

Úradný vestník

Európskej únie

L 249



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 63

31. júla 2020

Obsah

I Legislatívne akty

NARIADENIA

- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov 1
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy 17
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020, o elektronických údajoch o nákladnej doprave ⁽¹⁾ 33

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 49

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

I

(Legislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2020/1054

z 15. júla 2020,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov

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) Dobré pracovné podmienky pre vodičov a spravodlivé podmienky na podnikanie pre podniky cestnej dopravy majú rozhodujúci význam pre vytvorenie bezpečného, efektívneho a sociálne zodpovedného odvetvia cestnej dopravy s cieľom zabezpečiť nediskrimináciu a prilákať kvalifikovaných pracovníkov. Pre uľahčenie tohto procesu je nevyhnutné, aby predpisy Únie v sociálnej oblasti týkajúce sa cestnej dopravy boli zrozumiteľné, primerané, účelné a jednoducho uplatniteľné a vynútiteľné a aby sa efektívne a jednotne vykonávali v celej Únii.
- (2) Po vyhodnotení efektívnosti a účinnosti vykonávania platných predpisov Únie v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽⁴⁾, sa zistilo niekoľko nedostatkov pri vykonávaní uvedeného právneho rámca. Nejasné pravidlá týkajúce sa doby týždenného odpočinku, zariadení na odpočinok a prestávok pri vedení vozidla viacerými osobami, ako aj chýbajúce pravidlá o návrate vodičov domov viedli k odlišným výkladom a postupom presadzovania predpisov v členských štátoch. Niekoľko členských štátov nedávno prijalo jednostranné opatrenia, ktoré ďalej zvyšujú právnu neistotu a nerovnaké zaobchádzanie s vodičmi a dopravcami. Avšak maximálne denné a týždenné časy jazdy účinne prispievajú k zlepšeniu sociálnych podmienok vodičov a bezpečnosti cestnej premávky vo všeobecnosti. Na zabezpečenie súladu je potrebné trvalé úsilie.

⁽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 151, 6.5.2020, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu z 9. júla 2020 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) V záujme podpory bezpečnosti cestnej premávky je dôležité nabádať dopravné podniky, aby prijali kultúru bezpečnosti, ktorá sa dodržiava na všetkých úrovniach. S cieľom zabrániť porušovaniu pravidiel týkajúcich sa času jazdy a doby odpočinku alebo ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky by sa predovšetkým nemalo povoliť spájanie odmeňovania v závislosti od výkonu s časom potrebným na prepravu cestujúcich do miesta ich určenia alebo na dodanie tovaru.
- (4) Na základe ex post hodnotenia nariadenia (ES) č. 561/2006 sa potvrdilo, že nejednotné a neefektívne presadzovanie predpisov Únie v sociálnej oblasti bolo spôsobené prevažne nejasnými pravidlami, neefektívnym a nerovnakým využívaním kontrolných nástrojov a nedostatočnou administratívnou spoluprácou medzi členskými štátmi.
- (5) Na účely väčšej jasnosti a konzistentnosti by sa mala vymedziť výnimka z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 pre používanie vozidla na nekomerčné účely.
- (6) Zrozumiteľné, vhodné, primerané a rovnako presadzované pravidlá majú rozhodujúci význam aj pre dosiahnutie politických cieľov zlepšenia pracovných podmienok pre vodičov, a najmä pre zabezpečenie nenarušenej a spravodlivej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky pre všetkých jej účastníkov.
- (7) Ukázalo sa, že existujúce požiadavky na prestávky sú pre vodičov jazdiacich v skupine nevhodné a nepraktické. Preto je vhodné prispôbiť požiadavku na zaznamenávanie prestávok špecifikám dopravných činností, ktoré vykonávajú vodiči jazdiaci v skupine, a to bez toho, aby bola ohrozená bezpečnosť vodiča a bezpečnosť cestnej premávky.
- (8) Vodiči vykonávajúci diaľkovú medzinárodnú prepravu tovaru trávajú dlhý čas mimo domova. Súčasné požiadavky na pravidelný týždenný odpočinok môžu túto dobu zbytočne predlžovať. Je preto žiaduce, aby sa ustanovenia o dobe pravidelného týždenného odpočinku upravili tak, aby vodiči mohli jednoduchšie vykonávať medzinárodné prepravné činnosti v súlade s pravidlami a dôjsť domov na dobu ich pravidelného týždenného odpočinku, a aby dostali plnú náhradu za všetky doby skráteného týždenného odpočinku. Vzhľadom na rozdiely medzi osobnou dopravou a prepravou tovaru by sa táto možnosť nemala vzťahovať na vodičov v osobnej doprave.
- (9) Akákoľvek flexibilita pri plánovaní doby odpočinku vodičov by mala byť pre vodičov transparentná a predvídateľná, pričom by v žiadnom prípade nemala viesť k zvýšeniu únavy vodičov a ohroziť tak bezpečnosť cestnej premávky alebo zhoršiť pracovné podmienky. Táto flexibilita by preto nemala zmeniť súčasný pracovný čas vodiča ani maximálny štrnásťdňový čas jazdy a mala by podliehať prísnejším pravidlám týkajúcim sa náhrady za skrátený odpočinok.
- (10) S cieľom zabezpečiť, aby sa táto flexibilita nezneužívala, je nevyhnutné jasne vymedziť jej rozsah a tiež zabezpečiť vhodné kontroly. Tento rozsah by sa preto mal obmedziť na tých vodičov, ktorí trávajú dobu svojho skráteného týždenného odpočinku počas referenčného obdobia mimo členských štátov, kde je podnik usadený, a mimo krajinu svojho miesta bydliska. To je možné overiť nahliadnutím do záznamov tachografov pri cestnej kontrole a pri kontrole priestorov dopravného podniku, keďže obsahujú miesto začiatku a konca doby odpočinku a informácie týkajúce sa jednotlivých vodičov.
- (11) S cieľom zaručiť účinné presadzovanie predpisov je nevyhnutné, aby príslušné orgány dokázali pri cestných kontrolách zistiť, či boli časy jazdy a doby odpočinku náležite dodržané v deň kontroly a počas predchádzajúcich 56 dní.
- (12) Rýchly technologický vývoj prináša postupnú automatizáciu systémov jazdy, ktorá si vyžaduje menej priamych zásahov vodiča alebo ich vôbec nevyžaduje. Na zohľadnenie týchto zmien bude možno potrebné upraviť súčasné právne predpisy vrátane pravidiel o časoch jazdy a dobách odpočinku, a to s cieľom zaručiť bezpečnosť cestnej premávky a rovnaké podmienky, zlepšiť pracovné podmienky a zároveň umožniť Únii byť priekopníkom v oblasti nových inovačných technológií a postupov. Komisia by preto mala predložiť správu hodnotiacu využívanie systémov autonómnej jazdy v členských štátoch, ktorá sa bude zaoberať aj výhodami autonómnych dopravných technológií. K tejto správe by sa v prípade potreby mal pripojiť legislatívny návrh.
- (13) Na účely podpory sociálneho pokroku je vhodné špecifikovať, kde možno čerpať dobu týždenného odpočinku, pričom sa zabezpečia primerané podmienky odpočinku pre vodičov. Kvalita ubytovania je osobitne dôležitá počas dób pravidelného týždenného odpočinku, ktorý by vodič mal tráviť mimo kabíny vozidla vo vhodnom ubytovacom zariadení a na náklady dopravného podniku ako zamestnávateľa. V záujme zaistenia dobrých pracovných podmienok a bezpečnosti vodičov je vhodné objasniť požiadavku na zabezpečenie kvalitného a z rodového hľadiska primeraného ubytovania pre vodičov na účely dób ich pravidelného týždenného odpočinku, ak ho čerpajú mimo domova.

- (14) Je tiež potrebné zabezpečiť, aby dopravné podniky organizovali prácu vodičov tak, aby čas strávený mimo domova nebol nadmerne dlhý a aby vodiči mohli využiť dlhé doby odpočinku ako náhradu za doby skráteného týždenného odpočinku. Zorganizovaním návratu by sa malo vodičovi umožniť dostať sa do operačného centra dopravného podniku v jeho členskom štáte usadenia alebo do miesta bydliska vodiča a vodiči si môžu slobodne vybrať, kde strávia dobu svojho odpočinku. Dopravný podnik by na preukázanie skutočnosti, že si plní povinnosti týkajúce sa organizácie pravidelného návratu, mal mať možnosť použiť záznamy z tachografov, rozpisy služieb vodičov alebo inú dokumentáciu. Takéto dôkazy by mali byť k dispozícii v priestoroch dopravného podniku, aby mohli byť predložené kontrolným orgánom, keď o ne požiadajú.
- (15) Zatiaľ čo doby pravidelného týždenného odpočinku a dlhšie doby odpočinku nemožno čerpať vo vozidle alebo na parkovacej ploche, ale len vo vhodnom ubytovacom zariadení, ktoré sa môže nachádzať vedľa parkovacej plochy, je mimoriadne dôležité umožniť vodičom nájsť bezpečné a chránené parkovacie plochy, ktoré poskytujú primeranú úroveň bezpečnosti a náležité zariadenia. Komisia už skúmala, ako podporiť rozvoj vysokokvalitných parkovacích plôch vrátane nevyhnutných minimálnych požiadaviek. Komisia by preto mala vypracovať normy pre bezpečné a chránené parkovacie plochy. Tieto normy by mali prispievať k podpore vysokokvalitných parkovacích plôch. Normy sa môžu revidovať s cieľom zabezpečiť lepší prístup k alternatívnym palivám v súlade s politikami rozvoja tejto infraštruktúry. Je tiež dôležité, aby sa z parkovacích plôch odpratával ľad a sneh.
- (16) Bezpečné a chránené parkovacie plochy by mali podliehať audítorským postupom certifikácie v súlade s normami Únie. Uvedené audítorské postupy by mali tiež zabezpečiť, aby parkovacie plochy aj naďalej spĺňali tieto normy. Komisia by preto mala byť poverená prípravou postupu certifikácie pre rozvoj bezpečných a chránených parkovacích plôch v Únii.
- (17) V záujme bezpečnosti cestnej premávky a presadzovania príslušných právnych predpisov by mali byť všetci vodiči plne informovaní o predpisoch týkajúcich sa časov jazdy a dôb odpočinku, ako aj o nebezpečenstvách spojených s únavou. V tejto súvislosti je dôležité, aby boli informácie o voľných zariadeniach na odpočinok ľahko dostupné. Komisia by preto mala poskytovať informácie o bezpečných a chránených parkovacích plochách prostredníctvom používateľsky ústretového webového sídla. Tieto informácie by sa mali aktualizovať.
- (18) S cieľom zaistiť trvalú bezpečnosť a ochranu parkovacích plôch by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie noriem pre úroveň služieb na bezpečných a chránených parkovacích plochách a postupy certifikácie bezpečnosti a ochrany parkovacích plôch. 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⁽⁵⁾. 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.
- (19) V revidovaných usmerneniach pre TEN-T stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013⁽⁶⁾ sa predpokladá vybudovanie parkovacích plôch na diaľniciach približne na každých 100 km, a to s cieľom poskytnúť komerčným používateľom ciest parkovacie miesta s primeranou úrovňou bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany. S cieľom urýchliť a podporiť výstavbu primeranej parkovacej infraštruktúry je dôležité, aby boli k dispozícii dostatočné príležitosti na spolufinancovanie zo strany Únie v súlade so súčasnými a budúcimi právnymi aktmi Únie, ktorými sa stanovujú podmienky tejto finančnej podpory.
- (20) Mnohé činnosti cestnej dopravy v Únii v určitých úsekoch cesty zahŕňajú prepravu trajektom alebo železnicou. Pre takéto činnosti by sa teda mali stanoviť zrozumiteľné a primerané ustanovenia o dobách odpočinku a prestávkach.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (21) Vodiči niekedy čelia nepredvídateľným okolnostiam, ktoré im bránia doraziť na plánované miesto určenia na účely čerpania dôb týždenného odpočinku bez porušenia predpisov Únie. Je žiaduce zjednodušiť vodičom riešenie takýchto okolností a umožniť im doraziť na miesto určenia, kde budú čerpať dobu týždenného odpočinku. Takýmito výnimočnými okolnosťami sú náhle okolnosti, ktorým sa nemožno vyhnúť a nemožno ich predvídať a v dôsledku ktorých nečakane nemožno na krátky čas uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia v plnom rozsahu. Na takéto okolnosti sa preto nie je možné systematicky odvolávať v snahe vyhnúť sa dodržiavaniu tohto nariadenia. S cieľom zabezpečiť riadne presadzovanie predpisov by mal vodič zdokumentovať výnimočné okolnosti, ktoré viedli k odchýleniu sa od predpisov. Navyše by mala existovať záruka, že čas jazdy nebude neprimerane dlhý.
- (22) Na zníženie a zabránenie výskytu odlišných postupov presadzovania predpisov a na zvýšenie efektívnosti a účinnosti cezhraničného presadzovania predpisov je kľúčové stanoviť jasné pravidlá pravidelnej administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi.
- (23) Členské štáty by mali prijať všetky potrebné opatrenia na to, aby zabezpečili účinné, primerané a odrádzajúce vykonávanie vnútroštátnych pravidiel týkajúcich sa sankcií v prípade porušenia nariadenia (ES) č. 561/2006 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 ⁽⁷⁾. Je dôležité zabezpečiť, aby odborníci mali ľahký prístup k informáciám o sankciách uplatňovaných v každom členskom štáte. Európsky orgán práce, zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149 ⁽⁸⁾, by mohol uľahčiť tento prístup sprístupnením informácií prostredníctvom jednotného webového sídla pre celú Úniu, ktoré bude fungovať ako jednotný portál na prístup k zdrojom informácií a službám na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni vo všetkých úradných jazykoch Únie, ako sa stanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 ⁽⁹⁾.
- (24) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania nariadenia (ES) č. 561/2006 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby sa objasnili akékoľvek ustanovenia uvedeného nariadenia a aby sa určil spoločný postup pri ich uplatňovaní a presadzovaní. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (25) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania nariadenia (EÚ) č. 165/2014 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na stanovenie podrobných ustanovení pre jednotné uplatňovanie povinnosti zaznamenávať a uchovávať údaje týkajúce sa akéhokoľvek prekročenia hraníc vozidlom a činností a podrobných ustanovení potrebných pre jednotné uplatňovanie ustanovení týkajúcich sa požiadaviek na údaje a funkcie a inštaláciu tachografov. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.
- (26) V záujme zvýšenia nákladovej účinnosti presadzovania predpisov v sociálnej oblasti by sa mali plne využívať súčasné inteligentné tachografové systémy, a inteligentné tachografy by mali byť povinné aj v prípade ľahkých úžitkových vozidiel prekračujúcich určitú hmotnosť, ktoré pôsobia v medzinárodnej doprave za poplatok alebo úhradu. Z tohto dôvodu by sa mali zlepšiť funkcie tachografov, aby umožnili presnejšie určovanie polohy.
- (27) Nákladová účinnosť presadzovania predpisov v sociálnej oblasti, rýchly rozvoj nových technológií, digitalizácia v rámci celého hospodárstva Únie a potreba rovnakých podmienok pre spoločnosti v medzinárodnej cestnej doprave si vyžadujú skrátiť prechodné obdobie na zavedenie inteligentných tachografov v evidovaných vozidlách. Inteligentné tachografy prispievajú k zjednodušeniu kontrol, a tým uľahčujú prácu vnútroštátnych orgánov.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) S cieľom zaručiť, aby mohli vodiči, prevádzkovatelia a kontrolné orgány využívať čo možno najskôr výhody inteligentných tachografov vrátane ich automatického zaznamenávania prekročenia hranice, by sa existujúce vozidlá mali vybaviť takýmito zariadeniami v primeranej lehote po nadobudnutí účinnosti podrobných technických ustanovení. Takáto lehota zabezpečí dostatočný čas na prípravu.
- (29) U vozidiel, ktoré nie sú vybavené inteligentnými tachografmi, by sa prekročenie hraníc členského štátu malo zaznamenať v tachografe na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení.
- (30) Zaznamenávanie činností na tachografe je dôležitou súčasťou práce vodičov. Preto je mimoriadne dôležité, aby sa vodičom poskytla vhodná odborná príprava o tom, ako používať nové funkcie tachografov, ktoré sa uvádzajú na trh. Náklady spojené s touto odbornou prípravou by mali znášať ako zamestnávatelia dopravné podniky.
- (31) Kontrolní úradníci kontrolujúci súlad s príslušnými právnymi predpismi Únie v odvetví cestnej dopravy čelia problémom spôsobeným používaním rôznych tachografových zariadení a rýchlo sa vyvíjajúcimi sofistikovanými metódami manipulácie. Platí to najmä v prípade kontrol vykonávaných na cestách. Preto je mimoriadne dôležité, aby kontrolní úradníci absolvovali primeranú odbornú prípravu, ktorou sa zaistí, že budú plne oboznámení s najnovším technologickým vývojom a metódami manipulácie.
- (32) S cieľom znížiť zaťaženie dopravných podnikov a kontrolných orgánov v prípade, že kontrolný úradník odstráni plombu tachografu na účely kontroly, by sa malo povoliť opätovné zaplombovanie kontrolným úradníkom za určitých dobre zdokumentovaných okolností.
- (33) Vzhľadom na neustály technologický vývoj Komisia skúma možnosť vývoja nových technických riešení, ktoré ponúknu rovnaké výhody a bezpečnosť ako inteligentný tachograf, a to za rovnaké alebo nižšie súvisiace náklady.
- (34) Je dôležité, aby dopravné podniky usadené v tretích krajinách podliehali pri vykonávaní činností cestnej dopravy na území Únie pravidlám, ktoré sú rovnocenné pravidlám Únie. Komisia by mala posúdiť uplatňovanie tejto zásady na úrovni Únie a navrhnúť primerané riešenia, o ktorých sa bude rokovať v kontexte Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (ďalej len „dohoda AETR“).
- (35) Preprava tovaru sa líši od prepravy ľudí. Komisia by mala preto posúdiť, či by sa mali navrhnúť vhodnejšie pravidlá pre osobnú dopravu, najmä pokiaľ ide o príležitostnú dopravu vymedzenú v článku 2 bode 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ⁽¹⁾.
- (36) Keďže ciele tohto nariadenia, a to zlepšiť bezpečnosť na cestách a pracovné podmienky vodičov v rámci Únie prostredníctvom harmonizácie pravidiel o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku v cestnej doprave a harmonizácie pravidiel používania a presadzovania tachografov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu povahy cieľov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (37) Nariadenia (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 561/2006 sa mení takto:

1. V článku 2 ods. 1 sa vkladá toto písmeno:

„a.a.) od 1. júla 2026 tovaru v rámci medzinárodnej dopravy alebo kabotážnej prepravy, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 2,5 tony, alebo“.

