EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 1. 2. 2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy (kodifikované znenie)

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. V rámci Európy občanov Komisia prikladá veľkú dôležitosť zjednodušovaniu a sprehľadňovaniu práva Únie s cieľom jeho lepšieho pochopenia a sprístupnenia občanom, dávajúc im nové príležitosti, ako aj šancu na efektívnejšie využívanie jednotlivých práv, ktoré im právo Únie poskytuje.

   Tento cieľ však nemožno dosiahnuť pokým pretrváva stav rozptýlenia mnohých ustanovení, opakovane a často pozmenených v podstatnom rozsahu, vo viacerých právnych aktoch, a to počínajúc pôvodným právnym aktom až po jeho poslednú zmenu. To si vyžaduje vyčerpávajúce hľadanie a komparáciu mnohých právnych aktov za účelom identifikácie pozitívneho práva.

   Jasnosť a prehľadnosť práva preto so sebou prináša potrebu častej kodifikácie pozmenených právnych aktov.

2. Komisia sa 1. apríla 1987[1] rozhodla inštruovať svojich úradníkov, aby pristúpili ku kodifikácii všetkých právnych aktov najneskôr po ich desiatej zmene, zdôrazniac však, že ide o minimálnu požiadavku, keďže príslušné oddelenia by sa mali v záujme prehľadnosti a správneho pochopenia textov, za ktoré sú zodpovedné, usilovať o kodifikáciu ich ustanovení v kratších intervaloch.

3. V podobnom zmysle vyzneli aj závery Európskej rady z Edinburgu z decembra 1992[2], v ktorých táto podčiarkla dôležitosť kodifikácie, poskytujúcej právnu istotu pri nachádzaní práva uplatniteľného v konkrétnom časovom momente na špecifický predmet úpravy.

   Pri kodifikácii je potrebné dodržiavať štandardné postupy prijímania aktov Únie.

   Vylúčenie obsahových zmien aktov prechádzajúcich kodifikáciou umožnilo Európskemu parlamentu, Rade a Komisii 20. decembra 1994 odsúhlasiť skrátené legislatívne konanie pre rýchle prijatie kodifikovaných právnych aktov vo forme medziinštitucionálnej dohody.

4. Predkladaný návrh sleduje kodifikáciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS[3]. Nová smernica nahrádza viaceré právne akty tvoriace predmet kodifikácie[4]; návrh plne zachováva obsah kodifikovaných právnych aktov a obmedzuje sa výlučne na ich zjednotenie do jedného právneho aktu, pričom formálne zmeny a doplnenia nepresahujú nevyhnutný kodifikačný účel.

5. Kodifikačný návrh bol vypracovaný pre 24 úradných jazykov na základe predbežného konsolidovaného znenia smernice 2003/59/ES, ako aj jej zmien, vyhotoveného Úradom pre vydávanie publikácií Európskej Únie za pomoci systému na spracovanie údajov. V prípade, že dochádza k prečíslovaniu článkov, tak starý, ako aj nový spôsob číslovania je uvedený v tabuľke, tvoriacej obsah prílohy V tejto smernice.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Pozri prílohu 3 k časti A uvedených záverov.
3 Zaradený do legislatívneho plánu pre 2020.
4 Pozri časť A prílohy IV tohto návrhu.

↓ 2003/59/ES (prispôsobené)

2021/0018 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy (kodifikované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok ⌦ 91 ⌫,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[5],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[6],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

↓

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES[7] bola opakovane podstatným spôsobom zmenená[8]. V záujme jasnosti a prehľadnosti by sa mala uvedená smernica kodifikovať.

↓ 2018/645 odôvodnenie 1

(2) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ stanovila cieľ súvisiaci s „víziou nulovej nehodovosti“[9], podľa ktorého by sa Únia mala posunúť do pozície, v ktorej sa do roku 2050 zníži počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu.

5 Ú. v. EÚ C […], […], s. […].

6 Ú. v. EÚ C […], […], s. […].

7 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4).

8 Pozri časť A prílohy IV.

9 KOM(2011) 144 v konečnom znení.

↓ 2018/645 odôvodnenie 2

(3) Komisia vo svojom oznámení o politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“[10] navrhla od roku 2010 opäť znížiť celkový počet smrteľných nehôd v cestnej doprave v Únii do roku 2020 o polovicu. Komisia v záujme dosiahnutia tohto cieľa stanovila sedem strategických cieľov vrátane zlepšenia vzdelávania a odbornej prípravy účastníkov cestnej premávky a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

↓ 2018/645 odôvodnenie 3

(4) Európska rada na zasadnutí 23. až 24. októbra 2014 schválila záväzný cieľ znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %. Tento cieľ znižovania emisií prispeje k splneniu dlhodobých cieľov Parížskej dohody a všetky sektory hospodárstva by mali prispieť k jeho dosiahnutiu. Sektor dopravy si vyžaduje komplexný prístup s cieľom podporiť znižovanie emisií a energetickú efektívnosť. Pokrok so zreteľom na nízkoemisnú mobilitu treba dosiahnuť okrem iného prostredníctvom výskumu a zavádzania už dostupných moderných technických riešení. Vodiči musia byť riadne vyškolení, aby jazdili čo najefektívnejšie.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 3 (prispôsobené)

