

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2020/1057

z 15. júla 2020,

ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012

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 výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

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 podmienky pre podnikateľské prostredie a pre spravodlivú hospodársku súťaž pre prevádzkovateľov cestnej dopravy (ďalej len „prevádzkovatelia“). Vzhľadom na vysokú úroveň mobility pracovnej sily v odvetví cestnej dopravy sú potrebné pravidlá špecifické pre toto odvetvie, aby sa zabezpečila rovnováha medzi slobodou prevádzkovateľov poskytovať cezhraničné služby, voľným pohybom tovaru, primeranými pracovnými podmienkami a sociálnou ochranou vodičov.
- (2) Vzhľadom na vysokú mieru mobility, ktorá je charakteristickou črtou služieb cestnej dopravy, mimoriadna pozornosť by sa mala venovať zabezpečeniu toho, aby vodiči mohli využívať práva, na ktoré majú nárok, a aby prevádzkovatelia, ktorých väčšinu tvoria malé podniky, nemuseli čeliť neprimeraným administratívnym prekážkam ani diskriminačným kontrolám, ktoré nenáležite obmedzujú ich slobodu poskytovať cezhraničné služby. Z toho istého dôvodu musia byť všetky vnútroštátne predpisy vzťahujúce sa na cestnú dopravu primerané a odôvodnené, pričom sa musí zohľadniť potreba zabezpečiť primerané pracovné podmienky a sociálnu ochranu vodičov a uľahčiť využívanie slobody poskytovať služby cestnej dopravy na základe spravodlivej hospodárskej súťaže medzi vnútroštátnymi a zahraničnými prevádzkovateľmi.
- (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 sociálnej oblasti v odvetví cestnej dopravy sa zistili určité medzery v existujúcich ustanoveniach a nedostatky pri ich dodržiavaní, napríklad v súvislosti s využívaním schránkových spoločností. Navyše medzi členskými štátmi existuje viacero rozdielov vo výklade, uplatňovaní a vykonávaní uvedených ustanovení, čo vytvára vysokú administratívnu záťaž pre vodičov a prevádzkovateľov. Dôsledkom je právna neistota, ktorá poškodzuje sociálne a pracovné podmienky vodičov, ako aj podmienky spravodlivej hospodárskej súťaže pre prevádzkovateľov v tomto odvetví.
- (5) S cieľom zabezpečiť správne uplatňovanie smerníc Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES ⁽⁴⁾ a 2014/67/EÚ ⁽⁵⁾ by sa mali posilniť kontroly a spolupráca na úrovni Únie v boji proti podvodom súvisiacim s vysielaním vodičov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 197, 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 176, 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu zo 4. apríla 2019 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní zo 7. apríla 2020 (Ú. v. EÚ C 149, 5.5.2020, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu z 9. júla 2020 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) Komisia vo svojom návrhu z 8. marca 2016 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 odvetví cestnej dopravy.
- (7) 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. Ustanovenia o vysielaní pracovníkov uvedené v smernici 96/71/ES a o presadzovaní týchto ustanovení v smernici 2014/67/EÚ sa vzťahujú na odvetvie cestnej dopravy a mali by podliehať špecifickým pravidlám stanoveným v tejto smernici.
- (8) Vzhľadom na vysoko mobilný charakter odvetvia dopravy sa vodiči vo všeobecnosti nevysielajú do iného členského štátu na základe zmlúv o poskytovaní služieb na dlhé obdobia ako v iných odvetviach. Preto by sa malo objasniť, za akých okolností sa pravidlá týkajúce sa dlhodobého vysielania pracovníkov uvedené v smernici 96/71/ES na takýchto vodičov neuplatňujú.
- (9) Vyrovnané pravidlá vysielania špecifické pre dané odvetvie by mali byť založené na existencii dostatočného prepojenia medzi vodičom a poskytovanou službou a územím hostiteľského členského štátu. S cieľom uľahčiť presadzovanie uvedených pravidiel by sa malo rozlišovať medzi rôznymi druhmi dopravných operácií v závislosti od stupňa spojenia s územím hostiteľského členského štátu.
- (10) Keď vodič vykonáva bilaterálne dopravné operácie, a to z členského štátu, kde je podnik usadený („členský štát usadenia“), na územie iného členského štátu alebo tretej krajiny alebo späť do členského štátu usadenia, povaha služieb je úzko prepojená s členským štátom usadenia. Počas jednej cesty môže vodič vykonať niekoľko bilaterálnych dopravných operácií. Ak by sa na takéto bilaterálne operácie uplatňovali pravidlá vysielania, a teda aj podmienky zamestnávania garantované v hostiteľskom členskom štáte, predstavovalo by to neprimerané obmedzenie slobody poskytovať cezhraničné služby cestnej dopravy.
- (11) Malo by sa spresniť, že medzinárodná doprava v tranzite cez územie členského štátu nepredstavuje vyslanie. Takáto doprava sa vyznačuje tým, že vodič prejde cez členský štát bez naloženia alebo vyloženia nákladu a bez prístúpenia či vystúpenia cestujúcich, a preto neexistuje význačné prepojenie medzi činnosťami vodiča a členským štátom, ktorým prechádza. Zastávky, napríklad z hygienických dôvodov, preto nemajú vplyv na kvalifikáciu prítomnosti vodiča v členskom štáte ako tranzit.
- (12) Ak vodič vykonáva kombinovanú dopravu, je povaha poskytovaných služieb na počiatočnom alebo konečnom cestnom úseku úzko prepojená s členským štátom usadenia, ak daný cestný úsek samostatne predstavuje bilaterálnu dopravnú operáciu. Na opačnej strane, keď sa dopravná operácia na danom cestnom úseku vykonáva v hostiteľskom členskom štáte alebo ako nebilaterálna medzinárodná dopravná operácia, existuje dostatočné prepojenie s územím hostiteľského členského štátu, a preto by sa mali uplatňovať pravidlá vysielania.
- (13) Keď vodič vykonáva iné druhy operácií, najmä kabotážnu prepravu alebo nebilaterálne medzinárodné dopravné operácie, existuje dostatočné prepojenie s územím hostiteľského členského štátu. Toto prepojenie existuje v prípade kabotážnej prepravy v zmysle vymedzenia v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ⁽⁶⁾ a (ES) č. 1073/2009 ⁽⁷⁾, pretože celá dopravná operácia sa odohráva v hostiteľskom členskom štáte, a teda je úzko prepojená s územím hostiteľského členského štátu. Nebilaterálna medzinárodná dopravná operácia sa vyznačuje tým, že vodič vykonáva medzinárodnú prepravu mimo členského štátu usadenia vysielajúceho podniku. Poskytované služby sú teda prepojené s dotknutým hostiteľským členským štátom, a nie s členským štátom usadenia. V týchto prípadoch sa pravidlá špecifické pre dané odvetvie vyžadujú, len pokiaľ ide o administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia.
- (14) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa v súlade so smernicou 2014/67/EÚ pracovné podmienky uvedené v článku 3 smernice 96/71/ES, ktoré sú stanovené vo vnútroštátnych zákonoch, iných právnych predpisoch alebo správnych opatreniach alebo v kolektívnych zmluvách alebo arbitrážnych nálezoch, ktoré sa na ich území vyhlásili za všeobecne uplatniteľné alebo sa iným spôsobom uplatňujú v súlade s článkom 3 ods. 1 a 8 smernice 96/71/ES, sprístupnili dostupným a transparentným spôsobom pre dopravné podniky z iných členských štátov a pre vyslaných vodičov. Uvedené by malo zahŕňať v prípade potreby tie pracovné podmienky, ktoré sú stanovené

