

UREDBA (EU) 2020/1055 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 15. julija 2020

o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izkušnje z izvajanjem uredb (ES) št. 1071/2009 ⁽⁴⁾ in (ES) št. 1072/2009 ⁽⁵⁾ Evropskega parlamenta in Sveta so pokazale, da je mogoče pravila iz navedenih uredb v marsičem še izboljšati.
- (2) Zdaj se, razen če ni drugače določeno z nacionalnim pravom, pravila za dostop do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika ne uporabljajo za podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika blaga izključno z motornimi vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega navedene omejitve. Število takih podjetij, ki so dejavna v domačem in mednarodnem prometu, se povečuje. Posledično se je več držav članic odločilo, da bodo pravila o dostopu do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika iz Uredbe (ES) št. 1071/2009 uporabljala za navedena podjetja. Da bi se preprečile morebitne vrzeli in s skupnimi pravili zagotovila minimalna raven profesionalizacije sektorja, ki uporablja motorna vozila, ki so namenjena izključno prevozu blaga in katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ter da bi se tako zblížali konkurenčni pogoji vseh prevoznikov, bi bilo treba navedeno uredbo spremeniti. Zahteve za začetek opravljanja dejavnosti bi morale postati obvezne za prevoznike, ki delujejo v mednarodnem prometu in uporabljajo motorna vozila ali kombinacije vozil, ki so namenjena izključno prevozu blaga in katerih največja dovoljena masa naloženega vozila presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone.
- (3) Na podlagi Uredbe (ES) št. 1072/2009 so nekatere dejavnosti mednarodnega prevoza blaga izvzete iz zahteve po licenci Skupnosti, da bi lahko vstopile na evropski trg cestnega prevoza blaga. V okviru organizacije tega trga bi morala biti podjetja, ki opravljajo cestni prevoz blaga in blago prevažajo v motornih vozilih ali kombinacijah vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 2,5 tone, izvzeta iz zahteve po licenci Skupnosti ali drugem prevoznem dovoljenju.
- (4) Čeprav so vozila, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega določenega praga, izvzeta iz področja uporabe Uredbe (ES) št. 1071/2009, navedena uredba državam članicam omogoča, da določbe uredbe za takšna vozila uporabljajo delno ali v celoti.
- (5) Trenutno lahko države članice za dostop do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika določijo še druge zahteve razen tistih, ki so navedene v Uredbi (ES) št. 1071/2009. Ta možnost se ni izkazala za nujno potrebno in je povzročila razlike v zvezi z začetkom opravljanja takih dejavnosti. Zato bi jo bilo treba odpraviti.

⁽¹⁾ UL C 197, 8.6.2018, str. 38.

⁽²⁾ UL C 176, 23.5.2018, str. 57.

⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 7. aprila 2020 (UL C 153, 7.5.2020, str. 1). Stališče Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2020 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).

⁽⁵⁾ Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

- (6) Za preprečevanje pojava tako imenovanih slamnatih družb ter zagotavljanje poštene konkurence in enakih konkurenčnih pogojev na notranjem trgu je treba zagotoviti, da so cestni prevozniki s sedežem v določeni državi članici tam dejansko in stalno prisotni ter od tam tudi opravljajo prevozne dejavnosti. Zato je treba tudi glede na izkušnje pojasniti in poostriiti določbe v zvezi z obstojem dejanskega in stalnega sedeža, hkrati pa preprečiti nalaganje nesorazmernega upravnega bremena.
- (7) Da bi se štelo, da je podjetje dejansko in stalno prisotno v državi članici, v kateri ima sedež, bi moralo zlasti opravljati prevozne dejavnosti z ustrežno tehnično opremo, ki se nahaja v tej državi članici.
- (8) Uredba (ES) št. 1071/2009 od podjetij zahteva, da dejansko in neprekinjeno opravljajo svoje dejavnosti v operativnem centru, ki ima ustrežno tehnično opremo in naprave ter se nahaja v državi članici sedeža, in dopušča dodatne zahteve na nacionalni ravni, pri čemer je najpogostejša zahteva, da so v državi članici sedeža na voljo parkirna mesta. Vendar te zahteve, ki se ne uporabljajo enakomerno, ne zadoščajo, da bi zagotovile pristno povezavo s to državo članico, da bi se učinkovito borili proti slamnatim družbam, ter da bi zmanjšali tveganje sistematične kabotaže in nomadskih voznikov, ki jih organizira podjetje, h kateremu se vozila ne vrnejo. Glede na to, da so za zagotavljanje pravilnega delovanja notranjega trga na področju prevoza morda potrebna posebna pravila glede pravice do ustanavljanja in opravljanja storitev, je primerno nadalje harmonizirati zahteve glede sedeža in poostriiti zahteve, povezane s prisotnostjo vozil, ki jih uporablja prevoznik, v državi članici sedeža. Jasna določitev najkrajšega intervala, v katerem se mora vozilo vrniti, prispeva tudi k zagotavljanju ustreznega vzdrževanja teh vozil s tehnično opremo, ki se nahaja v državi članici sedeža, in omogoča lažji nadzor.

Cikel takih vrnitev bi moral biti usklajen z obveznostjo prevoznega podjetja iz Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾, da svoje dejavnosti organizira na način, ki vozniku omogoča, da se vrne domov vsaj vsake štiri tedne, tako da je mogoče obe obveznosti izpolniti z vrnitvijo voznika skupaj z vozilom vsaj vsak drugi štirtedenski cikel. Ta uskladitev krepi pravico voznika do vrnitve in zmanjšuje tveganje, da se mora vozilo vrniti zgolj zaradi izpolnitve te nove zahteve glede sedeža. Vendar pa zahteva glede vrnitve v državo članico sedeža ne bi smela pomeniti tudi zahteve, da se določeno število dejavnosti opravi v državi članici sedeža, ali drugače omejiti možnosti prevoznikov, da opravljajo storitve na celotnem notranjem trgu.