⁽¹⁾ 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).

2. Článok 3 sa mení takto:

a) Písmeno a. a.) sa nahrádza takto:

„a.a.) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na:

i) prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce, alebo

ii) doručovanie tovaru vyrobeného v rámci remeselnej výroby,

a to iba v okruhu 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča a že sa doprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu;“.

b) Vkladá sa toto písmeno:

„ha) vozidlami s maximálnou prípustnou hmotnosťou vrátane každého prívesu alebo návesu, ktorá presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu tovaru, ak sa preprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu, ale na vlastný účet spoločnosti alebo vodiča, a ak vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť osoby, ktorá toto vozidlo vedie;“.

3. V článku 4 sa dopĺňa toto písmeno:

„r) ‚nekomerčná doprava‘ je akákoľvek cestná doprava okrem dopravy za poplatok alebo úhradu alebo na vlastný účet, za ktorú sa neposkytuje žiadna priama ani nepriama protihodnota a ktorá nevytvára žiadny priamy ani nepriamy príjem pre vodiča vozidla ani pre iné osoby, pričom nesúvisí s profesionálnou ani komerčnou činnosťou.“

4. V článku 6 sa odsek 5 nahrádza takto:

„5. Ako inú prácu vodič zaznamená všetok čas strávený podľa článku 4 písm. e), ako aj akýkoľvek čas strávený vedením vozidla používaného na komerčnú dopravu, ktorá nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a zaznamená všetky časy pohotovosti v zmysle článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES v súlade s článkom 34 ods. 5 písm. b) bodom iii) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 (*). Tieto záznamy sa vedú buď ručne na záznamovom liste alebo na výtlačku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.“

(*) 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).“

5. V článku 7 sa dopĺňa tento odsek:

„Vodič podieľajúci sa na vedení vozidla viacerými osobami môže čerpať prestávku v trvaní 45 minút vo vozidle, ktoré vedie iný vodič, za predpokladu, že vodič čerpajúci prestávku nepomáha vodičovi, ktorý vedie vozidlo.“

6. Článok 8 sa mení takto:

a) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. V každých dvoch po sebe idúcich týždňoch vodič čerpá najmenej:

a) dve doby pravidelného týždenného odpočinku alebo

- b) jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku a jednu dobu skráteného týždenného odpočinku trvajúcu najmenej 24 hodín.

Týždenná doba odpočinku sa začne najneskôr na konci šiestich 24-hodinových období od ukončenia predchádzajúcej doby týždenného odpočinku.

Odchyľne od prvého pododseku môže vodič vykonávajúci medzinárodnú prepravu tovaru čerpať mimo členský štát usadenia dve po sebe nasledujúce doby skráteného týždenného odpočinku za predpokladu, že vodič vo všetkých štyroch po sebe idúcich týždňoch čerpá aspoň štyri týždenné doby odpočinku, z ktorých aspoň dve sú doby pravidelného týždenného odpočinku.

Na účely tohto odseku sa vodič považuje za vodiča vykonávajúceho medzinárodnú prepravu, ak začne dve po sebe idúce doby skráteného týždenného odpočinku mimo členského štátu, v ktorom je zamestnávateľ usadený, a mimo krajiny miesta bydliska vodiča.“

- b) Vkladá sa tento odsek:

„6b. Každé skrátenie doby týždenného odpočinku sa nahradí rovnocennou dobou odpočinku čerpanou vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.

Ak sa po sebe čerpajú dve doby skráteného týždenného odpočinku v súlade s odsekom 6 tretím pododsekom, ďalšej dobe týždenného odpočinku musí predchádzať doba odpočinku čerpaná ako náhrada za uvedené dve doby skráteného týždenného odpočinku.“

- c) Odsek 8 sa nahrádza takto:

„8. Doby pravidelného týždenného odpočinku a každá doba týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za predchádzajúce doby skráteného týždenného odpočinku, sa nesmú čerpať vo vozidle. Musia sa čerpať vo vhodnom, z rodového hľadiska primeranom ubytovacom zariadení s primeranými zariadeniami na spanie a hygienickými zariadeniami.

Všetky náklady na ubytovanie mimo vozidla hradí zamestnávateľ.“

- d) Vkladá sa tento odsek:

„8a. Dopravné podniky musia zorganizovať prácu vodičov tak, aby sa vodiči mohli v rámci každého obdobia štyroch za sebou idúcich týždňov vrátiť do operačného centra zamestnávateľa v členskom štáte, v ktorom je zamestnávateľ usadený, kde má vodič obvykle základňu a kde sa začína doba týždenného odpočinku vodiča, alebo sa vrátiť do miesta bydliska vodiča s cieľom stráviť tam aspoň jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo dobu týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín čerpanú ako náhrada za dobu skráteného týždenného odpočinku.

Ak však vodič čerpal dve po sebe idúce doby skráteného týždenného odpočinku v súlade s odsekom 6, dopravný podnik organizuje prácu vodiča tak, aby sa vodič mohol vrátiť pred začiatkom doby pravidelného týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín, ktorá sa čerpá ako náhrada.

Podnik zdokumentuje, ako si plní uvedenú povinnosť, a príslušnú dokumentáciu uchováva vo svojich priestoroch, aby ju mohol predložiť na žiadosť kontrolných orgánov.“

- e) Dopĺňa sa tento odsek:

„10. Komisia najneskôr do 21. augusta 2022 vyhodnotí, či je možné prijať vhodnejšie pravidlá pre vodičov pôsobiacich v príležitostnej doprave v rámci prepravy osôb, ako sa vymedzuje v článku 2 bode 4 nariadenia (ES) č. 1073/2009, a podá o tom správu Európskemu parlamentu a Rade.“

7. Vkladá sa tento článok:

„Článok 8a

1. Komisia zabezpečí, aby mali vodiči vykonávajúci cestnú nákladnú a osobnú dopravu ľahký prístup k informáciám o bezpečných a chránených parkovacích plochách. Komisia uverejní zoznam všetkých certifikovaných parkovacích plôch, kde sa poskytujú vodičom tieto primerané služby:

— odhaľovanie neoprávnených vniknutí a predchádzanie takýmto vniknutiam,

- osvetlenie a viditeľnosť,
- núdzové kontaktné miesta a postupy,
- z rodového hľadiska primerané hygienické zariadenia,
- možnosti zakúpenia potravín a nápojov,
- pripojenia na komunikáciu,
- zdroj napájania.

Zoznam takýchto parkovacích plôch sa sprístupní na jednotnom oficiálnom webovom sídle, ktoré sa pravidelne aktualizuje.

2. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 23a s cieľom stanoviť normy, v ktorých sa poskytnú ďalšie podrobnosti týkajúce sa úrovne služieb a bezpečnosti, pokiaľ ide o plochy uvedené v odseku 1 a postupy certifikácie parkovacích plôch.

3. Na všetkých certifikovaných parkovacích plochách sa môže uvádzať, že sú certifikované v súlade s normami a postupmi Únie.

Členské štáty v súlade s článkom 39 ods. 2 písm. c) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 (*) podporujú vytváranie parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest.

4. Komisia predloží do 31. decembra 2024 Európskemu parlamentu a Rade správu o dostupnosti vhodných zariadení na odpočinok pre vodičov a chránených parkovacích zariadení, ako aj o vytváraní bezpečných a chránených parkovacích plôch certifikovaných v súlade s delegovanými aktmi uvedenými v odseku 2. Táto správa môže obsahovať zoznam opatrení na zvýšenie počtu a kvality bezpečných a chránených parkovacích plôch.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).“

8. Článok 9 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Odchylné od článku 8, ak vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom a čerpá dobu pravidelného denného odpočinku alebo dobu skráteného týždenného odpočinku, táto doba sa môže prerušiť inými činnosťami najviac dvakrát, pričom takéto prerušenie celkovo nepresiahne jednu hodinu. Počas tejto doby pravidelného denného odpočinku alebo doby skráteného týždenného odpočinku musí mať vodič k dispozícii prístup k spacej kabíne, lôžku alebo ležadlu.

Pokiaľ ide o doby pravidelného týždenného odpočinku, uvedená výnimka sa uplatňuje len na prepravu trajektom alebo vlakom, ak:

- a) cesta je naplánovaná na 8 hodín alebo viac a
- b) vodič má prístup k spacej kabíne na trajekte alebo vo vlaku.“

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Všetok čas strávený cestovaním na miesto prevzatia vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, alebo návratom z tohto miesta, ak sa vozidlo nenachádza v bydlisku vodiča ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu, sa nepovažuje za odpočinok alebo prestávku za predpokladu, že vodič nie je ani na trajekte, ani vo vlaku a nemá prístup k spacej kabíne, lôžku alebo ležadlu.“

9. Vkladá sa tento článok:

„Článok 9a

Komisia do 31. decembra 2025 vypracuje a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu hodnotiacu používanie systémov autonómnej jazdy v členských štátoch. Táto správa sa zameria najmä na potenciálny vplyv uvedených systémov na pravidlá o časoch jazdy a odpočinku. K tejto správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.“

10. V článku 10 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Dopravný podnik nesmie poskytnúť vodičom, ktorých zamestnáva, alebo vodičom, ktorých má k dispozícii, žiadnu platbu, a to ani vo forme prémie alebo príplatku ku mzde, ktorá by súvisela s prejdenu vzdialenosťou, rýchlosťou dodávky a/alebo množstvom dopraveného tovaru, ak má platba charakter, ktorý by ohrozil bezpečnosť cestnej premávky a/alebo podnietil porušenie tohto nariadenia.“

11. V článku 12 sa dopĺňajú tieto odseky:

„Ak tým vodič neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môže sa za výnimočných okolností tiež odchýliť od článku 6 ods. 1 a 2 a od článku 8 ods. 2 prekročením denného a týždenného času jazdy o maximálne jednu hodinu, aby sa dostal do operačného centra zamestnávateľa alebo do svojho miesta bydliska na účely čerpania doby týždenného odpočinku.

Za rovnakých podmienok môže vodič prekročiť denný a týždenný čas jazdy o maximálne dve hodiny, pokiaľ bola bezprostredne pred dodatočnou jazdou vyčerpaná neprerušovaná prestávka v trvaní 30 minút, a to aby sa dostal do operačného centra zamestnávateľa alebo do svojho miesta bydliska na účely čerpania doby pravidelného týždenného odpočinku.

Vodič uvedie dôvod tejto odchýlky ručne v záznamovom liste záznamového zariadenia alebo vo výtlačku zo záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise služieb najneskôr pri príchode na miesto určenia alebo na miesto vhodné na zastavenie.

Za každé predĺženie sa ako náhrada poskytne rovnako dlhá doba odpočinku čerpaná vcelku spolu s akoukoľvek dobou odpočinku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po predmetnom týždni.“

12. V článku 13 sa odsek 1 mení takto:

a) Písmeno e) sa nahrádza takto:

„e) vozidlami prevádzkovanými výlučne na ostrovoch alebo v regiónoch izolovaných od zvyšku štátneho územia s rozlohou nepresahujúcou 2 300 kilometrov štvorcových, ktoré nie sú so zvyškom štátneho územia spojené mostom, brodom alebo tunelom prístupným motorovým vozidlám, a ktoré nehraničia s iným členským štátom;“.

b) Dopĺňajú sa tieto písmená:

„q) vozidlami alebo jazdnými súpravami prepravujúcimi stavebné stroje stavebného podniku v okruhu do 100 km od základne podniku za predpokladu, že vedenie vozidiel nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;

r) vozidlami používanými na dodávku transportného betónu.“

13. V článku 14 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. V naliehavých prípadoch môžu členské štáty za výnimočných okolností udeliť dočasnú výnimku na obdobie nepresahujúce 30 dní, ktorú musia riadne odôvodniť a bezodkladne oznámiť Komisii. Komisia tieto informácie bezodkladne zverejní na verejnom webovom sídle.“

14. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Členské štáty zabezpečia, aby sa na vodičov vozidiel uvedených v článku 3 písm. a) vzťahovali vnútroštátne predpisy, ktoré poskytujú primeranú ochranu vzhľadom na povolené časy jazdy a povinné prestávky a doby odpočinku. Členské štáty oznámia Komisii príslušné vnútroštátne predpisy, ktoré sa vzťahujú na takýchto vodičov.“

15. V článku 16 ods. 3 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) zahŕňa všetky údaje uvedené v odseku 2 za minimálne obdobie pokrývajúce deň konania kontroly a predchádzajúcich 56 dní; tieto údaje sa musia aktualizovať v pravidelných intervaloch, ktorých dĺžka nesmie presiahnuť jeden mesiac;“

16. V článku 19 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty stanovia predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Uvedené sankcie musia byť účinné a primerané závažnosti porušenia, ako sa uvádza v prílohe III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (*), ako aj odrádzajúce a nediskriminačné. Žiadne porušenie tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 nemôže byť predmetom viac ako jednej sankcie alebo konania. Členské štáty informujú Komisiu o uvedených predpisoch a opatreniach, ako aj o metodike a kritériách posudzovania ich proporcionality vybraných na vnútroštátnej úrovni. Členské štáty bezodkladne oznamujú každú ďalšiu zmenu, ktorá sa ich týka. Komisia o uvedených predpisoch a opatreniach a o každej ich zmene informuje členské štáty. Komisia zabezpečí, aby boli tieto informácie zverejnené vo všetkých úradných jazykoch Únie na verejnom webovom sídle vytvorenom na tento účel a obsahujúcim podrobné informácie o takýchto sankciách uplatniteľných v členských štátoch.“

(*) 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 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).“

17. Článok 22 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty vzájomne úzko spolupracujú a bez zbytočného odkladu si poskytujú vzájomnú pomoc s cieľom uľahčiť jednotné uplatňovanie tohto nariadenia a jeho efektívne presadzovanie v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 8 smernice 2006/22/ES.“

b) V odseku 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„c) iných konkrétnych informácií vrátane rizikovosti podniku, ktoré môžu mať následky pre dodržiavanie tohto nariadenia.“

c) Vkladajú sa tieto odseky:

„3a. Na účely výmeny informácií v rámci tohto nariadenia využívajú členské štáty orgány pre styk v rámci Spoločenstva určené podľa článku 7 smernice 2006/22/ES.“

3b. Vzájomná administratívna spolupráca a pomoc sa poskytuje bezplatne.“

18. Vkladá sa tento článok:

„Článok 23a

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 8a sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 20. augusta 2020.

Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného 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 8a 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 8a 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.“

19. V článku 24 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*).

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

(*) 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).“

20. V článku 25 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. b) Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví spoločný prístup.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2a.“

Článok 2

Nariadenie (EÚ) č. 165/2014 sa mení takto:

1. V článku 1 ods. 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„1. Týmto nariadením sa ustanovujú povinnosti a požiadavky v súvislosti s konštrukciou, inštaláciou, používaním, skúšaním a kontrolou tachografov používaných v cestnej doprave s cieľom overiť dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006, nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 (*), (ES) č. 1072/2009 (**), (ES) č. 1073/2009 (***), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES (****) a smerníc Rady 92/6/EHS (*****) a 92/106/EHS (*****), a pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, smerníc Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES (*****), 2014/67/EÚ (*****), a (EÚ) 2020/1057 (*****).“

(*) 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).

(**) 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).

(***) 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).

(****) 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).

(*****) Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).

(*****), 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).

(*****), 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).

(*****), 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).

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

2. V článku 3 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Najneskôr do troch rokov po skončení roka, v ktorom nadobudli účinnosť podrobné ustanovenia uvedené v článku 11 druhom odseku, sa inteligentným tachografom v súlade s článkami 8, 9 a 10 tohto nariadenia vybavujú tieto kategórie vozidiel prevádzkovaných v členskom štáte, ktorý nie je členským štátom ich evidencie:

a) vozidlá vybavené analógovým tachografom;

b) vozidlá vybavené digitálnym tachografom spĺňajúcim špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 platné do 30. septembra 2011;

c) vozidlá vybavené digitálnym tachografom spĺňajúcim špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 platné od 1. októbra 2011, a

d) vozidlá vybavené digitálnym tachografom spĺňajúcim špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 platné od 1. októbra 2012.

4a. Najneskôr do štyroch rokov od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 druhom odseku sa vozidlá vybavené inteligentným tachografom v súlade s prílohou IC k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/799 (*), ktoré sú prevádzkované v členskom štáte, ktorý nie je členským štátom ich evidencie, vybaví inteligentným tachografom v súlade s článkami 8, 9 a 10 tohto nariadenia.

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/799 z 18. marca 2016, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014, ktorým sa ustanovujú požiadavky na konštrukciu, skúšanie, montáž, prevádzku a opravu tachografov a ich komponentov (Ú. v. EÚ L 139, 26.5.2016, s. 1).“

3. V článku 4 ods. 2 sa za štvrtú zarážku vkladá táto zarážka:

„— majú dostatočnú pamäťovú kapacitu na uchovávanie všetkých údajov vyžadovaných podľa tohto nariadenia;“.

4. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Ochrana údajov

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa spracúvanie osobných údajov v súvislosti s týmto nariadením vykonávalo výhradne na účely overenia dodržiavania tohto nariadenia a nariadení (ES) č. 561/2006, (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009, (ES) č. 1073/2009, smerníc 2002/15/ES, 92/6/EHS a 92/106/EHS, a pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov v cestnej doprave, smerníc 96/71/ES, 2014/67/EÚ a (EÚ) 2020/1057.

2. Členské štáty najmä zabezpečia, aby boli osobné údaje chránené pred iným používaním, ako je používanie na účely, ktoré súvisia výlučne s právnymi aktmi Únie uvedenými v odseku 1, pokiaľ ide o:

a) používanie globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) na zaznamenávanie údajov o polohe podľa článku 8;

b) používanie diaľkovej komunikácie na kontrolné účely podľa článku 9, používanie tachografov s rozhraním podľa článku 10, elektronickú výmenu informácií o kartách vodičov podľa článku 31, a najmä akúkoľvek cezhraničnú výmenu takýchto údajov s tretími krajinami, a

c) vedenie záznamov dopravnými podnikmi podľa článku 33.

3. Digitálne tachografy sú navrhnuté tak, aby zabezpečovali súkromie. Spracúvajú sa iba údaje, ktoré sú potrebné na účely uvedené v odseku 1.