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

v kolektívnych zmluvách všeobecne platných pre všetky podobné podniky v príslušnej geografickej oblasti. Príslušné informácie by sa mali vzťahovať najmä na zložky odmeňovania, ktoré sa na základe týchto nástrojov stali povinnými. V súlade so smernicou 2014/67/EÚ by sa malo usilovať o zapojenie sociálnych partnerov.

- (15) Prevádzkovatelia z Únie čelia rastúcej konkurencii zo strany prevádzkovateľov so sídlom v tretích krajinách. Je preto mimoriadne dôležité zabezpečiť, aby prevádzkovatelia z Únie neboli diskriminovaní. V súlade s článkom 1 ods. 4 smernice 96/71/ES podnikom usadeným v nečlenskom štáte nesmú byť poskytnuté výhodnejšie podmienky, než podnikom usadeným v členskom štáte. Táto zásada by sa mala uplatňovať aj so zreteľom na špecifické pravidlá týkajúce sa vysielania stanovené v tejto smernici. Mala by sa uplatňovať najmä vtedy, keď prevádzkovatelia z tretích krajín vykonávajú dopravné operácie na základe dvojstranných alebo mnohostranných dohôd, ktorými sa poskytuje prístup na trh Únie.
- (16) Systém multilaterálnych kvót Európskej konferencie ministrov dopravy (ďalej len „ECMT“) je jedným z hlavných nástrojov, ktorými sa reguluje prístup prevádzkovateľov z tretích krajín na trh Únie a prístup prevádzkovateľov z Únie na trhy tretích krajín. O počte povolení pridelených jednotlivým členským štátom ECMT sa rozhoduje každoročne. Členské štáty musia dodržiavať svoju povinnosť, aby podniky Únie neboli diskriminované, a to aj pri schvaľovaní podmienok prístupu na trh Únie v rámci ECMT.
- (17) Právomoc rokovať o Európskej dohode o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (ďalej len „dohoda AETR“) a uzavrieť ju je súčasťou výlučných vonkajších právomocí Únie. Únia by v súlade s článkom 2 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽⁸⁾ mala zosúladiť kontrolné mechanizmy, ktoré možno použiť na kontrolu dodržiavania vnútroštátnych sociálnych pravidiel a sociálnych pravidiel Únie podnikmi z tretích krajín, s kontrolnými mechanizmami, ktoré sa uplatňujú na podniky Únie.
- (18) Ťažkosti sa zaznamenali aj pri uplatňovaní pravidiel vysielania pracovníkov uvedených v smernici 96/71/ES a pravidiel týkajúcich sa administratívnych požiadaviek stanovených v smernici 2014/67/EÚ 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 právnej neistote a vysokej administratívnej záťaži pre prevádzkovateľov z iných krajín Únie. Výsledkom sú nenáležité obmedzenia slobody poskytovať cezhraničné služby cestnej dopravy, ktoré majú negatívny vedľajší účinok na pracovné miesta a konkurencieschopnosť prevádzkovateľov. Preto treba zharmonizovať administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia. Toto by malo tiež zabrániť, aby prevádzkovatelia nedoplácali na zbytočné oneskorenia.
- (19) S cieľom zabezpečiť účinné a efektívne dodržiavanie sektorových pravidiel o vysielaní pracovníkov a zabrániť neprimeranej administratívnej záťaži pre prevádzkovateľov z iných krajín mimo Únie by sa mali stanoviť osobitné administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia v odvetví cestnej dopravy s plným využitím výhod kontrolných nástrojov, ako je napríklad digitálny tachograf. Na účely monitorovania dodržiavania povinností stanovených v tejto smernici a v smernici 96/71/ES a zároveň na účely zjednodušenia tejto úlohy by členské štáty mali mať len možnosť uložiť prevádzkovateľom tie administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia stanovené v tejto smernici, ktoré sú prispôsobené odvetviu cestnej dopravy.
- (20) Dopravné podniky potrebujú právnu istotu, pokiaľ ide o pravidlá a požiadavky, ktoré musia dodržiavať. Tieto pravidlá a podmienky by mali byť jednoznačné, zrozumiteľné a ľahko dostupné pre dopravné podniky a mali by umožňovať vykonávanie účinných kontrol. Je dôležité, aby nové pravidlá nevedli k zbytočnej administratívnej záťaži a aby náležite zohľadňovali záujmy malých a stredných podnikov.