- (9) Kolikor je dostop do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika odvisen od dobrega ugleda zadevnega podjetja, so potrebna pojasnila glede oseb, katerih ravnanje je treba upoštevati, upravnih postopkov, ki jih je treba uporabiti, in čakalnih dob v zvezi z rehabilitacijo, ko upravljavec prevoza izgubi ugled.
- (10) Ker lahko hude kršitve nacionalnih davčnih pravil bistveno vplivajo na pogoje za pošteno konkurenco na trgu cestnega prevoza blaga, bi jih bilo treba dodati med dejavnike, pomembne za oceno dobrega ugleda.
- (11) Ker lahko hude kršitve pravil Unije o naporitvi delavcev v cestnem prevozu in kabotaži ter prava, ki se uporabljajo za pogodbeno obveznost, bistveno vplivajo na trg cestnega prevoza blaga in socialno zaščito delavcev, bi jih bilo treba dodati med dejavnike, pomembne za oceno dobrega ugleda.
- (12) Glede na pomen poštene konkurence na notranjem trgu bi bilo treba kršitve pravil Unije, ki zadevajo to vprašanje, vključno s pravili o dostopu do trga, kot so pravila o kabotaži, upoštevati pri oceni dobrega ugleda upravljavcev prevoza in prevoznih podjetij. Zato bi bilo treba ustrezno pojasniti pogoje pooblastila, na podlagi katerih mora Komisija opredeliti težo zadevnih kršitev.
- (13) Nacionalni pristojni organi imajo težave pri določitvi dokumentov, ki jih lahko podjetja predložijo, da dokažejo svoj finančni položaj, zlasti če nimajo potrjenih letnih računovodskih izkazov. Pojasniti bi bilo treba pravila v zvezi z dokazi, ki se zahtevajo za izkaz finančnega položaja.

⁽⁶⁾ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

- (14) Podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika blaga, ki deluje v mednarodnem prometu in uporablja motorna vozila ali kombinacije vozil, ki so namenjena izključno prevozu blaga in katerih največja dovoljena masa naloženega vozila presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone, bi morala izkazovati minimalni finančni položaj, da se zagotovi, da imajo podjetja sredstva za stalno in dolgotrajno izvajanje dejavnosti. Ker pa imajo dejavnosti, ki se opravljajo s temi vozili, običajno omejen obseg, bi morale biti s tem povezane zahteve glede finančnega položaja manj stroge od tistih, ki se uporabljajo za prevoznike, ki uporabljajo vozila nad navedeno omejitvijo. Pri določanju potrebnega finančnega položaja bi bilo treba upoštevati kombinacije vozil. Pristojni organ bi moral uporabiti višjo raven finančne zahteve, če največja dovoljena masa naloženih vozil v okviru kombinacije vozil presega 3,5 tone.
- (15) Da bi ohranili in ustvarili visoke standarde za podjetja, ne da bi ustvarili negativni vpliv na notranji trg cestnega prevoza, bi bilo treba državam članicam omogočiti, da finančne zahteve, ki se nanašajo na uporabo težkih vozil, uporabljajo tudi za podjetja s sedežem na njihovem ozemlju, kar zadeva vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone.
- (16) Da bi zagotovili zanesljiv sektor cestnega prevoza in izboljšali izterjavo dolga do oseb javnega prava, bi bilo treba državam članicam omogočiti, da zahtevajo izpolnjevanje plačilnih obveznosti do javnih organov, kot so dolgovi na področju davka na dodano vrednost in prispevki za socialno varnost, ter zahtevajo, da podjetja niso v postopkih, ki bi bili uvedeni za zavarovanje njihovega premoženja.
- (17) Informacije o prevoznikih v nacionalnih elektronskih registrih bi morale biti čim popolnejše in čim bolj posodobljene, da imajo nacionalni organi, pristojni za izvrševanje zadevnih pravil, zadosten pregled nad preiskovanimi prevozniki. Zlasti informacije glede registrske številke vozil, ki jih imajo prevozniki na voljo, in stopnja tveganja prevoznikov bi morale omogočiti boljše nacionalno in čezmejno izvrševanje določb uredb (ES) št. 1071/2009 in (ES) št. 1072/2009. Zato bi bilo treba pravila o nacionalnem elektronskem registru ustrezno spremeniti.
- (18) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za sprejetje, med drugim, tehničnih postopkov za elektronsko iskanje po nacionalnih elektronskih registrih ostalih držav članic. To bi lahko vključevalo postopke, potrebne za zagotovitev, da lahko pristojni organi v skladu s členom 9 Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾ med cestnimi preverjanji dostopajo do harmonizirane stopnje tveganja podjetja. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾.
- (19) Opredelitev najhujše kršitve v zvezi s prekoračitvijo dnevnega časa vožnje, kot je določena v Prilogi IV k Uredbi (ES) št. 1071/2009, ne ustreza veljavni zadevni določbi iz Uredbe (ES) št. 561/2006. Ta neskladnost vodi v negotovost in različne prakse nacionalnih organov, katerih posledica so težave pri izvrševanju zadevnih pravil. To opredelitev bi bilo zato treba pojasniti za zagotovitev skladnosti med uredbama.
- (20) Pravila o domačem prevozu, ki ga cestni prevozniki nerezidenti začasno opravljajo v državi članici gostiteljici (v nadaljnjem besedilu: kabotaža), bi morala biti jasna, enostavna in preprosta za izvrševanje, hkrati pa ohranjati že doseženo stopnjo liberalizacije.
- (21) Kabotaža bi morala prispevati k povečanju faktorja obremenitve težkih vozil in zmanjšanju števila voženj brez tovora ter bi morala biti dovoljena, če se ne opravlja tako, da pomeni stalno ali neprekinjeno dejavnost v zadevni državi članici. Za zagotovitev, da se kabotaža ne opravlja tako, da pomeni stalno ali neprekinjeno dejavnost, se cestnim prevoznikom nekaj časa po izteku obdobja kabotaže ne bi smelo dovoliti, da opravljajo kabotažo v isti državi članici.