4. Majitelia vozidiel, dopravné podniky a iné dotknuté subjekty v príslušných prípadoch dodržiavajú príslušné ustanovenia o ochrane osobných údajov.“

5. V článku 8 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. S cieľom uľahčiť overovanie dodržiavania príslušných právnych predpisov sa automaticky zaznamenáva poloha vozidla na týchto miestach alebo na najbližšom mieste k takýmto miestam, na ktorom je dostupný satelitný signál:

- miesto začatia dennej pracovnej doby,
- každé prekročenie hranice členského štátu vozidlom,
- každý výkon činností nakládky alebo vykládky vozidlom,
- každé tri hodiny kumulovaného času vedenia vozidla a
- miesto ukončenia dennej pracovnej doby.

Aby sa uľahčilo overovanie dodržiavania súladu zo strany kontrolných orgánov, inteligentný tachograf zaznamenáva aj to, či bolo vozidlo používané na prepravu tovaru alebo cestujúcich, ako sa vyžaduje v nariadení (ES) č. 561/2006.

Na uvedené účely sa vozidlá evidované po prvýkrát 36 mesiacov po nadobudnutí účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 prvom odseku vybaví tachografom napojeným na službu určovania polohy založenú na satelitnom navigačnom systéme.

Zaznamenávanie prekročenia hranice a dodatočných činností uvedených v druhej a tretej zarážke prvého pododseku a v druhom pododseku sa však uplatňuje na vozidlá, ktoré boli evidované v členskom štáte po prvýkrát po uplynutí viac ako dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 druhom odseku, a to bez toho aby bola dotknutá povinnosť dodatočne modernizovať niektoré vozidlá neskôr v súlade s článkom 3 ods. 4.“

6. Článok 9 sa mení takto:

a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Tri roky od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 druhom odseku vybaví členské štáty svoje kontrolné orgány zariadením na diaľkovú včasnú detekciu potrebným na komunikáciu údajov uvedenú v tomto článku, a to v primeranom rozsahu a s ohľadom na svoje osobitné požiadavky a stratégie v oblasti presadzovania práva. Dovtedy sa môžu členské štáty rozhodnúť, či svoje kontrolné orgány vybaví takýmto zariadením na diaľkovú včasnú detekciu.“

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Komunikácia uvedená v odseku 1 sa s tachografom nadviaže iba vtedy, keď si ju vyžiada zariadenie kontrolných orgánov. Musí byť zabezpečená, aby sa zaistila integrita údajov a autentifikácia záznamového a kontrolného zariadenia. Prístup k preneseným údajom majú iba kontrolné orgány oprávnené kontrolovať porušovanie právnych aktov Únie uvedených v článku 7 ods. 1 a tohto nariadenia a dielne, pokiaľ je to potrebné na overenie správneho fungovania tachografu.“

c) V odseku 4 sa dopĺňa táto zarážka:

„— prekročenie maximálneho času vedenia vozidla.“

7. V článku 10 sa dopĺňa tento odsek:

„Tachografy vozidiel zaevidovaných v členskom štáte po prvýkrát po uplynutí viac ako dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 druhom odseku sa vybaví rozhraním uvedeným v odseku 1.“

8. Článok 11 sa mení takto:

a) Prvý odsek sa nahrádza takto:

„S cieľom zabezpečiť zosúladenie inteligentných tachografov so zásadami a požiadavkami uvedenými v tomto nariadení Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné ustanovenia nevyhnutné na jednotné uplatňovanie článkov 8, 9 a 10 s výnimkou akýchkoľvek ustanovení o zaznamenávaní dodatočných údajov tachografom.

Komisia do 21. augusta 2021 prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné ustanovenia pre jednotné uplatňovanie povinnosti zaznamenávať údaje o každom prekročení hranice vozidlom a činnostiach uvedených v článku 8 ods. 1 prvom pododseku druhej a tretej zarážke a v článku 8 ods. 1 druhom pododseku a uchovávať tieto údaje.

Komisia do 21. februára 2022 prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné ustanovenia nevyhnutné pre jednotné uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa požiadaviek na údaje a funkcií, vrátane článkov 8, 9 a 10 tohto nariadenia, a montáže tachografov do vozidiel uvedených v článku 2 ods. 1 písm. a. a.) nariadenia (ES) č. 561/2006.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.“

b) V druhom odseku sa úvodná veta nahrádza takto:

„Podrobné ustanovenia uvedené v prvom, druhom a treťom odseku tohto článku.“

9. V článku 22 ods. 5 sa tretí a štvrtý pododsek nahrádzajú takto:

„Odstránené alebo porušené plomby nahrádza schválená montážna firma alebo dielňa bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich dní od ich odstránenia alebo porušenia. V prípade, že sa plomby odstránili alebo porušili na účely kontroly, môže ich bez zbytočného odkladu nahradiť kontrolný úradník vybavený plombovacím zariadením a jedinečnou špeciálnou značkou.

Po tom, ako kontrolný úradník odstráni plombu, sa do tachografu od momentu odstránenia plomby až do ukončenia inšpekcie vloží kontrolná karta, a to aj v prípade umiestnenia novej plomby. Kontrolný úradník vyhotoví písomné vyhlásenie, ktoré musí obsahovať aspoň tieto informácie:

- identifikačné číslo vozidla,
- meno úradníka,
- kontrolný orgán a členský štát,
- číslo kontrolnej karty,
- číslo odstránenej plomby,
- dátum a čas odstránenia plomby,
- číslo novej plomby, ak kontrolný úradník umiestnil novú plombu.

Schválená dielňa vykoná pred nahradením plomb kontrolu a kalibráciu tachografu s výnimkou prípadov, keď bola plomba odstránená alebo porušená na účely kontroly a nahradil ju kontrolný úradník.“

10. V článku 26 sa vkladá tento odsek:

„7a. Príslušný orgán vydávajúceho členského štátu môže od vodiča požadovať nahradenie karty vodiča novou kartou, ak je to potrebné na splnenie príslušných technických špecifikácií.“

11. Článok 34 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Vodiči sú povinní používať záznamové listy alebo karty vodiča každý deň jazdy od chvíle, keď prevzali vozidlo. Záznamový list alebo karta vodiča sa nesmú odobrať pred koncom dennej pracovnej doby, ak ich odobranie nie je oprávnené inak alebo nie je potrebné na účely zadania symbolu štátu po prekročení hranice. Žiadny záznamový list ani karta vodiča sa nesmú používať počas dlhšieho obdobia, než na aké boli určené.“

b) V odseku 5 sa písmeno b) mení takto:

i) bod iv) sa nahrádza takto:

„iv) pod znakom : prestávky, odpočinok, riadna dovolenka alebo práceneschopnosť,“;

ii) dopĺňa sa tento bod:

„v) pod znakom pre „trajekt/vlak“: okrem znaku : doba odpočinku strávená na trajekte alebo vo vlaku, ako sa vyžaduje v článku 9 nariadenia (ES) č. 561/2006.“

c) V odseku 6 sa dopĺňa toto písmeno:

„f) symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu. Vodič vloží aj symbol štátu, do ktorého vstupuje po prekročení hranice členského štátu na začiatku svojej prvej zastávky v tomto členskom štáte. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení. V prípade, že sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič vloží symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.“

d) Odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. Vodič vloží do digitálneho tachografu symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu.

Vodič od 2. februára 2022 vloží aj symbol štátu, do ktorého vstupuje po prekročení hranice členského štátu na začiatku svojej prvej zastávky v tomto členskom štáte. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom možnom mieste na zastavenie na hranici alebo po jej prekročení. V prípade, že sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje na trajekte alebo vo vlaku, vodič vloží symbol štátu v prístave alebo na stanici miesta príchodu.

Členské štáty môžu od vodičov vozidiel vykonávajúcich dopravné činnosti na ich území požadovať, aby doplnili symbol štátu o podrobnejšie geografické špecifikácie za predpokladu, že dané členské štáty oznámili Komisii uvedené podrobné geografické špecifikácie pred 1. aprílom 1998.

Vodič nemusí vkladať informácie uvedené v prvom pododseku, ak tachograf automaticky zaznamenáva údaje o polohe v zmysle článku 8.“

12. Článok 36 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa mení takto:

i) bod i) sa nahrádza takto:

„i) záznamové listy za daný deň a predchádzajúcich 56 dní,“;

ii) bod iii) sa nahrádza takto:

„iii) každý ručný záznam a výťah vytvorený počas daného dňa a predchádzajúcich 56 dní.“

b) V odseku 2 sa bod ii) nahrádza takto:

„ii) každý ručný záznam a výťah vytvorený počas daného dňa a predchádzajúcich 56 dní.“

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Avšak článok 1 bod 15 a článok 2 bod 12 sa uplatňujú od 31. decembra 2024.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 15. júla 2020

Za Európsky parlament
predseda
D.M. SASSOLI

Za Radu
predsedníčka
J. KLOECKNER

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2020/1055

z 15. júla 2020,

ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju 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 výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Skúsenosti s vykonávaním nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽⁴⁾ a (ES) č. 1072/2009 ⁽⁵⁾ ukázali, že v súvislosti s pravidlami ustanovenými v týchto nariadeniach existuje v mnohých ohľadoch priestor na zlepšenie.
- (2) Doposiaľ platí, že okrem prípadov, keď to stanovujú vnútroštátne právne predpisy, sa pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy neuplatňujú na podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony alebo jazdnými súpravami s uvedenou maximálnou hmotnosťou. Počet podnikov, ktoré vykonávajú vnútroštátnu aj medzinárodnú dopravu, narastá. V dôsledku toho sa viaceré členské štáty rozhodli uplatňovať na takéto podniky pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 1071/2009. S cieľom vyhnúť sa možným medzerám a prostredníctvom spoločných pravidiel zaistiť minimálnu úroveň profesionalizácie odvetvia, v ktorom sa používajú vozidlá určené výlučne na prepravu tovaru, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, a tým zblížiť podmienky hospodárskej súťaže medzi všetkými prevádzkovateľmi, by sa uvedené nariadenie malo zmeniť. Požiadavky na prístup k povolaniu by sa mali stať povinné pre prevádzkovateľov, ktorí používajú motorové vozidlá alebo jazdné súpravy určené výlučne na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony.
- (3) Podľa nariadenia (ES) č. 1072/2009 sa udeľuje výnimka v prípade niektorých činností medzinárodnej nákladnej dopravy z potreby disponovať na účely prístupu na európsky trh nákladnej cestnej dopravy licenciou Spoločenstva. V rámci organizácie uvedeného trhu by mali byť podniky nákladnej cestnej dopravy, ktoré prepravujú tovar v motorových vozidlách alebo jazdných súpravách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 2,5 tony, oslobodené od potreby získať licenciu Spoločenstva alebo iné povolenie na prepravu.
- (4) Hoci vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nedosahujúcou určitý prah sú z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1071/2009 vylúčené, uvedeným nariadením sa členským štátom poskytuje možnosť uplatniť na takéto vozidlá časť jeho ustanovení alebo všetky jeho ustanovenia.
- (5) Členské štáty majú v súčasnosti právo podmieniť prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy dodržiavaním ďalších požiadaviek popri požiadavkách stanovených v nariadení (ES) č. 1071/2009. Táto možnosť sa však neukázala ako potrebná na splnenie naliehavých potrieb a viedla v súvislosti s takýmto prístupom k povolaniu k rozdielnym podmienkam. Mala by sa preto zrušiť.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 197, 8.6.2018, s. 38.

⁽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 153, 7.5.2020, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu z 9. júla 2020 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) S cieľom bojovať proti fenoménu tzv. schránkových spoločností a zaistiť spravodlivú hospodársku súťaž a rovnaké podmienky na vnútornom trhu je nevyhnutné zabezpečiť, aby prevádzkovatelia cestnej dopravy usadení v určitom členskom štáte boli v tomto členskom štáte skutočne a sústavne prítomní a aby z neho riadili svoju podnikateľskú činnosť. Z tohto dôvodu a vzhľadom na skúsenosti je potrebné objasniť a posilniť ustanovenia týkajúce sa existencie skutočného a stabilného miesta usadenia ekonomickej činnosti a zároveň sa vyhnúť neprimeranému administratívne zaťaženiu.
- (7) Na splnenie podmienky skutočnej a sústavnej prítomnosti v členskom štáte usadenia by sa malo predovšetkým vyžadovať, aby podnik vykonával dopravné operácie prostredníctvom náležitého technického vybavenia nachádzajúceho sa v tomto členskom štáte.
- (8) Nariadenie (ES) č. 1071/2009 ukladá podnikom povinnosť skutočne a sústavne vykonávať svoju činnosť prostredníctvom náležitého technického vybavenia a príslušenstva v prevádzkovom stredisku umiestnenom v členskom štáte usadenia a umožňuje dodatočné požiadavky na vnútroštátnej úrovni, pričom najbežnejšou z nich je požiadavka disponovať v členskom štáte usadenia parkovacími miestami. Tieto nejednotne uplatňované požiadavky však nestačili na zabezpečenie skutočnej väzby s daným členským štátom, na základe ktorej by bolo možné účinne bojovať proti schránkovým spoločnostiam a znížiť riziko systematickej kabotáže a „nomádskych vodičov“ riadených podnikom, do ktorého sa vozidlá nevracajú. Vzhľadom na to, že pre zaistenie riadneho fungovania vnútorného trhu v oblasti dopravy môžu byť potrebné osobitné pravidlá týkajúce sa práva usadiť sa a poskytovania služieb, je vhodné ďalej harmonizovať požiadavky týkajúce sa usadenia sa a posilniť požiadavky spojené s prítomnosťou vozidiel používaných prevádzkovateľom dopravy v členskom štáte usadenia. Vymedzenie jasného minimálneho intervalu, v ktorom sa vozidlo musí vrátiť, tiež prispieva k zabezpečeniu riadnej údržby týchto vozidiel prostredníctvom technického vybavenia, ktoré sa nachádza v členskom štáte usadenia, a uľahčuje kontroly.

Cyklus takýchto návratov by sa mal synchronizovať s povinnosťou dopravného podniku podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽⁶⁾ organizovať svoje operácie spôsobom, ktorý umožní vodičovi vrátiť sa domov aspoň každé štyri týždne tak, aby bolo možné obe povinnosti splniť prostredníctvom návratu vodiča spolu s vozidlom aspoň každý druhý štvortýždňový cyklus. Táto synchronizácia posilňuje právo vodiča na návrat a znižuje riziko, že vozidlo sa vráti len na účely splnenia novej požiadavky na usadenie. Z požiadavky na návrat do členského štátu usadenia by však nemala vyplývať povinnosť vykonať určitý počet operácií v členskom štáte usadenia a nemala by sa ňou ani inak obmedziť možnosť prevádzkovateľov poskytovať služby na celom vnútornom trhu.

- (9) Pokiaľ prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy závisí od bezúhonnosti dotknutého podniku, je potrebné poskytnúť vysvetlenia k otázke osôb, ktorých správanie sa musí zohľadňovať, administratívnych postupov, ktoré treba dodržiavať, a čakacích lehôt v súvislosti s nápravou, ak vedúci dopravu stratil bezúhonnosť.
- (10) Vzhľadom na ich potenciál značne ovplyvniť podmienky spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu cestnej dopravy by sa mali závažné porušenia daňových predpisov jednotlivých štátov pridať k skutočnostiam, na základe ktorých sa posudzuje bezúhonnosť.
- (11) Vzhľadom na ich potenciál značne ovplyvniť trh cestnej dopravy a sociálnu ochranu pracovníkov by sa mali závažné porušenia predpisov Únie o vysielaní pracovníkov v cestnej doprave, kabotáži a o práve uplatniteľnom na zmluvné záväzky pridať k skutočnostiam, na základe ktorých sa posudzuje bezúhonnosť.
- (12) Vzhľadom na dôležitosť spravodlivej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu by sa pri posudzovaní bezúhonnosti vedúcich dopravy a dopravných podnikov mali zohľadňovať porušenia predpisov Únie týkajúcich sa tejto otázky, vrátane pravidiel prístupu na trh, napríklad pravidiel kabotáže. V tejto súvislosti by sa mali objasniť podmienky právomoci Komisie, na základe ktorých má určiť stupeň závažnosti príslušného porušenia.
- (13) Vnútroštátne príslušné orgány majú ťažkosti s identifikáciou dokumentov, ktoré môžu podniky predkladať na preukázanie ich finančnej spôsobilosti, a to najmä ak nie sú k dispozícii overené ročné závierky. Mali by sa objasniť pravidlá týkajúce sa dôkazov potrebných na preukázanie finančnej spôsobilosti.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) Podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami určenými výlučne na prepravu tovaru používanými v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony, by mali mať minimálnu finančnú spôsobilosť, aby sa zabezpečilo, že majú prostriedky na stabilné a dlhodobé vykonávanie operácií. Keďže operácie vykonávané prostredníctvom uvedených vozidiel majú vo všeobecnosti obmedzený rozsah, zodpovedajúce požiadavky na finančnú spôsobilosť by mali byť menej prísne než tie, ktoré sa uplatňujú na prevádzkovateľov využívajúcich vozidlá presahujúce uvedený limit. Pri stanovovaní požadovanej finančnej spôsobilosti by sa mali zohľadňovať jazdné súpravy. Ak najväčšia prípustná celková hmotnosť jazdnej súpravy presahuje 3,5 tony, príslušný orgán by mal uplatniť vyššiu úroveň finančnej požiadavky.
- (15) Aby mohli členské štáty zachovať a zavádzať prísne normy pre podniky bez toho, aby negatívne ovplyvnili vnútorný trh v oblasti cestnej dopravy, mali by mať možnosť uplatňovať finančné požiadavky týkajúce sa používania ťažkých vozidiel na podniky usadené na ich území aj v súvislosti s vozidlami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony.
- (16) Aby mohli členské štáty zabezpečiť spoľahlivé odvetvie cestnej dopravy a zlepšiť vymáhanie pohľadávok voči subjektom, ktoré upravuje verejné právo, mali by mať možnosť vyžadovať splnenie platobných záväzkov voči verejným subjektom, ako napríklad dlhy v oblasti dane z pridanej hodnoty a príspevky na sociálne zabezpečenie, a vyžadovať, aby v súvislosti s podnikmi neprebiehali konania na ochranu ich majetku.
- (17) Informácie o prevádzkovateľoch dopravy uvedené vo vnútroštátnych elektronických registroch by mali byť čo najúplnejšie a najaktuálnejšie, aby príslušné vnútroštátne orgány, ktoré relevantné predpisy presadzujú, mali o vyšetrených prevádzkovateľoch dostatočný prehľad. K lepšiemu vnútroštátnemu a cezhraničnému presadzovaniu ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 by mali prispieť predovšetkým informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, a o hodnotení rizikivosti prevádzkovateľov. Z tohto dôvodu by sa mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť pravidlá o vnútroštátnom elektronickom registri.
- (18) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia, by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci na prijatie okrem iného technických postupov na elektronické nahliadanie do vnútroštátnych elektronických registrov iných členských štátov. Mohlo by to zahŕňať postupy potrebné na zabezpečenie prístupu príslušných orgánov k harmonizovanému hodnoteniu rizikivosti podnikov podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES⁽⁷⁾ počas cestných kontrol. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) Vymedzenie najzávažnejších porušení v súvislosti s prekročením denného času jazdy podľa prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 1071/2009 nezodpovedá existujúcemu príslušnému ustanoveniu v nariadení (ES) č. 561/2006. Táto nejednotnosť spôsobuje neistotu a odlišné postupy orgánov jednotlivých štátov a sťažuje presadzovanie dotknutých pravidiel. Uvedené vymedzenie pojmu by sa preto malo objasniť s cieľom zabezpečiť súlad medzi oboma nariadeniami.
- (20) Pravidlá upravujúce vnútroštátnu dopravu, ktorú v hostiteľskom členskom štáte dočasne vykonávajú dopravcovia, ktorí v ňom nie sú usadení (ďalej len „kabotáž“), by mali byť zrozumiteľné, jednoduché a ľahko vynútiteľné pričom by mala byť zachovaná dosiahnutá úroveň liberalizácie.
- (21) Kabotážna preprava by mala pomôcť zvýšiť koeficient vyťaženia ťažkých úžitkových vozidiel a znížiť počet jazd naprázdno a mala by byť povolená, pokiaľ sa nevykonáva ako stála alebo nepretržitá činnosť v dotknutom členskom štáte. S cieľom zabezpečiť, aby sa kabotážna preprava nevykonávala spôsobom, ktorým sa vytvorí stála alebo nepretržitá činnosť, by dopravcom po skončení kabotážnej prepravy nemalo byť počas určitého obdobia umožnené vykonávať kabotážnu prepravu v rovnakom členskom štáte.