(5) Aby mohli vodiči plniť požiadavky ⌦ týkajúce sa ⌫ trhu cestnej dopravy, pravidlá ⌦ Únie o minimálnej úrovni výcviku pre vodičov cestnej dopravy ⌫ by sa mali uplatňovať na všetkých vodičov bez ohľadu na to, či jazdia ako samostatne zárobkovo činné osoby alebo platení zamestnanci a či ide o dopravu pre svoje potreby alebo dopravu vykonávanú za poplatok alebo odmenu.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 4 (prispôsobené)

(6) Pravidlá ⌦ Únie o minimálnej úrovni výcviku pre vodičov cestnej dopravy by mali byť ⌫ zamerané na to, aby kvalifikácia vodiča bola štandardom, ktorý bude zabezpečovať prístup k vykonávaniu jeho povolania.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 5

(7) Osobitne povinnosť mať základnú kvalifikáciu a podrobiť sa pravidelnému výcviku má za cieľ zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a bezpečnosť vodiča vrátane činností vykonávaných vodičom počas času státia vozidla. Okrem toho moderný charakter profesie vodiča by mal vzbudiť záujem mladých ľudí o toto povolanie, čo v krátkom čase prispeje k získaniu nových vodičov.

[10] KOM(2010) 389 v konečnom znení.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 6

(8) Aby sa zabránilo nerovnakým podmienkam hospodárskej súťaže, táto smernica by sa mala uplatňovať na vedenie vozidiel štátnymi príslušníkmi členského štátu, ako aj štátnymi príslušníkmi tretích štátov, ktorí sú zamestnaní v podniku členského štátu alebo tento podnik využíva ich služby.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 22 (prispôsobené)

(9) Aby sa rešpektovali princípy práva ⌦ Únie ⌫, je žiadúce, aby boli vodiči vozidiel používaných na vykonávanie prepráv, ktoré majú menší vplyv na bezpečnosť cestnej premávky alebo u ktorých by požiadavky tejto smernice znamenali neúmerné ekonomické alebo spoločenské zaťaženie, vyňatí z uplatňovania tejto smernice.

↓ 2018/645 odôvodnenie 6 (prispôsobené)

(10) ⌦ Mali by sa stanoviť určité výnimky ⌫ týkajúce sa situácií, v ktorých vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča a kde by vyžadovanie splnenia požiadaviek ⌦ tejto ⌫ smernice pre vodičov predstavovalo neúmerné zaťaženie. Všeobecne sa vedenie vozidla nepovažuje za hlavnú činnosť vodiča, pokiaľ zaberá menej ako 30 % mesačného fondu pracovného času.

↓ 2018/645 odôvodnenie 7

(11) Pokiaľ sa jazda neuskutočňuje často, prebieha vo vidieckych oblastiach a vykonávajú ju vodiči pre potreby vlastného podniku, mali by sa uplatňovať výnimky za predpokladu, že bude zaistená bezpečnosť cestnej premávky. Vzhľadom na rozdielne geografické a klimatické podmienky, ako aj podmienky týkajúce sa hustoty obyvateľstva vo vidieckych oblastiach v rámci Únie by členské štáty by mali mať možnosť samy určiť, či takéto jazdy možno považovať za príležitostné a či má takáto výnimka vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, napríklad na základe typu ciest, objemu dopravy alebo prítomnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

↓ 2018/645 odôvodnenie 8

(12) Keďže vzdialenosti, ktoré musia v rámci svojej pracovnej činnosti pokryť osoby pracujúce v poľnohospodárstve, záhradníctve, lesnom hospodárstve, chove a rybárstve, ktoré sú vyňaté z tejto smernice, sa v rámci Únie líšia, malo by sa ponechať na členské štáty, aby vo svojich vnútroštátnych právnych predpisoch stanovili maximálne prípustné vzdialenosti vypočítané od základne podniku, na ktoré sa vzťahujú výnimky.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 7

(13) Aby sa mohlo preukázať, že si vodič plní svoje povinnosti, mali by členské štáty vydať vodičovi osvedčenie o odbornej spôsobilosti ("OOS"), ktoré potvrdzuje jeho základnú kvalifikáciu alebo pravidelné školenie.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 8 (prispôsobené)

(14) Členské štáty by si mohli vybrať z niekoľkých možností tak, aby uľahčili vykonávanie ustanovení týkajúcich sa základnej kvalifikácie.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 9

(15) Aby si vodič udržal svoju kvalifikáciu, mali by súčasní vodiči podliehať povinnosti absolvovať pravidelný výcvik, ktorým by si obnovili svoju zručnosť a skúsenosti dôležité na výkon ich povolania.

