



V Bruseli 23. januára 2020
(OR. en)

Medziinštitucionálne spisy:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

POZNÁMKA K BODU I/A

Od: Generálny sekretariát Rady

Komu: Výbor stálych predstaviteľov (časť I)/Rada

Č. dok. Kom.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Predmet: Balík v oblasti mobility I:
Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví
Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, 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) 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov
Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy
– politická dohoda

Tento dodatok sa týka návrhu, ktorým sa mení smernica 2006/22/ES a stanovuje *lex specialis* v oblasti vysielania pracovníkov.

Návrh

Smernica Európskeho parlamentu a Rady,

ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá týkajúce sa vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu („nariadenie o IMI“)

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 výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Na formovanie bezpečného, efektívneho a sociálne zodpovedného odvetvia cestnej dopravy je potrebné zabezpečiť jednak primerané pracovné podmienky a sociálnu ochranu vodičov a jednak vhodné podnikateľské prostredie a spravodlivú hospodársku súťaž pre prevádzkovateľov.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

Vzhľadom na vysokú mobilitu 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) Vysoká miera mobility, ktorá je charakteristickou črtou služieb cestnej dopravy, si vyžaduje mimoriadnu pozornosť pri zabezpečovaní toho, aby vodiči mohli využívať práva, na ktoré majú nárok, a aby prevádzkovatelia, ktorých väčšinu tvoria malé MSP, nemuseli čeliť neprimeraným administratívnym prekážkam ani diskriminačným kontrolám, ktoré nenáležite obmedzujú ich slobodu poskytovať cezhraničné služby.
- (3) Z toho istého dôvodu musia byť všetky vnútroštátne predpisy vzťahujúce sa na cestnú dopravu primerané a odôvodnené, pričom sa musí zohľadniť potreba zabezpečiť primerané sociálne a pracovné podmienky pre vodičov a uľahčiť využívanie slobody poskytovať služby cestnej dopravy na základe spravodlivej hospodárskej súťaže medzi vnútroštátnymi a zahraničnými prevádzkovateľmi.
- (4) 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.
- (5) Pri posúdení účinnosti a efektívnosti súčasných právnych predpisov Únie v oblasti cestnej dopravy sa zistili určité medzery v existujúcich ustanoveniach a nedostatky pri ich dodržiavaní, napríklad v súvislosti s využívaním schránkových spoločností. Navyše medzi členskými štátmi existuje viacero rozdielov vo výklade, uplatňovaní a vykonávaní pravidiel, čo vytvára vysokú administratívnu záťaž pre vodičov a prevádzkovateľov. Dôsledkom je právna neistota, ktorá poškodzuje pracovné a sociálne podmienky, ako aj podmienky hospodárskej súťaže v tomto odvetví.

- (6) S cieľom zabezpečiť správne uplatňovanie smerníc Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES³ a 2014/67/EÚ⁴ by sa mali posilniť kontroly a spolupráca na úrovni Únie v boji proti podvodom súvisiacim s vysielaním vodičov.
- (7) Primerané, účinné a konzistentné dodržiavanie ustanovení 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 platné jednotné požiadavky na dodržiavanie predpisov stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES⁵ aj na kontrolu dodržiavania ustanovení o pracovnom čase v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/EÚ⁶.
- (8) 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 zahŕňajúcej dostatočné časové úseky. Cestná kontrola by sa mala obmedziť na aspekty, ktoré možno skontrolovať s použitím tachografu a súvisiaceho zariadenia vo vozidle, a komplexné kontroly by sa mali vykonávať len v priestoroch podniku.

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

4 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).

5 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).

6 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).