(7) 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 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).

(8) 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).

- (22) Hoci ďalšia liberalizácia stanovená v článku 4 smernice Rady 92/106/EHS⁽⁹⁾ prispieva v porovnaní s kabotážou v nariadení (ES) č. 1072/2009 k podpore kombinovanej dopravy a v zásade by sa mala zachovať, je potrebné zabezpečiť, aby sa nezneužívala. Zo skúseností vyplýva, že toto ustanovenie sa v určitých častiach Únie využívalo systematickým spôsobom na obídenie dočasnej povahy kabotáže a ako základ pre nepretržitú prítomnosť vozidiel v členskom štáte, ktorý nie je miestom usadenia podniku. Existuje riziko, že takéto nekalé praktiky povedú k sociálnemu dumpingu a ohrozia dodržiavanie právneho rámca týkajúceho sa kabotáže. Členské štáty by preto mali mať možnosť odchyliť sa od článku 4 smernice 92/106/EHS a uplatňovať ustanovenia týkajúce sa kabotáže v nariadení (ES) č. 1072/2009 s cieľom riešiť takéto problémy zavedením primeraného obmedzenia nepretržitej prítomnosti vozidiel na ich území.
- (23) Účinné a efektívne presadzovanie pravidiel je nevyhnutným predpokladom spravodlivej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu. Na rozšírenie kapacít v oblasti presadzovania, zníženie nepotrebného administratívneho zaťaženia dopravcov v medzinárodnej doprave a najmä malých a stredných podnikov, lepšie zacielenie na vysoko rizikových prevádzkovateľov dopravy a odhaľovanie podvodných praktík je potrebná ďalšia digitalizácia nástrojov presadzovania práva. Mali by sa objasniť spôsoby, ktorými môžu prevádzkovatelia cestnej dopravy preukázať dodržiavanie pravidiel kabotážnej prepravy. Cestné kontroly by sa mali vykonávať na základe prepravných dokladov a prípadne záznamov z tachografov, ak sú k dispozícii. S cieľom zjednodušiť poskytovanie relevantných dôkazov a ich spracovanie príslušnými orgánmi by sa malo uznať používanie a zasielanie elektronických dopravných informácií za spôsob preukázania súladu. Formát použitý na tento účel by mal zabezpečiť spoľahlivosť a pravosť. Vzhľadom na narastajúce používanie efektívnej elektronickej výmeny informácií v odvetviach dopravy a logistiky je dôležité zabezpečiť jednotnosť regulačných rámcov a stanoviť ustanovenia týkajúce sa zjednodušenia administratívnych postupov.
- (24) Dopravné podniky sú adresátmi pravidiel o medzinárodnej preprave a ako také znášajú dôsledky akýchkoľvek porušení, ktorých sa dopustia. S cieľom zabrániť zneužívaniu zo strany podnikov, ktoré si zmluvne obstarávajú dopravné služby od prevádzkovateľov nákladnej cestnej 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 nariadenia (ES) č. 1072/2009.
- (25) Európsky orgán práce, do ktorého rozsahu činností v zmysle článku 1 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149⁽¹⁰⁾ patrí nariadenie (ES) č. 1071/2009, bude zohrávať dôležitú úlohu pri pomoci členským štátom náležite presadzovať pravidlá tohto nariadenia. Táto úloha sa bude týkať najmä zosúladených kontrol, uľahčovania spolupráce a výmeny informácií medzi členskými štátmi, propagácie a výmeny najlepších postupov, podpory budovania kapacít, odbornej prípravy a kampaní na zvyšovanie informovanosti.
- (26) S cieľom zohľadniť vývoj na trhu a technický pokrok by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmeny prílohy I, II a III k nariadeniu (ES) č. 1071/2009 a zmeny prílohy I, II a III k nariadeniu (ES) č. 1072/2009. 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⁽¹¹⁾. 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.
- (27) Keďže ciele tohto nariadenia, a to zaviesť určitú mieru harmonizácie v niektorých oblastiach, ktoré doposiaľ nie sú harmonizované právom Únie, najmä pokiaľ ide o dopravu ľahkými úžitkovými vozidlami a postupy presadzovania predpisov, a zbližiť podmienky hospodárskej súťaže a zlepšiť presadzovanie predpisov, nie je možné uspokojivo

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu povahy sledovaných cieľov v spojení s cezhraničným charakterom cestnej dopravy ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

- (28) Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/201 (12) by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny nariadenia (ES) č. 1071/2009

Nariadenie (ES) č. 1071/2009 sa mení takto:

1. Článok 1 ods. 4 sa mení takto:

a) Písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy len motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony a ktoré vykonávajú výlučne vnútroštátnu dopravu vo svojom členskom štáte usadenia;“.

b) Vkladá sa toto písmeno:

„a. a.) podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy len motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 2,5 tony;“.

c) Písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) podniky, ktoré poskytujú služby osobnej cestnej dopravy výlučne na neobchodné účely alebo ktorých hlavnou činnosťou nie je povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy.“

d) Dopĺňa sa tento pododsek:

„Na účely prvého pododseku písm. b) sa za prepravu výlučne na neobchodné účely považuje akákoľvek cestná preprava okrem prepravy za poplatok alebo za úhradu alebo na vlastný účet, za ktorú sa neposkytuje žiadna priama ani nepriama protihodnota a ktorá nevytvára žiadny priamy ani nepriamy príjem pre vodiča vozidla ani pre iných, pričom nijakým spôsobom nesúvisí s profesionálnou činnosťou.“

2. V článku 3 sa vypúšťa odsek 2.

3. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Podmienky týkajúce sa požiadavky usadenia

1. Na splnenie požiadavky stanovenej v článku 3 ods. 1 písm. a) musí podnik v členskom štáte usadenia:

- a) mať priestory, v ktorých má prístup k originálom hlavných dokumentov o podnikateľskej činnosti, či už v elektronickej alebo akejkoľvek inej forme, najmä svoje zmluvy o preprave, dokumenty súvisiace s vozidlami, ktorými podnik disponuje, účtovné doklady, doklady o riadení zamestnancov, pracovné zmluvy, doklady v oblasti sociálneho zabezpečenia, doklady s údajmi o rozdelení úloh vodičom a vysielaní vodičov, doklady s údajmi o kabotáži, doklady s údajmi o čase jazdy a dobách odpočinku a všetky ostatné dokumenty, ku ktorým musí mať prístup príslušný orgán, aby preveril plnenie podmienok podnikom stanovených v tomto nariadení;
- b) organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby zabezpečil návrat vozidiel, ktorými podnik disponuje a ktoré sa používajú v medzinárodnej preprave, do jedného z operačných centier v tomto členskom štáte aspoň každých osem týždňov odvtedy, čo ho opustia;

(12) 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).

- c) byť zapísaný v registri obchodných spoločností daného členského štátu alebo v podobnom registri, ak sa to vyžaduje vo vnútroštátnom práve;
- d) podliehať dani z príjmu a, ak sa to vyžaduje vo vnútroštátnom práve, mať platné identifikačné číslo pre daň z pridanej hodnoty;
- e) po tom, čo mu bolo udelené povolenie, disponovať jedným alebo viacerými vozidlami, ktoré sú evidované alebo uvedené do prevádzky a vzťahuje sa na ne povolenie využívať ich v súlade s právnymi predpismi daného členského štátu, bez ohľadu na to, či sú tieto vozidlá v úplnom vlastníctve alebo v držbe na základe zmluvy o kúpe na splátky alebo zmluvy o prenájme alebo lízingu;
- f) skutočne a sústavne vykonávať svoju administratívnu a obchodnú činnosť prostredníctvom náležitého vybavenia a zariadení v priestoroch podľa písmena a) nachádzajúcich sa v tomto členskom štáte a skutočne a sústavne riadiť svoje dopravné činnosti s použitím vozidiel uvedených v písmene g) a náležitého technického vybavenia nachádzajúceho sa v tomto členskom štáte;
- g) mať priebežne a pravidelne k dispozícii určitý počet vozidiel, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v písmene e) a počet vodičov, ktorí majú svoju zvyčajnú základňu v operačnom centre v danom členskom štáte, v oboch prípadoch primeraný objemu dopravy, ktorú podnik vykonáva.

2. Členské štáty môžu okrem požiadaviek stanovených v odseku 1 od podniku vyžadovať, aby v členskom štáte usadenia mal:

- a) primerane podľa rozsahu činnosti podniku riadne kvalifikovaných administratívnych pracovníkov v priestoroch podniku alebo vedúceho dopravy, s ktorým je možné sa v bežných pracovných hodinách spojiť;
- b) primerane podľa rozsahu činnosti podniku prevádzkovú infraštruktúru inú ako technické vybavenie uvedené v odseku 1 písm. f) vrátane kancelárskych priestorov otvorených v bežných pracovných hodinách.“

4. Článok 6 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa mení takto:

i) druhý pododsek sa nahrádza takto:

„Pri určovaní, či podnik tejto požiadavke vyhovel, členské štáty posúdia konanie daného podniku, jeho vedúcich dopravy, konateľov a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s určením členským štátom. Všetky odkazy v tomto článku na odsúdenia, sankcie alebo porušenia zahŕňajú odsúdenia, uložené sankcie alebo porušenia samotného podniku, jeho vedúcich dopravy, konateľov a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s určením členským štátom.“;

ii) v treťom pododseku písm. a) bode vi) sa vypúšťa slovo „a“;

iii) v treťom pododseku písm. a) sa dopĺňa tento bod:

„vii) daňové právo; a“;

iv) v treťom pododseku písm. b) sa dopĺňajú tieto body:

„xi) vysielanie pracovníkov v cestnej doprave;

xii) rozhodné právo pre zmluvné záväzky;

xiii) kabotáž.“

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Na účely odseku 1 tretieho pododseku písm. b), ak bol vedúci dopravy alebo dopravný podnik v jednom alebo vo viacerých členských štátoch odsúdený za závažný trestný čin alebo mu bola uložená sankcia za jedno z najzávažnejších porušení predpisov Únie stanovených v prílohe IV, príslušný orgán členského štátu usadenia náležite a včas uskutoční a dokončí správne konanie, ktoré prípadne zahŕňa inšpekciu na mieste v priestoroch dotknutého podniku.

Počas tohto správneho konania majú vedúci dopravy alebo iní právni zástupcovia dopravného podniku právo predložiť svoje tvrdenia a vysvetlenia.

Počas správneho konania príslušný orgán posúdi, či by strata bezúhonnosti nebola v danom konkrétnom prípade vzhľadom na osobitné okolnosti neprimeraným opatrením. Pri tomto posúdení príslušný orgán zohľadňuje počet závažných porušení vnútroštátnych predpisov a predpisov Únie uvedených v odseku 1 treťom pododseku, ako aj počet najzávažnejších porušení predpisov Únie stanovených v prílohe IV, za ktoré bol odsúdený vedúci dopravy alebo dopravný podnik alebo za ktoré bola udelená sankcia. Všetky takéto zistenia musia byť riadne odôvodnené a opodstatnené.

Ak príslušný orgán zistí, že strata bezúhonnosti by bola neprimeraná, rozhodne, že dotknutý podnik si naďalej zachováva bezúhonnosť. Dôvody tohto rozhodnutia sa zaznamenajú vo vnútroštátnom registri. Počet takýchto rozhodnutí sa uvedie v správe podľa článku 26 ods. 1

Ak príslušný orgán posúdi, že strata bezúhonnosti by nebola neprimeraná, odsúdenie alebo sankcia povedú k strate bezúhonnosti.“

c) Vkladá sa tento odsek:

„2a. Komisia prijíma vykonávacie akty, ktorými sa stanovuje zoznam kategórií, druhov a stupňov závažnosti závažných porušení predpisov Únie uvedených v odseku 1 treťom pododseku písm. b), ktoré môžu popri tých, ktoré sú stanovené v prílohe IV, viesť k strate bezúhonnosti. Členské štáty pri stanovovaní priorit pre kontroly podľa článku 12 ods. 1 zohľadnia informácie o týchto porušení vrátane informácií, ktoré im zašlú iné členské štáty.

Na tento účel Komisia:

- a) stanoví kategórie a druhy porušení predpisov, ktoré sa vyskytujú najčastejšie;
- b) určí stupeň závažnosti porušení predpisov podľa ich potenciálu spôsobiť riziko usmrtenia alebo závažnej ujmy na zdraví a narušiť hospodársku súťaž na trhu cestnej dopravy, vrátane ohrozenia pracovných podmienok pracovníkov v doprave;
- c) stanoví frekvenciu výskytu, po ktorej prekročení sa opakované porušenia predpisov považujú za závažnejšie, s prihliadnutím na počet vozidiel, ktoré vedúci dopravy využíva pri dopravných činnostiach, ktoré riadi.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25 ods. 3.“

5. Článok 7 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„1. S cieľom splniť požiadavku stanovenú v článku 3 ods. 1 písm. c) musí byť podnik nepretržite schopný plniť svoje finančné záväzky v priebehu celého účtovného roka. Podnik musí na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú overil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, preukázať, že pre každý rok disponuje vlastným imanom v celkovej hodnote aspoň:

- a) 9 000 EUR pre prvé používané motorové vozidlo;
- b) 5 000 EUR za každé ďalšie používané vozidlo alebo jazdnú súpravu, ktoré majú najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť presahujúcu 3,5 tony, a
- c) 900 EUR za každé ďalšie používané vozidlo alebo jazdnú súpravu, ktoré majú najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť, ktorá presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony.

Podniky, ktoré vykonávajú povolenie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou, ktorá presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony, musia na základe ročnej účtovnej závierky overenej audítorom alebo riadne akreditovanou osobou preukázať, že pre každý rok disponujú vlastným imanom v celkovej hodnote aspoň:

- a) 1 800 EUR pre prvé používané vozidlo;
- b) 900 EUR za každé ďalšie používané vozidlo.

Členské štáty môžu vyžadovať, aby podniky usadené na ich území preukázali, že v súvislosti s uvedenými vozidlami disponujú rovnakým vlastným imanom ako v súvislosti s vozidlami uvedenými v prvom pododseku. V takom prípade o tom príslušný orgán dotknutého členského štátu informuje Komisiu, ktorá uvedené informácie zverejní.“

b) Vkladá sa tento odsek:

„1a. Popri požiadavkách stanovených v odseku 1 môžu členské štáty vyžadovať, aby podnik, vedúci dopravy alebo akékoľvek iné príslušné osoby v súlade s určením členskými štátmi, nemali nesplatené iné ako osobné dlhy voči verejnoprávnym subjektom a aby neboli v úpadku alebo v konkurznom či likvidačnom konaní.“

c) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Odchyľne od odseku 1 môže príslušný orgán akceptovať alebo vyžadovať, aby podnik preukázal svoju finančnú spoľahlivosť osvedčením, ktoré určí príslušný orgán, akým je napr. banková záruka alebo poistenie, vrátane poistenia zodpovednosti za výkon povolania, od jednej alebo viacerých bánk alebo iných finančných inštitúcií vrátane poisťovní alebo iným záväzným dokumentom, ktorý predstavuje spoločnú a nerozdielnú záruku za podnik s ohľadom na sumy uvedené v odseku 1.“

d) Vkladá sa tento odsek:

„2a. Odchyľne od odseku 1, ak nie je k dispozícii overená ročná účtovná závierka za rok, v ktorom podnik získal registráciu, príslušný orgán súhlasí s tým, že podnik preukáže svoju finančnú spoľahlivosť osvedčením, akým je napr. banková záruka, doklad o zriadení prístupu k úveru v mene podniku, ktorý vydala finančná inštitúcia, alebo iný záväzný dokument, ktorý určí príslušný orgán a ktorý preukáže, že podnik disponuje sumami uvedenými v odseku 1.“

6. Článok 8 sa mení takto:

a) Odsek 5 nahrádza takto:

„5. „Členské štáty môžu podporiť pravidelnú odbornú prípravu v oblastiach uvedených v prílohe I v časových intervaloch troch rokov s cieľom zabezpečiť, aby osoba alebo osoby uvedené v odseku 1 boli dostatočne oboznamené s vývojom v danom odvetví.“

b) Odsek 9 nahrádza takto:

„9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 24a s cieľom meniť prílohy I, II a III na účely ich prispôbenia vývoju trhu a technickému pokroku.“

7. V článku 9 sa dopĺňa tento odsek:

„Na účely udelenia licencie podniku nákladnej cestnej dopravy, ktorý prevádzkuje len motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony, sa môžu členské štáty rozhodnúť, že zo skúšok uvedených v článku 8 ods. 1 oslobodia osoby, ktoré predložia dôkaz o tom, že počas 10 rokov pred 20. augustom 2020 nepretržite riadili podnik rovnakého typu.“

8. V článku 11 ods. 4 sa vypúšťa tretí pododsek.

9. Článok 12 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Príslušné orgány pravidelne monitorujú, či podniky, ktorým udelili povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, stále spĺňajú požiadavky stanovené v článku 3 tohto nariadenia. Členské štáty na tento účel vykonávajú ciele kontroly podnikov vrátane prípadných kontrol na mieste v priestoroch dotknutých podnikov, ktoré sú klasifikované ako podniky so zvýšeným rizikom. Na tento účel členské štáty rozšíria systém hodnotenia rizikovosti, ktorý zaviedli podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (*), aby sa vzťahoval na všetky porušenia uvedené v článku 6 tohto nariadenia.