↓ 2018/645 odôvodnenie 9

(16) Od vodičov, na ktorých sa vzťahuje výnimka týkajúca sa požiadavky na základnú kvalifikáciu, by sa však malo pri ďalšom využívaní tejto výnimky vyžadovať, aby absolvovali pravidelný výcvik s cieľom zabezpečiť, aby ich vedomosti o záležitostiach, ktoré sú dôležité pre ich prácu, zostali aktuálne.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 10

(17) Minimálne požiadavky na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik sa týkajú bezpečnostných pravidiel, ktoré musia byť dodržiavané pri jazde a počas státia vozidla. Vývoj defenzívneho štýlu jazdy - predvídanie nebezpečenstva a branie ohľadu na ostatných účastníkov premávky - ktorý ide ruka v ruke s racionálnou spotrebou paliva, bude mať pozitívny dopad na spoločnosť, ako aj na samotný sektor cestnej dopravy.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 11 (prispôsobené)

(18) Táto smernica nemá vplyv na práva nadobudnuté vodičom, ktorý ⌦ držal ⌫ vodičský preukaz potrebný na vykonávanie povolania pred dátumom stanoveným na získanie OOS potvrdzujúceho príslušnú základnú kvalifikáciu alebo pravidelný výcvik.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 12

(19) Organizovať kurzy stanovené na základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik by mohli len školiace strediská, ktoré boli schválené príslušnými orgánmi členských štátov. Na zabezpečenie kvality týchto školiacich stredísk by príslušné orgány mali stanoviť harmonizované kritériá na ich schválenie vrátane vysokej úrovne profesionality.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 13

(20) Nielen príslušné orgány členských štátov, ale aj každý subjekt nimi určený by mal byť zodpovedný za organizovanie skúšok súvisiacich so základnou kvalifikáciou a pravidelným výcvikom. Vzhľadom na význam tejto smernice na bezpečnosť cestnej

premávky a na rovnosť podmienok hospodárskej súťaže, príslušné orgány členských štátov by mali dohliadať na tieto skúšky.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 14 (prispôsobené)

(21) Členské štáty by mali ⌦ stanoviť ⌫, že absolvovanie prvého výcviku a vydanie príslušného OOS sa musí uskutočniť do piatich rokov nasledujúcich buď po dátume vydania OOS potvrdzujúceho základnú kvalifikáciu, alebo po termíne stanovenom pre určitých vodičov na uplatnenie ich nadobudnutých práv. Malo by byť možné aj skrátenie alebo predĺženie týchto časových limitov. Po prvom pravidelnom výcviku by mal vodič absolvovať pravidelný výcvik každých päť rokov.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 15 (prispôsobené)

~~(22)~~ Aby sa potvrdilo, že vodič, ktorý je štátnym príslušníkom členského štátu, je držiteľom jedného OOS v zmysle tejto smernice, a aby sa uľahčilo vzájomné uznávanie rôznych OOS, mali by členské štáty buď k vodičskému preukazu alebo k kvalifikačnej karte vodiča, ⌦ ktoré by členské štáty vzájomne uznávali, ⌫ pripojiť k tomu určený harmonizovaný kód ⌦ Únie ⌫ spolu s dátumom skončenia platnosti kódu,; vzor karty je uvedený v tejto smernici. Táto karta by ⌦ mala spĺňať ⌫ rovnaké bezpečnostné požiadavky ako je vodičský preukaz ⌦ vzhľadom na dôležitosť s tým spojených práv pre bezpečnosť cestnej premávky a rovnaké podmienk ⌫ y hospodárskej súťaže.

↓ 2018/645 odôvodnenie 10

(23) Členské štáty by si v spolupráci s Komisiou mali elektronicky vymieňať informácie o OOS. Mali by vytvoriť nevyhnutnú elektronickú platformu, pričom by mali zohľadniť analýzu nákladov a prínosov vypracovanú Komisiou vrátane možnosti rozšíriť sieť vodičských preukazov EÚ zriadenú podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES[11]. Členským štátom to okrem iných výhod prinesie možnosť jednoduchého prístupu k informáciám o ukončenom výcviku, ktoré nie sú zaznamenané na vodičskom preukaze vodiča. Je dôležité, aby členské štáty a Komisia vynaložili úsilie o ďalší rozvoj tohto nástroja s cieľom umožniť prístup do platformy v reálnom čase počas cestných kontrol.

↓ 2018/645 odôvodnenie 11 (prispôsobené)

(24) Vo výcvikových kurzoch by sa ⌦ mali preberať ⌫ témy týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sú vnímanie nebezpečenstva, ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky, najmä chodcov, cyklistov a osôb s obmedzenou mobilitou, palivovo úsporná jazda, jazda v extrémnych poveternostných podmienkach a preprava nadmerného nákladu, vzhľadom na vývoj v oblasti výcviku a vzdelávania a s cieľom zlepšiť príspevok ⌦ tejto ⌫ smernice k bezpečnosti cestnej premávky a relevantnosť

---

[11] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).

výcviku pre vodičov. V tejto súvislosti by sa kurzy mali týkať aj inteligentných dopravných systémov a mali by vyvíjať s cieľom udržať krok s technologickým vývojom.

