

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2022/695**z 2. mája 2022,****ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES, pokiaľ ide o spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti dopravných podnikov**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú činností cestnej dopravy, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 88/599/EHS ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 9 ods. 1 druhý pododsek,

keďže:

- (1) Účinné a nákladovo efektívne presadzovanie právnych predpisov Únie v oblasti cestnej dopravy má mimoriadny význam pre zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, pracovných podmienok vodičov a sociálnej ochrany a pre zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže medzi podnikmi cestnej dopravy.
- (2) Vnútroštátne systémy hodnotenia rizikovosti zavedené členskými štátmi na lepšie zacielenie kontrol na podniky s vysokou hodnotou rizikovosti vychádzajú z rôznych vnútroštátnych metód výpočtu. To bráni porovnateľnosti a výmene informácií o úrovni rizika v kontexte cezhraničného presadzovania práva.
- (3) V článku 9 ods. 1 druhom pododseku smernice 2006/22/ES sa od Komisie vyžaduje, aby prostredníctvom vykonávacích aktov stanovila spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti podnikov.
- (4) Pri stanovovaní tohto vzorca by Komisia mala zohľadniť všetky porušenia, ktoré by mohli ovplyvniť rizikovosť podnikov, čo zahŕňa porušenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽²⁾, nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 ⁽³⁾, vnútroštátnych ustanovení, ktorými sa transponuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES ⁽⁴⁾, a porušenia uvedené v článku 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽⁵⁾.
- (5) V spoločnom vzorci by sa mal zohľadniť počet, závažnosť a frekvencia výskytu porušení, výsledky kontrol, pri ktorých sa nezistilo žiadne porušenie, a skutočnosť, či podnik cestnej dopravy využíva inteligentný tachograf podľa kapitoly II nariadenia (EÚ) č. 165/2014 vo všetkých svojich vozidlách.
- (6) Spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti podniku by mal významne prispieť k harmonizácii postupov presadzovania práva v celej Únii tým, že sa zabezpečí rovnaké zaobchádzanie so všetkými vodičmi a dopravnými podnikmi, pokiaľ ide o kontroly a sankcie podľa uplatniteľných pravidiel Únie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45.

⁽²⁾ 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⁾ 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).

⁽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. 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).

- (7) Ak opatrenia stanovené v tomto nariadení zahŕňajú spracúvanie osobných údajov, mali by sa vykonávať v súlade s právnymi predpismi Únie o ochrane osobných údajov a súkromia, a to najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ⁽⁶⁾ a podľa potreby so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES ⁽⁷⁾.
- (8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 165/2014,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti dopravného podniku a požiadavky na jeho uplatňovanie sú stanovené v prílohe.

Článok 2

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

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

V Bruseli 2. mája 2022

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002 týkajúca sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37).

PRÍLOHA

**SPOLOČNÝ VZOREC NA VÝPOČET HODNOTY RIZIKOVOSTI DOPRAVNÝCH PODNIKOV A POŽIADAVKY
NA JEHO UPLATŇOVANIE**

1. Celková hodnota rizikovosti dopravného podniku sa vypočíta pomocou tohto spoločného vzorca:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

kde:

- R — celková hodnota rizikovosti podniku
 n — počet porušení konkrétneho typu na individuálnu kontrolu (všetky typy kontrol).
 i — individuálna kontrola
 v — vážené bodové hodnotenie podľa typu/závažnosti porušenia (MI/SI/VSI/MSI)
 MSI — najzávažnejšie porušenie
 VSI — veľmi závažné porušenie
 SI — závažné porušenie
 MI — menej závažné porušenie
 N — počet vozidiel skontrolovaných počas individuálnej kontroly
 r — celkový počet kontrol podniku
 g — váha za používanie inteligentného tachografu podľa kapitoly II nariadenia (EÚ) č. 165/2014

2. Pri uplatňovaní spoločného vzorca sa využívajú tieto zásady a prvky:
3. Obdobie, počas ktorého sa porušenie započítava do vzorca, sú dva roky.
4. Prevádzkovatelia dopravy sa zaradia do nasledujúcich rizikových pásiem na základe ich bodového hodnotenia:
- prevádzkovatelia, u ktorých sa nevykonali žiadne kontroly (sivé pásmo)
 - 0 – 100 bodov: prevádzkovatelia s nízkou hodnotou rizikovosti (zelené pásmo)
 - 101 – 200 bodov: prevádzkovatelia so strednou hodnotou rizikovosti (oranžové pásmo)
 - 201 alebo viac bodov: prevádzkovatelia s vysokou hodnotou rizikovosti (červené pásmo)
5. Vážené bodové hodnotenie individuálnej kontroly („i“) sa vypočíta pomocou nasledujúcich váhových koeficientov („v“) podľa typu porušenia:
- MI = 1
- SI = 10
- VSI = 30
- MSI = 90
6. Konečná hodnota rizikovosti podnikov zohľadňuje celkový počet vykonaných kontrol („r“), tak cestných, ako aj kontrol v ich priestoroch vrátane kontrol, pri ktorých sa nezistili žiadne porušenia.
7. Kontroly, pri ktorých sa nezistili žiadne porušenia, sa zaznamenávajú s nulovými bodmi.
8. Pri váženom bodovom hodnotení individuálnej kontroly sa zohľadňujú všetky skontrolované vozidlá („N“).

9. Za dátum porušenia, ktorý sa zohľadňuje v spoločnom vzorci, sa považuje dátum, keď sa porušenie stalo definitívnym, t. j. už nepodlieha preskúmaniu. Porušenia sa vo vzorci započítavajú len raz.
 10. Ak sa kontrolou v priestoroch dopravného podniku zistí, že celý jeho vozový park je vybavený inteligentným tachografom podľa kapitoly II nariadenia (EÚ) č. 165/2014, jeho konečné bodové hodnotenie sa vynásobí koeficientom 0,9 („g“).
-