⁽⁸⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a 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. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (21) Administratívne zaťaženie a úlohy vodičov súvisiace so správou dokumentov by mali byť primerané. Preto by určité dokumenty mali byť k dispozícii vo vozidle na účely cestnej kontroly, zatiaľ čo iné by mali sprístupňovať prevádzkovateľa prostredníctvom verejného rozhrania prepojeného na informačný systém vnútorného trhu (ďalej len „IMI“) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 ⁽⁹⁾ a v prípade potreby aj príslušné orgány členského štátu usadenia prevádzkovateľa. Príslušné orgány by mali využívať rámec vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi stanovený v smernici 2014/67/EÚ.
- (22) Na uľahčenie kontroly dodržiavania pravidiel vysielania stanovených v tejto smernici by prevádzkovatelia mali predložiť vyhlásenie o vyslaní príslušným orgánom členských štátov, do ktorých vodičov vysielajú.
- (23) S cieľom znížiť administratívnu záťaž pre prevádzkovateľov je potrebné zjednodušiť proces zasielania a aktualizácie vyhlásení o vyslaní. Komisia by preto mala vytvoriť viacjazyčné verejné rozhranie, ku ktorému by mali prevádzkovatelia prístup a prostredníctvom ktorého by mohli predkladať a aktualizovať informácie o vyslaní a prípadne vkladali do IMI iné relevantné dokumenty.
- (24) Vzhľadom na to, že v niektorých členských štátoch zohrávajú kľúčovú úlohu pri presadzovaní právnych predpisov v sociálnej oblasti v odvetví cestnej dopravy sociálni partneri, členské štáty by mali mať možnosť poskytovať vnútroštátnym sociálnym partnerom príslušné informácie vymieňané cez IMI, a to výlučne na účely kontroly dodržiavania pravidiel o vyslaní za súčasného dodržiavania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ⁽¹⁰⁾. Príslušné informácie by sa sociálnym partnerom mali poskytovať inými prostriedkami ako je IMI.
- (25) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky pre vykonávanie tejto smernice, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom určiť funkcionality verejného rozhrania prepojeného s IMI. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (26) Primerané, účinné a konzistentné dodržiavanie pravidiel o pracovnom čase a čase odpočinku je kľúčovým predpokladom zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky, ochrany pracovných podmienok vodičov a zabránenia narušeniu hospodárskej súťaže v dôsledku neplnenia povinností. Preto je žiaduce rozšíriť rozsah platných jednotných požiadaviek na dodržiavanie predpisov stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES ⁽¹²⁾ s cieľom zahrnúť kontrolu dodržiavania ustanovení o pracovnom čase v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES ⁽¹³⁾.
- (27) Vzhľadom na série údajov potrebné na vykonanie kontrol dodržiavania pravidiel týkajúcich sa pracovného času stanovených v smernici 2002/15/ES závisí rozsah cestných kontrol od vývoja a zavedenia podpornej technológie pokrývajúcej dostatočný časový úsek. Cestné kontroly by sa mali obmedziť na tie aspekty, ktoré možno účinne skontrolovať s použitím tachografu a súvisiaceho záznamového zariadenia vo vozidle, a komplexné kontroly by sa mali vykonávať len v priestoroch podniku.
- (28) Cestné kontroly by sa mali vykonávať efektívne a rýchlo s cieľom dokončiť ich v čo najkratšom čase a s minimálnym zdržaním vodiča. Malo by sa jasne rozlišovať medzi povinnosťami prevádzkovateľov a povinnosťami vodičov.

⁽⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 z 25. októbra 2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu a o zrušení rozhodnutia Komisie 2008/49/ES („nariadenie o IMI“) (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽¹³⁾ 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).

- (29) Mala by sa ďalej podporovať spolupráca medzi orgánmi zabezpečujúcimi dodržiavanie predpisov v členských štátoch prostredníctvom zosúladených kontrol, ktoré by sa členské štáty mali snažiť rozšíriť aj na kontroly v priestoroch podnikov. Európsky orgán práce, do ktorého rozsahu činností v zmysle článku 1 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149 ⁽¹⁴⁾ patrí smernica 2006/22/ES, by mohol zohrávať dôležitú úlohu pri poskytovaní pomoci členským štátom pri vykonávaní zosúladených kontrol a mohol by podporovať úsilie v oblasti vzdelávania a odbornej prípravy.
- (30) Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi pri uplatňovaní sociálnych pravidiel v odvetví cestnej dopravy 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.
- (31) S cieľom podporiť účinnú administratívnu spoluprácu a účinnú výmenu informácií sa od členských štátov na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽¹⁵⁾ vyžaduje, aby prepojili svoje vnútroštátne elektronické registre (NER) prostredníctvom systému Európskeho registra podnikov cestnej dopravy (ERRU). Informácie dostupné prostredníctvom tohto systému počas cestných kontrol by sa mali rozšíriť.
- (32) Na uľahčenie a zlepšenie komunikácie medzi členskými štátmi, zabezpečenie jednotnejšieho uplatňovania sociálnych pravidiel v odvetví dopravy a na uľahčenie dodržiavania administratívnych požiadaviek zo strany prevádzkovateľov pri vysielaní vodičov by Komisia mala vyvinúť jeden alebo viacero nových modulov pre IMI. Je dôležité, aby IMI umožňoval kontrolu platnosti vyhlásení o vyslaní počas vykonávania cestných kontrol.
- (33) Výmena informácií v rámci účinnej administratívnej spolupráce a vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi by mala byť v súlade s predpismi o ochrane osobných údajov stanovenými v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 a (EÚ) 2018/1725 ⁽¹⁶⁾. Výmena informácií prostredníctvom IMI by tiež mala byť v súlade s nariadením (EÚ) č. 1024/2012.
- (34) S cieľom zlepšiť efektívnosť, účinnosť a konzistentnosť dodržiavania predpisov je žiaduce rozvinúť prvky a rozšíriť využívanie existujúcich vnútroštátnych systémov hodnotenia rizikovosti. Prístup k údajom v systémoch hodnotenia rizikovosti by umožnil príslušným kontrolným orgánom dotknutých členských štátov lepšie zameranie kontrol na prevádzkovateľov, ktorí nedodržiavajú pravidlá. Spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti dopravného podniku by mal prispieť k spravodlivejšiemu zaobchádzaniu s prevádzkovateľmi počas kontrol.
- (35) V dôsledku nadobudnutia platnosti Lisabonskej zmluvy by sa mali právomoci udelené Komisii v rámci smernice 2006/22/ES zosúladiť s článkami 290 a 291 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).
- (36) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania smernice 2006/22/ES by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom zvýšiť minimálne percento dní odpracovaných vodičmi kontrolovaných členskými štátmi na 4 %; podrobnejšie objasniť vymedzenia pojmov pre kategórie štatistických údajov, ktoré sa majú zbierať; určiť orgán pre aktívnu podporu výmeny údajov, skúseností a poznatkov medzi členskými štátmi; stanoviť spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti podniku, vypracovať usmernenia o osvedčených postupoch pri zabezpečovaní dodržiavania predpisov; stanoviť spoločný prístup pre zaznamenávanie a kontrolu ďalších pracovných období a zaznamenávanie a kontrolu období aspoň jedného týždňa, počas ktorého je vodič mimo vozidla a nie je schopný vykonávať žiadne činnosti súvisiace s uvedeným vozidlom; a podporovať spoločný prístup k vykonaniu uvedenej smernice, napomáhať súdržnosti prístupu orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a harmonizovanému výkladu nariadenia (ES) č. 561/2006 zo strany orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov

⁽¹⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje Európsky orgán práce a ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 883/2004, (EÚ) č. 492/2011 a (EÚ) 2016/589 a ktorým sa zrušuje rozhodnutie (EÚ) 2016/344 (Ú. v. EÚ L 186, 11.7.2019, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽¹⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

a uľahčiť dialóg medzi odvetvím dopravy a orgánmi zabezpečujúcimi dodržiavanie predpisov. Najmä pri prijímaní vykonávacích aktov pre rozvoj spoločného vzorca pre výpočet hodnoty rizikovosti podnikov, by Komisia mala zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s podnikmi pri zohľadňovaní kritérií, ktoré sú stanovené v tejto smernici. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.