↓ 2018/645 odôvodnenie 12

(25) Členským štátom by sa mala poskytnúť jasná možnosť do určitej miery zlepšiť a modernizovať postupy výcviku pomocou nástrojov informačných a komunikačných technológií (IKT), ako sú elektronické učenie a učenie sa alebo zmiešané učenie, a zároveň zabezpečiť kvalitu výcviku. Pri zlepšovaní a modernizácií postupov výcviku pomocou nástrojov IKT je dôležité zohľadniť skutočnosť, že niektoré špecifické témy, ako napríklad nasadzovanie snehových reťazí alebo zabezpečovanie nákladov, či iné prvky výcviku, pri ktorých je dôležitá praktická stránka, si vyžadujú praktický výcvik a ich zvládnutie nemožno náležite zabezpečiť prostredníctvom týchto vzdelávacích nástrojov. Praktický výcvik môže, ale nemusí zahŕňať samotnú jazdu. Podstatná časť výcviku požadovaného podľa tejto smernice by sa mala vykonať v schválenom výcvikovom stredisku.

↓ 2018/645 odôvodnenie 13 (prispôsobené)

(26) V záujme zabezpečenia súladu medzi rôznymi formami výcviku požadovanými podľa práva Únie by členské štáty mali mať možnosť kombinovať rôzne druhy relevantného výcviku, napríklad mali by mať možnosť kombinovať výcvik v oblasti prepravy nebezpečného tovaru, informovanosti o problematike zdravotného postihnutia alebo prepravy zvierat, s výcvikom stanoveným v ⌦ tejto ⌫ smernici.

↓ 2018/645 odôvodnenie 14 (prispôsobené)

(27) S cieľom zabrániť tomu, aby ⌦ rozdiely v ⌫ metódach členských štátov bránili vzájomnému uznávaniu a obmedzovali právo vodičov absolvovať pravidelný výcvik v členskom štáte, kde pracujú, by sa v prípade, že absolvovaný výcvik nie je možné vyznačiť na vodičskom preukaze, malo od orgánov členského štátu vyžadovať, aby vydali kvalifikačnú kartu vodiča vo forme určenej štandardnými vzormi, prostredníctvom ktorej sa zabezpečí vzájomné uznanie pre každého vodiča, ktorý splní požiadavky ⌦ tejto ⌫ smernice.

↓ 2018/645 odôvodnenie 15

(28) Používanie vodičských osvedčení vodičmi z tretích krajín ako dôkazu súladu s požiadavkami na výcvik by mohlo predstavovať prekážku pre vodičov v prípadoch, keď dopravca vráti osvedčenie orgánom, ktoré ho vydali, najmä ak chcú uvedení vodiči nastúpiť do zamestnania v inom členskom štáte. S cieľom predísť situáciám, v ktorých vodiči za takýchto okolností musia opakovať svoj výcvik pri nástupe do nového zamestnania, by sa členské štáty mali nabádať na vzájomnú spoluprácu a výmenu informácií o kvalifikácii vodičov.

↓ 2018/645 odôvodnenie 19

(29) S cieľom prispieť k znižovaniu emisií skleníkových plynov a zlepšeniu kvality ovzdušia tým, že sa uľahčí používanie vozidiel s pohonom na alternatívne palivá, by členské štáty mali mať možnosť povoliť na svojom území držiteľom vodičského preukazu skupiny B viesť určité typy vozidiel s pohonom na alternatívne palivá, ktorých maximálna prípustná hmotnosť je vyššia než 3 500 kg, nepresahuje však 4 250 kg. Uvedená možnosť presiahnuť 3 500 kg by mala byť podmienená tým, že dodatočná hmotnosť je povolená výhradne dôsledkom prekročenia hmotnosti vyplývajúceho z použitia alternatívnych systémov pohonu a mali by sa na ňu vzťahovať obmedzenia a podmienky, ktorých účelom je zabrániť nepriaznivým vplyvom na bezpečnosť cestnej premávky.

↓ 2003/59/ES odôvodnenie 17

(30) Mali by sa stanoviť osobitné certifikačné ustanovenia pre vodičov, ktorí spadajú do pôsobnosti tejto smernice a ktorí sú štátnymi príslušníkmi tretích štátov.

↓ 2019/1243 Článok 1 a Príloha oddiel IX (prispôsobené)

(31) S cieľom prispôsobiť ⌦ túto ⌫ smernicu technickému a vedeckému pokroku by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ⌦ Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ⌫ pokiaľ ide o zmenu príloh I a II k ⌦ tejto ⌫ smernici. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva[12]. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

↓ 2018/645 odôvodnenie 20 (prispôsobené)

(32) Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne ⌦ stanovenie ⌫ celoúnijného štandardu základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku pre vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu cezhraničného charakteru cestnej dopravy a vzhľadom na otázky, ktoré sa majú riešiť prostredníctvom tejto smernice, sa môže lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

[12] Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

↓

(33) Touto smernicou by nemali byť dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva a dátumov uplatňovania smerníc, ktoré sú uvedené v prílohe IV časti B,

↓ 2003/59/ES

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

↓ 2018/645 článok 1 bod 1

Článok 1

Cieľ

Táto smernica sa uplatňuje na vedenie vozidiel vykonávané:

a) štátnymi príslušníkmi členského štátu, a

b) štátnymi príslušníkmi tretích štátov, ktorí sú zamestnaní v podniku členského štátu alebo tento podnik využíva ich služby

(ďalej len ako „vodiči“) cestnej dopravy v rámci Únie na cestách otvorených pre verejnosť, ktorí používajú:

– vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie skupiny C1, C1 + E, C alebo C + E v zmysle smernice 2006/126/ES alebo vodičský preukaz uznávaný ako rovnocenný,

– vozidlá, na vedenie ktorých sa požaduje vodičské oprávnenie skupiny D1, D1 + E, D alebo D + E v zmysle smernice 2006/126/ES alebo vodičský preukaz uznávaný ako rovnocenný.