⁽⁷⁾ Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (22) Ob tem, da je nadaljnja liberalizacija, vzpostavljena s členom 4 Direktive Sveta 92/106/EGS⁽⁹⁾, v primerjavi s kabotažo iz Uredbe (ES) št. 1072/2009 sicer koristna pri spodbujanju kombiniranih prevozov in bi jo bilo načeloma treba obdržati, je vendarle treba zagotoviti, da zaradi tega ne bi prišlo do zlorab. Izkušnje kažejo, da se ta določba v nekaterih delih Unije sistematično uporablja za izogibanje začasni naravi kabotaže in kot podlaga za stalno prisotnost vozil v državi članici, ki ni država članica sedeža podjetja. Zaradi takih nepoštenih praks obstaja nevarnost socialnega dampinga in je ogroženo spoštovanje pravnega okvira v zvezi s kabotažo. Zato bi morale imeti države članice pri odpravljanju takih težav možnost odstopanja od člena 4 Direktive 92/106/EGS in uporabe določb v zvezi s kabotažo iz Uredbe (ES) št. 1072/2009, tako da uvedejo sorazmerno omejitev stalne prisotnosti vozil na svojem ozemlju.
- (23) Učinkovito in uspešno izvrševanje pravil je predpogoj za pošteno konkurenco na notranjem trgu. Nadaljnja digitalizacija orodij za izvrševanje je bistvena za sprostitev zmogljivosti izvrševanja, zmanjšanje nepotrebnih upravnih bremen za mednarodne prevoznike, zlasti za mala in srednja podjetja, za zagotovitev bolj ciljne usmerjenosti na zelo tvegane prevoznike in zaznavanje goljufivih praks. Pojasniti bi bilo treba sredstva, s katerimi lahko cestni prevozniki dokažejo skladnost s pravili o kabotaži. Cestne kontrole bi morale temeljiti na prometnih dokumentih in tahografskih zapisih, če so ti na voljo. Da se poenostavi predložitev ustreznih dokazov in njihova obravnava s strani pristojnih organov, bi bilo treba uporabo in pošiljanje elektronskih prometnih informacij priznati kot način dokazovanja skladnosti. Oblika, uporabljena v ta namen, bi morala zagotavljati zanesljivost in verodostojnost. Glede na vse pogostejšo uporabo učinkovite elektronske izmenjave informacij v prometu in logistiki je treba zagotoviti usklajenost v regulativnih okvirih in uvesti določbe, namenjene poenostavitvi upravnih postopkov.
- (24) Pravila o mednarodnem prevozu so namenjena prevoznim podjetjem, ki se kot taka kaznujejo za morebitne kršitve, ki jih storijo. Vendar bi morale države članice, da pa bi se preprečile zlorabe s strani podjetij, ki prevozne storitve prevzemajo od cestnih prevoznikov blaga, določiti tudi jasna in predvidljiva pravila o sankcijah za pošiljatelje, špediterje, izvajalce in podizvajalce, v primerih, ko so vedeli oziroma bi glede na vse relevantne okoliščine morali vedeti, da prevozne storitve, ki jih naročajo, vključujejo kršitve Uredbe (ES) št. 1072/2009.
- (25) Evropski organ za delo, katerega obseg dejavnosti, kot je določen v členu 1(4) Uredbe (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁰⁾, zajema Uredbo (ES) št. 1071/2009, bo imel pomembno vlogo pri pomoči državam članicam, ko gre za ustrezno izvrševanje pravil te uredbe. Ta vloga bo zlasti zadevala usklajena preverjanja, olajševanje sodelovanja in izmenjave informacij med državami članicami, promocijo in izmenjavo najboljših praks, podpiranje krepitve zmogljivosti, usposabljanje ter kampanje ozaveščanja.
- (26) Da bi se upoštevala razvoj trga in tehnični napredek, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo prilog I, II in III k Uredbi (ES) št. 1071/2009 ter v zvezi s spremembo prilog I, II in III k Uredbi (ES) št. 1072/2009. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁽¹¹⁾. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (27) Ker ciljev te uredbe, in sicer uvesti določene uskladitve na nekaterih področjih, ki doslej s pravom Unije še niso bila usklajena, zlasti v zvezi s prevozom z lahкими gospodarskimi vozili in praksami izvrševanja, ter zblížati pogoje konkurence in izboljšati izvrševanje, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi svoje narave v

⁽⁹⁾ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o ustanovitvi Evropskega organa za delo, spremembi uredb (ES) št. 883/2004, (EU) št. 492/2011 in (EU) 2016/589 ter razveljavitvi Odločbe (EU) 2016/344 (UL L 186, 11.7.2019, str. 21).

⁽¹¹⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

povezavi s čezmejno naravo cestnega prevoza lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

- (28) Uredbi (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹²⁾ bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (ES) št. 1071/2009

Uredba (ES) št. 1071/2009 se spremeni:

- (1) v členu 1 se odstavek 4 spremeni:

- (a) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika v tovornem prometu izključno z motornimi vozili ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, in ki opravljajo dejavnost izključno v domačem prometu v državi članici, v kateri imajo sedež;“;

- (b) vstavi se naslednja točka:

„(aa) podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika v tovornem prometu izključno z motornimi vozili ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 2,5 tone;“;

- (c) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) podjetja, ki opravljajo storitve cestnega prevoza v potniškem prometu izključno za nekomercialne namene oziroma katerih glavna dejavnost ni prevoz potnikov v cestnem prometu;“;

- (d) doda se naslednji pododstavek:

„Za namene točke (b) prvega pododstavka se vsak prevoz po cesti, ki ni prevoz za najem, za plačilo ali za svoj račun, za katerega se ne prejme neposredno ali posredno plačilo in s katerim se niti neposredno niti posredno ne ustvarja prihodek za voznika vozila ali za tretje strani ter ki ni povezan s poklicno dejavnostjo, šteje kot prevoz za izključno nekomercialne namene.“;

- (2) v členu 3 se črta odstavek 2;

- (3) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Pogoji v zvezi z zahtevo glede sedeža

1. Za izpolnitev zahteve iz točke (a) člena 3(1) mora podjetje v državi članici sedeža:

- (a) imeti prostore, v katerih lahko dostopa do izvornikov svoje temeljne poslovne dokumentacije, bodisi v elektronski bodisi v kakršni koli drugi obliki, zlasti prevoznih pogodb, dokumentov o vozilih, ki jih ima na voljo, računovodskih dokumentov, kadrovske dokumentacije, pogodb o zaposlitvi, socialnovarstvene dokumentacije, dokumentacije s podatki o pošiljanju in napolitvah voznikov, dokumentacije s podatki o kabotaži, času vožnje in počitka ter katerega koli drugega dokumenta, do katerega mora imeti dostop pristojni organ za preverjanje, da podjetje izpolnjuje pogoje iz te uredbe;

- (b) delovanje svojega voznega parka organizirati tako, da zagotovi, da se vozila, ki jih ima na voljo in se uporabljajo za mednarodni prevoz, vrnejo v enega od operativnih centrov v tej državi članici najpozneje v osmih tednih po tem, ko so ga zapustila;

⁽¹²⁾ Uredba (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg in razveljavitvi Odločbe Komisije 2008/49/ES (uredba IMI) (UL L 316, 14.11.2012, str. 1).