- (37) S cieľom zohľadniť vývoj v oblasti najlepších postupov, pokiaľ ide o kontroly a štandardné vybavenie, ktoré majú mať k dispozícii jednotky zabezpečujúce dodržiavanie predpisov a s cieľom stanoviť alebo aktualizovať posudzovanie závažnosti porušení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 alebo (EÚ) č. 165/2014⁽¹⁷⁾ by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu príloh I a II a prílohy III smernice 2006/22/ES. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁽¹⁸⁾. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (38) Smernica 2006/22/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (39) Dopravné podniky sú adresámi určitých osobitných pravidiel vysielania a ako také znášajú dôsledky akýchkoľvek porušení uvedených pravidiel, ktorých sa dopustia. S cieľom zabrániť zneužívaniu zo strany podnikov, ktoré si zmluvne obstarávajú dopravné služby od prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy, by však členské štáty mali taktiež stanoviť jasné a predvídateľné pravidlá týkajúce sa sankcií voči odosielateľom, zasielateľom, dodávateľom a subdodávateľom, v prípadoch, keď tieto osoby vedeli alebo vzhľadom na všetky relevantné okolnosti mali vedieť, že dopravné služby, ktoré objednávajú, zahŕňajú porušenia osobitných pravidiel o vysielaní.
- (40) V záujme zabezpečenia podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže a rovnakých podmienok pre pracovníkov a podniky treba pokročiť smerom k inteligentnému presadzovaniu predpisov a poskytnúť všetku možnú podporu pre úplné zavedenie a používanie systémov hodnotenia rizikovosti.
- (41) Komisia by mala posúdiť vplyv uplatňovania a presadzovania pravidiel vysielania pracovníkov na odvetvie cestnej dopravy a predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch tohto hodnotenia v prípade potreby spolu s legislatívnym návrhom.
- (42) Keďže ciele tejto smernice, a to zabezpečiť jednak primerané pracovné podmienky a sociálnu ochranu vodičov a jednak vhodné podmienky pre podnikateľské prostredie a pre spravodlivú hospodársku súťaž pre prevádzkovateľov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov rozsahu a účinkov tejto smernice, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Unia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (43) Vnútroštátne opatrenia transponujúce túto smernicu by sa mali uplatňovať od dátumu 18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/957⁽¹⁹⁾ sa má uplatňovať v súlade s článkom 3 ods. 3 uvedenej smernice na odvetvie cestnej dopravy od 2. februára 2022,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Špecifické pravidlá týkajúce sa vysielania vodičov

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 2014/67/EÚ týkajúce sa administratívnych požiadaviek a kontrolných opatrení pri vysielaní dotknutých vodičov.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/957 z 28. júna 2018, ktorou sa mení smernica 96/71/ES o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 16).

2. Uvedené špecifické pravidlá platia pre vodičov, ktorých zamestnávajú podniky usadené v členskom štáte, ktoré prijímajú nadnárodné opatrenie uvedené v článku 1 ods. 3 písm. a) smernice 96/71/ES.
3. Bez ohľadu na článok 2 ods. 1 smernice 96/71/ES sa vodič nepovažuje za vyslaného na účely smernice 96/71/ES, ak vykonáva bilaterálne dopravné operácie vo vzťahu k preprave tovaru.

Na účely tejto smernice sa bilaterálnou dopravnou operáciou vo vzťahu k preprave tovaru rozumie preprava tovaru na základe zmluvy o preprave z členského štátu usadenia, ako sa vymedzuje v článku 2 bode 8 nariadenia (ES) č. 1071/2009, do iného členského štátu alebo tretej krajiny, alebo z iného členského štátu alebo tretej krajiny do členského štátu usadenia.

Od 2. februára 2022, čo je dátum, od ktorého sa od vodičov vyžaduje, aby ručne zaznamenávali údaje o prekračovaní hraníc podľa článku 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014, členské štáty uplatňujú výnimku pre bilaterálne dopravné operácie vo vzťahu k preprave tovaru stanovené v prvom a druhom pododseku tohto odseku aj v prípade, keď vodič okrem bilaterálnej dopravnej operácie vykoná jednu činnosť nakládky a/alebo vykládky v členských štátoch alebo tretích krajinách, cez ktoré prechádza, za predpokladu, že vodič tovar nenaloží a nevyloží v tom istom členskom štáte.

Ak po bilaterálnej dopravnej operácii, ktorá sa začala v členskom štáte usadenia a počas ktorej sa nevykonala žiadna dodatočná činnosť, nasleduje bilaterálna dopravná operácia do členského štátu usadenia, výnimka pre dodatočné činnosti stanovené v treťom pododseku sa uplatňuje najviac na dve dodatočné činnosti nakládky a/alebo vykládky v súlade s podmienkami stanovenými v treťom pododseku.

Výnimky pre dodatočné činnosti stanovené v treťom a štvrtom pododseku tohto odseku sa uplatňujú iba do dátumu, keď sa do vozidiel evidovaných v členskom štáte prvýkrát nainštalujú v zmysle článku 8 ods. 1 štvrtého pododseku nariadenia (EÚ) č. 165/2014 inteligentné tachografy, ktoré spĺňajú požiadavku na zaznamenávanie prekročenia hraníc a dodatočných činností, ako sa uvádza v článku 8 ods. 1 prvého pododseku uvedeného nariadenia. Od tohto dátumu sa výnimky pre dodatočné činnosti stanovené v treťom a štvrtom pododseku tohto odseku uplatňujú výlučne na vodičov, ktorí používajú vozidlá vybavené inteligentnými tachografmi podľa článkov 8, 9 a 10 uvedeného nariadenia.

4. Bez ohľadu na článok 2 ods. 1 smernice 96/71/ES sa vodič nepovažuje za vyslaného na účely smernice 96/71/ES, ak vykonáva bilaterálne dopravné operácie vo vzťahu k preprave cestujúcich.