- (9) Cestné kontroly by sa mali vykonávať efektívne a rýchlo s cieľom dokončiť ich v čo najkratšom čase a s čo najmenším zdržaním vodiča a malo by sa jasne rozlišovať medzi povinnosťami prevádzkovateľov dopravy a povinnosťami vodičov.
- (10) Mala by sa ďalej podporovať spolupráca medzi orgánmi zabezpečujúcimi dodržiavanie predpisov členských štátov 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) 2019/1149⁷ patrí smernica 2006/22/ES, by mohol zohrávať dôležitú úlohu pri poskytovaní pomoci členským štátom pri vykonávaní zosúladených kontrol. Európsky orgán práce by tiež mohol podporovať úsilie v oblasti vzdelávania a odbornej prípravy.
- (11) Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi pri uplatňovaní sociálnych pravidiel v cestnej doprave sa ukázala ako nedostatočná, v dôsledku čoho je cezhraničné dodržiavanie predpisov náročnejšie, neefektívne a nekonzistentné. Preto je potrebné stanoviť rámec účinnej komunikácie a vzájomnej pomoci vrátane výmeny údajov o porušeníach predpisov a informácií o osvedčených postupoch pri dodržiavaní predpisov.
- (12) S cieľom podporiť účinnú administratívnu spoluprácu a účinnú výmenu informácií sa od členských štátov na základe článku 16 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009⁸ vyžaduje, aby prepojili svoje vnútroštátne elektronické registre (NER) prostredníctvom systému Európskeho registra podnikov cestnej dopravy (ERRU). Rozsah informácií dostupných počas cestných kontrol by sa mal v rámci tohto systému rozšíriť.

7 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).

8 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).

- (13) 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 cestnej dopravy pri vysielaní vodičov by Komisia mala vyvinúť jeden alebo viacero nových modulov pre informačný systém o vnútornom trhu (IMI) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012⁹. Je dôležité, aby IMI umožňoval kontrolu platnosti vyhlásení o vyslaní počas cestných kontrol.
- (14) 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) 2016/679¹⁰ a (EÚ) 2018/1725¹¹. Výmena informácií prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (IMI) by tiež mala byť v súlade s nariadením (EÚ) č. 1024/2012.
- (15) Na uľahčenie kontroly dodržiavania pravidiel vysielania stanovených v tejto smernici by prevádzkovatelia cestnej dopravy mali predložiť vyhlásenie o vyslaní príslušným orgánom členských štátov, do ktorých vodičov vysielajú.
- (16) S cieľom znížiť administratívnu záťaž pre prevádzkovateľov dopravy je potrebné zjednodušiť proces zasielania a aktualizácie vyhlásení o vyslaní. Komisia by preto mala vytvoriť viacjazyčné verejné rozhranie, ku ktorému by mali prevádzkovatelia dopravy prístup a prostredníctvom ktorého by predkladali a aktualizovali informácie o vyslaní a prípadne vkladali do IMI iné relevantné dokumenty.

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) 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).

- (17) S cieľom ďalej zlepšiť efektívnosť, účinnosť a konzistentnosť dodržiavania predpisov je žiaduce rozvinúť prvky a využívanie existujúcich vnútroštátnych systémov hodnotenia rizikovosti. Prístup k údajom v systémoch hodnotenia rizikovosti by umožnil lepšie zameranie kontrol na prevádzkovateľov, ktorí nedodržiavajú pravidlá, a jednotný vzorec na posudzovanie rizika dopravného podniku by mal prispieť k spravodlivejšiemu zaobchádzaniu s prevádzkovateľmi počas kontrol.
- (18) V záujme zabezpečenia 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.
- (19) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania smernice 2006/22/ES by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Komisia by mala zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s podnikmi pri zohľadňovaní kritérií, ktoré sa v tejto smernici stanovujú na účely vypracovania spoločného vzorca na výpočet rizikovosti podnikov. Uvedené vykonávacie právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹².
- (20) 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 dopravných spoločností. Administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia treba zharmonizovať, aby dopravcovia nedoplácali na zbytočné oneskorenia.

¹² 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).

- (21) Dopravné podniky sú adresátmi určitých osobitných pravidiel vysielania 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 cestnej nákladnej dopravy, by však členské štáty mali taktiež stanoviť jasné a predvídateľné pravidlá týkajúce sa sankcií voči odosielateľom, zasielateľom, dodávateľom a subdodávateľom v prípade, že vedeli alebo vzhľadom na všetky relevantné okolnosti mali vedieť, že dopravné služby, ktoré objednávajú, zahŕňajú porušenia osobitných pravidiel o vysielaní.
- (22) Komisia vo svojom návrhu z 8. marca 2016¹³ na revíziu smernice 96/71/ES uznala, že vykonávanie uvedenej smernice sa spája s osobitnými právnymi otázkami a ťažkosťami v odvetví cestnej dopravy s vysokou mierou mobility, a vyjadrila sa, že tieto otázky by mali byť predmetom špecifických právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy.
- (23) 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.
- (24) Vzhľadom na 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 jednoznačne objasniť, za akých okolností sa pravidlá týkajúce sa dlhodobého vysielania pracovníkov uvedené v smernici 96/71/ES na takýchto vodičov neuplatňujú.
- (25) Takéto vyrovnané kritériá by mali byť založené na koncepcii dostatočného prepojenia poskytovanej služby a vodiča s územím hostiteľského členského štátu. S cieľom uľahčiť presadzovanie pravidiel by sa malo rozlišovať medzi rôznymi druhmi dopravných operácií v závislosti od stupňa spojenia s územím hostiteľského členského štátu.