- (c) biti registrirano v registru gospodarskih družb te države članice ali v podobnem registru, kadar to predpisuje nacionalno pravo;
- (d) biti podvrženo davku na prihodke in, kadar je predpisano v nacionalnem pravu, imeti veljavno identifikacijsko številko za davek na dodano vrednost;
- (e) po izdaji dovoljenja, imeti na razpolago eno ali več vozil, ki so registrirana ali dana v obtok in imajo dovoljenje, da se uporabljajo v skladu z zakonodajo te države članice, ne glede na to, ali je edini lastnik teh vozil ali pa jih ima v lasti na primer na podlagi pogodbe o nakupu na obroke, najemne ali zakupne pogodbe (leasing) ali na podlagi kupoprodajne pogodbe;
- (f) svoje administrativne in komercialne dejavnosti dejansko in neprekinjeno opravljati z ustrezno opremo in napravami v prostorih iz točke (a), ki se nahajajo v tej državi članici, svoje prevozne dejavnosti pa dejansko in neprekinjeno opravljati z vozili iz točke (g) z ustrezno tehnično opremo, ki se nahaja v tej državi članici;
- (g) imeti stalno in redno na voljo več vozil, ki izpolnjujejo pogoje iz točke (e), in voznikov, ki so običajno bazirani v operativnem centru v tej državi članici, v obeh primerih sorazmerno z obsegom prevoznih dejavnosti, ki jih podjetje opravlja.

2. Države članice lahko poleg zahtev iz odstavka 1 določijo, da mora imeti podjetje v državi članici sedeža:

- (a) ustrezno usposobljeno administrativno osebje na samem sedežu ali pa upravljavca prevoza, ki je dosegljiv v običajnem delovnem času, sorazmerno z obsegom dejavnosti podjetja;
- (b) poleg tehnične opreme iz točke (f) odstavka 1 tudi operativno infrastrukturo na ozemlju te države članice, vključno s pisarno, ki je odprta v običajnem delovnem času, sorazmerno z obsegom dejavnosti podjetja.“;

(4) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) drugi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

„Države članice pri ugotavljanju, ali podjetje izpolnjuje ta pogoj dobrega ugleda, preučijo ravnanje tega podjetja, njegovih upravljavcev prevoza, izvršnih direktorjev in katere koli druge ustrezne osebe, ki jo lahko določi država članica. Vse navedbe obsodb, kazni ali kršitev v tem členu pomenijo obsodbe, kazni ali kršitve podjetja samega, njegovih upravljavcev prevoza, izvršnih direktorjev in katere koli druge ustrezne osebe, ki jo lahko določi država članica.“;

(ii) v točki (vi) točke (a) tretjega pododstavka se beseda „in“ črta;

(iii) v točki (a) tretjega pododstavka se doda naslednja točka:

„(vii) davčnega prava, in“;

(iv) v točki (b) tretjega pododstavka se dodajo naslednje točke:

„(xi) napotitve delavcev v cestnem prevozu;

(xii) prava, ki se uporablja za pogodbene obveznosti;

(xiii) kabotaže.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Za namene točke (b) tretjega pododstavka odstavka 1 pristojni organ države članice sedeža, kadar so bile upravljavcu prevoza ali prevoznemu podjetju v eni ali več državah članicah izrečene obsodba za hudo kaznivo dejanje ali kazni za najhujše kršitve pravil Unije, kot so določene v Prilogi IV, primerno in pravočasno izvede ter zaključí upravni postopek, ki po potrebi vključuje pregled na kraju samem v prostorih zadevnega podjetja.

V upravnem postopku se upravljavcu prevoza ali, glede na okoliščine, drugim pravnim zastopnikom podjetja zagotovi pravica, da predstavijo svoje argumente in pojasnila.

V upravnem postopku pristojni organ oceni, ali bi bila v posamičnem primeru zaradi posebnih okoliščin izguba dobrega ugleda nesorazmeren odziv. Pristojni organ pri tej oceni upošteva število hudih kršitev nacionalnih pravil in pravil Unije iz tretjega pododstavka odstavka 1 in število najhujših kršitev pravil Unije iz Priloge IV, za katere sta bila upravljavec prevoza ali prevozno podjetje obsojena ali so jima bile naložene kazni. Vsaka tovrstna ugotovitev se ustrezno obrazloži in utemelji.

Kadar pristojni organ ugotovi, da bi bila izguba dobrega ugleda nesorazmerna, odloči, da ima zadevno podjetje še vedno dober ugled. Razlogi za to odločitev se vnesejo v nacionalni register. Število takih odločitev se navede v poročilu iz člena 26(1).

Kadar pristojni organ ugotovi, da izguba dobrega ugleda ne bi bila nesorazmerna, je posledica obsodbe ali kazni izguba dobrega ugleda.“;

(c) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi seznam kategorij, vrst in stopenj teže hudih kršitev pravil Unije iz točke (b) tretjega pododstavka odstavka 1, ki lahko poleg tistih iz Priloge IV povzročijo izgubo dobrega ugleda. Države članice pri določanju prednostnih nalog za preglede na podlagi člena 12(1) upoštevajo informacije o teh kršitvah, vključno z informacijami, ki so jih poslale druge države članice.

V ta namen Komisija:

- (a) določi kategorije in vrste kršitev, do katerih prihaja najpogosteje;
- (b) opredeli stopnjo teže kršitev glede na možnost, da te povzročijo resno nevarnost smrti ali hudih telesnih poškodb in izkrivljajo konkurenco na trgu cestnega prevoza, vključno s slabšanjem delovnih pogojev delavcev v prometu;
- (c) določi, koliko ponavljajočih se kršitev je potrebnih, da se štejejo za hude kršitve, ob upoštevanju števila vozil v okviru prevoznih dejavnosti, ki jih vodi upravljavec prevoza.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 25(3).“;

(5) člen 7 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„1. Da se zagotovi izpolnjevanje pogoja iz točke (c) člena 3(1), mora biti podjetje med poslovnim letom stalno sposobno izpolniti svoje finančne obveznosti. Podjetje mora na podlagi letnih računovodskih izkazov, ki jih je potrdil revizor ali ustrezno pooblaščen oseba, dokazati, da ima vsako leto na voljo kapital in rezerve, ki skupaj znašajo vsaj:

- (a) 9 000 EUR za prvo uporabljeno motorno vozilo;
- (b) 5 000 EUR za vsako dodatno uporabljeno motorno vozilo ali kombinacijo vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila presega 3,5 tone, in
- (c) 900 EUR za vsako dodatno uporabljeno motorno vozilo ali kombinacijo vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone.

Podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika v tovornem prometu izključno z motornimi vozili ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone, morajo na podlagi letnih računovodskih izkazov, ki jih je potrdil revizor ali ustrezno pooblaščen oseba, dokazati, da imajo vsako leto na voljo kapital in rezerve, ki skupaj znašajo vsaj:

- (a) 1 800 EUR za prvo uporabljeno vozilo in
- (b) 900 EUR za vsako dodatno uporabljeno vozilo.

Države članice lahko zahtevajo, da podjetja s sedežem na njihovem ozemlju dokažejo, da imajo za ta vozila na voljo iste zneske kapitala in rezerv kot za vozila iz prvega pododstavka. V teh primerih pristojni organ zadevne države članice o tem ustrezno obvesti Komisijo, ki te informacije da na voljo javnosti.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„1a. Poleg zahtev iz odstavka 1 lahko države članice zahtevajo, da podjetje, upravljavec prevoza ali druga ustrežna oseba, ki jo lahko določijo države članice, nima neporavnanih neosebni dolgov do oseb javnega prava ter ni v stečaju ali v postopku zaradi insolventnosti ali postopku likvidacije.“;

(c) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Z odstopanjem od odstavka 1 lahko pristojni organ dovoli ali zahteva, da podjetje izkaže svoj finančni položaj s potrdilom, ki ga določi pristojni organ, kot je bančna garancija ali zavarovanje, vključno z zavarovanjem poklicne odgovornosti, ki ga izdajo ena ali več bank ali druge finančne institucije, tudi zavarovalnice, ali z drugim zavezujočim dokumentom, ki se nanaša na solidarnostno poroštvo podjetja, in sicer za zneske, navedene v odstavku 1.“;

(d) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Z odstopanjem od odstavka 1, če ni potrjenih letnih računovodskih izkazov za leto, ko je bilo podjetje registrirano, pristojni organ dovoli, da podjetje izkaže svoj finančni položaj s potrdilom, kot je bančna garancija, dokumentom, ki ga finančna institucija v zvezi z dostopom do posojila izda na ime podjetja, ali drugim zavezujočim dokumentom, ki ga določi pristojni organ in ki dokazuje, da ima podjetje na voljo zneske, navedene v odstavku 1.“;

(6) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Države članice lahko spodbujajo redno usposabljanje na strokovnih področjih iz Priloge I vsaka tri leta, da zagotovijo, da so oseba ali osebe iz odstavka 1 ustrezno seznanjene z razvojem v sektorju.“;

(b) odstavek 9 se nadomesti z naslednjim:

„9. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 24a za spremembo prilog I, II in III, da se prilagodijo razvoju trga in tehničnemu napredku.“;

(7) v členu 9 se doda naslednji odstavek:

„Države članice se lahko za namene izdaje dovoljenj podjetju za cestni prevoz blaga, ki uporablja le motorna vozila ali kombinacije vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, odločijo, da iz preverjanj iz člena 8(1) izvzamejo osebe, ki predložijo dokazilo, da so v obdobju 10 let pred 20. avgustom 2020 neprekinjeno upravljale podjetje iste vrste.“;

(8) v členu 11(4) se črta tretji pododstavek;

(9) člen 12 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Pristojni organi redno nadzorujejo, ali podjetja, ki so jim izdali dovoljenje za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika, trajno izpolnjujejo zahteve iz člena 3 te uredbe. V ta namen države članice izvajajo preglede, po potrebi tudi na kraju samem v prostorih zadevnega podjetja, ki so usmerjeni na podjetja, za katera je bilo ocenjeno povečano tveganje. Zato države članice sistem ocenjevanja tveganj, ki so ga vzpostavile na podlagi člena 9 Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), razširijo na vse kršitve, določene v členu 6 te uredbe.“;

(*) Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).“;

(b) v odstavku 2 se drugi pododstavek črta;

(10) v členu 13(1) se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) največ šestmesečni rok, kadar ni bila izpolnjena zahteva glede finančnega položaja, da se dokaže, da je ta zahteva znova trajno izpolnjena.“;

(11) člen 14 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se doda naslednji pododstavek:

„Pristojni organ upravljavca prevoza ne rehabilitira prej kot eno leto po dnevu izgube dobrega ugleda in v vsakem primeru ne preden upravljavec prevoza ne dokaže, da je opravil ustrezno, najmanj trimesečno usposabljanje ali izpit iz strokovnih področij s seznama v delu I Priloge I k tej uredbi.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Če in dokler se ne sprejme popravljalni ukrep v skladu z ustreznimi določbami nacionalnega prava in odstavkom 1 tega člena, potrdilo o strokovni usposobljenosti iz člena 8(8) upravljavca prevoza, ki je bil razglašen za neprimernega, ni več veljavno v nobeni državi članici.“;

(12) člen 16 se spremeni:

(a) odstavek 2 se spremeni:

(i) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) imena upravljavcev prevoza, imenovanih, ker izpolnjujejo v členu 3 določene zahteve glede dobrega ugleda in strokovne usposobljenosti, ter po potrebi ime pravnega zastopnika;“;

(ii) dodajo se naslednje točke:

„(g) registrske številke vozil, ki jih ima podjetje na voljo na podlagi točke (g) člena 5(1);

(h) število zaposlenih v podjetju 31. decembra preteklega leta, ki se do 31. marca vsako leto vnese v nacionalni register;

(i) stopnjo tveganja podjetja na podlagi člena 9(1) Direktive 2006/22/ES.“;

(iii) drugi, tretji in četrti pododstavek se nadomestijo z naslednjim:

„Podatki iz točk (a) do (d) prvega pododstavka so javno dostopni v skladu z ustreznimi določbami o varstvu osebnih podatkov.“

Države članice se lahko odločijo, da se podatki iz točk (e) do (i) prvega pododstavka hranijo v ločenih registrih. V teh primerih so podatki iz točk (e) in (f) na voljo na zahtevo ali so neposredno dostopni vsem pristojnim organom zadevne države članice. Zahtevane informacije se zagotovijo v petih delovnih dneh po prejemu zahteve.

Podatki iz točk (g), (h) in (i) prvega pododstavka so pristojnim organom med cestnimi preverjanji na voljo najpozneje 12 mesecev od začetka veljavnosti izvedbenega akta, sprejetega na podlagi odstavka 6, v katerem so določene funkcije, ki omogočajo, da so podatki na voljo pristojnim organom med cestnimi preverjanji.