Na účely tejto smernice sa odkazy na skupiny vodičských oprávnení so znamienkom plus („+“) vykladajú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe III.

↓ 2018/645 článok 1 bod 2 (prispôsobené)

Článok 2

Výnimky

1. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov vozidiel:

a) s maximálnou povolenou rýchlosťou ⌦ nepresahujúcou ⌫ 45 km/h;

b) používaných ozbrojenými silami, civilnou ochranou, hasičským zborom, orgánmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a záchrannou zdravotnou službou alebo vozidiel, ktoré sú pod ich kontrolou, keď sa preprava uskutočňuje v dôsledku úloh, ktorými sú tieto služby poverené;

c) ktoré sa na účely technického vývoja, opravy alebo údržby podrobujú testom, alebo ⌦ vodičov ⌫ nových alebo prestavaných vozidiel, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;

d) v prípade ktorých sa vyžaduje vodičské oprávnenie skupiny D alebo D1 a s ktorými personál údržby jazdí bez cestujúcich do a zo strediska údržby nachádzajúceho sa v blízkosti najbližšej technickej základne, ktorú využíva prevádzkovateľ dopravy, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je hlavnou činnosťou vodiča;

e) používaných v prípadoch núdze alebo určených na plnenie záchranných úloh vrátane vozidiel používaných pri nekomerčnej preprave humanitárnej pomoci;

f) používaných vo vodičských kurzoch a skúšky pre každú osobu, ktorá chce získať vodičský preukaz alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti (OOS) v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, za predpokladu, že sa nepoužívajú na komerčnú prepravu tovaru a cestujúcich;

g) používaných pri nekomerčnej preprave osôb alebo tovaru;

h) prepravujúcich materiál, zariadenie alebo stroje, ktoré má vodič použiť v priebehu svojej práce, za predpokladu, že vedenie vozidla nie je vodičovou hlavnou činnosťou.

So zreteľom na písmeno f) tohto odseku, táto smernica sa neuplatňuje na žiadnu osobu, ktorá chce získať vodičský preukaz alebo OOS v súlade s článkom 6 a článkom 8 ods. 1, keď sa táto osoba podrobuje dodatočnému výcviku vodičov ⌦ počas školenia v práci ⌫ pod podmienkou, že je sprevádzaná inou osobou s OOS alebo inštruktorom pre danú skupinu vozidiel používaných na účel stanovený v uvedenom písmene.

2. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

a) vodiči využívajú vozidlá vo vidieckych oblastiach pre potreby vlastného podniku;

b) vodiči neposkytujú dopravné služby;

c) členské štáty sa domnievajú, že ide o občasnú dopravu, ktorá nemá vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.

3. Táto smernica sa neuplatňuje na vodičov vozidiel používaných alebo prenajímaných bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť ich podnikateľskej činnosti, s výnimkou prípadov, keď je vedenie vozidla súčasťou hlavnej činnosti vodiča alebo keď sa pri ňom prekročí vnútroštátnym právom stanovená vzdialenosť od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, prenajíma alebo používa na základe lízingu.

🡻 2003/59/ES (prispôsobené)

Článok 3

Kvalifikácia a výcvik

1. Vedenie vozidiel v zmysle článku 1 podlieha povinnej základnej kvalifikácii a povinnému pravidelnému výcviku. Na tento účel členské štáty zabezpečia:

a) systém základnej kvalifikácie

Členské štáty si zvolia jednu z týchto dvoch možností:

i) možnosť kombinácie účasti na kurze a skúšky

V súlade s oddielom 2 bodom 2.1 prílohy I, tento typ základnej kvalifikácie zahŕňa povinnú účasť na kurze v priebehu stanoveného času trvania. Ukončí sa skúškou. Po úspešnom zložení skúšky sa vystaví OOS podľa článku 6 ods. 1 písm. a);

ii) možnosť týkajúca sa len skúšok

V súlade s oddielom 2 bodom 2.2 prílohy I tento typ základnej kvalifikácie nezahŕňa povinnú účasť na kurze, ale len teoretické a praktické skúšky. Ukončí sa skúškou. Po úspešnom zložení skúšky sa vystaví OOS podľa článku 6 ods. 1 písm. b);

Členské štáty však môžu vodičovi povoliť jazdu na svojom území bez získania OOS, keď sa podrobuje národnému profesnému výcvikovému kurzu aspoň šesť mesiacov počas maximálne troch rokov. V súvislosti s týmto profesným výcvikovým kurzom sa môžu skúšky uvedené v bode i) a ii) ukončiť v etapách;

b) systém pravidelného výcviku

V súlade s oddielom 4 prílohy I pravidelný výcvik zahŕňa povinnú účasť na kurze. Potvrdzuje sa vystavením OOS v zmysle článku 8 ods. 1.

