



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Návrh

NARIADENIE 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 časy denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov

{ SWD(2017) 184 final}
{ SWD(2017) 185 final}
{ SWD(2017) 186 final}
{ SWD(2017) 187 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. SÚVISLOSTI NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Časy jazdy a doby odpočinku vodičov podliehajú regulácii podľa právnych predpisov EÚ od roku 1969. V nariadení (ES) č. 561/2006¹ („nariadenie o čase jazdy“) sa v súčasnosti stanovujú minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku. Vyžaduje sa v ňom aj používanie tachografu ako hlavného nástroja na kontrolu dodržiavania uvedených požiadaviek. Následne boli prijaté nariadenia s cieľom prispôbiť tachografy technickému vývoju, naposledy to bolo nariadenie (EÚ) č. 165/2014 o tachografoch v cestnej doprave („nariadenie o tachografoch“). Zaviedol sa ním „inteligentný tachograf“ napojený na službu určovania polohy založenú na satelitnom navigačnom systéme.

Nariadenie o čase jazdy, ako aj nariadenie o tachografoch sú súčasťou širšieho úsilia zameraného na zlepšenie pracovných podmienok vodičov, zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi cestnej dopravy a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na európskych cestách. Prísnejšie požiadavky na používanie tachografov postupne prispievajú k účinnejšiemu a konzistentnejšiemu presadzovaniu predpisov v celej EÚ.

V hodnotení ex post právnych predpisov v sociálnej oblasti v cestnej doprave a ich presadzovania, ktoré sa uskutočnilo v rokoch 2015–2017² ako súčasť programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT), bol urobený záver, že nariadenie o čase jazdy bolo iba čiastočne efektívne v zlepšení pracovných podmienok vodičov a zabezpečení spravodlivej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi. Bezpečnosť cestnej premávky sa za toto obdobie zvýšila, ale tieto zlepšenia samozrejme nemožno pripisovať výlučne uvedenému nariadeniu.

Hlavné ťažkosti, ktoré sa vyskytli, súvisia s nedostatkami samotných pravidiel, ale tiež s ich nedostatočným presadzovaním a neschopnosťou riešiť vznikajúce sociálne a trhové úlohy, ktorým čelí odvetvie. Cieľom tohto návrhu, ktorý je iniciatívou REFIT³, je napraviť zistené nedostatky a pomôcť zlepšiť pracovné a obchodné podmienky v odvetví. Dosiahne sa to objasnením a aktualizáciou niektorých ustanovení a ďalším zlepšením používania súčasných a budúcich tachografov, aby sa zabezpečilo nákladovo efektívne presadzovanie predpisov.

• Súlad s ostatnými predpokladanými iniciatívami v odvetví cestnej dopravy

Tento návrh je súčasťou širšieho prebiehajúceho preskúmania právnych predpisov Únie o cestnej doprave. Úzko súvisí s iniciatívou v prospech zlepšenia presadzovania pravidiel o čase jazdy a dobách odpočinku a stanovenia odvetvových kritérií vysielania pracovníkov. Je úzko spojený aj s prebiehajúcim preskúmaním trhových pravidiel o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy [nariadenie (ES) č. 1071/2009], prístupe na medzinárodný trh s cestnou nákladnou dopravou [nariadenie (ES) č. 1072/2009] a prístupe na medzinárodný trh osobnej dopravy [nariadenie (ES) č. 1073/2009].

¹ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

² Hodnotenie ex post sa vzťahovalo na nariadenie (ES) č. 561/2006, smernicu 2006/22/ES o presadzovaní ustanovení nariadenia a smernicu 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave.

³ Iniciatíva č. 11 v prílohe 2 k pracovnému programu Komisie na rok 2017.

Sociálne a trhové pravidlá tvoria komplexný a ucelený právny rámec a ich konzistentné a účinné presadzovanie je kľúčom k vytvoreniu spravodlivého, bezpečného a environmentálne a sociálne udržateľného odvetvia cestnej dopravy. Žiadna z uvedených iniciatív nemôže sama osebe účinne riešiť existujúce sociálne a trhové úlohy.

- **Súlady s ostatnými politikami Únie**

Návrh prispieva k dvom prioritám tejto Komisie, ktorými sú vytvorenie „silnejšieho a spravodlivejšieho vnútorného trhu“ a „pracovné miesta, rast a investície“. Je v súlade s opatreniami zameranými na boj so sociálnou nespravodlivosťou a nekalou hospodárskou súťažou a na vytvorenie sociálneho rámca pre nové príležitosti zamestnania a spravodlivé obchodné podmienky.

Zodpovedá cieľom sociálneho programu Komisie, keďže jedným z jeho cieľov je zabezpečiť dôstojné pracovné podmienky a primeranú sociálnu ochranu, a je v súlade s iniciatívou o vytvorení piliera sociálnych práv EÚ. Je tiež v súlade s Chartou základných práv Európskej únie, ktorej článok 31 stanovuje najmä právo na doby denného a týždenného odpočinku. Cieľom ustanovení uvedených v súčasnom návrhu, ktoré sa týkajú týždenného odpočinku, je zvýšiť flexibilitu prevádzkovateľov a súčasne umožniť pracovníkom udržať si zodpovedajúce doby odpočinku s tým, že sa uprednostňuje možnosť tráviť tento odpočinok doma alebo v primeranom ubytovacom zariadení.