(*) 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 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).“

b) V odseku 2 sa vypúšťa druhý pododsek.

10. V článku 13 ods. 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) lehotu najviac šiestich mesiacov, ak nebola splnená požiadavka na finančnú spôsobilosť, na preukázanie, že táto požiadavka je opäť natrvalo splnená.“

11. Článok 14 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Príslušný orgán pristúpi k náprave vo vzťahu k vedúcemu dopravy najskôr jeden rok po tom, čo stratil bezúhonnosť a v žiadnom prípade nie predtým, ako vedúci dopravy preukáže, že absolvoval náležitú odbornú prípravu v dĺžke najmenej tri mesiace alebo zložil skúšku v predmetoch uvedených v časti I prílohy I k tomuto nariadeniu.“

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Osvedčenie o odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy vyhláseného za nespôsobilého uvedené v článku 8 ods. 8 nie je platné v žiadnom členskom štáte, pokiaľ sa neprijme nápravné opatrenie v súlade s príslušnými ustanoveniami vnútroštátneho práva a odsekom 1 tohto článku.“

12. Článok 16 sa mení takto:

a) Odsek 2 sa mení takto:

i) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) mená vedúcich dopravy určených ako splňajúcich požiadavky stanovené v článku 3, ktoré sa týkajú bezúhonnosti a odbornej spôsobilosti, alebo prípadne meno zákonného zástupcu;“

ii) dopĺňajú sa tieto písmená:

„g) evidenčné čísla vozidiel, ktorými podnik disponuje podľa článku 5 ods. 1 písm. g);

h) počet ľudí zamestnaných v podniku k 31. decembru predchádzajúceho roka, ktorý sa každý rok do 31. marca zaznamená do vnútroštátneho registra;

i) hodnotenie rizikovosti podniku podľa článku 9 ods. 1 smernice 2006/22/ES.“;

iii) druhý, tretí a štvrtý pododsek sa nahrádzajú takto:

„Údaje uvedené v prvom pododseku písm. a) až d) sú verejne prístupné v súlade s príslušnými ustanoveniami o ochrane osobných údajov.

Členské štáty môžu rozhodnúť, že údaje uvedené v prvom pododseku písm. e) až i) budú uchovávať v samostatných registroch. V takých prípadoch musia byť údaje uvedené v písmenách e) a f) dostupné na požiadanie alebo priamo prístupné všetkým príslušným orgánom dotknutých členských štátov. Vyžiadané informácie sa poskytnú do piatich pracovných dní od doručenia žiadosti.

Príslušné orgány majú údaje uvedené v prvom pododseku písm. g), h) a i) k dispozícii počas cestných kontrol najneskôr 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti vykonávacieho aktu prijatého podľa odseku 6, v ktorom sa špecifikujú funkcionality umožňujúce príslušným orgánom prístup k údajom počas cestných kontrol.

K údajom uvedeným v prvom pododseku písm. e) až i) majú iné ako príslušné orgány prístup len vtedy, ak im boli riadne udelené právomoci týkajúce sa dohľadu a ukladania sankcií v odvetví cestnej dopravy a ak sú ich úradníci viazaní prisahou mlčanlivosti alebo iným spôsobom úradne viazaní povinnosťou zachovávať mlčanlivosť.“

b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia na zaistenie toho, aby všetky údaje obsiahnuté vo vnútroštátnom elektronickom registri boli aktualizované a presné.“

c) V odseku 6 sa dopĺňajú tieto pododseky:

„Komisia do 14 mesiacov od prijatia vykonávacieho aktu o spoločnom vzorci na výpočet hodnoty rizikovosti podnikov podľa článku 9 ods. 1 smernice 2006/22/ES prijme vykonávacie akty, ktorými určí funkcionality, na základe ktorých bude možné sprístupniť príslušným orgánom počas cestných kontrol údaje uvedené v odseku 2 prvom pododseku písm. g), h) a i).

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 25 ods. 2.“

d) Odsek 7 sa vypúšťa.

13. Článok 18 sa nahrádza takto:

„Článok 18

Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

1. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s inými členskými štátmi, pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia. Členské štáty zašlú Komisii názov a adresu svojho vnútroštátneho kontaktného miesta do 4. decembra 2011. Komisia zostaví zoznam všetkých kontaktných miest a postúpi ho členským štátom.

2. Príslušné orgány členských štátov úzko spolupracujú a urýchlene si poskytujú vzájomnú pomoc a akékoľvek ďalšie relevantné informácie s cieľom uľahčiť vykonávanie a presadzovanie tohto nariadenia.

3. Príslušné orgány členských štátov si vymieňajú informácie o odsúdeniach a sankciách za závažné porušenia predpisov uvedené v článku 6 ods. 2. Členský štát, ktorému sa zašle oznámenie o závažnom porušení predpisov podľa článku 6 ods. 2, ktoré viedlo v priebehu predchádzajúcich dvoch rokov k odsúdeniu alebo uloženiu sankcie v inom členskom štáte, zaznamená toto porušenie predpisov vo svojom vnútroštátnom elektronickom registri.

4. Členské štáty odpovedajú na žiadosti o informácie od všetkých príslušných orgánov iných členských štátov a vykonávajú kontroly, inšpekcie a vyšetrovania, pokiaľ ide o plnenie požiadavky podľa článku 3 ods. 1 písm. a) zo strany prevádzkovateľov cestnej dopravy usadených na ich území. Takéto žiadosti o informácie môžu zahŕňať prístup k dokumentom potrebným na preukázanie splnenia podmienok stanovených v článku 5. Žiadosti príslušných orgánov členských štátov o informácie musia byť riadne opodstatnené a odôvodnené. Žiadosti preto musia obsahovať vierohodný popis možných porušení článku 3 ods. 1 písm. a), musí sa v nich uvádzať účel žiadosti a dostatočne podrobne upresňovať, o aké informácie a dokumenty sa žiada.

5. Členské štáty poskytnú informácie, o ktoré požiadali iné členské štáty podľa odseku 4, do 30 pracovných dní od doručenia žiadosti. Členské štáty sa môžu dohodnúť na kratšej lehote.

6. 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 poskytne dodatočné odôvodnenie žiadosti. Ak nie je žiadajúci členský štát schopný poskytnúť dodatočné odôvodnenie žiadosti, môže členský štát, ktorému bola doručená žiadosť, danú žiadosť zamietnuť.

7. Ak je zložitá vyhovieť žiadosti o informácie alebo vykonať kontroly, inšpekcie alebo vyšetrovanie, členský štát, ktorému bola doručená žiadosť o tom informuje žiadajúci členský štát do 10 pracovných dní od doručenia žiadosti, pričom uvedie dôvody zložitosti. Dotknuté členské štáty vykonávajú vzájomné konzultácie s cieľom nájsť riešenie akéhokoľvek vzniknutého problému. V prípade pretrvávajúcich omeškaní pri poskytovaní informácií žiadajúcemu členskému štátu sa o tejto skutočnosti informuje Komisia, ktorá prijme vhodné opatrenia.

8. Výmena informácií podľa odseku 3 sa uskutočňuje prostredníctvom systému výmeny správ, a to Európskeho registra podnikov cestnej dopravy zriadeného nariadením Komisie (EÚ) č. 1213/2010 (*). Administratívna spolupráca a vzájomná pomoc medzi príslušnými orgánmi členských štátov podľa odsekov 4 až 7 sa uskutočňuje prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (ďalej len „IMI“) zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 (**). Na tento účel môže každý členský štát za príslušný orgán určiť kontaktné miesto uvedené v odseku 1, pričom o tom prostredníctvom IMI informuje Komisiu.

9. Členské štáty zabezpečia, aby informácie, ktoré dostali podľa tohto článku, boli použité výlučne na účely, na ktoré bola žiadosť o informácie podaná. Každé spracúvanie osobných údajov sa vykonáva výlučne na to, aby sa dosiahol súlad s týmto nariadením, a vykonáva sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (**).

10. Vzájomná administratívna spolupráca a pomoc sa poskytuje bezplatne.

11. Žiadosť o informácie nebráni príslušným orgánom v tom, aby prijali opatrenia v súlade s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi a právnymi predpismi Únie s cieľom vyšetriť údajné porušenia tohto nariadenia a predchádzať im.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1213/2010 zo 16. decembra 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 335, 18.12.2010, s. 21).

(**) 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 (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).“

14. V článku 23 sa dopĺňajú tieto odseky:

„Odchyľne od článku 1 ods. 2 sa podniky nákladnej cestnej dopravy vykonávajúce medzinárodnú dopravu výlučne motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, do 21. mája 2022 oslobodzujú od ustanovení tohto nariadenia, pokiaľ nie je v právnych predpisoch členského štátu usadenia stanovené inak.

Odchyľne od článku 16 ods. 2 sa požiadavka na zahrnutie hodnotenia rizikovosti podnikov do vnútroštátnych elektronických registrov začne uplatňovať 14 mesiacov od nadobudnutia účinnosti vykonávacieho aktu o spoločnom vzorci na výpočet hodnoty rizikovosti podľa článku 9 ods. 1 smernice 2006/22/ES.“

15. Článok 24 sa vypúšťa.

16. Vkladá sa tento článok:

„Článok 24a

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 8 ods. 9 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od 20. augusta 2020.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 8 ods. 9 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 8 ods. 9 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.“

17. Článok 25 sa mení takto:

a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*).

(*) 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).“

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

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

18. Článok 26 sa mení takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

„Podávanie správ a preskúmanie“.

b) Odsek 1 písm. b) sa nahrádza takto:

„b) počet povolení udelených podľa tohto nariadenia za každý rok a podľa druhu, počet pozastavených povolení, počet odňatých povolení, počet vyhlásení o nespôsobilosti a dôvody, na ktorých sa tieto rozhodnutia zakladajú. V správach týkajúcich sa obdobia po 21. mája 2022 sa uvádza aj členenie uvedených údajov podľa týchto skupín:

- i) prevádzkovatelia osobnej cestnej dopravy;
- ii) prevádzkovatelia nákladnej cestnej dopravy využívajúci výlučne motorové vozidlá alebo jazdné súpravy, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, a
- iii) všetci ostatní prevádzkovatelia nákladnej cestnej dopravy;“.

c) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„3. Členské štáty podajú Komisii každé dva roky správy o žiadostiach, ktoré zaslali podľa článku 18 ods. 4 až 9, o odpovediach, ktoré dostali od iných členských štátov, a o opatreniach, ktoré prijali na základe poskytnutých informácií.

4. Komisia na základe informácií, ktoré zhromaždila podľa odseku 3, a ďalších dôkazov najneskôr do 21. augusta 2023 predloží Európskemu parlamentu a Rade podrobnú správu o rozsahu administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi, možných nedostatkoch v tejto oblasti a o prípadných spôsoboch zlepšenia tejto spolupráce. Komisia na základe tejto správy posúdi, či je potrebné navrhnuť ďalšie opatrenia.

5. Komisia do 21. augusta 2023 zhodnotí vykonávanie tohto nariadenia a podá Európskemu parlamentu a Rade správu o jeho uplatňovaní.

6. V nadväznosti na správu uvedenú v odseku 5 Komisia toto nariadenie pravidelne vyhodnocuje a výsledky hodnotenia predkladá Európskemu parlamentu a Rade.

7. V prípade potreby sa k správam uvedeným v odsekoch 5 a 6 pripoja príslušné legislatívne návrhy.“

19. Príloha IV sa mení takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

„Najzávažnejšie porušenia na účely článku 6 ods. 2“.

b) V bode 1 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) prekročenie maximálneho denného času jazdy počas denného pracovného času o 50 % alebo viac.“

c) Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. Nenainštalovaný tachograf a/alebo obmedzovač rýchlosti alebo prítomnosť vo vozidle a/alebo použitie podvodného zariadenia, ktoré dokáže zmeniť záznamy záznamového zariadenia a/alebo obmedzovača rýchlosti, alebo sfalšovanie záznamových listov alebo údajov získaných z tachografu a/alebo karty vodiča.“

Článok 2

Zmeny nariadenia (ES) č. 1072/2009

Nariadenie (ES) č. 1072/2009 sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 5 mení takto:

a) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) do 20. mája 2022: preprava tovaru vo vozidlách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony;“.

b) Vkladá sa toto písmeno:

„ca) od 21. mája 2022: preprava tovaru vo vozidlách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 2,5 tony;“.

2. Článok 4 sa mení takto:

a) V odseku 2 sa vypúšťa tretí pododsek.

b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Licencia Spoločenstva a overené kópie musia zodpovedať vzoru uvedenému v prílohe II, v ktorom sú taktiež uvedené podmienky upravujúce jej použitie. Licencia a overené kópie musia obsahovať najmenej dva bezpečnostné prvky uvedené v prílohe I.

V prípade vozidiel používaných na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony, na ktoré sa uplatňujú nižšie finančné požiadavky ustanovené v článku 7 ods. 1 druhom pododseku nariadenia (ES) č. 1071/2009, uvedie vydávajúci orgán v časti 'Osobitné poznámky' licencie Spoločenstva alebo jej overenej kópie tento záznam: „≤ 3,5 t“.

Komisia je oprávnená prijímať v súlade s článkom 14b delegované akty s cieľom meniť prílohy I a II na účely ich prispôsobenia technickému pokroku.“

3. V článku 5 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Komisia je oprávnená prijímať v súlade s článkom 14b delegované akty s cieľom meniť prílohu III na účely jej prispôsobenia technickému pokroku.“

4. Článok 8 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento odsek:

„2a. Dopravcovia nesmú štyri dni od ukončenia poslednej kabotážnej prepravy v členskom štáte vykonávať v tomto členskom štáte kabotážnú prepravu s tým istým vozidlom alebo – v prípade jazdnej súpravy – s motorovým vozidlom toho istého vozidla.“

b) V odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„3. Služby vnútroštátnej nákladnej cestnej dopravy, ktoré v hostiteľskom členskom štáte vykonáva dopravca, ktorý v ňom nie je usadený, sa považujú za služby v súlade s týmto nariadením len vtedy, ak dopravca môže poskytnúť jasný dôkaz o predchádzajúcej medzinárodnej preprave a o každej následnej kabotážnej preprave. Ak sa vozidlo nachádzalo na území hostiteľského členského štátu v priebehu obdobia štyroch dní pred medzinárodnou prepravou, dopravca poskytne jasný dôkaz aj o všetkých prepravách, ktoré sa uskutočnili v rámci uvedeného obdobia.“

c) Vkladá sa tento odsek:

„4a. Dôkaz uvedený v odseku 3 sa predloží alebo odovzdá na žiadosť oprávnenej osoby z hostiteľského členského štátu, ktorá vykonáva kontrolu, a to počas cestnej kontroly. Dôkaz sa môže predložiť alebo odovzdať elektronicky s použitím upraveného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na uloženie a počítačové spracovanie, ako je napríklad elektronický nákladný list (e-CMR) podľa Dodatočného Ženevského protokolu k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR) týkajúceho sa elektronického nákladného listu z 20. februára 2008. Počas cestnej kontroly sa vodič môže obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo akúkoľvek inú osobu alebo subjekt s cieľom poskytnúť pred koncom cestnej kontroly ktorýkoľvek z dôkazov uvedených v odseku 3.“

d) Odsek 5 sa mení takto:

„5. Každý dopravca oprávnený vykonávať v členskom štáte, v ktorom je usadený, nákladnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu podľa článku 1 ods. 5 písm. a) až ca) v súlade s právnymi predpismi daného členského štátu je za podmienok stanovených v tejto kapitole oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu toho istého druhu alebo kabotážnu prepravu vozidlami tej istej kategórie.“

5. Článok 10 sa mení takto:

a) V odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„3. Komisia preskúma situáciu najmä na základe relevantných údajov a po porade s výborom ustanoveným podľa článku 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 (*) rozhodne do jedného mesiaca od doručenia žiadosti členského štátu o tom, či sú potrebné ochranné opatrenia, a ak sú potrebné, tieto opatrenia prijme.“

(*) 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).“

b) Dopĺňa sa tento odsek:

„7. Okrem odsekov 1 až 6 tohto článku, a odchylne od článku 4 smernice 92/106/EHS, ak je to potrebné na zabránenie zneužívaniu posledného ustanovenia prostredníctvom poskytovania neobmedzených a nepretržitých služieb pozostávajúcich z počiatočných alebo konečných cestných úsekov v rámci hostiteľského členského štátu, ktoré sú súčasťou kombinovanej dopravy medzi členskými štátmi, členské štáty môžu stanoviť, že článok 8 tohto nariadenia sa na dopravcov vzťahuje, keď vykonávajú takéto počiatočné a/alebo konečné úseky cestnej nákladnej dopravy v tomto členskom štáte. Pokiaľ ide o takéto úseky cestnej nákladnej dopravy, členské štáty môžu stanoviť dlhšiu lehotu než je lehota siedmich dní stanovená v článku 8 ods. 2 tohto nariadenia, ako aj kratšiu lehotu než je lehota štyroch dní stanovená v článku 8 ods. 2a tohto nariadenia. Uplatňovanie článku 8 ods. 4 tohto nariadenia na takéto dopravné činnosti nemá vplyv na požiadavky vyplývajúce zo smernice 92/106/EHS. Členské štáty, ktoré uplatňujú odchýlku stanovenú v tomto odseku, o tom informujú Komisiu pred tým, ako začnú uplatňovať svoje relevantné vnútroštátne opatrenia. Uvedené opatrenia preskúmajú aspoň každých päť rokov a o výsledkoch preskúmania informujú Komisiu. Uvedené pravidlá, ako aj dĺžku jednotlivých období transparentne zverejňujú.“

6. Vkladá sa tento článok:

„Článok 10a

Kontroly

1. S cieľom ďalej presadzovať povinnosti stanovené v tejto kapitole členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území uplatňovala ucelená vnútroštátna stratégia presadzovania práva. Uvedená stratégia sa zameria na podniky hodnotené podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (*) ako vysoko rizikové.

2. Každý členský štát zabezpečí, aby kontroly stanovené v článku 2 smernice 2006/22/ES zahŕňali v relevantných prípadoch kontrolu kabotážnej prepravy.