2. Členské štáty môžu zaviesť aj systém zrýchlenej základnej kvalifikácie tak, aby vodič mohol viesť vozidlo v prípadoch uvedených v článku 5 ods. 2 písm. a) bod ii) a písm. b), v článku 5 ods. 3 písm. a) bod i) a ⌦ v článku 5 ods. 3 ⌫ písm. b).

V súlade s oddielom 3 prílohy I zrýchlená základná kvalifikácia zahŕňa povinnú účasť na kurze. Ukončí sa skúškou. Po úspešnom zložení skúšky sa kvalifikácia potvrdzuje vystavením OOS v zmysle článku 6 ods. 2.

3. Členské štáty môžu vodičov, ktorí získali osvedčenie o odbornej spôsobilosti podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009[13], oslobodiť od povinnosti podrobiť sa skúškam uvedeným v odseku 1 písm. a) bode i) a ii) a v odseku 2 v oblastiach vedomostí, ktoré predpisuje uvedené nariadenie , a prípadne od povinnosti zúčastniť sa časti kurzu, ktorá im zodpovedá.

Článok 4

Nadobudnuté práva

Od povinnosti získať základnú kvalifikáciu sú oslobodení títo vodiči:

a) vodiči, ktorí sú držiteľmi ⌦ vodičského ⌫ oprávnenia kategórie D1, D1 + E, D alebo D + E, alebo ⌦ vodičského ⌫ oprávnenia uznaného ako rovnocenné, vydaného najneskôr do ⌦ 10. septembra 2008 ⌫;

b) vodiči, ktorí sú držiteľmi ⌦ vodičského ⌫ oprávnenia kategórie C1, C1 + E, C alebo C + E, alebo ⌦ vodičského ⌫ oprávnenia uznaného ako rovnocenné, vydaného najneskôr do ⌦ 10. septembra 2009 ⌫.

[13] 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).

Článok 5

Základná kvalifikácia

1. Prístup k základnej kvalifikácii si nevyžaduje, aby bolo predtým získané zodpovedajúce vodičské oprávnenie.

2. Vodiči vozidiel určených na prepravu tovaru môžu viesť:

a) po dovŕšení veku 18 rokov:

   i) vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia C a C + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1;

   ii) vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia C1 a C1 + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2;

b) po dovŕšení veku 21 rokov vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia C a C + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2.

3. Vodiči vozidiel určených na prepravu osôb môžu viesť:

a) po dovŕšení veku 21 rokov:

   i) vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia D a D + E určené na prepravu osôb v pravidelnej doprave, keď trasa neprekročí 50 km, a vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia D1 a D1 + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2.

   Každý členský štát môže vodičom jednej z ⌦ týchto ⌫ kategórií povoliť viesť také vozidlá na svojom území po dovŕšení veku 18 rokov za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1;

   ii) vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia D a D + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1.

   Každý členský štát môže vodičom jednej z ⌦ týchto ⌫ kategórií povoliť viesť také vozidlá na svojom území po dovŕšení veku 20 rokov za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 1. Tento vek sa môže znížiť na 18 rokov, keď vodič vedie také vozidlá bez cestujúcich;

b) po dovŕšení veku 23 rokov vozidlá patriace do kategórií vodičského oprávnenia D a D + E za predpokladu, že sú držiteľmi OOS podľa článku 6 ods. 2.

4. Bez toho, aby boli dotknuté vekové limity špecifikované v odseku 2, vodiči nákladnej dopravy, ktorí sú držiteľmi OOS podľa článku 6 pre jednu z kategórií uvedených v odseku 2 tohto článku, sú oslobodení od povinnosti získať také OOS na každú inú kategóriu vozidiel menovanú v uvedenom odseku.

Tieto ustanovenia sa uplatňujú za rovnakých podmienok na vodičov osobnej dopravy v kategóriách uvedených v odseku 3.

5. Vodiči nákladnej dopravy, ktorí rozšíria alebo zmenia svoje činnosti tak, aby mohli prepravovať osoby alebo naopak, a ktorí sú držiteľmi CPC podľa článku 6, nemusia opakovať spoločnú časť základnej kvalifikácie, ale len časti špecifické na novú kvalifikáciu.