Návrh prispieva k programu REFIT tým, že objasňuje a upravuje niektoré sociálne ustanovenia a zefektívňuje presadzovanie predpisov z hľadiska nákladov.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Týmto návrhom sa menia nariadenia (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014, a preto sa opiera o ten istý právny základ, a to článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ (ZFEÚ).

- **Subsidiarita**

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ Únia vykonáva spoločne právomoc s členskými štátmi, pokiaľ ide o úpravu v oblasti dopravy. Jestvujúce pravidlá však môže meniť len zákonodarca Únie.

Nedostatky súčasných právnych predpisov znamenajú, že členské štáty vykonávajú a presadzujú pravidlá EÚ v sociálnej oblasti rôznym spôsobom. Usmernenia Komisie alebo samoregulácia zo strany členských štátov by neboli vhodné na zabezpečenie konzistentného uplatňovania a presadzovania sociálnych predpisov v cestnej doprave v celej únii. Opatrenie na úrovni Únie je preto odôvodnené.

V súlade s článkom 154 ZFEÚ, ktorým sa zakotvuje povinnosť radiť sa s organizáciami sociálnych partnerov na európskej úrovni o otázkach týkajúcich sa zamestnanosti a sociálnych vecí uvedených v článku 153 Zmluvy, Komisia začne konzultačný postup s cieľom zistiť názory sociálnych partnerov na prípadné zameranie opatrenia Únie, pokiaľ ide o smernicu 2002/15/ES, ktorou sa dopĺňajú ustanovenia nariadenia (ES) č. 561/2006.

- **Proporcionalita**

Návrh neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na riešenie zistených problémov týkajúcich sa neprimeraných pracovných podmienok pre vodičov a narušenia hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi.

Ako sa uvádza v oddiele 7.2 posúdenia vplyvu, v rámci návrhu sa zavádza možnosť politiky, ktorá sa považuje za najvhodnejšie a primerané riešenie. Toto riešenie zaisťuje rovnováhu medzi zlepšením pracovných podmienok a podmienok odpočinku pre vodičov pri súčasnom zachovaní možnosti pre prevádzkovateľov organizovať dopravné činnosti čo najefektívnejšie a účinným a konzistentným cezhraničným presadzovaním existujúcich predpisov.

Návrh sa zameriava na zjednodušenie a objasnenie existujúcich pravidiel, ako aj na prispôbienie niektorých pravidiel potrebám odvetvia. Takto sa pravidlá budú ľahšie dodržiavať a súdržne presadzovať v celej Únii. Návrhom sa zníži administratívne zaťaženie prevádzkovateľov a zabezpečí sa, aby požiadavky na administratívnu spoluprácu a vzájomnú pomoc medzi členskými štátmi boli úmerné zisteným problémom. V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že predpokladané politické opatrenia nebudú mať neprimeraný dosah na malé a stredné podniky.

- **Výber nástroja**

Keďže návrhom sa zavádza obmedzený počet úprav dvoch vzájomne prepojených nariadení, vybraným nástrojom je tiež nariadenie. Vzhľadom na obmedzený počet navrhovaných zmien sa nejaví ako potrebné obidve tieto nariadenia prepracovať.

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

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

Nariadenie o časoch jazdy bolo v rokoch 2015 – 2017 predmetom komplexného hodnotenia ex post v rámci programu REFIT⁴, ktoré zahŕňalo aj smernicu 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby a smernicu 2006/22/ES o presadzovaní právnych predpisov v sociálnej oblasti. Bolo podporené externou štúdiou.

Hlavné problémy týkajúce sa konkrétne nariadenia o časoch jazdy boli tieto:

- rozdielne výklady a presadzovanie ustanovení o pravidelnom týždennom odpočinku, ktoré viedli k nekoordinovaným vnútroštátnym opatreniam a nerovnakému zaobchádzaniu s vodičmi a prevádzkovateľmi;
- neustále porušovanie pravidiel o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku v dôsledku nedostatočnej flexibility v ich uplatňovaní, najmä za nepredvídaných okolností;
- nedostatočná zrozumiteľnosť pojmov „nekomerčná“ preprava a operácie na súkromné účely, čo viedlo k rozdielnym výkladom a nerovnakému zaobchádzaniu s vodičmi a prevádzkovateľmi;
- ustanovenie o prestávkach nevhodné pre tzv. multimanning (vedenie vozidla viacerými osobami), čo viedlo k rozdielnym postupom presadzovania predpisov;
- nedostatočná administratívna spolupráca a vzájomná pomoc medzi členskými štátmi, ktorá bráni účinnému a dôkladnému cezhraničnému presadzovaniu predpisov.

⁴

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

Tieto problémy majú nepriaznivý vplyv na pracovné podmienky a podmienky hospodárskej súťaže a nepriamo bránia ďalšiemu zlepšovaniu bezpečnosti cestnej premávky.

