Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/1258

2.5.2024

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2024/1258

z 24. apríla 2024,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku v odvetví príležitostnej osobnej dopravy a pokiaľ ide o právomoc členských štátov ukladať sankcie za porušenia nariadenia (EÚ) č. 165/2014, ku ktorým došlo v inom členskom štáte alebo v tretej krajine

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

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

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([2]),

keďže:

(1) Dobré pracovné podmienky pre vodičov a spravodlivé podmienky na podnikanie pre podniky cestnej dopravy majú rozhodujúci vplyv na vytvorenie efektívneho, bezpečného a sociálne zodpovedného odvetvia cestnej dopravy, zabezpečenie nediskriminácie a prilákanie kvalifikovaných pracovníkov. Je preto nevyhnutné, aby pravidlá Únie v sociálnej oblasti týkajúce sa cestnej dopravy boli zrozumiteľné, primerané, zodpovedali účelu, ľahko sa uplatňovali a presadzovali a aby sa vykonávali účinným a konzistentným spôsobom v celej Únii.

(2) Pravidlá o maximálnych denných a týždenných časoch jazdy, minimálnych prestávkach a dobách denného a týždenného odpočinku stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ([3]) sa vzťahujú na prevádzkovateľov cestnej dopravy a ich vodičov, a to bez ohľadu na to, či pôsobia v preprave osôb alebo tovaru, alebo či v prípade prepravy osôb je doprava pravidelná alebo príležitostná.

(3) Špecifiká odvetvia príležitostnej cestnej osobnej dopravy nie sú rovnaké ako špecifiká odvetvia cestnej nákladnej dopravy či odvetvia pravidelnej cestnej osobnej dopravy. Príležitostná cestná osobná doprava sa vyznačuje vysokou sezónnosťou a rozličnými dĺžkami času stráveného jazdou, ako aj rôznymi jazdnými vzdialenosťami, a to v závislosti od turistických aktivít cestujúcich. Ak je to uskutočniteľné, musí sa vyhovieť potrebám cestujúcich, napríklad neplánovaným a improvizovaným požiadavkám cestujúcich, pokiaľ ide o ďalšie zastávky a zmeny trasy alebo časového plánu. Príležitostná cestná osobná doprava v porovnaní s nákladnou dopravou alebo pravidelnou autobusovou dopravou vo všeobecnosti zahŕňa kratší čas jazdy. Vodiči okrem toho obvykle spia v hoteloch a v noci jazdia len zriedka. Na druhej strane vodiči počas pracovného času môžu podliehať niektorým ďalším činnostiam, ktoré často vyplývajú z interakcie s cestujúcimi.

(4) V hodnotení ex post týkajúcom sa nariadenia (ES) č. 561/2006 sa dospelo k záveru, že niektoré jednotné pravidlá týkajúce sa minimálnych prestávok a dôb odpočinku nezodpovedajú špecifikám príležitostnej cestnej osobnej dopravy. Z ďalších posúdení, ktoré v uvedenej súvislosti vykonala Komisia, vyplynulo, že niektoré z požiadaviek nariadenia (ES) č. 561/2006 týkajúce sa prestávok a dôb denného a týždenného odpočinku sú pre vodičov a prevádzkovateľov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nevhodné a nepraktické, keďže majú negatívny vplyv na schopnosť organizovať efektívnu a vysokokvalitnú príležitostnú osobnú dopravu, na pracovné podmienky vodičov, a teda aj na bezpečnosť cestnej premávky.

([1]) Ú. v. EÚ C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.
([2]) Pozícia Európskeho parlamentu z 13. marca 2024 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 12. apríla 2024.
([3]) 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).

(5) Je preto vhodné prispôsobiť požiadavky na minimálne prestávky a doby odpočinku tak, aby zodpovedali špecifickým požiadavkám príležitostnej cestnej osobnej dopravy. Vhodné je takisto zosúladiť platné pravidlá pre vnútroštátnu a medzinárodnú príležitostnú cestnú osobnú dopravu.

(6) Flexibilnejšie pravidlá plánovania prestávok a dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by v žiadnom prípade nemali ohroziť bezpečnosť vodičov alebo bezpečnosť cestnej premávky, zvýšiť úroveň únavy vodičov ani viesť k zhoršeniu pracovných podmienok. Takáto flexibilita by preto nemala byť príčinou zmeny súčasných pravidiel týkajúcich sa celkových minimálnych prestávok, maximálnych dôb jazdy za deň a za týždeň, maximálneho času jazdy za dva týždne a maximálneho pracovného času v súlade s platnými právnymi predpismi vrátane smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES ([4]).

(7) Na zabezpečenie jednotného vymedzenia príležitostnej osobnej dopravy je potrebné vysvetliť, že vymedzenie uvedené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ([5]) sa vzťahuje na vnútroštátnu aj na medzinárodnú dopravu. Takisto je vhodné aktualizovať vymedzenie pravidelnej cestnej osobnej dopravy, aby odkazovalo na nariadenie (ES) č. 1073/2009, ktorým sa zrušilo nariadenie Rady (EHS) č. 684/92 ([6]).

(8) Väčšia flexibilita pri plánovaní prestávok pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu by vodičom v žiadnom prípade nemala spôsobovať väčšiu únavu alebo stres. Malo by sa zabezpečiť, aby vodiči čerpali prestávky s minimálnou dĺžkou potrebné na to, aby si mohli riadne a dostatočne odpočinúť. Je preto vhodné stanoviť minimálnu dĺžku trvania každej prestávky. Vodičom vykonávajúcim príležitostnú cestnú osobnú dopravu by sa preto malo umožniť, aby si mohli rozdeliť povinnú prestávku na dve prestávky, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút, pri dodržaní celkového požadovaného minimálneho času prestávky v trvaní 45 minút. Väčšia flexibilita pri plánovaní uvedených prestávok by však nemala brániť vodičom v tom, aby mali prestávky dlhšie, ako je požadované minimálne trvanie, alebo aby mali dodatočné prestávky.

(9) Treba však jasne vymedziť rozsah takejto flexibility, aby sa väčšia flexibilita pri plánovaní dôb odpočinku vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu nezneužívala. Vodiči by preto mali mať možnosť odložiť začiatok doby denného odpočinku maximálne o jednu hodinu v prípadoch, keď doba jazdy v daný deň nepresiahla sedem hodín, a začiatok doby denného odpočinku by mali mať možnosť odložiť len v prípade vykonávania jednotlivej príležitostnej osobnej dopravy trvajúcej šesť alebo viac dní. Takáto flexibilita by mala byť ďalej obmedzená tak, aby uvedenú výnimku z pravidiel týkajúcich sa doby odpočinku bolo možné využiť len raz počas trvania cesty alebo dvakrát v rámci jednotlivej príležitostnej osobnej dopravy trvajúcej osem alebo viac dní. Použitie uvedenej výnimky nemá vplyv na najneskorší čas začiatku doby týždenného odpočinku. V záujme účinného a efektívneho presadzovania by sa dovtedy, kým bude k dispozícii digitálny jazdný list, mala okrem záznamov tachografu používať aj kópia jazdného listu v papierovej alebo elektronickej podobe.

(10) Kontroly vykonávané príslušnými vnútroštátnymi orgánmi ohľadom dodržiavania ustanovení tohto nariadenia týkajúcich sa prestávok a dôb odpočinku bude podľa potreby podporovať Európsky orgán práce (ELA).

(11) Obmedzenie možnosti odložiť dobu týždenného odpočinku až na 12 po sebe idúcich 24 hodinových období výlučne na medzinárodnú príležitostnú osobnú dopravu má negatívny vplyv na rovnaké zaobchádzanie a nenarušenú a spravodlivú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi, najmä medzi malými a strednými podnikmi. Vnútroštátna príležitostná osobná doprava môže takisto poskytovať svoje služby za rovnakých podmienok ako medzinárodná príležitostná osobná doprava, pokiaľ ide o prejdenú vzdialenosť, dĺžku trvania cesty alebo služby poskytované cestujúcim. Z tejto možnosti odložiť dobu týždenného odpočinku by preto mala mať prospech aj vnútroštátna príležitostná osobná doprava.

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) Nariadenie Rady (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi (Ú. v. ES L 74, 20.3.1992, s. 1).

(12) S cieľom uľahčiť presadzovanie predpisov by vodiči mali mať vo vozidle a počas celej jazdy jazdný list, ktorý obsahuje kľúčové informácie o ceste. Takýto jazdný list sa už používa pre medzinárodnú príležitostnú osobnú dopravu podľa nariadenia (ES) č. 1073/2009. V súlade s ustanoveniami v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 ([7]) o vedení ručných záznamov by vodiči mali mať vo vozidle aj papierové alebo elektronické kópie jazdných listov, ktoré sa vzťahujú na príležitostnú cestnú osobnú dopravu uskutočnenú počas predchádzajúcich 28 dní a od 31. decembra 2024 počas predchádzajúcich 56 dní.

(13) V záujme účinnejšieho a efektívnejšieho presadzovania predpisov by sa mali stanoviť opatrenia a požiadavky týkajúce sa kontroly, ktoré v plnej miere využívajú digitálne nástroje. Komisia by mala posúdiť, ktoré opatrenia sú vhodné na digitalizáciu jazdného listu.

(14) S cieľom zabezpečiť efektívnu a vysokokvalitnú príležitostnú osobnú dopravu, ako aj dobré pracovné a jazdné podmienky pre vodičov by Komisia mala vyhodnotiť presadzovanie pravidiel uplatniteľných na príležitostnú osobnú dopravu a ich vplyv na pracovné podmienky vodičov a atraktívnosť odvetvia. Komisia by mala najmä monitorovať využívanie výnimiek zavedených týmto nariadením tým, že posúdi, či celkový súhrnný čas jazdy počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje výnimka, nie je nadmerný, či neprispieva k únave a stresu vodiča alebo či neovplyvňuje bezpečnosť cestnej premávky.

(15) V nariadení (ES) č. 561/2006 sa od členských štátov vyžaduje, aby stanovili predpisy o sankciách vzťahujúcich sa na porušenia uvedeného nariadenia a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a zabezpečili, aby sa uvedené predpisy vykonávali. Vo svojom rozsudku z 9. septembra 2021 vo veci C-906/19 ([8]) Súdny dvor stanovil, že členské štáty nemôžu uložiť sankciu po zistení porušenia nariadenia (EÚ) č. 165/2014, ku ktorému došlo na území iného členského štátu a za ktoré ešte nebola uložená sankcia. Súdny dvor konštatoval, že pokiaľ by uvedený aspekt platnej právnej úpravy Únie mohol negatívne ovplyvniť pracovné podmienky vodičov a bezpečnosť na cestách, prináleží zákonodarcovi Únie rozhodnúť o prípadných zmenách. Vzhľadom na to, že k porušeniam nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 často dochádza súčasne a že účelom nariadenia (EÚ) č. 165/2014 je zabezpečiť súlad s nariadením (ES) č. 561/2006, je vhodné, aby sa sankcie mohli uložiť podniku alebo vodičovi za porušenia oboch nariadení, ak sa také porušenia zistia na území jedného členského štátu, ale došlo k nim na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.

(16) Keďže ciele tohto nariadenia, a to zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž a zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť cestnej premávky harmonizáciou pravidiel o prestávkach a dobách odpočinku pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú cestnú osobnú dopravu, ako aj zabezpečiť, aby členské štáty mohli ukladať sankcie za porušenia pravidiel týkajúcich sa tachografov zistené na ich území bez ohľadu na to, kde k týmto porušeniam došlo, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu povahy cieľov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedených cieľov.

(17) Komisia by mala s plným zapojením sociálnych partnerov a členských štátov presadzovať spoločný prístup k vykonávaniu, uplatňovaniu a presadzovaniu tohto nariadenia, a to aj vypracovaním usmernení a podporou spolupráce medzi všetkými dotknutými stranami.

(18) S cieľom umožniť riadne presadzovanie tohto nariadenia by Komisia mala pri najbližšom preskúmaní vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/799 ([9]) alebo akéhokoľvek vykonávacieho aktu, ktorý ho nahrádza, najneskôr však 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia zahrnúť technické špecifikácie inteligentných tachografov uľahčujúcich kontroly dodržiavania predpisov vykonávané kontrolnými orgánmi, aby inteligentné tachografy zaznamenávali aj to, či vozidlo zabezpečuje pravidelnú alebo príležitostnú osobnú dopravu.

(19) Nariadenie (ES) č. 561/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

([7]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

([8]) Rozsudok Súdneho dvora z 9. septembra 2021, Trestné konanie proti FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, bod 45.

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

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. V článku 4 sa písmeno n) nahrádza takto:

„n) ‚pravidelná osobná doprava' je ‚pravidelná doprava' v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 2 a ‚osobitná pravidelná doprava' v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 (*), či už vnútroštátna alebo medzinárodná;

na) ‚príležitostná osobná doprava' je ‚príležitostná doprava' v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 4 nariadenia (ES) č. 1073/2009, či už vnútroštátna alebo medzinárodná;

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).“

2. V článku 7 sa za druhý odsek vkladá tento odsek:

„V prípade vodiča vykonávajúceho príležitostnú osobnú dopravu sa môže prestávka uvedená v prvom odseku tiež nahradiť dvomi prestávkami, z ktorých každá trvá najmenej 15 minút a ktoré sú rozložené počas doby jazdy uvedenej v prvom odseku tak, aby boli splnené ustanovenia prvého odseku.“

3. Článok 8 sa mení takto:

a) vkladá sa tento odsek:

„2a. Za predpokladu, že tým nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky a pracovné podmienky vodiča, vodič vykonávajúci jednotlivú príležitostnú osobnú dopravu v trvaní najmenej šesť po sebe idúcich 24-hodinových období sa môže odchýliť od odseku 2 prvého pododseku tým, že raz čerpá dobu denného odpočinku najneskôr do 25 hodín po skončení predchádzajúcej doby denného alebo týždenného odpočinku, ak celkový súhrnný čas jazdy za daný deň nepresahuje sedem hodín. Za rovnakých podmienok sa môže uvedená výnimka použiť dvakrát v rámci jednotlivej príležitostnej osobnej dopravy v trvaní najmenej ôsmich po sebe idúcich 24-hodinových období. Použitím uvedenej výnimky nie je dotknutý maximálny pracovný čas podľa príslušného práva.“;

b) odsek 6a sa mení takto:

i) úvodná veta nahrádza takto:

„Odchylne od odseku 6 vodič vykonávajúci jednotlivú príležitostnú osobnú dopravu môže odložiť dobu týždenného odpočinku až o 12 po sebe idúcich 24-hodinových období nasledujúcich po predchádzajúcej dobe pravidelného týždenného odpočinku po splnení týchto podmienok:“;

ii) písmeno a) sa vypúšťa;

iii) dopĺňa sa tento pododsek:

„Komisia preskúma možnosti digitalizácie jazdného listu uvedeného v článku 16 ods. 4 v kontexte širšieho úsilia o digitalizáciu v odvetví cestnej dopravy.“

4. V článku 16 sa dopĺňajú tieto odseky:

„4. Na účely cestných kontrol, kým nie je k dispozícii digitálny jazdný list, musí byť vodič schopný odôvodniť použitie výnimiek podľa článku 7 tretieho odseku a článku 8 ods. 2a a 6a tým, že:

a) má vo vozidle vyplnený jazdný list obsahujúci informácie požadované v súlade s nariadením (ES) č. 1073/2009, za ktorého poskytnutie vodičovi pred každou cestou zodpovedá dopravný podnik, a

b) má vo vozidle papierové alebo elektronické kópie takýchto jazdných listov, ktoré sa vzťahujú na predchádzajúcich 28 dní a od 31. decembra 2024 na predchádzajúcich 56 dní.

Povinnosť uvedená v písmene b) prvého pododseku sa prestáva uplatňovať najneskôr vtedy, keď vozidlo používa tachograf umožňujúci zaznamenávať druh osobnej dopravy podľa odseku 5.

V prípade vnútroštátnej dopravy sa môže použiť jazdný list pre medzinárodnú dopravu s uvedením jeho použitia pre vnútroštátnu dopravu. Komisia môže v prípade potreby prijať vykonávací akt, ktorým sa stanoví formát jazdného listu pre vnútroštátnu dopravu s cieľom zjednodušiť kontroly dodržiavania predpisov. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2a.

Komisia najneskôr do 31. decembra 2026 posúdi možnosti digitalizácie jazdného listu pre vodičov vykonávajúcich príležitostnú osobnú dopravu z hľadiska uskutočniteľnosti, nákladovej efektívnosti a jej vplyvu na vykonateľnosť a pracovné podmienky vodičov a v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade legislatívny návrh týkajúci sa takej digitalizácie.

Uvedené posúdenie zahŕňa vytvorenie digitálneho jazdného listu obsahujúceho informácie požadované v súlade s nariadením (ES) č. 1073/2009, aby bolo možné také informácie pred začiatkom cesty elektronicky zaregistrovať vo viacjazyčnom rozhraní, ku ktorému majú prevádzkovatelia prístup. Na uvedený účel môže Komisia preskúmať aj možnosť vytvorenia jedného alebo viacerých nových modulov pre informačný systém o vnútornom trhu zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 (*).

5. S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie a presadzovanie článku 7 tretieho odseku a článku 8 ods. 2a a 6a Komisia pri najbližšej príležitosti preskúmania vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2016/799 (**) alebo akéhokoľvek vykonávacieho aktu, ktorý ho nahrádza, a najneskôr do 23. novembra 2025 prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví vhodné technické špecifikácie, ktoré umožnia zaznamenávať a uchovávať na tachografe údaje týkajúce sa druhu osobnej dopravy, konkrétne či ide o pravidelnú alebo príležitostnú osobnú dopravu. Dátum uplatňovania uvedených vykonávacích aktov sa stanoví po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2a.

(*) 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).

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

5. Vkladá sa tento článok:

„Článok 17a

Komisia do 31. decembra 2028 vypracuje správu, v ktorej posúdi dôsledky ustanovení tohto nariadenia týkajúcich sa odvetvia príležitostnej osobnej dopravy, pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky a sociálne aspekty, najmä pracovné podmienky vodičov. Komisia zašle uvedenú správu Európskemu parlamentu a Rade. Ak to Komisia považuje za vhodné, predloží príslušné legislatívne návrhy.“

6. V článku 19 ods. 2 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„2. Členský štát umožní príslušným orgánom uložiť sankciu podniku a/alebo vodičovi za porušenie tohto nariadenia alebo nariadenia (EÚ) č. 165/2014 zisteného na svojom území, za ktoré ešte nebola sankcia uložená, a to aj vtedy, ak k danému porušeniu došlo na území iného členského štátu alebo tretej krajiny.“

Článok 2

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

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

V Štrasburgu 24. apríla 2024

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predseda*
R. METSOLA	M. MICHEL