Článok 6

Osvedčenie o odbornej spôsobilosti potvrdzujúce základnú kvalifikáciu

1. OOS potvrdzujúce základnú kvalifikáciu

a) OOS vydané na základe účasti na kurze a skúšky

V súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) bodom i) členské štáty musia od uchádzačov vyžadovať, aby sa zúčastnili kurzov vo výcvikovom stredisku schválenom príslušnými orgánmi podľa oddielu 5 prílohy I (ďalej len „schválené výcvikové stredisko“). Predmetom týchto kurzov musia byť všetky oblasti uvedené v oddiele 1 prílohy I. Tento výcvik sa ukončí úspešným zložením skúšky uvedenej v oddiele 2 bode 2.1 prílohy I. Uvedenú skúšku organizujú príslušné orgány členských štátov alebo subjekt nimi určený a slúži na to, aby sa zistilo, či uchádzač má vo vymenovaných oblastiach úroveň vedomostí požadovanú v oddiele 1 prílohy I. Uvedené orgány alebo subjekty dohliadajú na skúšku a po úspešnom zložení skúšky vydajú vodičom OOS potvrdzujúce základnú kvalifikáciu.

b) OOS vydané na základe skúšok

V súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) bod ii) členské štáty musia od uchádzačov vyžadovať, aby zložili teoretické a praktické skúšky uvedené v oddiele 2 bode 2.2 prílohy I. Tieto skúšky organizujú príslušné orgány členských štátov alebo subjekt nimi určený a slúžia na to, aby sa zistilo, či uchádzač má vo všetkých vymenovaných oblastiach úroveň vedomostí požadovanú v oddiele 1 prílohy I. Uvedené orgány alebo subjekty dohliadajú na skúšku a po úspešnom zložení skúšky vydajú vodičom OOS potvrdzujúce základnú kvalifikáciu.

2. OOS potvrdzujúce zrýchlenú základnú kvalifikáciu

V súlade s článkom 3 ods. 2 členské štáty musia od uchádzačov vyžadovať, aby sa zúčastnili kurzov v schválenom výcvikovom stredisku. Predmetom týchto kurzov musia byť všetky oblasti uvedené v oddiele 1 prílohy I.

Tento výcvik sa ukončí skúškou podľa oddielu 3 prílohy I. Túto skúšku organizujú príslušné orgány členských štátov alebo subjekt nimi určený a slúži na to, aby sa zistilo, či uchádzač má vo vymenovaných oblastiach úroveň vedomostí požadovanú v oddiele 1 prílohy I. Uvedené orgány alebo subjekty dohliadajú na skúšku a po úspešnom zložení skúšky vydajú vodičom OOS potvrdzujúce zrýchlenú základnú kvalifikáciu.

↓ 2018/645 článok 1 bod 3

Článok 7

Pravidelný výcvik

Pravidelný výcvik umožní držiteľom OOS aktualizovať si znalosti, ktoré sú pre ich prácu kľúčové, s osobitným dôrazom na bezpečnosť cestnej premávky, bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci a zníženie vplyvu vedenia vozidiel na životné prostredie.

Uvedený výcvik organizuje schválené výcvikové stredisko podľa oddielu 5 prílohy I. Výcvik pozostáva z vyučovania v triede, praktického výcviku a pokiaľ je k dispozícii, z výcviku prostredníctvom nástrojov informačných a komunikačných technológií (IKT) alebo výcviku na výkonných trenažéroch. Ak vodič zmení podnik, musí sa zohľadniť pravidelný výcvik, ktorému sa už podrobil.

Pravidelný výcvik slúži na prehĺbenie a zopakovanie poznatkov v niektorých oblastiach uvedených v oddiele 1 prílohy I. Pokrýva širokú škálu tém a vždy zahŕňa aspoň jednu tému týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky. V témach výcviku sa zohľadní vývoj príslušných právnych predpisov a technológií a v čo najväčšej miere sa v nich zohľadnia osobitné potreby výcviku vodiča.

↓ 2003/59/ES (prispôsobené)

Článok 8

Osvedčenie o odbornej spôsobilosti potvrdzujúce pravidelný výcvik

1. Keď vodič dokončil pravidelný výcvik uvedený v článku 7, príslušné orgány členských štátov alebo schválené výcvikové stredisko vydá vodičovi OOS potvrdzujúce pravidelný výcvik.

2. Držitelia OOS podľa článku 6 ⌦ musia absolvovať prvý kurz pravidelného výcviku ⌫ do piatich rokov od vydania tohto OOS.

Členské štáty môžu skrátiť alebo predĺžiť lehotu uvedenú ⌦ v prvom pododseku ⌫, medzi iným tak, aby sa zhodovala s ⌦ dátumom ⌫ skončenia platnosti vodičského preukazu. Lehota však nesmie byť kratšia než tri roky alebo dlhšia než sedem rokov.

3. Vodič, ktorý skončil prvý kurz pravidelného výcviku podľa odseku 2, sa musí každých päť rokov, pred skončením platnosti OOS potvrdzujúceho pravidelný výcvik, podrobiť pravidelnému výcviku.

4. Držitelia OOS podľa článku 6 alebo OOS podľa odseku 1 tohto článku a vodiči uvedení v článku 4, ktorí už viac nevykonávajú svoje povolanie a nespĺňajú požiadavky odsekov 1, 2 a 3 ⌦ tohto článku ⌫, musia pred tým, než začnú znova vykonávať svoje povolanie, absolvovať kurz pravidelného výcviku.

5. Vodiči cestnej nákladnej alebo osobnej dopravy, ktorí skončili kurzy pravidelného výcviku na jednu z kategórií vodičského oprávnenia uvedených v článku 5 ods. 2 a 3, sú oslobodení od povinnosti absolvovať ďalší pravidelný výcvik na iné kategórie uvedené v týchto odsekoch.

