmeny informácií o osvedčených postupoch.
- (13) Cieľ tejto smernice, a síce modernizácia právnych predpisov Spoločenstva, nemôže byť dosiahnutý v dostatočnej miere členskými štátmi, a preto sa môže lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva; Spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v tomto článku smernica neprekračuje to, čo je potrebné na dosiahnutie týchto cieľov.
- (14) Táto smernica rešpektuje základné práva a dodržiava zásady osobitne uznávané najmä Chartou základných práv Európskej únie. Snaží sa najmä zabezpečiť právo každého pracovníka na pracovné podmienky, ktoré rešpektujú jeho ochranu zdravia a bezpečnosť, ako aj právo na obmedzenie maximálneho pracovného času, na denný a týždenný čas oddychu (článok 31 Charty základných práv Európskej únie).

⁹ KOM(2007) 266 v konečnom znení

(15) Smernica 2002/15/ES by sa mala preto zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,
PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2002/15/ES sa mení a dopĺňa takto:

(1) Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:

(a) odsek 1 sa nahrádza týmto textom:

„1. Smernica sa vzťahuje na mobilných pracovníkov, ako je vymedzené v článku 3 písm. d) tejto smernice, zamestnaných podnikmi zriadenými v členskom štáte, podieľajúcimi sa na činnostiach v cestnej doprave, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006 alebo v opačnom prípade dohoda AETR.

Táto smernica sa vzťahuje aj na mobilných pracovníkov, ako je vymedzené v druhej vete článku 3 písm. d).

b) v odsekoch 2 a 3 sa odkaz „smernica 93/104/ES“ nahrádza odkazom „smernica 2003/88/ES“.

c) v odseku 4 sa odkaz „nariadenie (EHS) č. 3820/85“ nahrádza odkazom „nariadenie (ES) č. 561/2006“.

(2) Článok 3 sa mení a dopĺňa takto:

a) písm. a) ods. 2 prvá veta sa vypúšťa.

b) K písm. d) sa pridáva táto veta:

„Pojem „mobilný pracovník“ zahŕňa aj akúkoľvek osobu, ktorá nie je viazaná so zamestnávateľom pracovnou zmluvou alebo iným typom hierarchického pracovného vzťahu, ale:

i) ktorá nemôže slobodne organizovať príslušné pracovné činnosti;

ii) ktorej príjem nezávisí priamo od dosiahnutých ziskov;

iii) ktorá nemôže slobodne, individuálne alebo prostredníctvom spolupráce medzi zárobkovo samostatne činnými vodičmi, nadviazať vzťahy s viacerými zákazníkmi.“

c) písm. e) sa vypúšťa.

d) písm. f) sa nahrádza takto:

„f) „osoba vykonávajúca mobilné činnosti v cestnej doprave“ je ktorýkoľvek mobilný pracovník, ktorý vykonáva takéto činnosti;“

e) písm. i) sa nahrádza takto:

„i) „nočná práca“ je práca počas pracovného času, ktorá zahŕňa aspoň dve hodiny práce vykonávanej počas nočného času.“

- (3) V článku 4 písm. a) sa odkaz „štvrtý a piaty pododsek článku 6 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3820/85 alebo v prípade potreby štvrtý pododsek článku 6 ods. 1 dohody AETR“ nahrádza odkazom „nariadenie (ES) č. 561/2006 alebo v prípade potreby dohoda AETR“.
- (4) V článku 5 ods. 1 sa odkaz „nariadenie (EHS) č. 3820/85“ nahrádza odkazom „nariadenie (ES) č. 561/2006“.
- (5) V článku 6 sa odkaz „nariadenie (EHS) č. 3820/85“ nahrádza odkazom „nariadenie (ES) č. 561/2006“.
- (6) Vkladá sa tento článok 11a:

„Článok 11a

Presadzovanie

- (1) Členské štáty zriadia systém vhodného a pravidelného monitorovania a kontrol, aby sa zaručila správna a konzistentná realizácia pravidiel uvedených v tejto smernici. Zabezpečia, aby vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie smernice mali primeraný počet kvalifikovaných inšpektorov a prijmu akékoľvek vhodné opatrenia.
- (2) Členské štáty oznámia Komisii podrobnosti o prijatých prípravách na monitorovanie a kontroly.
- (3) Členské štáty prijmu potrebné opatrenia, aby zabezpečili prístup dopravných podnikov a mobilných pracovníkov k informáciám, pomoci a poradenstvu v oblasti predpisov o pracovnom čase a organizácii práce.
- (4) S cieľom zabezpečiť efektívnu, účinnú a jednotnú realizáciu smernice v rámci celého Spoločenstva podporí Komisia dialóg medzi členskými štátmi s týmito cieľmi:
 - (a) posilniť správnu spoluprácu medzi ich príslušnými orgánmi prijatím účinných systémov výmeny informácií, zlepšením prístupu k informáciám a podporovaním výmeny informácií a osvedčených postupov pri presadzovaní predpisov o pracovnom čase;
 - (b) podporovať spoločný prístup k realizácii tejto smernice;
 - (c) uľahčiť dialóg medzi odvetvím dopravy a orgánmi na presadzovanie práva.“
- (8) V článku 13 sa odkaz „v článku 16 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3820/85“ nahrádza odkazom „v článku 17 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006“.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do platnosti právne predpisy, nariadenia a správne opatrenia potrebné na dodržiavanie tejto smernice najneskôr do [...]. Okamžite predložia Komisii text týchto opatrení a korelačnú tabuľku medzi týmito opatreniami a touto smernicou.

Keď členské štáty schvália tieto ustanovenia, budú obsahovať odkaz na túto smernicu, alebo budú sprevádzané takýmto odkazom pri ich úradnom uverejnení. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty predložia Komisii text hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti, ktorej sa týka táto smernica.

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*