Na účely tejto smernice je bilaterálnou dopravnou operáciou v medzinárodnej príležitostnej alebo pravidelnej preprave cestujúcich v zmysle nariadenia (ES) č. 1073/2009, keď vodič vykonáva ktorúkoľvek z týchto operácií:

- a) vyzdvihne cestujúcich v členskom štáte usadenia a vysadí ich v inom členskom štáte alebo tretej krajine;
- b) vyzdvihne cestujúcich v členskom štáte alebo tretej krajine a vysadí ich v členskom štáte usadenia, alebo
- c) vyzdvihne a vysadí cestujúcich v členskom štáte usadenia na účely vykonávania miestnych exkurzií v inom členskom štáte alebo v tretej krajine v súlade s nariadením (ES) č. 1073/2009.

Od 2. februára 2022, čo je dátum, od ktorého sa od vodičov vyžaduje, aby ručne zaznamenávali údaje o prekračovaní hraníc podľa článku 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014, členské štáty uplatňujú výnimku pre bilaterálne dopravné operácie vo vzťahu k preprave cestujúcich stanovenú v prvom a druhom pododseku tohto odseku aj v prípade, keď vodič okrem vykonania bilaterálnej dopravnej operácie jedenkrát vyzdvihne cestujúcich a/alebo jedenkrát vysadí cestujúcich v členských štátoch alebo tretích krajinách, cez ktoré vodič prechádza, za predpokladu, že vodič neponúka služby osobnej dopravy medzi dvoma miestami v členskom štáte, ktorým prechádza. To isté platí pre spätnú cestu.

Výnimka pre dodatočné činnosti stanovené v treťom pododseku tohto odseku sa uplatňuje iba do dátumu, keď sa do vozidiel evidovaných v členskom štáte prvýkrát nainštalujú v zmysle článku 8 ods. 1 štvrtého pododseku nariadenia (EÚ) č. 165/2014 inteligentné tachografy, ktoré spĺňajú požiadavku na zaznamenávanie prekročenia hraníc a dodatočných činností, ako sa uvádza v článku 8 ods. 1 prvom pododseku uvedeného nariadenia. Od tohto dátumu sa výnimka pre dodatočné činnosti stanovené v treťom pododseku tohto odseku uplatňuje výlučne na vodičov, ktorí používajú vozidlá vybavené inteligentnými tachografmi podľa článkov 8, 9 a 10 uvedeného nariadenia.

5. Bez ohľadu na článok 2 ods. 1 smernice 96/71/ES sa vodič nepovažuje za vyslaného na účely smernice 96/71/ES, na územie členského štátu, cez ktorý prechádza bez naloženia alebo vyloženia nákladu a bez vyzdvihnutia alebo vysadenia cestujúcich.

6. Bez ohľadu na článok 2 ods. 1 smernice 96/71/ES sa vodič nepovažuje za vyslaného na účely smernice 96/71/ES, ak vodič uskutočňuje počiatočný alebo záverečný cestný úsek kombinovanej dopravnej operácie, ako sa vymedzuje v smernici Rady 92/106/EHS⁽²⁰⁾, ak daný cestný úsek sám osebe pozostáva z bilaterálnych dopravných operácií vymedzených v odseku 3 tohto článku.

7. Vodič, ktorý vykonáva kabotážnu prepravu v zmysle vymedzení v nariadeniach (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009, sa považuje za vyslaného v zmysle smernice 96/71/ES.

8. Vyslanie sa na účely článku 3 ods. 1a smernice 96/71/ES považuje za ukončené, keď vodič opustí hostiteľský členský štát pri vykonávaní medzinárodnej prepravy tovaru alebo cestujúcich. Uvedené obdobie vyslania sa nekumuluje s predchádzajúcimi obdobiami vyslania v súvislosti s takýmito medzinárodnými operáciami toho istého vodiča alebo iného vodiča, ktorého nahrádza.

9. Členské štáty zabezpečia, aby sa v súlade so smernicou 2014/67/EÚ pracovné podmienky uvedené v článku 3 smernice 96/71/ES, ktoré sú stanovené vo vnútroštátnom práve, inom právnom predpise alebo správnom opatrení alebo v kolektívnych zmluvách alebo arbitrážnych nálezoch, ktoré sa na ich území vyhlásili za všeobecne uplatniteľné alebo sa iným spôsobom uplatňujú v súlade s článkom 3 ods. 1 a 8 smernice 96/71/ES, sprístupnili dostupným a transparentným spôsobom pre dopravné podniky z iných členských štátov a pre vyslaných vodičov. Príslušné informácie sa vzťahujú najmä na zložky odmeňovania, ktoré sa stali povinnými na základe týchto nástrojov a v prípade potreby aj na základe kolektívnych zmlúv, ktoré sú všeobecne uplatniteľné na všetky podobné podniky v príslušnej geografickej oblasti.

10. Dopravné podniky usadené v nečlenskom štáte nesmú byť zvýhodnené oproti podnikom usadeným v členskom štáte, a to ani pri vykonávaní dopravných operácií na základe dvojstranných alebo mnohostranných dohôd, ktorými sa poskytuje prístup na trh Únie alebo jeho časti.

11. Odchylné od článku 9 ods. 1 a 2 smernice 2014/67/EÚ môžu členské štáty stanoviť v súvislosti s vysielaním vodičov len tieto administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia:

a) uložiť prevádzkovateľovi usadenému v inom členskom štáte povinnosť predložiť vnútroštátnym príslušným orgánom členského štátu, do ktorého jeho vodič vyslaný, vyhlásenie o vyslaní najneskôr pri začiatku jeho vyslania, a to prostredníctvom viacjazyčného štandardného formulára verejného rozhrania spojeného s informačným systémom o vnútornom trhu (ďalej len „IMI“), ktorý bol zriadený nariadením (EÚ) č. 1024/2012; uvedené vyhlásenie o vyslaní obsahuje tieto informácie:

i) totožnosť prevádzkovateľa aspoň vo forme čísla licencie Spoločenstva, ak je toto číslo k dispozícii;

ii) kontaktné údaje vedúceho dopravy alebo inej kontaktnej osoby v členskom štáte usadenia na nadviazanie kontaktu s príslušnými orgánmi hostiteľského členského štátu, v ktorom sa služby poskytujú, a na zasielanie a prijímanie dokumentov alebo oznámení;

iii) totožnosť vodiča, adresa jeho miesta bydliska a číslo vodičského preukazu vodiča;

iv) dátum začatia pracovnej zmluvy vodiča a právo, ktoré sa na ňu uplatňuje;

v) predpokladaný začiatok a koniec vyslania;

vi) tabuľky s evidenčným číslom motorových vozidiel;

vii) to, či sú dopravné služby vykonávané ako preprava tovaru, preprava osôb, medzinárodná preprava alebo kabotážna preprava;

b) uložiť prevádzkovateľovi povinnosť zabezpečiť, aby mal vodič k dispozícii, a vodičovi uložiť povinnosť, aby uchovával a pri cestnej kontrole na požiadanie predložil v papierovej alebo elektronickej podobe:

i) kópiu vyhlásenia o vyslaní predloženú prostredníctvom IMI;