¹³ COM(2016) 128.

- (26) Malo by sa spresniť, že medzinárodná doprava v tranzite cez územie členského štátu nepredstavuje vyslanie. Takáto doprava sa vyznačuje tým, že vodič prejde cez členský štát bez naloženia alebo vyloženia nákladu a bez prístúpenia či vystúpenia cestujúcich, a preto neexistuje význačné prepojenie medzi činnosťami vodiča a členským štátom, ktorým prechádza. Zastávky, napríklad z hygienických dôvodov, preto nemajú vplyv na kvalifikáciu prítomnosti vodiča v členskom štáte ako tranzit.
- (27) Keď vodič vykonáva bilaterálne dopravné operácie, a to z členského štátu, kde je podnik usadený, na územie iného členského štátu alebo tretej krajiny alebo 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 dopravné 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.
- (28) Na druhej strane existuje dostatočné prepojenie s územím hostiteľského členského štátu v prípade, keď v ňom vodič vykonáva iné druhy operácií, najmä kabotážnu prepravu alebo nebilaterálne medzinárodné dopravné operácie. Toto dostatočné prepojenie existuje v prípade kabotážnej prepravy v zmysle vymedzenia v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009¹⁴ a (ES) č. 1073/2009¹⁵, 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, v ktorom je vysielajúci podnik usadený. Poskytované služby sú teda prepojené s dotknutým hostiteľským členským štátom, a nie s domovským členským štátom. V týchto prípadoch sa pravidlá špecifické pre dané odvetvie vyžadujú, len pokiaľ ide o administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

- (29) V prípade, keď 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 druhej 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 v tomto prípade mali pravidlá vysielania uplatňovať.
- (30) 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 účinné kontroly. Je dôležité, aby nové pravidlá nevedli k zbytočnej administratívnej záťaži a aby náležite zohľadňovali záujmy MSP.
- (31) 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 v dotknutom členskom štáte vyhlásili za všeobecne uplatniteľné alebo sa iným spôsobom uplatňujú v súlade s článkom 3 ods. 1 a 8 uvedenej smernice, a to v prípade potreby aj prostredníctvom kolektívnych zmlúv, ktoré sú všeobecne uplatniteľné na všetky podobné podniky v príslušnej geografickej oblasti, sprístupnili dostupným a transparentným spôsobom pre dopravné podniky z iných členských štátov a pre vyslaných vodičov. Príslušné informácie by sa mali vzťahovať najmä na zložky odmeňovania, ktoré sa na základe týchto nástrojov stali povinnými. V súlade s uvedenou smernicou by sa malo usilovať o zapojenie sociálnych partnerov.
- (32) Prevádzkovatelia dopravy v EÚ čelia rastúcej konkurencii zo strany prevádzkovateľov so sídlom v štátoch mimo EÚ. Je preto mimoriadne dôležité zabezpečiť, aby podniky Únie neboli diskriminované. V súlade s článkom 1 ods. 4 smernice 96/71/ES podnikom usadeným v štáte mimo EÚ 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 podniky z tretích krajín vykonávajú dopravné operácie na základe dvojstranných alebo mnohostranných dohôd, ktorými sa poskytuje prístup na trh Únie.