Podatki iz točk (e) do (i) prvega pododstavka so organom, ki niso pristojni organi, dostopni le, kadar so ti organi ustrezno pooblašeni za izvajanje nadzora in nalaganje kazni v sektorju cestnega prevoza in kadar so njihove uradne osebe zaprisežene molčečnosti ali kako drugače formalno zavezane molčečnosti.“;

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so vsi podatki, zajeti v nacionalnem elektronskem registru, vedno posodobljeni in točni.“;

(c) v odstavku 6 se dodata naslednja pododstavka:

„Komisija najpozneje 14 mesecev po sprejetju izvedbenega akta o skupni formuli za izračun stopnje tveganja iz člena 9(1) Direktive 2006/22/ES sprejme izvedbene akte, v katerih določi funkcije, ki omogočajo, da so podatki iz točk (g), (h) in (i) prvega pododstavka odstavka 2 na voljo pristojnim organom med cestnimi preverjanji.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 25(2).“;

(d) odstavek 7 se črta;

(13) člen 18 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 18

Upravno sodelovanje med državami članicami

1. Države članice določijo nacionalno kontaktno točko, odgovorno za izmenjavo informacij z drugimi državami članicami glede uporabe te uredbe. Države članice pošljejo Komisiji imena in naslove svojih nacionalnih kontaktnih točk do 4. decembra 2011. Komisija sestavi seznam vseh kontaktnih točk in ga pošlje državam članicam.

2. Pristojni organi držav članic zaradi lažjega izvajanja in izvrševanja te uredbe tesno sodelujejo, si hitro medsebojno pomagajo in drug drugemu zagotavljajo vse druge pomembne informacije.

3. Pristojni organi držav članic izmenjajo informacije o obsodbah in kaznih za vse hude kršitve iz člena 6(2). Država članica, ki prejme obvestilo o hudi kršitvi iz člena 6(2), zaradi katere je bila v preteklih dveh letih izrečena obsodba ali kazen v drugi državi članici, to kršitev vpiše v svoj nacionalni elektronski register.

4. Države članice odgovorijo na zahteve po informacijah vseh pristojnih organov drugih držav članic ter opravijo preverjanja, nadzor in preiskave v zvezi z izpolnjevanjem zahteve, določene v točki (a) člena 3(1), s strani cestnih prevoznikov s sedežem na njihovem ozemlju. Take zahteve po informacijah lahko vključujejo dostop do dokumentov, ki so potrebni, da se dokaže izpolnjevanje pogojev, določenih v členu 5. Zahteve po informacijah pristojnih organov držav članic morajo biti ustrezno utemeljene in obrazložene. V ta namen morajo zahteve vsebovati verodostojne namige o morebitnih kršitvah točke (a) člena 3(1), hkrati pa mora biti v njih naveden namen zahteve in dovolj podrobno določati, kakšne informacije in dokumenti se zahtevajo.

5. Države članice informacije, ki jih zahtevajo druge države članice na podlagi odstavka 4, predložijo v 30 delovnih dneh od prejema zahteve. Lahko se dogovorijo tudi o krajšem roku.

6. Kadar zaprosena država članica meni, da zahteva ni dovolj obrazložena, o tem v 10 delovnih dneh od prejema zahteve obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala. Slednja zahtevo nadalje utemelji. Kadar država članica, ki je zahtevo poslala, ne more nadalje utemeljiti zahteve, lahko zaprosena država članica zahtevo zavrne.

7. Kadar je težko izpolniti zahtevo po informacijah ali opraviti preverjanja, nadzor ali preiskave, zaprosena država članica o tem v 10 delovnih dneh od prejema zahteve obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala, in navede razloge. Zadevni državi članici se posvetujeta, da bi našli rešitev za morebitne nastale težave. V primeru vztrajnih zamud pri zagotavljanju informacij državi članici, ki je zahtevo poslala, se obvesti Komisija, ki sprejme ustrezne ukrepe.

8. Izmenjava informacij iz odstavka 3 poteka prek sistema za izmenjavo sporočil, in sicer Evropskega registra podjetij cestnega prevoza (ERRU), vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) št. 1213/2010 (*). Upravno sodelovanje in medsebojna pomoč med pristojnimi organi držav članic iz odstavkov 4 do 7 se izvajata prek informacijskega sistema za notranji trg (IMI), vzpostavljenega z Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta (**). V ta namen lahko vsaka država članica imenuje kontaktno točko iz odstavka 1 kot pristojni organ ter o tem prek sistema IMI obvesti Komisijo.

9. Države članice zagotovijo, da se informacije, ki so jim bile poslane na podlagi tega člena, uporabijo le v zadevi ali zadevah, za katere so bile informacije zahtevane. Kakršna koli obdelava osebnih podatkov se izvaja izključno za namene zagotavljanja skladnosti s to uredbo in mora biti v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta (**).

10. Medsebojno upravno sodelovanje in pomoč se izvajata brezplačno.

11. Zahteva po informacijah pristojnim organom ne preprečuje, da v skladu z zadevnim nacionalnim pravom in pravom Unije sprejmejo ukrepe za preiskavo in preprečevanje domnevnih kršitev te uredbe.

(*) Uredba Komisije (EU) št. 1213/2010 z dne 16. decembra 2010 o vzpostavitvi skupnih pravil o medsebojnem povezovanju nacionalnih elektronskih registrov podjetij cestnega prevoza Besedilo velja za EGP (UL L 335, 18.12.2010, str. 21).

(**) Uredba (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg in razveljavitvi Odločbe Komisije 2008/49/ES (uredba IMI) (UL L 316, 14.11.2012, str. 1).

(***) Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).“;

(14) v členu 23 se dodata naslednja odstavka:

„Z odstopanjem od člena 1(2) so podjetja, ki opravljajo cestni prevoz blaga v mednarodnem prometu izključno z motornimi vozili ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, do 21. maja 2022 izvzeta iz določb te uredbe, razen če je v pravu države članice sedeža določeno drugače.

Z odstopanjem od člena 16(2) se zahteva glede vključitve stopnje tveganja podjetij v nacionalne elektronske registre začne uporabljati 14 mesecev po začetku veljavnosti izvedbenega akta o skupni formuli za izračun ocene tveganja iz člena 9(1) Direktive 2006/22/ES.“;

(15) člen 24 se črta;

(16) vstavi se naslednji člen:

„Člen 24a

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8(9) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od 20. avgusta 2020.