Nariadenie o tachografoch nebolo súčasťou tohto hodnotenia ex post v rámci programu REFIT. Z tohto hodnotenia však vyplynulo, že jedným nedostatkom systému presadzovania predpisov je nerovnaké a neefektívne používanie kontrolných nástrojov a systémov výmeny údajov vrátane tachografov. Funkcie súčasného systému tachografov by sa mohli využívať lepšie, dokiaľ sa nenainštalujú a nebudú širšie využívať inteligentné tachografy.

- **Konzultácie so zúčastnenými stranami**

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

Konzultačný postup zahŕňal zisťovanie stanovísk a zber údajov. Všetky príslušné skupiny zúčastnených strán boli požiadané, aby prispeli ku konzultačnému postupu: ministerstvá dopravy jednotlivých štátov, vnútroštátne orgány presadzovania práva, združenia zastupujúce prevádzkovateľov cestnej nákladnej a osobnej dopravy, zasielateľia, odosielateľia, malé a stredné podniky, odborové zväzy, vodiči a iní pracovníci v cestnej doprave.

V priebehu celého procesu sa uskutočnili rozsiahle konzultácie najmä s európskymi sociálnymi partnermi. Použili sa rozličné metódy a nástroje otvorenej a cieľenej konzultácie:

- na konferencii na vysokej úrovni, ktorá sa konala 4. júna 2015 na tému „Sociálny program pre dopravu“, sa začala široká diskusia o sociálnych aspektoch v cestnej doprave; zúčastnilo sa na nej okolo 350 účastníkov, a to najmä subjekty zodpovedné za rozhodovanie, odborníci na dopravu a sociálni partneri;

- účelovo zamerané semináre na konci roka 2015, na ktorých sa zišli zúčastnené strany z odvetvia, zástupcovia členských štátov a európski sociálni partneri. Rokovania boli zamerané na fungovanie právnych predpisov v sociálnej oblasti a v oblasti vnútorného trhu v cestnej doprave;

- konferencia o cestnej doprave 19. apríla 2016. Jeden zo seminárov bol venovaný vnútornému trhu a sociálnym aspektom cestnej dopravy. Zapojilo sa doňho 400 účastníkov, najmä zástupcov členských štátov, členov Európskeho parlamentu a kľúčových zúčastnených strán, ktorí diskutovali o cieľoch a rozsahu plánovaných iniciatív v oblasti cestnej dopravy;

- začalo sa päť účelovo zameraných prieskumov s cieľom zhromaždiť stanoviská ministerstiev dopravy jednotlivých štátov (stredobodom pozornosti bolo vykonávanie a výklad pravidiel), orgánov presadzovania práva (stredobodom pozornosti boli postupy presadzovania predpisov, náklady a prínosy presadzovania), podnikov (stredobodom pozornosti bol vplyv právnych predpisov na prevádzkovateľov na trhu), odborových zväzov (stredobodom pozornosti bol vplyv právnych predpisov na vodičov) a ostatných zúčastnených strán, ako sú priemyselné združenia (stredobodom pozornosti boli prierezové názory týkajúce sa účinkov právnych predpisov). Celkom bolo získaných 1 441 odpovedí (z toho 1269 bolo od podnikov cestnej dopravy);

- Rozhovory s 90 zúčastnenými stranami (z toho 37 rozhovorov s vodičmi) s cieľom získať lepšiu predstavu o ich skúsenostiach s presadzovaním predpisov EÚ o cestnej doprave

zo strany vnútroštátnych orgánov EÚ, ďalej o tom, aké účinné je toto presadzovanie, a o problémoch s dodržiavaním predpisov.

— Verejné konzultácie⁵ od 5. septembra do 11. decembra 2016 zamerané na potvrdenie problémov zistených v hodnotení ex post a určenie ich možných riešení. Z 1 378 prijatých odpovedí bolo 1 209 od vodičov, prevádzkovateľov, odosielateľov, zasielateľov a občanov a 169 od vnútroštátnych orgánov, orgánov presadzovania práva, zamestnaneckých organizácií a priemyselných združení;

— Panelový prieskum malých a stredných podnikov od 4. novembra 2016 do 4. januára 2017. 109 respondentov poskytlo svoje názory na ciele revízie právneho rámca a na prípadné riešenia;

— online prieskum vodičov (bolo získaných 345 odpovedí s názormi na prípadné opatrenia. Tieto názory však neboli úplne reprezentatívne, keďže 140 odpovedí prišlo z Holandska a 127 zo Spojeného kráľovstva).

— Komisia začala aj prieskum vnútroštátnych orgánov a orgánov presadzovania práva (41 prijatých odpovedí z 27 členských štátov EÚ, Nórska a Švajčiarska) a prieskum prevádzkovateľov (73 odpovedí, nie však úplne reprezentatívnych, pretože 58 odpovedí bolo z Maďarska); a

— rozhovory so 7 dopravnými spoločnosťami, 9 národnými odvetvovými združeniami, 9 vnútroštátnymi orgánmi, 4 národnými zamestnaneckými zväzmi a 6 európskymi sociálnymi partnermi.

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

Konzultačné aktivity potvrdili, že hlavnými problémami sú:

1. nevyhovujúce pracovné podmienky vodičov;
2. narušenie hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi dopravy; a
3. regulačné zaťaženie prevádzkovateľov a členských štátov.