- (33) Systém multilaterálnych kvót ECMT je jedným z hlavných nástrojov, ktorými sa reguluje prístup prevádzkovateľov z krajín mimo EÚ na trh EÚ a prístup prevádzkovateľov z EÚ na trhy mimo EÚ. O počte povolení pridelených jednotlivým členským štátom ECMT sa rozhoduje každoročne. S cieľom zabezpečiť, aby podniky Únie neboli diskriminované, je potrebné dodržiavať povinnosť členských štátov v tejto súvislosti aj pri schvaľovaní podmienok prístupu na trh EÚ v rámci ECMT.
- (34) Okrem toho právomoc rokovať o Európskej dohode o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (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. 561/2006¹⁶ mala zosúladiť kontrolné mechanizmy, ktoré možno použiť na kontrolu dodržiavania vnútroštátnych sociálnych pravidiel a sociálnych pravidiel Únie prevádzkovateľmi z tretích krajín, s mechanizmami, ktoré sa uplatňujú na prevádzkovateľov z Únie.
- (35) S cieľom zabezpečiť účinné a efektívne dodržiavanie sektorových pravidiel o vysielaní pracovníkov a zabrániť neprimeranej administratívnej záťaži pre prevádzkovateľov z iných krajín by sa mali stanoviť osobitné administratívne požiadavky a požiadavky na kontrolu 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 možnosť uložiť prevádzkovateľom cestnej dopravy len tie administratívne požiadavky stanovené v tejto smernici, ktoré sú prispôsobené odvetviu cestnej dopravy.
- (36) 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 prevádzkovatelia cestnej dopravy prostredníctvom verejného rozhrania IMI a v prípade potreby aj príslušné orgány členského štátu, v ktorom je prevádzkovateľ usadený. Príslušné orgány by mali využívať rámec vzájomnej pomoci medzi členskými štátmi stanovený v smernici 2014/67/EÚ.

¹⁶ 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).

- (37) 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 vysielaní za súčasného dodržiavania nariadenia (EÚ) 2016/679. Príslušné informácie by sa sociálnym partnerom mali poskytovať mimo IMI.
- (38) S cieľom prispôsobiť prílohy k tejto smernici vývoju v oblasti najlepších postupov by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu týchto príloh. 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 práva¹⁷. 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 systematický prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (39) Komisia by mala posúdiť vplyv uplatňovania a presadzovania pravidiel vysielania pracovníkov na odvetvie cestnej dopravy a predložiť Parlamentu a Rade správu o výsledkoch tohto hodnotenia v prípade potreby spolu s legislatívnym návrhom.
- (40) Táto smernica by sa mala uplatňovať od ... [18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti]. Uvedený dátum bude dátumom, od ktorého sa smernica 2018/957 má v súlade s jej článkom 3 ods. 3 uplatňovať na odvetvie cestnej dopravy.
- (41) Smernica 2006/22/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

¹⁷ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

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 Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/EÚ týkajúce sa administratívnych požiadaviek a kontrolných opatrení pri vysielaní dotknutých vodičov.
2. Uvedené špecifické pravidlá platia pre vodičov, ktorých zamestnávajú podniky usadené v členskom štáte, ktoré prijímú jedno z nadnárodných opatrení uvedených v článku 1 ods. 3 písm. a) smernice 96/71/ES.
3. 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, a toto obdobie vyslania sa nekumuluje s predchádzajúcimi obdobiami vyslania v súvislosti s takýmito medzinárodnými operáciami toho istého vodiča alebo iného vodiča, ktorého nahrádza.
4. Keď vodič vykonáva bilaterálne dopravné operácie, nepovažuje sa za vyslaného na účely smernice 96/71/ES.

Na účely tejto smernice sa bilaterálnou dopravnou operáciou v spojení s tovarom 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.

5. Členské štáty od dátumu, od ktorého vodiči ručne zaznamenávajú údaje o prekračovaní hraníc, ako sa vyžaduje v článku 34 ods. 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014¹⁸, uplatňujú tiež výnimku stanovenú v odseku 4 vo vzťahu k preprave tovaru, a to v prípade, keď vodič okrem bilaterálnej dopravnej operácie vykoná aj jednu činnosť nakládky a/alebo vykládky v členských štátoch alebo tretích krajinách, cez ktoré prechádza, za predpokladu, že 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 sa uplatňuje najviac na dve dodatočné činnosti nakládky a/alebo vykládky v súlade s podmienkami uvedenými vyššie.

Táto výnimka sa uplatňuje iba do dátumu, keď sa do vozidiel registrovaných v členských štátoch prvýkrát nainštaluje v zmysle článku 8 ods. 1 pododseku 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 inteligentný tachograf, ktorý spĺňa požiadavku na zaznamenávanie prekročenia hraníc a dodatočných činností, ako sa uvádza v článku 8 ods. 1 pododseku 1. Od tohto dátumu sa výnimka uvedená v tomto odseku vzťahuje výlučne na vodičov, ktorí používajú vozidlá vybavené inteligentným tachografom podľa článkov 8, 9 a 10 uvedeného nariadenia.