⁽²⁰⁾ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

- ii) dôkaz, že prepravné operácie sa uskutočňujú v hostiteľskom členskom štáte, napríklad elektronický nákladný list (e-CMR) alebo dôkaz uvedený v článku 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1072/2009;
 - iii) záznamy tachografu a predovšetkým symboly členských štátov, v ktorých sa vodič nachádzal pri vykonávaní operácií medzinárodnej cestnej dopravy alebo kabotážnej prepravy, v súlade s požiadavkami na evidenciu a vedenie záznamov podľa nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014;
- c) uložiť prevádzkovateľovi povinnosť zaslať po období vyslania cez verejné rozhranie prepojené s IMI na základe priamej žiadosti príslušných orgánov členských štátov, v ktorých sa vyslanie uskutočnilo, kópie dokumentov uvedených v písmene b) bodoch ii) a iii) tohto odseku, ako aj doklady týkajúce sa odmien vodiča, ktoré sa vzťahujú na obdobie vyslania, pracovnú zmluvu alebo rovnocenný doklad v zmysle článku 3 smernice Rady 91/533/EHS⁽²¹⁾, časové výkazy týkajúce sa práce vodiča a potvrdenie o platbách.

Prevádzkovateľ zašle doklady cez verejné rozhranie prepojené s IMI najneskôr do ôsmich týždňov od dátumu žiadosti. Ak prevádzkovateľ nepredloží požadované doklady v uvedenej lehote, príslušné orgány členského štátu, v ktorom sa vyslanie uskutočnilo, môžu v súlade s článkami 6 a 7 smernice 2014/67/EÚ cez IMI požiadať o pomoc príslušné orgány členského štátu usadenia. V prípade takejto žiadosti o vzájomnú pomoc majú príslušné orgány členského štátu, v ktorom je prevádzkovateľ usadený, prístup k vyhláseniu o vyslaní a k iným príslušným informáciám, ktoré prevádzkovateľ predložil cez verejné rozhranie prepojené s IMI.

Príslušné orgány členského štátu usadenia zabezpečia, aby poskytli požadované dokumenty príslušným orgánom členského štátu, v ktorom sa vyslanie uskutočnilo, cez IMI do 25 pracovných dní od dátumu žiadosti o vzájomnú pomoc.

Na účely potvrdenia, či sa vodič podľa odsekov 3 a 4 tohto článku nemá považovať za vyslaného, môžu členské štáty uložiť vodičovi ako kontrolné opatrenie len povinnosť uchovávať a na požiadanie pri cestnej kontrole poskytnúť v papierovej alebo elektronickej podobe dôkaz o príslušnej medzinárodnej preprave, napríklad elektronický nákladný list (e-CMR) alebo dôkaz uvedený v článku 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1072/2009, a záznamy tachografu uvedené v písmene b) bode iii) tohto odseku.

12. Na účely kontroly, udržiava prevádzkovateľ vyhlásenia o vyslaní uvedené v odseku 11 písm. a) vo verejnom rozhraní prepojenom s IMI aktuálne.

13. Informácie z vyhlásení o vyslaní sa v databáze IMI na účely kontrol uchovávajú počas obdobia 24 mesiacov.

Členský štát môže povoliť príslušnému orgánu, aby vnútroštátnym sociálnym partnerom inými prostriedkami ako IMI poskytol príslušné informácie dostupné v IMI v rozsahu potrebnom na kontrolu dodržiavania pravidiel o vyslaní a v súlade s vnútroštátnym právom a postupmi, a to za predpokladu, že:

- a) sa tieto informácie týkajú vyslania na územie dotknutého členského štátu;
- b) tieto informácie slúžia výlučne na účely presadzovania pravidiel o vyslaní a
- c) každé spracúvanie údajov sa vykoná v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679.

14. Komisia do 2. februára 2021 prostredníctvom vykonávacieho aktu stanoví funkcionality verejného rozhrania prepojeného s IMI. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 4 ods. 2.

15. Členské štáty sa vyhýbajú zbytočným oneskoreniam pri vykonávaní kontrolných opatrení, ktoré by mohli mať vplyv na trvanie a dátumy vyslania.

⁽²¹⁾ 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).

16. Príslušné orgány v členských štátoch úzko spolupracujú a poskytujú si vzájomnú pomoc a všetky príslušné informácie za podmienok stanovených v smernici 2014/67/EÚ a v nariadení (ES) č. 1071/2009.

Článok 2

Zmena smernice 2006/22/ES

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 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú činností cestnej dopravy, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 88/599/EHS“.

2. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet

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

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a 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. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

(**) 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:

a) V odseku 1 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Tieto kontroly sa každý rok vykonávajú na veľkom a reprezentatívnom podiele 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. Cestné kontroly týkajúce sa dodržiavania smernice 2002/15/ES sa obmedzujú na aspekty, ktoré možno efektívne skontrolovať s použitím tachografu a súvisiaceho záznamového zariadenia. Komplexná kontrola týkajúca sa dodržiavania smernice 2002/15/ES sa môže vykonať len v priestoroch podnikov.“

b) V odseku 3 sa prvý a druhý pododsek nahrádzajú takto:

„Každý členský štát organizuje kontroly tak, aby sa skontrolovali minimálne 3 % dní, ktoré odpracovali vodiči vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014. Počas cestnej kontroly sa môže vodič obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo akúkoľvek inú osobu alebo subjekt, aby pred koncom cestnej kontroly poskytli ktorýkoľvek z dôkazov, ktoré vo vozidle chýbajú; týmto nie sú dotknuté povinnosti vodiča zabezpečiť správne používanie tachografického zariadenia.“

Komisia môže od 1. januára 2012 prostredníctvom vykonávacieho aktu toto minimálne percento zvýšiť na 4 % pod podmienkou, že štatistiky zozbierané podľa článku 3 preukážu, že priemerne viac ako 90 % všetkých kontrolovaných vozidiel je vybavených digitálnym tachografom. Pri tomto rozhodnutí Komisia zohľadní účinnosť existujúcich opatrení na dodržiavanie predpisov, a to najmä dostupnosti údajov z digitálnych tachografov v priestoroch podnikov. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2.“

c) Vkladá sa tento odsek:

„3a. Každý členský štát organizuje kontroly dodržiavania smernice 2002/15/ES s ohľadom na systém hodnotenia rizikovosti stanovený v článku 9 tejto smernice. Uvedené kontroly sa zameriavajú na určitý podnik v prípade, že jeden alebo viacero jeho vodičov trvalo alebo vážne porušuje nariadenie (ES) č. 561/2006 alebo nariadenie (EÚ) č. 165/2014.“

d) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Informácie predkladané Komisii v súlade s článkom 17 nariadenia (ES) č. 561/2006 a článkom 13 smernice 2002/15/ES obsahujú počet vodičov skontrolovaných pri cestnej kontrole, počet kontrol vykonaných v priestoroch podnikov, počet skontrolovaných pracovných dní a počet a druh hlásených porušení predpisov a určí, či išlo o osobnú alebo nákladnú dopravu.“

4. V článku 3 sa piaty odsek nahrádza takto:

„Komisia na základe žiadosti ďalej objasní prostredníctvom vykonávacích aktov vymedzenia pojmov pre kategórie uvedené v písmenách a) a b) prvého odseku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom uvedeným v článku 12 ods. 2.“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Zosúladené kontroly

Členské štáty najmenej šesťkrát do roka vykonávajú zosúladené cestné kontroly týkajúce sa vodičov a vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo (EÚ) č. 165/2014. Členské štáty sa okrem toho usilujú organizovať zosúladené kontroly v priestoroch podnikov.

Takéto zosúladené kontroly vykonávajú súčasne orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov dvoch alebo viacerých členských štátov, a to každý na vlastnom území.“

6. V článku 6 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Kontroly v priestoroch podnikov sa plánujú so zreteľom na predchádzajúce skúsenosti s rôznymi druhmi dopravy a podnikov. Vykonajú 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.“

7. Článok 7 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa mení takto:

i) písmeno b) nahrádza takto:

„b) predkladá Komisii dvojročné štatistické výkazy podľa článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006;“

ii) dopĺňa sa toto písmeno:

„d) zabezpečuje výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi podľa článku 8 tejto smernice, pokiaľ ide o uplatňovanie vnútroštátnych ustanovení, ktorými sa transponuje táto smernica a smernica 2002/15/ES.“

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Výmena údajov, skúseností a poznatkov medzi členskými štátmi sa aktívne podporuje, predovšetkým, avšak nie výhradne prostredníctvom výboru uvedeného v článku 12 ods. 1 a akéhokoľvek orgánu, ktorý Komisia určí prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2.“

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Výmena informácií

1. Dvojstranne sprístupnené informácie podľa článku 22 ods. 3 nariadenia (ES) č. 561/2006 si vymieňajú aj určené orgány oznámené Komisii v súlade s článkom 7 tejto smernice, a to:

- a) najmenej raz za šesť mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice;
- b) na základe odôvodnenej žiadosti členského štátu v jednotlivých prípadoch.

2. Členský štát poskytuje informácie, o ktoré požiadal iný členský štát podľa odseku 1 písm. b), do 25 pracovných dní od doručenia predmetnej žiadosti. Členské štáty sa môžu vzájomne dohodnúť na kratšej lehote. V naliehavých prípadoch alebo prípadoch, ktoré si vyžadujú jednoduchý náhľad do registrov, napríklad do registrov systému hodnotenia rizikovosti, sa vyžiadaná informácia poskytne do troch pracovných dní.

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

Ak je náročné alebo nemožné vyhovieť žiadosti o informácie alebo vykonať kontroly, inšpekcie alebo vyšetrovanie, členský štát, ktorému bola doručená žiadosť, o tom do 10 pracovných dní od doručenia žiadosti informuje žiadajúci členský štát, pričom danú náročnosť alebo nemožnosť riadne odôvodní. Dotknuté členské štáty záležitosť prediskutujú s cieľom nájsť riešenie.

Ak omeškanie poskytovania informácií členskému štátu, na ktorého územie je pracovník vyslaný, pretrváva, informuje sa o tom Komisia, ktorá prijme vhodné opatrenia.

3. Výmena informácií stanovená v tomto článku sa uskutočňuje prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (ďalej len „IMI“), ktorý bol zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 (*). Toto sa nevzťahuje na informácie, ktoré si členské štáty vymieňajú priamym nahliadaním do vnútroštátnych elektronických registrov uvedených v článku 16 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 (**).

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 z 25. októbra 2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu a o zrušení rozhodnutia Komisie 2008/49/ES („nariadenie o IMI“) (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 1).

(**) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).“

9. Článok 9 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zavedú systém hodnotenia rizikovosti podnikov na základe pomerneho 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 do 2. júna 2021 prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti podnikov. V tomto spoločnom vzorci sa zohľadní počet, závažnosť a frekvencia výskytu porušení a výsledky kontrol, pri ktorých sa nezistilo žiadne porušenie, ako aj skutočnosť, či podnik cestnej dopravy využíva inteligentný tachograf podľa kapitoly II nariadenia (EÚ) č. 165/2014 vo všetkých svojich vozidlách. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2 tejto smernice.“

b) V odseku 2 sa vypúšťa druhá veta.

c) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Východiskový zoznam porušení nariadenia (ES) č. 561/2006 a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a miera ich závažnosti sú stanovené v prílohe III.

Komisia je na účely stanovenia alebo aktualizácie posudzovania závažnosti porušení nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo (EÚ) č. 165/2014 splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 15a tejto smernice na zmenu prílohy III s cieľom zohľadniť vývoj v oblasti regulácie a aspekty bezpečnosti cestnej premávky.

Kategória najzávažnejších porušení by mala zahŕňať tie porušenia, kde pri nedodržaní príslušných ustanovení nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 vzniká vysoké riziko úmrtia alebo vážnej ujmy na zdraví.“

d) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„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 informácie vo vnútroštátnom systéme hodnotenia rizikovosti priamo sprístupňujú prostredníctvom interoperabilných vnútroštátnych elektronických registrov uvedených v článku 16 nariadenia (ES) č. 1071/2009 príslušným orgánom iných členských štátov v súlade s článkom 16 ods. 2 tohto nariadenia.“

10. Článok 11 sa mení takto:

a) Odsek 1 nahrádza takto:

„1. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov vytvorí usmernenia o osvedčených postupoch pri zabezpečovaní dodržiavania predpisov. Vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2

Tieto usmernenia sa uverejnia v dvojročnej správe Komisie.“

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví spoločnú koncepciu zaznamenávania a kontrolovania období inej práce, ako sa vymedzuje v článku 4 písm. e) nariadenia (ES) č. 561/2006 vrátane formy zaznamenávania a osobitných prípadov, v ktorých sa má uskutočňovať, ako aj koncepciu zaznamenávania a kontrolovania minimálne týždňových období, počas ktorých sa vodič nachádza mimo vozidla a nemôže s daným vozidlom vykonávať žiadnu činnosť. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2 tejto smernice.“

11. Články 12 až 15 sa nahrádzajú takto:

„Článok 12

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 13

Vykonávacie opatrenia

Na žiadosť členského štátu alebo z vlastného podnetu Komisia prijme vykonávacie opatrenia, a to najmä pre jeden z týchto cieľov:

- a) podporovať spoločný prístup k vykonávaniu tejto smernice;
- b) napomáhať súdržnosti prístupu orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a harmonizovanému výkladu nariadenia (ES) č. 561/2006 zo strany orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov;
- c) uľahčiť dialóg medzi odvetvím dopravy a orgánmi zabezpečujúcimi dodržiavanie predpisov.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2 tejto smernice.