3. Členské štáty aspoň dvakrát do roka vykonajú zosúladené cestné kontroly kabotážnej prepravy. Takéto kontroly vykonajú súčasne vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie predpisov v oblasti cestnej dopravy z dvoch alebo viacerých členských štátov, každý vnútroštátny orgán na svojom vlastnom území. Členské štáty môžu tieto aktivity kombinovať s aktivitami stanovenými v článku 5 smernice 2006/22/ES. Po vykonaní zosúladených cestných kontrol si vnútroštátne kontaktné miesta určené v súlade s článkom 18 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1071/2009 vymenia informácie o počte a druhu zistených porušení predpisov.

(*) 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 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).“

7. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 14a

Zodpovednosť

Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií, ktoré sa uplatňujú voči odosielateľom, zasielateľom, dodávateľom a subdodávateľom za nedodržanie kapitoly II a kapitoly III tejto smernice v prípade, že tieto osoby vedeli alebo vzhľadom na všetky relevantné okolnosti mali vedieť, že dopravné služby, ktoré objednávali, zahŕňali porušenia tohto nariadenia.

Článok 14b

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 4 ods. 4 a článku 5 ods. 4 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od 20. augusta 2020.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 4 a článku 5 ods. 4 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 4 ods. 4 a článku 5 ods. 4 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.“

8. Článok 15 sa vypúšťa.

9. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Podávanie správ a preskúmanie

1. Členské štáty oznámia Komisii každé dva roky najneskôr do 31. marca počet dopravcov, ktorí boli držiteľmi licencií Spoločenstva k 31. decembru každého z predchádzajúcich dvoch rokov, a počet overených kópií zodpovedajúci počtu vozidiel v prevádzke k tomuto dátumu. V správach týkajúcich sa obdobia po 20. máji 2022 sa uvádza aj členenie uvedených údajov podľa prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy vykonávajúcich medzinárodnú prepravu výlučne prostredníctvom vozidiel, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, a ostatných prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy.

2. Členské štáty oznámia Komisii každé dva roky najneskôr do 31. marca počet osvedčení vodičov vydaných v každom z predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokov, ako aj celkový počet osvedčení vodičov k 31. decembru každého z predchádzajúcich dvoch rokov. V správach týkajúcich sa obdobia po 20. máji 2022 sa uvádza aj členenie uvedených údajov podľa prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy vykonávajúcich medzinárodnú prepravu výlučne prostredníctvom vozidiel, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, a ostatných prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy.
3. Členské štáty najneskôr 21. augusta 2022 zašlú Komisii svoje vnútroštátne stratégie presadzovania práva prijaté podľa článku 10a. Členské štáty informujú Komisiu každoročne najneskôr do 31. marca o operáciách presadzovania práva uskutočnených v predchádzajúcom kalendárnom roku podľa článku 10a a v náležitých prípadoch aj o počte vykonaných kontrol. Tieto informácie zahŕňajú počet skontrolovaných vozidiel.
4. Komisia do 21. augusta 2024 vypracuje správu o stave trhu cestnej dopravy Únie. Táto správa obsahuje analýzu situácie na trhu vrátane hodnotenia účinnosti kontrol a vývoja podmienok zamestnávania v tomto povolaní.
5. Komisia vyhodnotí vykonávanie tohto nariadenia, najmä vplyv zmien v článku 8 zavedených nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 (*), do 21. augusta 2023 a Európskemu parlamentu a Rade podá správu o jeho uplatňovaní.
6. V nadväznosti na správu uvedenú v odseku 5 Komisia toto nariadenie pravidelne vyhodnocuje a výsledky hodnotenia predkladá Európskemu parlamentu a Rade.
7. V prípade potreby sa k správam uvedeným v odsekoch 5 a 6 pripoja príslušné legislatívne návrhy.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 17).“

Článok 3

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 1024/2012

V prílohe k nariadeniu (EÚ) č. 1024/2012 sa dopĺňa tento bod:

„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 (*): článok 18 ods. 8.

(*) Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.“

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Uplatňuje sa od 21. februára 2020.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 15. júla 2020

Za Európsky parlament
predseda
D.M. SASSOLI

Za Radu
predsedníčka
J. KLOECKNER

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2020/1056**z 15. júla 2020,****o elektronických údajoch o nákladnej doprave****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 a článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Efektívnosť nákladnej dopravy a logistiky má zásadný význam pre rast a konkurencieschopnosť hospodárstva Únie, fungovanie vnútorného trhu a sociálnu a hospodársku súdržnosť všetkých regiónov Únie.
- (2) Cieľom tohto nariadenia je podporiť digitalizáciu nákladnej dopravy a logistiky s cieľom znížiť administratívne náklady, zlepšiť kapacity príslušných orgánov v oblasti presadzovania a zvýšiť efektívnosť a udržateľnosť dopravy.
- (3) Pohyb tovaru vrátane odpadu sprevádza veľké množstvo informácií, ktoré si podniky stále vymieňajú v papierovej podobe jednak v komunikácii medzi sebou, ako aj s príslušnými orgánmi. Používanie papierových dokladov predstavuje významnú administratívnu záťaž pre prevádzkovateľov logistických služieb, ako aj dodatočné náklady pre prevádzkovateľov logistických služieb a súvisiace odvetvia (ako je obchod a výroba), a to najmä pre malé a stredné podniky (ďalej len „MSP“), a má negatívny vplyv na životné prostredie.
- (4) Za hlavnú príčinu nedostatočného pokroku smerom k zjednodušeniu a vyššej efektívnosti výmeny informácií, ktorú umožňujú dostupné elektronické prostriedky, sa považuje absencia jednotného právneho rámca na úrovni Únie, ktorý by od príslušných orgánov vyžadoval, aby príslušné informácie o nákladnej doprave, ktoré sa vyžadujú v zmysle právnych predpisov, akceptovali v elektronickej forme. Akceptácia informácií v elektronickej forme so spoločnými špecifikáciami zo strany príslušných orgánov by zjednodušila nielen komunikáciu medzi príslušnými orgánmi a hospodárskymi subjektmi, ale nepriamo aj rozvoj jednotnej a zjednodušenej elektronickej komunikácie medzi podnikmi v celej Únii. Viedla by tiež k významným úsporám administratívnych nákladov hospodárskych subjektov, a najmä MSP, ktoré tvoria veľkú väčšinu dopravných a logistických spoločností v rámci Únie.
- (5) V niektorých oblastiach práva Únie týkajúceho sa dopravy sa od príslušných orgánov vyžaduje, aby akceptovali digitalizované informácie, avšak zďaleka sa to netýka všetkých príslušných právnych aktov Únie. Elektronické prostriedky by malo byť možné používať na sprístupnenie regulačných informácií o preprave tovaru príslušným orgánom v rámci celého územia Únie vo vzťahu k všetkým príslušným fázam dopravných operácií vykonávaných v rámci Únie. Okrem toho by sa táto možnosť mala vzťahovať na všetky regulačné informácie a na všetky druhy dopravy.
- (6) Od príslušných orgánov by sa preto malo vyžadovať, aby akceptovali informácie sprístupnené elektronicky vždy, keď sú hospodárske subjekty povinné sprístupniť informácie ako dôkaz dodržiavania požiadaviek stanovených v právnych aktoch Únie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Táto požiadavka by sa mala vzťahovať aj na informácie, ktoré orgány v súlade s ustanoveniami uvedených právnych aktov Únie požadujú ako doplňujúce informácie, napríklad keď niektoré informácie chýbajú. To isté by malo platiť v prípade, ak vnútroštátne právo vyžaduje poskytnutie regulačných informácií, ktoré sú úplne alebo čiastočne totožné s informáciami, ktoré sa majú poskytovať podľa právnych aktov Únie patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. V súvislosti s uvedenými informáciami by sa aj orgány mali usilovať o elektronickú komunikáciu s dotknutými hospodárskymi subjektmi. Takouto komunikáciou by nemali byť dotknuté príslušné ustanovenia právnych aktov Únie a vnútroštátne právo súvisiace s nadväzujúcimi opatreniami počas kontroly regulačných informácií alebo po nej. Povinnosť

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 62, 15.2.2019, s. 265.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 12. marca 2019 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní zo 7. apríla 2020 (Ú. v. EÚ C 157, 8.5.2020, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu z 8. júla 2020 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

príslušných orgánov akceptovať informácie sprístupnené hospodárskymi subjektmi elektronicky by sa mala uplatňovať aj vtedy, keď sa na základe ustanovení právnych aktov Únie alebo vnútroštátneho práva, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, vyžadujú informácie, na ktoré sa odkazuje aj v príslušných medzinárodných dohovoroch, ako sú napríklad dohovory, ktorými sa upravujú medzinárodné zmluvy o preprave v rôznych druhoch dopravy, napríklad Dohovor OSN o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR), Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF), rezolúcia IATA 672 o elektronickom leteckom nákladnom liste, Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) a Budapešťský dohovor o Zmluve o preprave tovaru po vnútrozemskej vodnej ceste (CMNI).

- (7) Keďže cieľom tohto nariadenia je len uľahčiť a podporovať poskytovanie informácií medzi hospodárskymi subjektmi a príslušnými orgánmi pomocou elektronických prostriedkov, nemalo by mať vplyv na ustanovenia právnych aktov Únie alebo vnútroštátneho práva, v ktorých sa určuje obsah regulačných informácií, a najmä by nemalo ukladať žiadne dodatočné požiadavky na regulačné informácie či jazykové požiadavky. Hoci cieľom tohto nariadenia je umožniť dodržiavanie požiadaviek na regulačné informácie pomocou elektronických prostriedkov a nie papierových dokumentov, nie je ním dotknutá možnosť pre dotknuté hospodárske subjekty predkladať takéto informácie v papierovej podobe, ako sa stanovuje v príslušných ustanoveniach právnych aktov Únie alebo vnútroštátneho práva, a taktiež by ním nemali byť dotknuté príslušné požiadavky Únie týkajúce sa dokumentov, ktoré sa majú používať pri štruktúrovanom zobrazovaní predmetných informácií. Týmto nariadením by nemali byť dotknuté ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ⁽³⁾ týkajúce sa procedurálnych požiadaviek na prepravy odpadu ani ustanovenia odkazujúce na kontroly vykonávané colnými orgánmi. Týmto nariadením by rovnako nemali byť dotknuté ani ohlasovacie povinnosti vrátane tých, ktoré sa týkajú právomoci colných orgánov alebo právomoci iných orgánov, stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 ⁽⁴⁾ alebo vo vykonávacích alebo delegovaných aktoch prijatých na základe uvedeného nariadenia, alebo v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 ⁽⁵⁾.
- (8) Používanie elektronických prostriedkov na výmenu regulačných informácií môže znížiť administratívne náklady hospodárskych subjektov a zvýšiť efektívnosť príslušných orgánov. Hospodárske subjekty aj príslušné orgány by potrebovali prijať potrebné opatrenia na umožnenie elektronickej výmeny regulačných informácií o nákladnej doprave (ďalej len „eFTI“) v strojovo čitateľnom formáte prostredníctvom platforiem založených na informačnej a komunikačnej technológii (ďalej len „platformy eFTI“) vrátane získania potrebného vybavenia. Dotknuté hospodárske subjekty by však mali naďalej zodpovedať za poskytovanie informácií vo formáte čitateľnom ľudským okom vždy, keď o to príslušné orgány osobitne požiadajú, aby príslušným orgánom umožnili plniť si svoje povinnosti v situáciách, keď prístup k platforme eFTI nie je dostupný.
- (9) Aby mohli hospodárske subjekty poskytovať príslušné informácie v elektronickej forme vo všetkých členských štátoch rovnakým spôsobom, je potrebné vychádzať zo spoločných špecifikácií, ktoré by mala prijať Komisia prostredníctvom delegovaných aktov a vykonávacích aktov uvedených v tomto nariadení.
- (10) Spoločnými špecifikáciami týkajúcimi sa vymedzení pojmov a technických vlastností dátových prvkov by sa mala zabezpečiť interoperabilita údajov, a to tak, že sa stanoví jednotný komplexný súbor údajov, ktorý sa bude používať na elektronické oznamovanie informácií. Tento komplexný súbor údajov by mal obsahovať všetky dátové prvky zodpovedajúce požiadavkám na informácie obsiahnutým v príslušných ustanoveniach právnych aktov Únie a vnútroštátneho práva, pričom každý dátový prvok, ktorý je spoločný pre jeden alebo viacero podsúborov, je zahrnutý iba jedenkrát.
- (11) Spoločnými špecifikáciami by sa mali stanoviť aj spoločné postupy a podrobné pravidlá prístupu príslušných orgánov k uvedeným informáciám a ich spracúvania vrátane akejkoľvek súvisiacej komunikácie medzi príslušnými orgánmi a dotknutými hospodárskymi subjektmi, ako sú napríklad žiadosti o doplňujúce informácie potrebné na to, aby príslušné orgány mohli vykonávať svoje príslušné regulačné právomoci v oblasti presadzovania v súlade s príslušnými ustanoveniami právnych aktov Únie a vnútroštátneho práva.

⁽³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu (Ú. v. EÚ L 190, 12.7.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 z 9. októbra 2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 269, 10.10.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje európske prostredie jednotnej námornej platformy a ktorým sa zrušuje smernica 2010/65/EÚ (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 64).

- (12) Pri stanovení uvedených spoločných špecifikácií by sa mali náležite zohľadniť príslušné špecifikácie výmeny údajov stanovené v príslušných právnych aktoch Únie a obsiahnuté v príslušných európskych a medzinárodných normách pre výmenu údajov vrátane multimodálnych noriem, ako aj zásady a odporúčania stanovené v oznámení Komisie z 23. marca 2017 s názvom „Európsky rámec interoperability – stratégia vykonávania“, v ktorom sa stanovuje prístup k poskytovaniu európskych digitálnych verejných služieb spoločne odsúhlasený členskými štátmi. Okrem toho by sa mala náležitá pozornosť venovať tomu, aby tieto špecifikácie zostali technologicky neutrálne a otvorené pre inovatívne technológie.
- (13) S cieľom minimalizovať náklady príslušných orgánov a hospodárskych subjektov by sa mohlo zvážiť zriadenie prístupových bodov pre príslušné orgány. Uvedené prístupové body by slúžili len ako sprostredkovatelia medzi platformami eFTI a príslušnými orgánmi a nemali by teda údaje eFTI, ku ktorým sprostredkujú prístup, uchovávať ani spracúvať s výnimkou metaúdajov súvisiacich so spracúvaním údajov eFTI, akými sú napríklad záznamy operácie potrebné na monitorovacie alebo štatistické účely. Členské štáty by sa tiež mohli dohodnúť na zriadení spoločných prístupových bodov pre svoje príslušné orgány.
- (14) Týmto nariadením by sa mali stanoviť funkčné požiadavky vzťahujúce sa na platformy eFTI, ktoré by hospodárske subjekty mali používať na sprístupnenie regulačných informácií o nákladnej doprave v elektronickej forme príslušným orgánom s cieľom splniť podmienky povinného akceptovania takýchto informácií zo strany príslušných orgánov, ako sa stanovuje v tomto nariadení. Požiadavky by sa mali stanoviť aj pre tých poskytovateľov služby platformy, ktorí sú tretími stranami (ďalej len „poskytovatelia služby eFTI“). Týmto požiadavkami by sa malo zabezpečiť predovšetkým to, aby sa všetky údaje eFTI mohli spracúvať výhradne v súlade so systémom s komplexnou kontrolou prístupu založenou na právach, ktorý poskytuje určené funkcie, aby všetky príslušné orgány mohli mať okamžitý prístup k týmto údajom v súlade so svojimi regulačnými právomocami v oblasti presadzovania, aby sa spracúvanie osobných údajov elektronickými prostriedkami mohlo vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ⁽⁶⁾ a aby sa spracúvanie citlivých obchodných informácií vykonávalo spôsobom, ktorý rešpektuje dôvernúosť týchto informácií.
- (15) Komisia by mala prijať špecifikácie týkajúce sa funkčných požiadaviek na platformy eFTI. Pri prijímaní týchto špecifikácií by sa Komisia mala snažiť zabezpečiť interoperabilitu platforiem eFTI, aby uľahčila výmenu údajov medzi týmito platformami a umožnila hospodárskym subjektom využívať platformu eFTI podľa svojho výberu. S cieľom uľahčiť vykonávanie a minimalizovať náklady by Komisia mala zohľadniť aj príslušné technické riešenia a normy, ktoré používajú existujúce systémy informačných a komunikačných technológií (IKT). Komisia by zároveň mala zabezpečiť, aby tieto špecifikácie zostali v čo najväčšej možnej miere technologicky neutrálne, s cieľom podporiť nepretržitú inováciu a zabrániť odkázanosti na určitého dodávateľa technológie.
- (16) S cieľom vybudovať dôveru príslušných orgánov aj hospodárskych subjektov, pokiaľ ide o súlad platforiem eFTI a poskytovateľov služby eFTI s týmito funkčnými požiadavkami, členské štáty by mali zaviesť systém certifikácie podporený akreditáciou v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽⁷⁾. V záujme využitia prínosov vyplývajúcich z certifikácie sa poskytovatelia systémov IKT, ktoré sa už používajú, naberajú, aby zabezpečili súlad týchto systémov s požiadavkami na platformy eFTI stanovenými v tomto nariadení a aby o certifikáciu požiadali. Certifikácia systémov IKT by sa mala vykonať bezodkladne.
- (17) Používanie platforiem eFTI poskytuje hospodárskym subjektom zaručenú akceptáciu regulačných informácií a príslušným orgánom spoľahlivý a bezpečný prístup k týmto informáciám. Bez toho, aby bola dotknutá povinnosť všetkých príslušných orgánov akceptovať informácie sprístupnené prostredníctvom certifikovanej platformy eFTI v súlade s týmto nariadením, by však malo byť naďalej možné využívať aj iné IKT systémy, ak sa tak členský štát rozhodne. Toto nariadenie by zároveň nemalo brániť využívaniu platforiem eFTI medzi jednotlivými podnikmi ani by nemalo brániť používaniu dodatočných funkcií platforiem eFTI pod podmienkou, že to nebude mať nepriaznivý vplyv na spracúvanie regulačných informácií patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia v zmysle požiadaviek tohto nariadenia.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (18) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky dodržiavania povinnosti akceptovať regulačné informácie sprístupňované v elektronickej forme podľa tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Na Komisiu by sa mali predovšetkým preniesť vykonávacie právomoci s cieľom stanoviť spoločné postupy a podrobné pravidlá pre príslušné orgány v oblasti prístupu k uvedeným regulačným informáciám a spracovania týchto informácií, ak dotknuté hospodárske subjekty sprístupnia tieto informácie elektronicke, vrátane podrobných pravidiel a technických špecifikácií, a s cieľom stanoviť podrobné špecifikácie pre implementáciu požiadaviek na platformy eFTI a poskytovateľov služby eFTI. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) S cieľom zabezpečiť riadne uplatňovanie tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu časti A prílohy I na účely zohľadnenia akýchkoľvek delegovaných alebo vykonávacích aktov prijatých Komisiou, ktorými sa v súvislosti s prepravou tovaru ustanovujú nové požiadavky Únie týkajúce sa regulačných informácií; a zmenu časti B prílohy I na účely zapracovania zoznamov požiadaviek na regulačné informácie, ktoré členské štáty oznámili Komisii v súlade s týmto nariadením, do vnútroštátneho práva, a na účely zapracovania akéhokoľvek nového ustanovenia príslušného vnútroštátneho práva, ktorým sa zavádzajú zmeny vo vnútroštátnych požiadavkách na regulačné informácie alebo ustanovujú nové príslušné požiadavky na regulačné informácie patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ktoré členské štáty Komisii oznámili v súlade s týmto nariadením; a pokiaľ ide o doplnenie tohto nariadenia ustanovením a zmenou spoločného súboru údajov a podsúborov údajov vo vzťahu k príslušným požiadavkám na regulačné informácie v zmysle tohto nariadenia, a doplnením určitých technických aspektov tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o pravidlá certifikácie a používanie certifikačnej známky platformou eFTI a pravidlá certifikácie poskytovateľov služby eFTI. 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⁽⁹⁾.