6. Na účely tejto smernice je bilaterálnou dopravnou operáciou v medzinárodnej príležitostnej alebo pravidelnej preprave cestujúcich v zmysle vymedzení v nariadení (ES) č. 1073/2009, keď vodič:
- vyzdvihne cestujúcich v členskom štáte usadenia a vysadí ich v inom členskom štáte alebo tretej krajine alebo
 - vyzdvihne cestujúcich v členskom štáte alebo tretej krajine a vysadí ich v členskom štáte usadenia, alebo

18 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).

- 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.

7. Členské štáty od dátumu, od ktorého vodiči ručne zaznamenajú údaje o prekročení hraníc, ako sa vyžaduje v článku 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014, uplatňujú tiež výnimku stanovenú v odseku 6 vo vzťahu k preprave cestujúcich, a to v prípade, keď vodič okrem vykonania bilaterálnej dopravnej operácie tiež:

- 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 spätočnú cestu.

Táto výnimka sa uplatňuje iba do dátumu, keď sa do vozidiel registrovaných v členských štátoch prvýkrát nainštaluje v zmysle článku 8 ods. 1 pododseku 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 inteligentný tachograf, ktorý spĺňa požiadavku na zaznamenávanie prekročenia hraníc a dodatočných činností, ako sa uvádza v článku 8 ods. 1 pododseku 1. Od tohto dátumu sa výnimka uvedená v tomto odseku vzťahuje výlučne na vodičov, ktorí používajú vozidlá vybavené inteligentným tachografom podľa článkov 8, 9 a 10 uvedeného nariadenia.

8. Vodič, ktorý vykonáva kobotáž v zmysle vymedzení v nariadeniach (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009, sa považuje za vyslaného v zmysle smernice 96/71/ES.
9. Bez ohľadu na článok 2 ods. 1 smernice 96/71/ES sa vodič nepovažuje za vyslaného na územie členského štátu, cez ktorý prechádza bez naloženia alebo vyloženia nákladu a bez vyzdvihnutia alebo vysadenia cestujúcich.

10. V prípade, že vodič uskutočňuje počiatočný alebo záverečný cestný úsek kombinovanej dopravy, ako sa vymedzuje v smernici Rady 92/106/EHS¹⁹, vodič sa nepovažuje za vyslaného na účely smernice 96/71/ES, ak daný cestný úsek sám osebe pozostáva z bilaterálnych dopravných operácií vymedzených v odseku 4.
11. 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 vnútroštátnych zákonoch, iných právnych predpisoch alebo správnych opatreniach alebo v kolektívnych zmluvách alebo arbitrážnych nálezoch, ktoré sa v dotknutom členskom štáte vyhlásili za všeobecne uplatniteľné alebo sa iným spôsobom uplatňujú v súlade s článkom 3 ods. 1 a 8 uvedenej smernice, 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.
12. Dopravné podniky usadené v štáte mimo EÚ 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.
13. Odchyľne 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:

19 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.

- a) uložiť prevádzkovateľovi cestnej dopravy usadenému v inom členskom štáte povinnosť predložiť vnútroštátnym príslušným orgánom členského štátu, do ktorého je vodič vyslaný, vyhlásenie o vyslaní najneskôr pri začiatku ich vyslania, a to prostredníctvom viacjazyčného štandardného formulára verejného rozhrania spojeného s informačným systémom o vnútornom trhu (IMI), ktorý bol zriadený nariadením (EÚ) č. 1024/2012. Vyhlásenie o vyslaní obsahuje tieto informácie:
- i) totožnosť prevádzkovateľa cestnej dopravy, ak je k dispozícii, aspoň vo forme čísla licencie Spoločenstva;
 - ii) kontaktné údaje vedúceho dopravy alebo inej kontaktnej osoby (osôb) 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) tieto informácie o vyslanom vodičovi: totožnosť vodiča, adresa jeho miesta bydliska a číslo vodičského preukazu;
 - 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) typ dopravných služieb, teda preprava tovaru, preprava osôb, medzinárodná preprava, kabotážna preprava;
- b) uložiť prevádzkovateľovi cestnej dopravy 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;