3. Prenos pooblastila iz člena 8(9) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje (*).

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 8(9), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

(*) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(17) člen 25 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

(*) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.“;

(18) člen 26 se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Poročanje in pregled“;

(b) v odstavku 1 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) število dovoljenj, izdanih v skladu s to uredbo, po letu in vrsti, število začasno in trajno odvzetih dovoljenj, število primerov razglasitve neprimernosti ter razloge, na katerih temeljijo te odločitve. V poročilih, ki se nanašajo na obdobje po 21. maju 2022, so zadevne informacije obenem razčlenjene po:

(i) cestnih prevoznikov v potniškem prometu in

(ii) cestnih prevoznikov v tovornem prometu, ki uporabljajo izključno motorna vozila ali kombinacije vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, in

(iii) vseh drugih cestnih prevoznikov v tovornem prometu;“;

(c) dodajo se naslednji odstavki:

„3. Države članice vsaki dve leti poročajo Komisiji o svojih zahtevah iz člena 18(4) do (9), o odgovorih, prejetih od drugih držav članic, in o ukrepih, ki so jih sprejele na podlagi predloženih informacij.

4. Komisija na podlagi informacij, ki jih zbere na podlagi odstavka 3, in na podlagi drugih dokazov do 21. avgusta 2023 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži podrobno poročilo o obsegu upravnega sodelovanja med državami članicami, o morebitnih tozadevnih pomanjkljivostih in o možnih načinih za izboljšanje sodelovanja. Na podlagi tega poročila ponovno preuči, ali je treba predlagati dodatne ukrepe.

5. Komisija oceni izvajanje te uredbe do 21. avgusta 2023 ter Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o njeni uporabi.

6. Komisija po poročilu iz odstavka 5 redno ocenjuje to uredbo ter rezultate ocene predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.

7. Kjer je primerno, se poročilom iz odstavkov 5 in 6 priložijo ustrezni zakonodajni predlogi.“;

(19) Priloga IV se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Najhujše kršitve iz člena 6(2)“;

(b) v točki 1 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) prekoračitev, med dnevnim delovnim časom, omejitve najdaljšega dnevnega časa vožnje za 50 % ali več.“;

(c) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Tahograf in/ali omejilnik hitrosti ni nameščen ali pa je v vozilu nameščena in/ali se uporablja naprava, s katero se lahko z goljufijo spremenijo podatki nadzorne naprave in/ali omejilnika hitrosti ali ponaredijo tahografski vložki oziroma podatki, preneseni s tahografa in/ali voznikove kartice.“

Člen 2

Spremembe Uredbe (ES) št. 1072/2009

Uredba (ES) št. 1072/2009 se spremeni:

(1) v členu 1 se spremeni odstavek 5:

(a) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) do 20. maja 2022: prevoz blaga z vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone;“;

(b) vstavi se naslednja točka:

„(ca) od 21. maja 2022: prevoz blaga z vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 2,5 tone;“;

(2) člen 4 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se tretji pododstavek črta;

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Licenca Skupnosti in overjene verodostojne kopije ustrezajo vzorcu iz Priloge II, v kateri so določeni tudi pogoji, ki urejajo njegovo uporabo. Vsebovati morajo vsaj dva izmed zaščitnih elementov s seznama v Prilogi I.

V primeru vozil, uporabljenih za prevoz blaga, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone in za katera veljajo nižje finančne zahteve, ki so določene v drugem pododstavku člena 7(1) Uredbe (ES) št. 1071/2009, organ izdaje v licenco Skupnosti oziroma overjeno verodostojno kopijo licence v oddelek ‚Posebne opombe‘ vpiše: ‚≤ 3,5 t.‘

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14b za spremembo prilog I in II, da se prilagodita tehničnemu napredku.“;

(3) v členu 5 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14b za spremembo Priloge III, da se prilagodi tehničnemu napredku.“;

(4) člen 8 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Cestni prevozniki kabotaže z istim vozilom ali, v primeru spojenih vozil, z motornim vozilom tega istega vozila v isti državi članici ne smejo opravljati še štiri dni po koncu kabotaže, opravljene v zadevni državi članici.“;

(b) v odstavku 3 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„3. Opravljanje cestnih prevozov blaga v državi članici gostiteljici s strani cestnega prevoznika nerezidenta velja za skladno s to uredbo le, če lahko cestni prevoznik predloži jasne dokaze o predhodnem mednarodnem prevozu ter o vsaki zaporedni izvedeni kabotaži. Če se je vozilo v obdobju štirih dni pred mednarodno kabotažo nahajalo na ozemlju države članice gostiteljice, cestni prevoznik predloži tudi jasne dokaze o vseh kabotažah, ki so bile opravljene v tem obdobju.“;

(c) vstavi se naslednji odstavek:

„4a. Dokazi iz odstavka 3 se na zahtevo in v času cestnega pregleda predložijo ali pošljejo pooblaščenim osebam, pristojnim za nadzor, države članice gostiteljice. Predložijo ali pošljejo se lahko elektronsko z uporabo prilagodljivega strukturiranega formata, ki se lahko uporabi neposredno za računalniško shranjevanje in obdelavo, kot je elektronski tovorni list (eCMR) iz dodatnega Ženevskega protokola h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR), ki zadeva elektronski tovorni list, z dne 20. februarja 2008. Voznik lahko med cestnim pregledom stopi v stik s sedežem podjetja, upravljavcem prevoza ali katero koli drugo osebo ali subjektom, da bi pred koncem cestnega pregleda zagotovil dokaze iz odstavka 3.“;

(d) odstavek 5 se spremeni:

„5. Vsakemu cestnemu prevozniku, ki ima pravico, da v državi članici sedeža v skladu z zakonodajo te države članice opravlja cestne prevoze za najem ali plačilo, navedene v točkah (a) do (ca) člena 1(5), je dovoljeno, da pod pogoji iz tega poglavja opravlja bodisi kabotažo iste vrste bodisi kabotažo z vozili iz iste kategorije.“;

(5) člen 10 se spremeni:

(a) v odstavku 3 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„3. Komisija preuči primer, zlasti na podlagi ustreznih podatkov, in se po posvetovanju z odborom, ustanovljenim na podlagi člena 42(1) Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta (*), v enem mesecu po prejemu zahteve države članice odloči, ali so zaščitni ukrepi potrebni, in jih v slednjem primeru sprejme.“;

(*) Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom Besedilo velja za EGP (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).“;

(b) doda se naslednji odstavek:

„7. Države članice lahko poleg odstavkov 1 do 6 tega člena in z odstopanjem od člena 4 Direktive 92/106/EGS, kadar je to potrebno za preprečitev zlorabe slednje določbe z zagotavljanjem neomejenih in stalnih storitev, ki zajemajo prvi ali zadnji cestni odsek v državi članici gostiteljici, ki je del kombiniranega prevoza med državami članicami, določijo, da se člen 8 te uredbe uporablja za prevoznike, kadar opravljajo cestni prevoz na prvem in/ali zadnjem odseku v tej državi članici. Kar zadeva take odseke cestnega prevoza, lahko določijo obdobje daljše od sedemdnevnega obdobja, določenega v členu 8(2) te uredbe, in obdobje krajše od štiridnevnega obdobja, določenega v členu 8(2a) te uredbe. Uporaba člena 8(4) te uredbe za take prevoze ne posega v zahteve, ki izhajajo iz Direktive 92/106/EGS. Države članice, ki izkoristijo odstopanje iz tega odstavka o tem uradno obvestijo Komisijo, preden uporabijo svoje ustrezne nacionalne ukrepe. Te ukrepe pregledajo najmanj vsakih pet let in o rezultatih tega pregleda uradno obvestijo Komisijo. Pravila, vključno z dolžino zadevnih obdobj, na pregleden način dajo na voljo javnosti.“;

(6) vstavi se naslednji člen:

„Člen 10a

Preverjanja

1. Za nadaljnje izvrševanje obveznosti, določenih v tem poglavju, države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju uporablja usklajena nacionalna strategija izvrševanja. Ta strategija se osredotoča na podjetja z visoko stopnjo tveganja iz člena 9 Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*).

2. Vsaka država članica zagotovi, da preverjanja, določena v členu 2 Direktive 2006/22/ES, po potrebi vključujejo preverjanje kabotaže.

3. Države članice najmanj dvakrat na leto opravijo usklajena cestna preverjanja kabotaže. Taka preverjanja hkrati opravijo nacionalni organi, pristojni za izvrševanje pravil na področju cestnega prevoza, dveh ali več držav članic, vsak nacionalni organ na svojem ozemlju. Države članice lahko te dejavnosti združujejo z dejavnostmi, določenimi v členu 5 Direktive 2006/22/ES. Nacionalne kontaktne točke, določene v skladu s členom 18(1) Uredbe (ES) št. 1071/2009, izmenjajo informacije o številu in vrsti kršitev, odkritih po opravljenih usklajenih cestnih preverjanjih.

(*) Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).“;

(7) vstavita se naslednja člena:

„Člen 14a

Odgovornost

Države članice določijo pravila o sankcijah za pošiljatelje, špediterje, izvajalce in podizvajalce zaradi neupoštevanja poglavij II in III, če so vedeli oziroma bi glede na vse relevantne okoliščine morali vedeti, da prevozne storitve, ki so jih naročili, vključujejo kršitve te uredbe.

Člen 14b

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 4(4) in člena 5(4) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od 20. avgusta 2020.
3. Prenos pooblastila iz člena 4(4) in člena 5(4) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje (*).
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 4(4) in člena 5(4), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

(*) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(8) člen 15 se črta;

(9) člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 17

Poročanje in pregled

1. Države članice vsako drugo leto do 31. marca obvestijo Komisijo o številu cestnih prevoznikov, ki so imeli na dan 31. decembra v vsakem od prejšnjih dveh let licenco Skupnosti, in o številu overjenih verodostojnih kopij, ki ustrezajo vozilom, ki so na ta datum v obtoku. V poročilih, ki se nanašajo na obdobje po 20. maju 2022, so zadevne informacije obenem razčlenjene po cestnih prevoznikih blaga, ki opravljajo cestni prevoz blaga v mednarodnem prometu izključno z vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, in preostalih cestnih prevoznikih blaga.

2. Države članice vsako drugo leto do 31. marca obvestijo Komisijo o številu potrdil za voznike, izdanih v vsakem od prejšnjih dveh koledarskih let, in o skupnem številu potrdil za voznike v obtoku na dan 31. decembra v vsakem od prejšnjih dveh let. V poročilih, ki se nanašajo na obdobje po 20. maju 2022, so zadevne informacije obenem razčlenjene po cestnih prevoznikih blaga, ki opravljajo cestni prevoz blaga v mednarodnem prometu izključno z vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, in preostalih cestnih prevoznikih blaga.
3. Države članice do 21. avgusta 2022 Komisiji pošljejo svojo nacionalno strategijo izvrševanja, sprejeto na podlagi člena 10a. Vsako leto do 31. marca Komisijo obvestijo o izvršilnih ukrepih, izvedenih v prejšnjem koledarskem letu na podlagi člena 10a, vključno s številom izvedenih preverjanj, kjer je to ustrezno. Te informacije morajo vključevati število preverjenih vozil.
4. Komisija do 21. avgusta 2024 pripravi poročilo o stanju na trgu cestnega prevoza v Uniji. Poročilo mora vsebovati analizo stanja na trgu, vključno z oceno učinkovitosti nadzora in razvoja pogojev zaposlovanja v tem poklicu.
5. Komisija do 21. avgusta 2023 oceni izvajanje te uredbe, zlasti učinek sprememb na člen 8, uvedenih z Uredbo (EU) 2020/1055 Evropskega parlamenta in Sveta (*), ter Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o uporabi te uredbe.
6. Komisija po poročilu iz odstavka 5 redno ocenjuje to uredbo ter rezultate ocene predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.
7. Kadar je primerno, se poročilom iz odstavkov 5 in 6 priložijo ustrezni zakonodajni predlogi.

(*) Uredba (EU) 2020/1055 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza (UL L 249, 31.7.2020, str. 17).“

Člen 3

Spremembe Uredbe (EU) št. 1024/2012

V Prilogi k Uredbi (EU) št. 1024/2012 se doda naslednja točka:

„15. Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (*): člen 18(8).

(*) UL L 300, 14.11.2009, str. 51.“

Člen 4

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 21. februarja 2022.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 15. julija 2020

Za Evropski parlament

Predsednik

D.M. SASSOLI

Za Svet

Predsednica

J. KLOECKNER