Článok 14

Rokovania s tretími krajinami

Po nadobudnutí účinnosti tejto smernice začne Únia rokovania s príslušnými tretími krajinami na účely uplatňovania pravidiel, ktoré sú rovnocenné s pravidlami stanovenými v tejto smernici.

Členské štáty po ukončení týchto rokovaní zahrnú do svojich oznámení pre Komisiu podľa článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006 údaje o kontrolách vykonaných na vozidlách z tretích krajín.

Článok 15

Aktualizácia príloh

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 15a prijímať delegované akty na zmenu prílohy I a II s cieľom zaviesť potrebné úpravy, ktoré zohľadňujú vývoj v oblasti najlepších postupov.

(*) 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).“

12. Vkladá sa tento článok:

„Článok 15a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 9 ods. 3 a článku 15 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 1. augusta 2020. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto 5-ročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 9 ods. 3 a článku 15 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva (*).

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 9 ods. 3 a článku 15 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

(*) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“

13. Príloha I sa mení takto:

a) Časť A sa mení takto:

i) body 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

- „1. denné a týždenné časy jazdy, prestávky a doby denného a týždenného odpočinku; taktiež záznamové listy z predchádzajúcich dní, ktoré sa musia uchovávať vo vozidle v súlade s článkom 36 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014, a/alebo údaje uložené za rovnaké obdobie na karte vodiča a/alebo v pamäti záznamového zariadenia v súlade s prílohou II tejto smernice a/alebo vo výtlačkoch;
2. za obdobie uvedené v článku 36 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 akékoľvek prípady prekročenia povolenej rýchlosti vozidla, vymedzené ako každé obdobie trvajúce dlhšie ako jedna minúta, počas ktorého rýchlosť vozidla prekročila 90 km/h pre vozidlá kategórie N₃ alebo 105 km/h pre vozidlá kategórie M₃ [kategórie N₃ a M₃ v zmysle vymedzení v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (*)];

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).“;

ii) bod 4 sa nahrádza takto:

- „4. správne fungovanie záznamového zariadenia (zistenie možného zneužitia zariadenia a/alebo karty vodiča a/alebo záznamových listov) alebo prípadne prítomnosť dokumentov uvedených v článku 16 ods. 2 nariadenia (ES) č. 561/2006;“

iii) dopĺňa sa tento bod:

- „6. predĺžené maximálne týždenné pracovné časy 60 hodín podľa článku 4 písm. a) smernice 2002/15/ES; iné týždenné pracovné časy podľa článkov 4 a 5 smernice 2002/15/ES za predpokladu, že technológia umožňuje vykonávanie účinných kontrol.“

b) Časť B sa mení takto:

i) v prvom odseku sa dopĺňajú tieto body:

- „4. dodržiavanie maximálnych priemerných týždenných pracovných časov, prestávok a nočnej práce podľa článkov 4, 5 a 7 smernice 2002/15/ES.
5. dodržiavanie povinností podnikov, pokiaľ ide o úhradu ubytovania vodičov a organizáciu práce vodičov, v súlade s článkom 8 ods. 8 a 8a nariadenia (ES) č. 561/2006.“;

ii) druhý odsek sa nahrádza takto:

„Členské štáty môžu prípadne pri zistení porušenia predpisu preveriť spoluzodpovednosť ďalších podnecovateľov alebo vedľajších účastníkov v dopravnom reťazci, akými sú napríklad odosielatelia, zasielateľia alebo dodávatelia, vrátane preverení, či sú zmluvy o poskytnutí dopravných služieb v súlade s nariadeniami (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014.“

Článok 3

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 1024/2012

V prílohe k nariadeniu (EÚ) č. 1024/2012 sa dopĺňajú tieto body:

- „13. 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 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 (*): článok 8.
14. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (**): článok 1 ods. 14.

(*) Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

(**) Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 49.“

Článok 4

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 5

Tresty a sankcie

1. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné voči odosielateľom, zasielateľom, dodávateľom a subdodávateľom za neplnenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa článku 1, v prípade, že tieto osoby vedeli alebo vzhľadom na všetky relevantné okolnosti mali vedieť, že dopravné služby, ktoré objednávali, zahŕňali porušenia uvedených ustanovení.
2. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o tresty uplatniteľné na porušenia vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa článku 1 a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené tresty musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné.

Článok 6

Inteligentné presadzovanie práva

Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2014/67/EÚ, a s cieľom ďalej presadzovať povinnosti stanovené v článku 1 tejto smernice členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území uplatňovala koherentná vnútroštátna stratégia presadzovania práva. Táto stratégia sa zameria na podniky hodnotené ako vysoko rizikové, ako sa uvádza v článku 9 smernice 2006/22/ES.

Článok 7

Hodnotenie

1. Komisia do 31. decembra 2025 posúdi vykonávanie tejto smernice, najmä vplyv článku 1, a podá Európskemu parlamentu a Rade správu o jej uplatňovaní. K správe Komisie sa podľa potreby pripojí legislatívny návrh. Táto správa sa zverejní.
2. Komisia po predložení správy uvedenej v odseku 1 túto smernicu pravidelne posudzuje a výsledky posúdenia prekladá Európskemu parlamentu a Rade. K výsledkom posúdenia sa v prípade potreby pripoja príslušné návrhy.

Článok 8

Odborná príprava

Členské štáty spolupracujú pri poskytovaní vzdelávania a odbornej prípravy orgánom zabezpečujúcim presadzovanie predpisov, vychádzajúc z existujúcich systémov presadzovania práva.

Zamestnávateľia sú zodpovední za zabezpečenie toho, aby ich vodiči získali vedomosti o svojich právach a povinnostiach vychádzajúcich z tejto smernice.

Článok 9

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia do 2. februára 2022 opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto opatrenia uplatňujú od 2. februára 2022.

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

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

Článok 10

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 11

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 15. júla 2020

Za Európsky parlament
predseda
D.M. SASSOLI

Za Radu
predsedníčka
J. KLOECKNER