- ii) dôkaz, že prepravné operácie sa uskutočňujú v hostiteľskom členskom štáte, napríklad elektronický nákladný list (e-CMR) alebo dôkaz uvedený v článku 8 nariadenia (ES) č. 1072/2009;
 - iii) záznamy tachografu a predovšetkým kódy 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 cestnej dopravy povinnosť zaslať po období vyslania cez verejné rozhranie IMI na základe priamej žiadosti príslušných orgánov členských štátov, v ktorých sa vyslanie uskutočnilo, kópie dokumentov uvedených v písmene b) bodoch ii) a iii), ako aj doklady týkajúce sa odmien vyslaného vodiča, ktoré sa vzťahujú na obdobie vyslania, pracovnú zmluvu alebo rovnocenný doklad v zmysle článku 3 smernice Rady 91/533/EHS²⁰, časové výkazy týkajúce sa práce vodiča a potvrdenie o platbách.

Prevádzkovateľ zašle doklady cez verejné rozhranie IMI najneskôr do 8 týždňov od dátumu žiadosti. Ak prevádzkovateľ nepredloží požadované doklady v stanovenej 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 IMI.

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

Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je prevádzkovateľ usadený, zabezpečia, aby sa dokumenty požadované príslušnými orgánmi členského štátu, v ktorom sa vyslanie uskutočnilo, poskytli cez IMI do 25 pracovných dní od dátumu žiadosti.

S cieľom potvrdiť, že vodiči sa v súlade s odsekmi 4 až 7 nemajú považovať za vyslaných, 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 nariadenia (ES) č. 1072/2009, a záznamy tachografu uvedené v písmene b) bode iii).

14. Na účely kontroly, udržiava prevádzkovateľ dopravy vyhlásenia o vyslaní uvedené v odseku 13 písm. a) vo verejnom rozhraní IMI aktuálne.
15. Informácie z vyhlásení sa v databáze IMI na účely kontrol uchovávajú počas obdobia 24 mesiacov.

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

- sa tieto informácie týkajú vyslania na územie dotknutého členského štátu,
 - slúžia výlučne na účely presadzovania pravidiel o vysielaní a
 - spracovanie údajov je v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679.
16. Komisia do [Ú. v.: 6 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice] prostredníctvom vykonávacieho aktu stanoví funkcie verejného rozhrania IMI. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 4 ods. 2.

17. Členské štáty sa vyhýbajú zbytočným oneskoreniam pri vykonávaní kontrolných opatrení, ktoré môžu mať vplyv na trvanie a dátumy vyslania.
18. Príslušné orgány v členských štátoch úzko spolupracujú a poskytujú si vzájomnú pomoc a všetky príslušné informácie v rámci 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 Európskeho parlamentu a Rady 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

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 (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 vykonávania smernice 2002/15/ES sa obmedzujú na pravidlá, ktoré možno efektívne skontrolovať s použitím tachografu a súvisiaceho záznamového zariadenia. Komplexná kontrola týkajúca sa vykonávania smernice 2002/15/ES sa môže vykonať len v priestoroch podnikov.“.

b) v odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

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

c) vkladá sa tento odsek:

„3a. Každý členský štát organizuje kontroly dodržiavania ustanovení smernice 2002/15/ES s ohľadom na systém hodnotenia rizikovosti ustanovený v článku 9 tejto smernice. Uvedené kontroly sa zameriavajú na určitý podnik v prípade, že jeden alebo viacero jeho vodičov trvalo alebo vážne porušuje ustanovenia nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo nariadenia (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 s poznámkou, či išlo o osobnú alebo nákladnú dopravu.“.

4. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

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

5. 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.“.

6. V článku 7 ods. 1 sa písmeno b) nahrádza takto:

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

7. V článku 7 ods. 1 sa dopĺňa 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.“.

8. Článok 8 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

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

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

b) vkladá sa tento odsek:

„1a. Členský štát predkladá informácie, o ktoré požiadali iné členské štáty podľa odseku 1 písm. b) tohto článku, 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 systému hodnotenia rizikovosti, sa vyžiadaná informácia poskytne do troch pracovných dní.