Určili sa takisto hlavné právne problémy, ktoré stoja za týmito problémami, t. j. nezrozumiteľné alebo nevhodné pravidlá v sociálnej oblasti, rozdielne výklady pravidiel, nejednotné a neúčinné presadzovanie predpisov a nedostatočná administratívna spolupráca medzi členskými štátmi.

Čo sa týka návrhu politických opatrení, všetky zúčastnené strany rozhodne podporili posilnenie presadzovania predpisov a spolupráce medzi orgánmi presadzovania, aj keď niektoré vnútroštátne orgány presadzovania predpisov vyjadrili obavy týkajúce sa prípadných dodatočných nákladov na presadzovanie.

Odborové zväzy, vnútroštátne orgány, vodiči, prevádzkovatelia a združenia zastupujúce prevádzkovateľov vydvihli otázku primeraných zariadení na odpočinok.

⁵ Zhmutie zistení: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.

So zmiešanými reakciami sa stretli navrhované opatrenia na výpočet priemerného týždenného odpočinku a umožnenie ďalšej flexibility pri uplatňovaní pravidiel času jazdy a doby odpočinku, aby sa vodiči mohli dostať domov a čerpať pravidelný týždenný odpočinok. Prevádzkovatelia a vodiči boli za tieto opatrenia, ale odborové zväzy ich nepodporovali a orgány presadzovania práva vyjadrili obavy o účinné sledovanie dodržiavania predpisov.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Externí dodávatelia pomohli Komisii vypracovaním podpornej štúdie pre hodnotenie ex post v júni 2016⁶ a osobitnej podpornej štúdie pre posúdenie vplyvu, ktorá bola dokončená v máji 2017.

- **Posúdenie vplyvu**

Tento návrh je podporený posúdením vplyvu, ku ktorému bolo prijaté kladné stanovisko s odporúčaniami výboru pre kontrolu regulácie. Všetky pripomienky výboru sa riešili v revidovanej verzii posúdenia vplyvu (pozri prílohu 1 k správe o posúdení vplyvu).

V posúdení vplyvu sa zvažovali štyri možnosti politiky. Prvé tri sú kumulatívne z hľadiska zvýšenia úrovne regulačného zásahu a očakávaných vplyvov, zatiaľ čo štvrtá bola horizontálna a jej opatrenia by sa mohli kombinovať s akoukoľvek z troch prvých možností.

Prvá možnosť politiky sa zamerala na objasnenie právneho rámca a zlepšenie spolupráce medzi orgánmi presadzovania predpisov. Druhá sa sústredila na posilnenie presadzovania predpisov. V treťom balíku politických opatrení sa navrhovali podstatné zmeny pravidiel, najmä pokiaľ ide o odmeňovanie v závislosti od výkonnosti a udeľovanie výnimiek pre vnútroštátnu a medzinárodnú osobnú autobusovú dopravu. V rámci štvrtej možnosti politiky sa určili odvetvové kritériá vysielania pracovníkov v cestnej doprave a stanovili sa špecifické opatrenia presadzovania predpisov. Zahŕňa tri varianty na základe časových limitov.

Možnosť politiky č. 1 sa javila ako najmenej efektívna v riešení právnej neistoty a nerovnosti medzi vodičmi a prevádzkovateľmi. Dôvodom bolo najmä to, že opatrenia by boli dobrovoľné a členské štáty by sa mohli rozhodnúť, či ich zavedú alebo nie. Tento dobrovoľný prístup by zintenzívnil obavy z rozšírenia počtu vnútroštátnych opatrení, s ktorými by sa vodiči a prevádzkovatelia museli vyrovnávať.

Možnosť politiky č. 3 môže mať niektoré negatívne vedľajšie účinky z hľadiska pracovných podmienok vodičov v osobnej doprave. Je to kvôli tomu, že opatrenie týkajúce sa odloženého týždenného odpočinku by mohlo zvýšiť mieru únavy o 20 až 33 % a riziko bezpečnosti cestnej premávky o 4 až 5 %. Tieto zvýšené úrovne únavy a rizika by sprevádzalo zníženie nákladov prevádzkovateľov na dodržiavanie predpisov vo výške 3 až 5 %.

Uprednostňovanou možnosťou je kombinácia možnosti politiky č. 2 a možnosti politiky č. 4. Vplyvy možnosti politiky č. 4 zosilňujú očakávané účinky možnosti politiky č. 2 zlepšením pracovných podmienok a podmienok odpočinku vodičov (zníženie miery únavy o 28 % a v obdobiach strávených mimo domova o 43 % v prípade vodičov z EÚ-13 a o 16 % v prípade vodičov z EÚ-15). Výsledkom kombinácie možností politiky č. 2 a 4 budú aj synergické efekty efektívnejšieho sledovania dodržiavania predpisov o vysielaní, čím sa usporia náklady prevádzkovateľov.

⁶ Záverečná správa <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

Kombinácia možností politiky č. 2 a 4 je celkovo najefektívnejší spôsob riešenia problémov určených v posúdení vplyvu. Odhaduje sa, že možnosť politiky č. 4 prinesie úspory pre prevádzkovateľov, ktorí poskytujú cezhraničné služby cestnej dopravy, vo výške okolo 785 miliónov EUR za rok, pokiaľ ide o administratívne náklady. Úspory z opatrení podľa možnosti č. 2 nebolo možné vyčíslieť. Očakáva sa však, že sa nimi zníži porušovanie predpisov, čím sa podstatne zredukujú náklady spojené s nedodržiavaním predpisov. Možnosť politiky č. 2 okrem toho umožní efektívnejšie dopravné činnosti a poskytne stimul pre častejší návrat vodičov domov. Obidve možnosti politiky však spôsobia mierne zvýšenie nákladov vnútroštátnych orgánov na presadzovanie predpisov (od 1,3 % do 8 %) v prechodnom období, keď sa budú zavádzať revidované pravidlá. Takisto mierne zvýšia náklady niektorých prevádzkovateľov na dodržiavanie predpisov, pretože sa od nich bude požadovať, aby platili za ubytovanie v prípade pravidelného týždenného odpočinku, ktorý sa musí tráviť mimo vozidla (približne 50 až 160 EUR na jednu cestu).

Návrh je v súlade s uprednostňovanou možnosťou v posúdení vplyvu.

- **Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie**

Návrh sleduje cieľ programu REFIT týkajúci sa zvýšenia účinnosti predpisov a zníženia regulačnej záťaže pre podniky. Dosahuje to prevažne zjednotením pravidiel a ich prispôbením potrebám odvetvia a lepším využívaním digitálneho záznamového zariadenia (tachografov) v prospech zefektívnenia kontrol. Aj keď sa očakáva, že sa náklady vnútroštátnych orgánov na presadzovanie predpisov mierne zvýšia, toto zvýšenie je odôvodnené zlepšením pracovných podmienok vodičov a obchodných podmienok pre prevádzkovateľov. Dôjde tak k úspore nákladov spojených s nedodržiavaním predpisov. Návrhom sa takisto zefektívni presadzovanie predpisov, napríklad zlepšením vlastností budúceho „inteligentného“ tachografu. Návrhom sa nezavádza výnimka pre mikropodniky, pretože by to mohlo spôsobiť nerovnaké podmienky hospodárskej súťaže a nerovnaké pracovné podmienky.

Základné práva

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

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

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

Vývoj počtu, druhov a frekvencie porušovania predpisov v sociálnej oblasti sa bude sledovať kombináciou národných implementačných správ a analýzy údajov od organizácií EÚ pre presadzovanie predpisov. Otázky vykonávania a presadzovania predpisov bude pravidelne sledovať a hodnotiť výbor pre cestnú dopravu.

Ďalšie trhové trendy a ich prípadný vplyv na pracovné podmienky a podmienky hospodárskej súťaže sa bude posudzovať na základe príslušných údajov zbieraných pri príležitosti iných iniciatív, najmä revízie nariadenia o prístupe nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh [nariadenie (ES) č. 1072/2009] a nariadenia o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy [nariadenie (ES) č. 1071/2009].

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Hlavné prvky tohto návrhu sú:

Nariadenie (ES) č. 561/2006

Článok 3

Článok 3 písm. h) sa mení, aby sa v súlade s rozhodnutím Súdneho dvora vo veci C-317/12, *Lundberg*, vysvetlilo, že súkromné osoby, ktoré používajú vozidlá, na ktoré by sa vzťahovalo nariadenie (ES) č. 561/2006, na prepravu súkromného majetku na vlastné potreby, nie sú povinné zaznamenávať svoje časy jazdy a doby odpočinku, a preto nie sú povinné mať alebo používať tachograf alebo kartu vodiča.

Článok 4

Doplňa sa článok 4 písm. r) vymedzujúci pojem „nekomerčná“ preprava, ktorý sa všeobecne používa v uvedenom nariadení, lebo absencia jednotného vymedzenia pojmu spôsobuje neistotu a rozdielny výklad.

Článok 6

Článok 6 ods. 5 sa mení s cieľom vysvetliť povinnosť zaznamenávať inú prácu vodiča ako jazdu a doby pohotovosti, ako aj harmonizovať súvisiace postupy. Úplné záznamy všetkých činností vodiča a nielen jazdy, ktorú automaticky zaznamenáva tachograf, sú dôležité pre účinné sledovanie rozvrhnutia práce vodiča, ktoré môže viesť k únave a ohroziť bezpečnosť cestnej premávky.

Článok 7

V článku 7 sa dopĺňa tretí odsek s cieľom vysvetliť, že vodiči jazdiaci v skupine môžu čerpať svoju povinnú prestávku vo vozidle, ktoré vedie iný vodič. Tento postup sa dodržiava už aj dnes, a to na základe nezáväzného usmernenia Komisie.

Článok 8

Článok 8 sa mení s cieľom vysvetliť požiadavky na týždenný odpočinok a prispôsobiť ich potrebám odvetvia a skutočnému postupu pri tvorbe harmonogramov jász, najmä pokiaľ ide o dopravné operácie na dlhé vzdialenosti. Cieľom je zlepšiť podmienky odpočinku vodičov a uľahčiť presadzovanie predpisov, najmä kontrolu náhrad, ktoré prináležia vodičom za skrátený týždenný odpočinok.

Článok 8 ods. 6 sa mení s cieľom vysvetliť, že vodiči si môžu usporiadať svoje doby týždenného odpočinku pružnejšie v priebehu štyroch za sebou idúcich týždňov a súčasne zaistiť, že náhrada za skrátený týždenný odpočinok sa využije spolu s pravidelným týždenným odpočinkom v priebehu troch týždňov. Touto zmenou sa nemenia súčasné požiadavky na najvyššie denné a týždenné časy jazdy.

Článok 8 ods. 7 sa mení s cieľom určiť, že každá náhrada za skrátený týždenný odpočinok sa musí pripojiť k pravidelnému týždennému odpočinku v dĺžke najmenej 45 hodín. Uľahčí sa tým kontrola odpočinku čerpaného ako náhrada a vodičovi to umožní čerpať nahromadený týždenný odpočinok.

Dopĺňa sa článok 8 ods. 8a) s cieľom vysvetliť, že vodič nesmie stráviť týždenný odpočinok v dĺžke 45 hodín alebo viac vo vozidle a že zamestnávateľ je povinný poskytnúť vodičovi vhodné ubytovanie s primeranými zariadeniami na spanie a hygienickým zariadením, ak vodič nemôže čerpať týždenný odpočinok na súkromnom mieste podľa vlastného výberu.

Dopĺňa sa článok 8 ods. 8b) s cieľom bližšie určiť povinnosť dopravných podnikov organizovať prácu vodičov tak, aby sa mohli vrátiť domov na týždenný odpočinok najmenej raz v priebehu troch za sebou idúcich týždňov.

Článok 9

Článok 9 sa mení s cieľom prispôbiť ho súčasnému postupu čerpania dôb odpočinku na trajekte alebo vo vlaku. Súčasná pravidlá neumožňujú zaznamenávať doby odpočinku v dĺžke 24 hodín a viac čerpané čiastočne na trajekte alebo vo vlaku ako skrátený týždenný odpočinok. To spôsobuje zbytočnú záťaž pre vodičov a prevádzkovateľov. Danou zmenou sa preto stanovuje, že vodič sprevádzajúci vozidlo, ktoré sa prepravuje na trajekte lodi alebo vo vlaku, môže takisto čerpať skrátený týždenný odpočinok aj na trajekte alebo vo vlaku.

Článok 12

Dopĺňa sa článok 12 ods. 2 s cieľom pomôcť vodičom zvládnuť nepredvídané okolnosti, ktoré spôsobia zdržanie dopravnej operácie alebo zabránia vodičovi dostať sa domov na účely čerpania týždenného odpočinku. Stanovuje sa v ňom, že vodiči môžu odložiť začiatok svojho týždenného odpočinku, aby sa dostali domov, pokiaľ dodržia obmedzenia denného a týždenného času jazdy a požadované minimálne trvanie týždenného odpočinku.

Článok 14

Článok 14 sa mení s cieľom určiť, že dočasné výnimky zo všeobecných pravidiel udelené členskými štátmi v naliehavých prípadoch sa musia náležite zdôvodniť výnimočnými okolnosťami a neodkladnosťou ich riešenia.

Článok 15

V článku 15 sa dopĺňa povinnosť členských štátov informovať Komisiu o svojich vnútroštátnych pravidlách týkajúcich sa časov jazdy, prestávok a odpočinku, ktoré sa vzťahujú na vodičov autobusov vyňatých z pôsobnosti nariadenia.

Článok 19

Článok 19 sa mení s cieľom stanoviť, že vnútroštátne pokuty ukladané za porušenie nariadenia by mali byť úmerné závažnosti porušenia v súlade s klasifikáciou podľa príslušných právnych predpisov Únie. Dopĺňa sa v ňom tiež, že všetky zmeny vnútroštátneho systému pokút by sa mali oznámiť Komisii.

Článok 22

Článok 22 sa mení s cieľom ďalej prehĺbovať administratívnu spoluprácu a výmenu údajov a informácií medzi členskými štátmi. Cieľom je zvýšiť konzistentnosť a efektívnosť vykonávania ustanovení tohto nariadenia a cezhraničného presadzovania predpisov.

Článok 22 ods. 1 sa mení s cieľom stanoviť, že vzájomná pomoc medzi členskými štátmi sa musí poskytovať bez zbytočných prieťahov, v jasne určených termínoch podľa smernice 2006/22/ES.

Doplňa sa článok 22 ods. 2 písm. c) s cieľom vysvetliť, že výmena informácií zahŕňa aj údaje o ratingu rizika podnikov a iné informácie potrebné na zabezpečenie efektívneho a účinného presadzovania predpisov.

V článku 22 ods. 3a) sa stanovuje, že určené orgány pre styk s inými príslušnými orgánmi v rámci Spoločenstva musia zodpovedať za organizáciu plynulej výmeny informácií.

Doplňa sa článok 22 ods. 3b) s cieľom vysvetliť, že vzájomná pomoc by mala byť bezplatná.

Článok 25

Článok 25 ods. 2 sa mení s cieľom stanoviť, že v prípadoch, keď je to nutné, Komisia prijme vykonávacie akty na objasnenie akýchkoľvek ustanovenia tohto nariadenia. Tieto akty by mali zabezpečiť jednotné uplatňovanie a presadzovanie nariadenia.

Nariadenie (EÚ) č. 165/2014

Článok 8

Článok 8 sa mení s cieľom ďalej zdokonaľovať vlastnosti „inteligentných“ tachografov, aby bolo možné presnejšie určovať polohu vozidiel používaných na činnosti cezhraničnej dopravy. Uľahčuje to presadzovanie pravidiel v sociálnej oblasti.

Článok 34

V článku 34 sa dopĺňa povinnosť vodičov zaznamenávať na tachografe polohu ich vozidla po prekročení hranice na najbližšom vhodnom mieste na zastavenie. Pritom sa uľahčí sledovanie dodržiavania pravidiel v sociálnej oblasti. Táto povinnosť sa nevzťahuje na vodičov, ktorí používajú „inteligentné“ tachografy s automatickým zaznamenaním prekročenia hranice.

Návrh

NARIADENIE 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 časy 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 výboru⁷,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁸,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

1. Riadne pracovné podmienky vodičov a spravodlivé podmienky na podnikanie pre dopravné podniky majú rozhodujúci význam pre bezpečnosť, efektívnosť a sociálnu zodpovednosť v odvetví cestnej dopravy. Na dosiahnutie týchto cieľov je zásadné, aby predpisy Únie v sociálnej oblasti týkajúce sa cestnej dopravy boli zrozumiteľné, účelné, jednoducho uplatniteľné a vynútiteľné a aby boli efektívne a jednotne vykonávané 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. 561/2006⁹, sa zistilo niekoľko nedostatkov platného právneho rámca. Nejasné a nevhodné pravidlá o týždennom odpočinku, zariadeniach na odpočinok, prestávkach pri vedení vozidla viacerými osobami a chýbajúce pravidlá o návrate vodičov domov vedú 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.

⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁹ 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. Na základe ex post hodnotenia nariadenia (ES) č. 561/2006 sa potvrdilo, že nejednotné a neefektívne presadzovanie úijných predpisov v sociálnej oblasti bolo spôsobené prevažne nejasnými pravidlami, neefektívnym využívaním kontrolných nástrojov a nedostatočnou administratívnou spoluprácou medzi členskými štátmi.
4. Zrozumiteľné, vhodné a rovnako presadzované pravidlá majú rozhodujúci význam aj pre dosiahnutie politických cieľov zlepšenia pracovných podmienok pre vodičov, a najmä pre zabezpečenie nenarušenej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky pre všetkých jej účastníkov.
5. Ukázalo sa, že existujúca požiadavka na prestávky je pre vodičov jazdiacich v skupine nevhodná a nepraktická. Preto je vhodné prispôbiť požiadavku na zaznamenávanie prestávok špecifikám dopravných operácií, ktoré vykonávajú vodiči jazdiaci v skupine.
6. Vodiči medzinárodnej diaľkovej dopravy trávajú dlhý čas mimo domova. Súčasné požiadavky na pravidelný týždenný odpočinok tento čas zbytočne predlžujú. Je preto žiaduce, aby sa ustanovenie o pravidelnom týždennom odpočinku upravilo, tak aby pre vodičov bolo jednoduchšie vykonávať dopravné operácie v súlade s pravidlami a aby sa dostali domov na pravidelný týždenný odpočinok, a aby boli plne odškodnení za všetky doby skráteného týždenného odpočinku. Takisto treba stanoviť, aby prevádzkovatelia organizovali prácu vodičov tak, aby čas strávený mimo domova nebol nadmerne dlhý.
7. Členské štáty odlišne vykladajú a presadzujú požiadavky na týždenný odpočinok, pokiaľ ide o miesto čerpania týždenného odpočinku. Preto je vhodné objasniť uvedenú požiadavku s cieľom zabezpečiť vodičom primerané ubytovanie na účely ich pravidelného týždenného odpočinku, ak ho čerpajú mimo domova.
8. Vodiči často čelia nepredvídateľným okolnostiam, ktoré im bránia doraziť na plánované miesto určenia na účely čerpania pravidelného týždenného odpočinku bez porušenia úijných predpisov. Je žiaduce zjednodušiť vodičom riešenie takýchto situácií a umožniť im doraziť na miesto určenia, kde budú čerpať týždenný odpočinok, bez porušovania požiadaviek na maximálny čas jazdy.
9. Na zníženie výskytu a zabránenie odlišným postupom presadzovania predpisov a na zvýšenie efektívnosti a účinnosti cezhraničného presadzovania predpisov je kľúčové stanoviť jasné pravidlá pravidelnej administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi.
10. S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky pre vykonávanie nariadenia (ES) č. 561/2006 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby objasnila akékoľvek ustanovenia uvedeného nariadenia a určila spoločný postup pri ich uplatňovaní a presadzovaní. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011¹⁰.
11. Na zvýšenie nákladovej účinnosti presadzovania predpisov v sociálnej oblasti by sa mal v plnej miere využiť potenciál aktuálnych a budúcich systémov tachografov. Preto by sa mali zlepšiť funkcie tachografov, aby umožnili presnejšie určovanie polohy, najmä pri vykonávaní medzinárodnej dopravy.

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).

12. Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014¹¹ by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. V článku 3 sa písmeno h) nahrádza takto:

„h) vozidlami alebo jazdnými súpravami používanými na nekomerčnú nákladnú dopravu;“;

2. V článku 4 sa dopĺňa toto písmeno r):

„r) „nekomerčná doprava“ je cestná doprava iná ako preprava za poplatok alebo za úhradu alebo na vlastný účet, za ktorú sa neposkytuje protihodnota a ktorá nevytvára žiadny príjem;

3. V článku 6 ods. 5 sa prvá veta nahrádza takto:

„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 doby pohotovosti v zmysle článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES v súlade s článkom 34 ods. 5 písm. b) bodom iii) nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Tieto záznamy sa vedú buď ručne na záznamovom liste, na výtlačku, alebo pomocou ovládačov na manuálne vkladanie údajov na záznamovom zariadení.“;

4. V článku 7 sa dopĺňa tretí odsek:

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

5. Článok 8 sa mení takto:

- a) v odseku 6 sa prvý pododsek nahrádza takto:

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

- a) štyri doby pravidelného týždenného odpočinku alebo

b) dve doby pravidelného týždenného odpočinku v trvaní najmenej 45 hodín a dve doby skráteného týždenného odpočinku v trvaní najmenej 24 hodín.

Na účely písmena b) sa doby skráteného týždenného odpočinku nahradia dobou odpočinku v rovnocennom trvaní čerpanou vcelku pred ukončením tretieho týždňa nasledujúceho po dotknutom týždni.

- b) Odsek 7 sa nahrádza takto:

¹¹ 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).

„7. Každá doba odpočinku čerpaná ako náhrada za dobu skráteného týždenného odpočinku musí bezprostredne predchádzať alebo nasledovať po dobe pravidelného týždenného odpočinku trvajúcej najmenej 45 hodín.“;

c) vkladajú sa tieto odseky 8a a 8b:

„8a. Doby pravidelného týždenného odpočinku a týždenný odpočinok v trvaní viac ako 45 hodín, ktoré sa čerpajú ako náhrada za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok, sa nesmú čerpať vo vozidle. Musia sa čerpať vo vhodnom ubytovaní s primeranými zariadeniami na spanie a hygienickými zariadeniami,

a) ktoré buď poskytol alebo zaplatil zamestnávateľ, alebo

b) doma alebo na inom súkromnom mieste podľa výberu vodiča.

8b. Dopravný podnik musí organizovať prácu vodičov, tak aby vodiči mohli v rámci každého obdobia troch za sebou idúcich týždňov stráviť doma aspoň jednu dobu pravidelného týždenného odpočinku alebo týždenný odpočinok v trvaní viac ako 45 hodín čerpaný ako náhrada za skrátený týždenný odpočinok.“;

6. V článku 9 sa odsek 1 nahrádza takto:

„9. Odchyľne od článku 8, ak vodič sprevádza vozidlo prepravované trajektom alebo vlakom a čerpá dobu pravidelného denného odpočinku alebo dobu skráteného týždenného odpočinku, tento odpočinok sa môže prerušiť inými činnosťami najviac dvakrát, pričom takéto prerušenie celkovo nepresiahne jednu hodinu. Počas tejto doby pravidelného denného odpočinku alebo skráteného týždenného odpočinku musí mať vodič k dispozícii prístup k lôžku alebo ležadlu.“;

7. V článku 12 sa dopĺňa tento druhý odsek:

„Za predpokladu, že sa tým neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môže sa vodič odchyliť od článku 8 ods. 2 a od článku 8 ods. 6 druhého pododseku, aby sa mohol dostať na miesto vhodného ubytovania uvedeného v článku 8 ods. 8a, na ktorom má čerpať denný alebo týždenný odpočinok. Výsledkom takejto odchýlky nesmie byť prekročený denný alebo týždenný čas jazdy ani skrátenie doby denného alebo týždenného odpočinku. Vodič uvedie dôvod tejto odchýlky ručne v záznamovom liste záznamového zariadenia alebo vo výťažku zo záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise služieb najneskôr pri príchode na miesto vhodného ubytovania.

8. 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, čo musia riadne odôvodniť a bezodkladne oznámiť Komisii.“;

9. 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.“;

10. v článku 19 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty stanovujú 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, primerané závažnosti porušenia v zmysle

prílohy III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES¹², 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 opatreniach a pravidlách sankcií do dňa určeného v druhom pododseku článku 29. Bezodkladne oznamujú akékoľvek ich ďalšie zmeny. Komisia zodpovedajúcim spôsobom informuje členské štáty.“;

11. Článok 22 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty 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):

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

c) vkladajú sa tieto odseky 3a a 3b:

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

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

12. V článku 25 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. V prípadoch uvedených v odseku 1 Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví spoločné postupy v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 24 ods. 2.“

Článok 2

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

1. V článku 8 ods. 1 sa druhá zarážka nahrádza takto:

„– každé tri hodiny kumulovaného času jazdy a vždy, keď vozidlo prekročí hranicu,“;

2. V článku 34 ods. 7 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„7. Pri príchode na miesto vhodné na zastavenie vodič vloží do digitálneho tachografu symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu, ako aj miesto a čas, keď vodič vozidlom prekročil hranicu. 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.“

Článok 3

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

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).

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*