Článok 9

Miesto výcviku

↓ 2018/645 článok 1 bod 4

Vodiči uvedení v článku 1 písm. a) tejto smernice musia získať základnú kvalifikáciu uvedenú v článku 5 tejto smernice v členskom štáte, v ktorom majú svoje obvyklé bydlisko podľa vymedzenia v článku 12 smernice 2006/126/ES.

↓ 2003/59/ES (prispôsobené)

Vodiči uvedení v článku 1 písm. b) musia získať túto ⌦ základnú ⌫ kvalifikáciu v členskom štáte, v ktorom je zriadený podnik, alebo v členskom štáte, ktorý im vydal pracovné povolenie.

Vodiči uvedení v článku 1 písm. a) a b) sa musia podrobiť pravidelnému výcviku uvedenému v článku 7 v členskom štáte, v ktorom majú svoje bydlisko alebo v členskom štáte, v ktorom pracujú.

↓ 2018/645 článok 1 bod 5 (prispôsobené)

Článok 10

Kód Únie

1. Na základe OOS potvrdzujúceho základnú kvalifikáciu a OOS potvrdzujúceho pravidelný výcvik príslušné orgány členských štátov, berúc do úvahy ustanovenia článku 5 ods. 2 a 3 a článku 8 tejto smernice, vyznačia harmonizovaný kód Únie „95“ stanovený v prílohe I k smernici 2006/126/ES vedľa zodpovedajúcich ⌦ kategórií vodičského ⌫ oprávnenia:

– na vodičskom preukaze, alebo

– na kvalifikačnej karte vodiča zhotovenej v súlade so vzorom uvedeným v prílohe II k tejto smernici.

Ak príslušné orgány členského štátu, v ktorom bolo OOS získané, nemôžu na vodičskom preukaze vyznačiť kód Únie, vydajú vodičovi kvalifikačnú kartu vodiča.

Kvalifikačná karta vodiča, ktorú vydal členský štát, ⌦ je ⌫ vzájomne uznávaná. Pri vydaní ⌦ kvalifikačnej karty vodiča ⌫ príslušné orgány skontrolujú platnosť vodičského preukazu pre danú skupinu vozidiel.

2. Vodič uvedený v článku 1 písm. b) ⌦ tejto smernice ⌫, ktorý vedie vozidlá používané na cestnú prepravu tovaru, takisto musí mať možnosť preukázať, že má kvalifikáciu a výcvik požadované v tejto smernici aj prostredníctvom osvedčenia vodiča podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[14] pod podmienkou, že je označené kódom Únie „95“. Na účely tejto smernice členský štát, ktorý osvedčenie vydáva, uvedie kód Únie „95“ v časti osvedčenia „Poznámky“, ak dotknutý vodič splnil požiadavky na kvalifikáciu a na výcvik stanovené v tejto smernici.

3. Na účely potvrdenia súladu s požiadavkami na výcvik podľa tejto smernice sa ako dôkaz kvalifikácie akceptujú osvedčenia vodiča, ktoré nie sú označené kódom Únie „95“ a boli vydané v súlade s článkom 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009, najmä jeho odsekom 7 pred 23. májom 2020, a to do skončenia ich platnosti.

↓ 2018/645 článok 1 bod 6

Článok 11

Sieť na presadzovanie práva

1. Na účely presadzovania práva si členské štáty vymieňajú informácie o vydaných alebo odobratých OOS. Na tento účel členské štáty v spolupráci s Komisiou zriadia elektronickú sieť alebo rozšíria existujúcu sieť, pričom zohľadnia posúdenie Komisie týkajúce sa nákladovo najefektívnejšej možnosti.

---

[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).

2. Elektronická sieť môže obsahovať informácie uvedené v OOS, ako aj informácie týkajúce sa administratívnych postupov súvisiacich s OOS.

3. V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679[15] členské štáty zabezpečia, aby sa spracúvanie osobných údajov uskutočňovalo výlučne na účely overenia súladu s touto smernicou, najmä pokiaľ ide o požiadavky na výcvik stanovené v tejto smernici.

4. Prístup do siete musí byť zabezpečený. Členské štáty môžu udeliť prístup len príslušným orgánom zodpovedným za vykonávanie a kontrolu súladu s touto smernicou.

🡻 2019/1243 Článok 1 a Príloha oddiel IX bod 5 (prispôsobené)

Článok 12

Prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 13, ⌦ pokiaľ ide o zmenu príloh ⌫ I a II s cieľom prispôsobiť ich vedeckému a technickému pokroku.

Článok 13

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 12 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 26. júla 2019. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 12 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 prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 12 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.

---

[15] 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).

↓ 2003/59/ES (prispôsobené)

Článok 14

Zrušenie

Smernica ⌦ 2003/59/ES, zmenená aktmi uvedenými v prílohe IV časti A, ⌫ sa zrušuje ⌦ bez toho, aby boli doktnuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva a dátumov uplatňovania smerníc, ktoré sú uvedené v prílohe IV, časti B ⌫.

↓

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe V.

↓ 2003/59/ES (prispôsobené)

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť ⌦ 24. mája 2021 ⌫.

Článok 16

Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*