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

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

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

c) odsek 2 sa nahrádza takto:

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

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

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

9. Článok 9 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zavedú systém hodnotenia rizikovosti podnikov na základe 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 ... [Ú. v.: vložiť dátum 10 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví spoločný vzorec na výpočet rizikovosti podnikov, v ktorom sa zohľadní počet, závažnosť a frekvencia výskytu porušení, ako aj výsledky kontrol, pri ktorých sa nezistilo žiadne porušenie, a skutočnosť, či podnik cestnej dopravy využíva inteligentný tachograf podľa kapitoly II nariadenia (EÚ) č. 165/2014 vo všetkých svojich vozidlách. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 12 ods. 2 tejto smernice.“;

b) v odseku 2 sa vypúšťa druhá veta;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Východiskový zoznam porušení nariadení (ES) č. 561/2006 a (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, ktorými sa mení príloha III, pričom zohľadní 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 (ES) č. 165/2014 vzniká vysoké riziko úmrtia alebo vážnej ujmy na zdraví.“;

d) dopĺňajú sa tieto odseky:

„4. S cieľom uľahčiť ciele 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. V článku 11 sa odsek 3 nahrádza takto:
- „3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví spoločnú koncepciu zaznamenávania a kontrolovania období inej práce v zmysle 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.“.
11. Článok 12 sa nahrádza takto:

*„Článok 12
Postup výboru*

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 42 ods. 1 nariadenia Rady (EÚ) 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.

* 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. V článku 13 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) napomáhať súdržnosti prístupu orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov a harmonizovanému výkladu nariadenia (ES) č. 561/2006 zo strany orgánov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov;“.

13. Článok 14 sa nahrádza takto:

„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 ustanovenými 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.“.

14. Článok 15 sa nahrádza takto:

*„Článok 15
Aktualizácia príloh*

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 15a prijímať delegované akty, ktorými sa menia prílohy I a II na účely potrebného prispôsobenia sa vývoju v oblasti najlepších postupov.“;

15. 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 5 rokov od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. 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.“.

16. Príloha I sa mení takto:

a) v časti A sa bod 1 nahrádza takto:

„1. denné a týždenné časy jazdy, prestávky a doby denného a týždenného odpočinku; taktiež záznamové listy z predchádzajúcich dní, ktoré sa musia uchovávať vo vozidle v súlade s článkom 36 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014, a/alebo údaje uložené za rovnaké obdobie na karte vodiča a/alebo v pamäti záznamového zariadenia v súlade s prílohou II tejto smernice a/alebo vo výtlačkoch;“;

b) v časti A sa bod 2 nahrádza takto:

„2. za obdobie uvedené v článku 36 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 akékoľvek prípady prekročenia povolenej rýchlosti vozidla, vymedzené ako každé obdobie trvajúce dlhšie ako jedna minúta, počas ktorého rýchlosť vozidla prekročila 90 km/h pre vozidlá kategórie N3 alebo 105 km/h pre vozidlá kategórie M3 (kategórie N3 a M3 v zmysle vymedzení v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES*);

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

c) v časti A sa bod 4 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;“;

d) v časti A sa dopĺňa tento bod 6:

„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.“;

e) v časti B sa odsek 2 nahrádza takto:

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

f) v časti B sa dopĺňajú tieto body:

„4. maximálne priemerné týždenné pracovné časy, prestávky a nočná práca 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.“.

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 Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 88/599/EHS: článok [8].
14. Smernica (EÚ) .../... Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá týkajúce sa vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu („nariadenie o IMI“): článok 1 ods. [14].“

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
Pravidlá a sankcie

1. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné voči odosielateľom, zasielateľom, dodávateľom a subdodávateľom za neplnenie článku 1 tejto smernice, v prípade, že títo vedeli alebo vzhľadom na všetky relevantné okolnosti mali vedieť, že dopravné služby, ktoré objednávajú, zahŕňajú porušenia tohto článku.

2. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné na porušenia ustanovení článku 1 tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené sankcie 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 Európskeho parlamentu a Rady 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.
3. V prípade potreby sa k správam uvedeným v odsekoch 1 a 2 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 súvisiacich s touto smernicou.

Článok 9

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do ... [Ú. v.: vložiť dátum 18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto opatrenia uplatňujú od [Ú. v.: vložiť rovnaký dátum ako v predchádzajúcom odseku].

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

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

Článok 10

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

Článok 11

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli [...]

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda