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. Pri vypracúvaní a príprave týchto aktov je tiež dôležité, aby sa do príslušných fór, ako je napríklad expertná skupina zriadená rozhodnutím Komisie z 13. septembra 2018 ustanovujúcim Fórum pre digitálnu dopravu a logistiku, zapojili všetky príslušné zainteresované strany.

- (20) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to zabezpečiť jednotný prístup pri akceptácii elektronicke sprístupňovaných informácií o nákladnej doprave príslušnými orgánmi, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu potreby stanoviť spoločné požiadavky ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (21) Elektronické spracúvanie osobných údajov, ktoré sa vyžadujú ako súčasť regulačných informácií o nákladnej doprave, by sa malo vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679.
- (22) Komisia by mala vykonať hodnotenie tohto nariadenia. Ako podklad pre toto hodnotenie a posúdenie účinku tohto nariadenia v porovnaní s cieľom, ktorý sleduje, by sa mali zhromažďovať informácie.
- (23) Účinné a efektívne presadzovanie si vyžaduje, aby všetky príslušné orgány mali priamy prístup v reálnom čase k príslušným regulačným informáciám v elektronickej forme. Na tento účel a v súlade so zásadou „digitálne služby ako štandard“ uvedenou v oznámení Komisie z 19. apríla 2016 s názvom „Akčný plán EÚ pre elektronickú verejnú správu na roky 2016 – 2020 – Urýchlenie digitálnej transformácie verejnej správy“ by sa používanie elektronických prostriedkov malo stať prevažujúcim spôsobom výmeny regulačných informácií medzi hospodárskymi subjektmi a príslušnými orgánmi. Komisia by preto mala posúdiť možné iniciatívy s cieľom ustanoviť povinnosť hospodárskych subjektov využívať elektronické prostriedky na sprístupňovanie regulačných informácií príslušným orgánom. Komisia by v prípade potreby mala navrhnúť zodpovedajúce iniciatívy vrátane prípadných zmien tohto

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

nariadenia a iných príslušných právnych aktov Únie. S cieľom zlepšiť kapacity príslušných orgánov v oblasti presadzovania a minimalizovať náklady pre príslušné orgány a aj pre hospodárske subjekty by Komisia mala zvážiť aj ďalšie opatrenia, ako napríklad zvýšenú interoperabilitu IKT systémov a platforiem používaných na zaznamenávanie a spracúvanie regulačných informácií a spoločné prístupové miesto k týmto systémom a platformám, ako sa stanovuje v iných právnych predpisoch Únie v oblasti dopravy.

- (24) Toto nariadenie sa nemôže účinne uplatňovať skôr, ako nadobudnú účinnosť v ňom stanovené delegované a vykonávacie akty. Komisia má z tohto dôvodu právnu povinnosť prijať uvedené delegované a vykonávacie akty a mala by na nich bezodkladne začať pracovať, aby zabezpečila včasné prijatie príslušných špecifikácií, a to podľa možnosti aj pred jednotlivými lehotami stanovenými v tomto nariadení. Včasné prijatie uvedených delegovaných a vykonávacích aktov je nevyhnutné na to, aby členské štáty a hospodárske subjekty mali dostatok času na prijatie potrebných opatrení v súlade s týmto nariadením. Z tohto dôvodu by sa mali v tomto nariadení stanoviť zodpovedajúcim spôsobom rozdielne lehoty pre začiatok uplatňovania.
- (25) A teda oznamovacia povinnosť členských štátov podľa tohto nariadenia by sa mala vykonať do jedného roka odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, aby Komisia mohla včas prijať prvý delegovaný akt podľa tohto nariadenia.
- (26) S európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov sa konzultovalo v súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ⁽¹⁰⁾,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa ustanovuje právny rámec pre elektronické oznamovanie regulačných informácií týkajúcich sa prepravy tovaru na území Únie medzi dotknutými hospodárskymi subjektmi a príslušnými orgánmi.

Na tento účel toto nariadenie:

- a) stanovuje podmienky, na základe ktorých sa od príslušných orgánov vyžaduje, aby akceptovali regulačné informácie, keď uvedené informácie dotknuté hospodárske subjekty sprístupnia elektronicky;
- b) stanovuje pravidlá o poskytovaní služieb súvisiacich s elektronickým sprístupňovaním regulačných informácií dotknutými hospodárskymi subjektmi pre príslušné orgány.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na:

a) požiadavky na regulačné informácie stanovené v:

i) článku 6 ods. 1 nariadenia Rady EHS č. 11 ⁽¹¹⁾;

ii) článku 3 smernice Rady 92/106/EHS ⁽¹²⁾;

iii) článku 8 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ⁽¹³⁾;

⁽¹⁰⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽¹¹⁾ Rada EHS: nariadenie č. 11 týkajúce sa odstránenia diskriminácie v oblasti cien a podmienok dopravy pri uplatňovaní článku 79 ods. 3 Zmluvy o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva (Ú. v. EHS P 52, 16.8.1960, s. 1121).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- iv) článku 16 písm. c) a v článku 18 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1013/2006; týmto nariadením nie sú dotknuté kontroly vykonávané colnými orgánmi stanovené v príslušných ustanoveniach právnych aktov Únie;
- v) kapitole 5.4 časti 5 prílohy A k Európskej dohode o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ďalej len „ADR“) uzavretej v Ženeve 30. septembra 1957, ako sa uvádza v oddiele I.1 prílohy I k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES ⁽¹⁴⁾; kapitole 5.4 časti 5 Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (ďalej len „RID“), ktorá sa uvádza ako Dodatok C ku COTIF uzavretému vo Vilniuse 3. júna 1999, ako sa uvádza v oddiele II.1 prílohy II k uvedenej smernici; a kapitole 5.4 časti 5 poriadku, ktorý tvorí prílohu k Európskej dohode o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ďalej len „ADN“), uzavretej v Ženeve 26. mája 2000, ako sa uvádza v oddiele III.1 prílohy III k uvedenej smernici;
- b) požiadavky na regulačné informácie stanovené v delegovaných alebo vykonávacích aktoch prijatých Komisiou podľa právneho aktu Únie uvedeného v písmene a) tohto odseku alebo podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ⁽¹⁵⁾ alebo nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ⁽¹⁶⁾. Uvedené delegované alebo vykonávacie akty sa uvádzajú v časti A prílohy I k tomuto nariadeniu;
- c) požiadavky na regulačné informácie stanovené v ustanoveniach vnútroštátneho práva uvedených v časti B prílohy I k tomuto nariadeniu.

2. Členské štáty do 21. augusta 2021 oznámia Komisii ustanovenia vnútroštátneho práva a zodpovedajúce požiadavky na regulačné informácie, ktoré si vyžadujú poskytnutie informácií, ktoré sú úplne alebo čiastočne totožné s informáciami, ktoré sa majú poskytnúť na základe požiadaviek na regulačné informácie podľa odseku 1 písm. a) a b).

Členské štáty po tomto oznámení oznámia Komisii každé ustanovenie vnútroštátneho práva, ktorým sa:

- a) zavádzajú zmeny požiadaviek na regulačné informácie stanovených v ustanoveniach vnútroštátneho práva uvedených v časti B prílohy I alebo
- b) stanovujú nové príslušné požiadavky na regulačné informácie, ktoré vyžadujú poskytnutie informácií, ktoré sú úplne alebo čiastočne totožné s informáciami, ktoré sa majú poskytovať podľa požiadaviek na regulačné informácie uvedených v odseku 1 písm. a) a b).

Členské štáty takého ustanovenia oznámia do jedného mesiaca od ich prijatia.

3. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 14, ktorými sa mení:

- a) časť A prílohy I s cieľom zahrnúť do nej odkazy na všetky požiadavky na regulačné informácie uvedené v odseku 1 písm. b) tohto článku;
- b) časť B prílohy I s cieľom zahrnúť do nej alebo z nej vypustiť odkazy na vnútroštátne právo a požiadavky na regulačné informácie v súlade s oznámeniami podľa odseku 2 tohto článku.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- 1. „regulačné informácie“ sú informácie súvisiace s prepravou tovaru na území Únie vrátane tranzitu tovaru, bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú prezentované vo forme dokladu, ktoré má sprístupniť dotknutý hospodársky subjekt v súlade s ustanoveniami uvedenými v článku 2 ods. 1 s cieľom preukázať súlad s príslušnými požiadavkami aktov, ktorými sa stanovujú uvedené ustanovenia;
- 2. „požiadavka na regulačné informácie“ je požiadavka na poskytnutie regulačných informácií;

⁽¹⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽¹⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽¹⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72).

3. „príslušný orgán“ je verejný orgán, agentúra alebo iný subjekt, ktorý má právomoc vykonávať úlohy podľa právnych aktov uvedených v článku 2 ods. 1 a pre ktorý je nevyhnutný prístup k regulačným informáciám, napríklad na účely kontroly, presadzovania, overovania a monitorovania súladu na území členského štátu;
4. „elektronické údaje o nákladnej doprave“ alebo „eFTI“ je súbor dátových prvkov spracúvaných elektronickými prostriedkami na účely výmeny regulačných informácií medzi dotknutými hospodárskymi subjektmi a medzi dotknutými hospodárskymi subjektmi a príslušnými orgánmi;
5. „podsúbor údajov eFTI“ je súbor štruktúrovaných dátových prvkov, ktoré zodpovedajú regulačným informáciám, ktoré sa vyžadujú podľa konkrétneho právneho aktu Únie alebo vnútroštátneho práva uvedeného v článku 2 ods. 1;
6. „spoločný súbor údajov eFTI“ je komplexný súbor štruktúrovaných dátových prvkov zodpovedajúcich všetkým podsúborom údajov eFTI, pričom dátové prvky, ktoré sú pre rôzne podsúbory údajov eFTI spoločné, sú zahrnuté iba jedenkrát;
7. „dátový prvok“ je najmenšia jednotka informácií, ktorá má jedinečnú definíciu a presné technické vlastnosti, akými sú formát, dĺžka a typ znaku;
8. „spracúvanie“ je operácia alebo súbor operácií, ktoré sa vykonávajú s eFTI automatizovanými alebo inými prostriedkami, ako napríklad zhromažďovanie, zaznamenávanie, usporiadanie, štruktúrovanie, uchovávanie, prispôbovanie alebo upravovanie, vyhľadávanie, prehliadanie, využívanie, poskytovanie prenosom, šírením alebo poskytovaním eFTI iným spôsobom, preskupovanie alebo kombinovanie, obmedzenie, vymazanie alebo likvidácia;
9. „záznam operácie“ je automatické zaznamenanie elektronického spracovania eFTI;
10. „platforma eFTI“ je riešenie založené na informačných a komunikačných technológiách (IKT), ako napríklad operačný systém, operačné prostredie alebo databáza, ktoré sú určené na spracúvanie eFTI;
11. „vývojár platformy eFTI“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá vytvorila alebo získala platformu eFTI buď na účely spracovania regulačných informácií súvisiacich s jej vlastnou hospodárskou činnosťou, alebo na účely uvedenia tejto platformy na trh;
12. „služba eFTI“ je služba pozostávajúca zo spracovania eFTI prostredníctvom platformy eFTI buď samostatne, alebo v kombinácii s inými riešeniami IKT vrátane iných platforiem eFTI;
13. „poskytovateľ služby eFTI“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá poskytuje dotknutým hospodárskym subjektom službu eFTI na základe zmluvy;
14. „dotknutý hospodársky subjekt“ je prevádzkovateľ dopravy alebo logistických služieb alebo akákoľvek iná fyzická alebo právnická osoba, ktorá je zodpovedná za poskytovanie regulačných informácií príslušným orgánom v súlade s príslušnými požiadavkami na regulačné informácie;
15. „formát čitateľný ľudským okom“ je spôsob zobrazenia údajov v elektronickej forme, ktorý môže fyzická osoba použiť ako informáciu bez potreby ďalšieho spracovania;
16. „strojovo čitateľný formát“ je spôsob zobrazenia údajov v elektronickej forme, ktorý môže byť použitý na automatické spracovanie strojom;
17. „orgán posudzovania zhody“ je orgán posudzovania zhody v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008, ktorý je akreditovaný v súlade s uvedeným nariadením na vykonávanie posudzovania zhody platformou eFTI alebo poskytovateľom služby eFTI;
18. „preprava“ je doprava určeného tovaru vrátane odpadu medzi prvým miestom vyzdvihnutia a konečným miestom dodania podľa podmienok jedinej zmluvy o preprave alebo viacerých po sebe nasledujúcich zmlúv o preprave, v prípade potreby vrátane transferu medzi rôznymi druhmi dopravy, a bez ohľadu na množstvo alebo počet prepravovaných kontajnerov, balení alebo kusov.

KAPITOLA II

REGULAČNÉ INFORMÁCIE SPRÍSTUPŇOVANÉ ELEKTRONICKY

Článok 4

Požiadavky na dotknuté hospodárske subjekty

1. Na účely článku 5 ods. 1, 2 a 3 dodržiavajú dotknuté hospodárske subjekty požiadavky uvedené v tomto článku.

2. Ak dotknuté hospodárske subjekty sprístupňujú regulačné informácie príslušnému orgánu elektronicky, robia tak na základe údajov spracovaných prostredníctvom certifikovanej platformy eFTI a prípadne aj certifikovaným poskytovateľom služby eFTI. Dotknuté hospodárske subjekty sprístupňujú uvedené regulačné informácie v strojovo čitateľnom formáte a na žiadosť príslušného orgánu vo formáte čitateľnom ľudským okom.

3. Informácie v strojovo čitateľnom formáte sa sprístupňujú prostredníctvom overeného a bezpečného pripojenia k zdroju údajov platformy eFTI. Dotknuté hospodárske subjekty oznámia jedinečné elektronické identifikačné prepojenie uvedené v článku 9 ods. 1 písm. e), ktoré príslušnému orgánu umožní jednoznačne identifikovať regulačné informácie súvisiace s prepravou.

4. Informácie vo formáte čitateľnom ľudským okom, ktoré si vyžadujú príslušné orgány, sa sprístupňujú na mieste na obrazovke elektronického zariadenia, ktoré vlastní dotknutý hospodársky subjekt.

Článok 5

Požiadavky na príslušné orgány

1. Príslušné orgány po uplynutí 30 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti prvého z delegovaných a vykonávacích aktov uvedených v článkoch 7 a 8 akceptujú regulačné informácie, ktoré dotknuté hospodárske subjekty sprístupnili elektronicky v súlade s článkom 4, a to aj v prípade, že príslušné orgány o tieto regulačné informácie požiadali ako o doplňujúce informácie.

2. Ak dotknutý hospodársky subjekt v súlade s článkom 4 tohto nariadenia elektronicky sprístupnil regulačné informácie vyžadované podľa nariadenia (ES) č. 1013/2006, dotknuté príslušné orgány akceptujú aj takéto regulačné informácie bez súhlasu uvedeného v článku 26 ods. 3 a 4 nariadenia (ES) č. 1013/2006.

3. Ak regulačné informácie vyžadované podľa konkrétneho právneho aktu Únie alebo vnútroštátneho práva uvedené v článku 2 ods. 1 zahŕňajú úradné overenie, ako napríklad pečiatky alebo osvedčenia, predmetný orgán poskytne uvedené overenie elektronicky v súlade s požiadavkami stanovenými delegovanými a vykonávacími aktmi uvedenými v článkoch 7 a 8.

4. V záujme dosiahnutia súladu s požiadavkami stanovenými v odsekoch 1 až 3 tohto článku prijímú členské štáty opatrenia s cieľom umožniť všetkým svojim príslušným orgánom prístup k regulačným informáciám sprístupneným dotknutými hospodárskymi subjektmi v súlade s článkom 4 a ich spracúvanie. Uvedené opatrenia musia byť v súlade s delegovanými a vykonávacími aktmi uvedenými v článkoch 7 a 8.

Článok 6

Dôverné obchodné informácie

Príslušné orgány, poskytovatelia služby eFTI a dotknuté hospodárske subjekty prijímú opatrenia na zabezpečenie dôverného charakteru obchodných informácií, ktoré sú spracúvané a vymieňané v súlade s týmto nariadením, a zabezpečia, aby bol prístup k takýmto informáciám a ich spracúvanie možné len vtedy, ak boli povolené.

Článok 7

Spoločný súbor údajov eFTI a podsúbory údajov eFTI

1. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 14 na doplnenie tohto nariadenia stanovením a zmenou spoločného súboru údajov eFTI a podsúborov údajov eFTI vo vzťahu k príslušným požiadavkám na regulačné informácie uvedeným v článku 2 ods. 1 vrátane zodpovedajúcich špecifikácií týkajúcich sa vymedzení pojmov a technických vlastností pre každý dátový prvok zahrnutý do spoločného súboru údajov eFTI a podsúborov údajov eFTI.

2. Komisia pri prijímaní delegovaných aktov uvedených v odseku 1:

a) zohľadní príslušné medzinárodné dohovory a právo Únie a

b) usiluje sa o zabezpečenie interoperability spoločného súboru údajov eFTI a podsúborov údajov eFTI s príslušnými modelmi údajov, ktoré sú akceptované na medzinárodnej úrovni alebo na úrovni Únie, vrátane multimodálnych modelov údajov.

3. Prvý takýto delegovaný akt sa vzťahuje na všetky prvky uvedené v odseku 1 a musí sa prijať najneskôr 21. februára 2023.

Článok 8

Spoločné postupy a pravidlá prístupu

1. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví spoločné postupy a podrobné pravidlá, ako aj spoločné technické špecifikácie pre prístup príslušných orgánov k platformám eFTI vrátane postupov spracovania regulačných informácií a komunikácie medzi príslušnými orgánmi a dotknutými hospodárskymi subjektmi vo vzťahu k týmto informáciám.
2. Komisia sa pri prijímaní vykonávacích aktov uvedených v odseku 1 snaží zvýšiť efektívnosť administratívnych postupov a minimalizovať náklady dotknutých hospodárskych subjektov aj príslušných orgánov na zabezpečenie súladu.
3. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2 Prvý takýto vykonávací akt sa vzťahuje na všetky prvky uvedené v odseku 1 tohto článku a musí sa prijať najneskôr 21. februára 2023.

KAPITOLA III

PLATFORMY eFTI A POSKYTOVATELIA SLUŽBY eFTI

ODDIEL 1

Požiadavky na platformy eFTI a poskytovateľov služby eFTI

Článok 9

Funkčné požiadavky na platformy eFTI

1. Platformy eFTI používané na spracúvanie regulačných informácií poskytujú funkcie, ktoré zabezpečia, aby:
 - a) osobné údaje bolo možné spracúvať v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679;
 - b) obchodné údaje bolo možné spracúvať v súlade s článkom 6;
 - c) príslušné orgány mali prístup k údajom a mohli ich spracúvať v súlade so špecifikáciami prijatými prostredníctvom delegovaných a vykonávacích aktov uvedených v článkoch 7 a 8;
 - d) dotknuté hospodárske subjekty mohli sprístupňovať informácie príslušným orgánom v súlade s článkom 4;
 - e) bolo možné vytvoriť jedinečné elektronické identifikačné prepojenie medzi prepravou a súvisiacimi dátovými prvkami vrátane štruktúrovaného odkazu na platformu eFTI, kde sa údaje sprístupňujú, ako napríklad jedinečný referenčný identifikátor;
 - f) údaje bolo možné spracúvať výhradne na základe povoleného a overeného prístupu;
 - g) celé spracúvanie údajov bolo riadne zaznamenané v záznamoch operácie s cieľom umožniť aspoň identifikáciu každej odlišnej operácie spracovania, fyzickej alebo právnickej osoby, ktorá uskutočnila operáciu, a postupnosti operácií na každom jednotlivom dátovom prvku; ak operácia zahŕňa zmenu alebo vymazanie existujúceho dátového prvku, pôvodný dátový prvok sa zachová;
 - h) údaje mohli byť archivované a zostať prístupné pre príslušné orgány v súlade s príslušnými právnymi aktmi Únie a vnútroštátnym právom, v ktorých sa stanovujú príslušné požiadavky na regulačné informácie;
 - i) záznamy operácie uvedené v písmene g) tohto odseku boli archivované a zostali prístupné pre príslušné orgány na účely auditu počas obdobia určeného v príslušných právnych aktoch Únie a v príslušnom vnútroštátnom práve, v ktorom sa stanovujú príslušné požiadavky na regulačné informácie, a na účely monitorovania počas období uvedených v článku 17;
 - j) údaje boli chránené pred poškodením a krádežou;
 - k) spracúvané dátové prvky zodpovedali spoločnému súboru údajov eFTI a podsúborom údajov eFTI stanoveným delegovanými aktmi uvedenými v článku 7 a mohli byť spracúvané v ktoromkoľvek úradnom jazyku Únie, ako sa uvádza v príslušných právnych aktoch Únie a v príslušnom vnútroštátnom práve, v ktorom sa stanovujú príslušné požiadavky na regulačné informácie.

2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví podrobné špecifikácie týkajúce sa požiadaviek stanovených v odseku 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2 Komisia pri prijímaní týchto špecifikácií:

- a) vynakladá úsilie o zabezpečenie interoperability platforiem eFTI;
- b) zohľadňuje príslušné existujúce technické riešenia a normy;
- c) zabezpečuje, aby tieto špecifikácie zostali v čo najväčšej možnej miere technologicky neutrálne.

Prvý takýto vykonávací akt sa vzťahuje na všetky prvky uvedené v odseku 1 tohto článku a musí sa prijať najneskôr 21. augusta 2023.

Článok 10

Požiadavky na poskytovateľov služby eFTI

1. Poskytovatelia služby eFTI zabezpečia, aby:
 - a) údaje spracúvali iba oprávnení používatelia v súlade s jasne vymedzenými a udelenými právami na spracovanie v rámci platformy eFTI v súlade s príslušnými požiadavkami na regulačné informácie;
 - b) údaje boli uchovávané a prístupné v súlade s právnymi aktmi Únie a vnútroštátnym právom, v ktorých sa stanovujú príslušné požiadavky na regulačné informácie;
 - c) príslušné orgány mali okamžitý prístup k regulačným informáciám týkajúcim sa operácie nákladnej dopravy, ktoré boli spracované prostredníctvom ich platforiem eFTI, a to bez akýchkoľvek poplatkov;
 - d) údaje boli primerane zabezpečené, a to aj proti neoprávnenému alebo nezákonnému spracovaniu a proti náhodnej strate, zničeniu alebo poškodeniu.
2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví podrobné pravidlá týkajúce sa požiadaviek stanovených v odseku 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2 Prvý takýto vykonávací akt vzťahujúci sa na všetky prvky uvedené v odseku 1 tohto článku sa musí prijať najneskôr 21. augusta 2023.

ODDIEL 2

Certifikácia

Článok 11

Orgány posudzovania zhody

1. Orgány posudzovania zhody sa akreditujú v súlade s nariadením (ES) č. 765/2008 na účely certifikácie platforiem eFTI a poskytovateľov služby eFTI podľa článkov 12 a 13 tohto nariadenia.
2. Na účely akreditácie musí orgán posudzovania zhody spĺňať požiadavky stanovené v prílohe II. Vnútroštátne akreditačné orgány oznámia vnútroštátnemu orgánu určenému v súlade s odsekom 3 tohto článku adresu webového sídla, na ktorom sprístupnia verejnosti informácie o akreditovaných orgánoch posudzovania zhody vrátane aktualizovaného zoznamu týchto orgánov.
3. Každý členský štát určí orgán, ktorý bude viesť aktualizovaný zoznam akreditovaných orgánov posudzovania zhody, platforiem eFTI a poskytovateľov služby eFTI s platnou certifikáciou na základe informácií poskytnutých podľa odseku 2 tohto článku a článku 12 ods. 2 a článku 13 ods. 2 Tieto určené vnútroštátne orgány sprístupnia uvedený zoznam verejnosti na oficiálnom webovom sídle vlády.
4. Uvedené určené vnútroštátne orgány oznámia Komisii do 31. marca každého roka zoznam uvedený v odseku 3 spolu s adresou webového sídla, na ktorom je tento zoznam sprístupnený verejnosti. Komisia zverejní tieto adresy webových sídiel na svojom oficiálnom webovom sídle.

Článok 12

Certifikácia platforiem eFTI

1. Orgán posudzovania zhody posúdi na základe žiadosti vývojára platformy eFTI súlad platformy eFTI s požiadavkami ustanovenými v článku 9 ods. 1. Ak je posúdenie pozitívne, orgán posudzovania zhody vydá osvedčenie o zhode pre uvedenú platformu eFTI. V prípade negatívneho posúdenia poskytne orgán posudzovania zhody žiadateľovi dôvody negatívneho posúdenia.
2. Každý orgán posudzovania zhody vedie aktualizovaný zoznam platforiem eFTI, ktoré certifikoval, ktorým certifikáciu odňal alebo pozastavil jej platnosť. Tento zoznam sprístupní verejnosti na svojom webovom sídle a adresu tohto webového sídla oznámi určenému vnútroštátnemu orgánu uvedenému v článku 11 ods. 3.
3. Informácie sprístupnené príslušným orgánom prostredníctvom certifikovanej platformy eFTI musia byť opatrené certifikačnou známkou.
4. Vývojár platformy eFTI požiada o opätovné posúdenie svojej certifikácie v prípade revízie technických špecifikácií stanovených vo vykonávacích aktoch uvedených v článku 9 ods. 2.
5. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 14 na doplnenie tohto nariadenia stanovením pravidiel o certifikácii platforiem eFTI a o používaní certifikačnej známky, ako aj pravidiel o obnovení, pozastavení platnosti a odňatí certifikácie.

Článok 13

Certifikácia poskytovateľov služby eFTI

1. Orgán posudzovania zhody posúdi na základe žiadosti poskytovateľa služby eFTI súlad poskytovateľa služby eFTI s požiadavkami stanovenými v článku 10 ods. 1. Ak je posúdenie pozitívne, orgán posudzovania zhody vydá osvedčenie o zhode. V prípade negatívneho posúdenia poskytne orgán posudzovania zhody žiadateľovi dôvody negatívneho posúdenia.
2. Každý orgán posudzovania zhody vedie aktualizovaný zoznam poskytovateľov služby eFTI, ktoré certifikoval, ktorým certifikáciu odňal alebo pozastavil jej platnosť. Tento zoznam sprístupní verejnosti na svojom webovom sídle a adresu tohto webového sídla oznámi určenému vnútroštátnemu orgánu uvedenému v článku 11 ods. 3.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 14 na doplnenie tohto nariadenia stanovením pravidiel o certifikácii poskytovateľov služby eFTI, ako aj pravidiel o obnovení, pozastavení platnosti alebo odňatí certifikácie.

KAPITOLA IV

DELEGOVANIE PRÁVOMOCI A VYKONÁVACIE USTANOVENIA

Článok 14

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 2 ods. 3, článku 7, článku 12 ods. 5 a článku 13 ods. 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 20. augusta 2020. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného 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 2 ods. 3, článku 7, článku 12 ods. 5 a článku 13 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktorá 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 2 ods. 3, článku 7, článku 12 ods. 5 a článku 13 ods. 3 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 aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.

Článok 15

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. 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.

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 16

Preskúmanie

1. Komisia najneskôr do 21. februára 2029 vykoná hodnotenie tohto nariadenia a predloží správu o hlavných zisteniach Európskemu parlamentu, Rade a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru.

Komisia tiež posúdi možné iniciatívy, a to najmä s cieľom:

- a) stanoviť povinnosť hospodárskych subjektov sprístupňovať príslušným orgánom regulačné informácie elektronicky v súlade s týmto nariadením;
- b) zabezpečiť lepšiu interoperabilitu a prepojenie medzi prostredím eFTI a rôznymi systémami a platformami IKT používanými na zaznamenávanie a spracúvanie regulačných informácií, ako sa stanovuje v iných právnych predpisoch Únie v oblasti dopravy.

Tieto posúdenia sa vzťahujú najmä na zmenu tohto nariadenia a iných príslušných právnych aktov Únie a v prípade potreby sa k nemu pripojí legislatívny návrh.

2. Členské štáty poskytnú Komisii informácie uvedené v článku 17, ktoré sú potrebné na vypracovanie správy uvedenej v odseku 1 tohto článku.

Článok 17

Monitorovanie

Členské štáty poskytnú Komisii 21. augusta 2027 a potom každých päť rokov informácie o počte prípadov, keď príslušné orgány využili prístup k regulačným informáciám sprístupneným dotknutými hospodárskymi subjektmi elektronicky v súlade s článkom 4 a spracovali ich, a to na základe záznamov operácie uvedených v článku 9 ods. 1 písm. g) a i).

Tieto informácie sa poskytujú za každý rok v rámci vykazovaného obdobia.

Článok 18

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

2. Uplatňuje sa od 21. augusta 2024.
3. Článok 2 ods. 2, článok 5 ods. 4, článok 7, článok 8, článok 9 ods. 2 a článok 10 ods. 2 sa však uplatňujú odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 15. júla 2020

Za Európsky parlament
predseda
D.M. SASSOLI

Za Radu
predsedníčka
J. KLOECKNER

PRÍLOHA I

REGULAČNÉ INFORMÁCIE PATRIACE DO ROZSAHU PÔSOBNOSTI TOHTO NARIADENIA

ČASŤ A – Požiadavky na regulačné informácie uvedené v článku 2 ods. 1 písm. b)

Zoznam delegovaných a vykonávacích aktov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b):

1. Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 ⁽¹⁾, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva: Príloha, bod 6.3.2.6 písm. a), b), c), d), e), f) a g).

ČASŤ B – Vnútroštátne právo

Príslušné ustanovenia vnútroštátneho práva, na základe ktorých sa vyžaduje poskytovanie informácií, ktoré sú úplne alebo čiastočne totožné s informáciami špecifikovanými v článku 2 ods. 1 písm. a) a b):

[Členský štát]

1. Právny akt: [ustanovenie]

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 299, 14.11.2015, s. 1).

PRÍLOHA II

POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA ORGÁNOV POSUDZOVANIA ZHODY

1. Orgán posudzovania zhody je zriadený podľa vnútroštátneho práva a má právnu subjektivitu.
2. Orgán posudzovania zhody je tretou stranou, nezávislou od organizácie alebo platformy eFTI alebo poskytovateľa služby platformy eFTI, ktoré posudzuje.

Za takýto orgán možno považovať subjekt, ktorý patrí do obchodného združenia alebo profesijnej federácie, ktoré zastupujú podniky zapojené do navrhovania, produkcie, poskytovania, montáže, používania alebo údržby platformy eFTI, alebo poskytovateľa služby platformy eFTI, ktoré tento subjekt posudzuje, pod podmienkou, že je preukázaná jeho nezávislosť a nedochádza ku konfliktu záujmov.

3. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a zamestnanci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť návrhármí, výrobcami, dodávateľmi, subjektmi vykonávajúcimi inštaláciu, nákupcami, vlastníkmi, používateľmi alebo subjektmi vykonávajúcimi údržbu platformy eFTI ani poskytovateľmi služby platformy eFTI, ktoré posudzujú, ani zástupcami žiadnej z týchto strán.

Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a zamestnanci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nie sú priamo zapojení do navrhovania, výroby alebo konštrukcie, uvádzania na trh, inštalácie, používania alebo údržby tejto platformy eFTI ani do týchto činností poskytovateľa služby platformy eFTI, ani nezastupujú strany zapojené do týchto činností. Nepodieľajú sa na žiadnych činnostiach, ktoré môžu ovplyvniť ich nezávislý posudok alebo bezúhonnosť vo vzťahu k činnostiam posudzovania zhody, pre ktoré boli akreditované. Vzťahuje sa to najmä na poradenské služby.

Orgány posudzovania zhody zabezpečia, aby činnosti ich pomocných orgánov alebo subdodávateľov neovplyvňovali dôvernosc, objektivitu a nestrannosc ich činností posudzovania zhody.

4. Orgány posudzovania zhody a ich zamestnanci vykonávajú činnosti posudzovania zhody na najvyššej úrovni odbornej integrity a nevyhnutnej technickej odbornej spôsobilosti v danej oblasti a nesmú podliehať žiadnym tlakom a stimulom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvniť ich rozhodnutie alebo výsledky ich činností posudzovania zhody, najmä zo strany osôb alebo skupín osôb, ktoré majú záujem na výsledku týchto činností.
5. Orgán posudzovania zhody musí byť schopný vykonať všetky úlohy posudzovania zhody, ktorými je poverený podľa článkov 12 a 13 tohto nariadenia, či už ich vykoná sám alebo sa vykonávajú v jeho mene a na jeho zodpovednosť.

Orgán posudzovania zhody musí mať k dispozícii:

- a) potrebných zamestnancov s technickými znalosťami a dostatočnými a primeranými skúsenosťami na vykonávanie úloh posudzovania zhody;
- b) potrebný opis postupov, v súlade s ktorými sa vykonáva posudzovanie zhody;
- c) potrebné postupy na vykonávanie svojej činnosti zohľadňujúce veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podniká, jeho štruktúru a stupeň zložitosti dotknutej technológie.

Orgán posudzovania zhody musí mať prostriedky potrebné na primeraný výkon technických a administratívnych úloh spojených s činnosťami posudzovania zhody.

6. Zamestnanci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody musia mať:

- a) primerané technické a odborné vzdelanie vzťahujúce sa na všetky činnosti posudzovania zhody;

- b) dostatočné znalosti o požiadavkách posudzovaní, ktoré vykonávajú, a primeranú právomoc vykonávať tieto posudzovania;
 - c) primerané znalosti a pochopenie požiadaviek stanovených v článkoch 9 a 10 tohto nariadenia;
 - d) schopnosti potrebné na vypracúvanie osvedčení o zhode, záznamov a protokolov preukazujúcich, že sa vykonalo posúdenie.
7. Je potrebné zaručiť nestrannosť orgánov posudzovania zhody, ich vrcholového manažmentu a zamestnancov zodpovedných za vykonávanie úloh týkajúcich sa posudzovania zhody.

Odmeňovanie vrcholového manažmentu orgánu posudzovania zhody a jeho zamestnancov zodpovedných za vykonávanie úloh týkajúcich sa posudzovania zhody nesmie závisieť od počtu vykonaných posúdení ani od výsledkov týchto posúdení.

8. Orgány posudzovania zhody uzavrujú poistenie zodpovednosti za škodu, ak túto zodpovednosť nenesie štát v súlade s vnútroštátnym právom, alebo ak nie je za posudzovanie zhody priamo zodpovedný samotný členský štát.
9. Zamestnanci orgánu posudzovania zhody sú povinní dodržiavať služobné tajomstvo, pokiaľ ide o všetky informácie získané pri vykonávaní svojich úloh podľa článkov 12 a 13 tohto nariadenia alebo každého ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré ich uvádzajú do účinnosti, nie však vo vzťahu k príslušným orgánom členského štátu, kde daný orgán vykonáva svoju činnosť. Vlastnícke práva sú chránené.
10. Orgány posudzovania zhody sa zúčastňujú príslušných normalizačných činností a regulačných činností alebo zabezpečia, aby ich zamestnanci zodpovední za vykonávanie úloh týkajúcich sa posudzovania zhody boli o týchto činnostiach informovaní.
-

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 tranzitu.
- (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 prispôbené 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 povolenia 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 adresátmi 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 je 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. Dvostranne 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 rizikivosti, sa vyžadaná 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 rizikivosti 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 do 2. júna 2021 prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikivosti 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 prijímú 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 prijímú 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 výťahoch;
2. za obdobie uvedené v článku 36 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 akékoľvek prípady prekročenia povolennej 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 odosielaťelia, zasielaťelia alebo dodávateľia, 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

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK