

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/1055**ze dne 15. července 2020,****kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich
přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Zkušenost s prováděním nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽⁴⁾ a nařízení (ES) č. 1072/2009 ⁽⁵⁾ ukázala, že pravidla obsažená v těchto nařízeních nabízejí v řadě bodů prostor ke zlepšení.
- (2) Nestanoví-li vnitrostátní předpisy jinak, nevztahují se nyní pravidla pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě na podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně s motorovými vozidly, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, které nepřesahují uvedenou hranici. Počet takových podniků provozujících vnitrostátní i mezinárodní přepravu se zvyšuje. V důsledku toho se několik členských států rozhodlo na tyto podniky uplatňovat pravidla pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě stanovená nařízením (ES) č. 1071/2009. Ve snaze zabránit vzniku možných mezer a s cílem zajistit na základě společných pravidel minimální úroveň profesionalizace odvětví používajícího motorová vozidla, jež jsou určena výhradně k nákladní dopravě a jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřevyšuje 3,5 tuny, a tudíž za účelem sblížení podmínek hospodářské soutěže všech podnikatelů by uvedené nařízení mělo být změněno. Požadavky pro přístup k tomuto povolání by se měly stát povinnými pro podnikatele, kteří používají motorová vozidla nebo jízdní soupravy určené výhradně k nákladní dopravě, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy převyšuje 2,5 tuny, avšak nepřevyšuje 3,5 tuny, zapojené do mezinárodní přepravy.
- (3) Podle nařízení (ES) č. 1072/2009 jsou některé činnosti mezinárodní nákladní dopravy osvobozeny od povinnosti mít licenci Společenství, aby mohly vstoupit na trh evropské silniční nákladní dopravy. V rámci organizace tohoto trhu by podniky silniční nákladní dopravy přepravující zboží ve vozidlech nebo jízdních soupravách s přípustnou hmotností naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšující 2,5 tuny měly být osvobozeny od nutnosti mít licenci Společenství nebo jiné povolení k přepravě.
- (4) Přestože jsou z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 1071/2009 vyloučena vozidla s přípustnou hmotností naloženého vozidla pod určitým prahem, uvedené nařízení členským státům umožňuje, aby jeho ustanovení na tato vozidla zčásti nebo zcela uplatňovaly.
- (5) V současnosti jsou členské státy oprávněny uložit kromě požadavků uvedených v nařízení (ES) č. 1071/2009 ještě další požadavky, které je potřeba splnit, aby bylo možné vykonávat povolání podnikatele v silniční dopravě. Ukázalo se, že tato možnost není nezbytně nutná k tomu, aby bylo možné reagovat na naléhavé potřeby, a že vedla k rozdílné úpravě přístupu k povolání. Je proto třeba ji zrušit.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 38.⁽²⁾ Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 57.⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 4. dubna 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 7. dubna 2020 (Úř. věst. C 153, 7.5.2020, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 9. července 2020 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

- (6) V zájmu boje proti jevu tzv. schránkových společností a v zájmu zaručení spravedlivé hospodářské soutěže a rovných podmínek na vnitřním trhu je nezbytné zajistit, aby podnikatelé v silniční dopravě usazení v členském státě byli v tomto státě skutečně a nepřetržitě přítomni a aby odtud vykonávali svou dopravní činnost. Z tohoto důvodu a s ohledem na zkušenost je nezbytné upřesnit a zpřísnit ustanovení o řádném a trvalém usazení, přičemž je však třeba předejít ukládání nepřiměřené administrativní zátěže.
- (7) Požadavek na skutečnou a nepřetržitou přítomnost v členském státě usazení by měl zejména obnášet, aby daný podnik prováděl dopravu za využití vhodného technického vybavení nacházejícího se v tomto členském státě.
- (8) Nařízení (ES) č. 1071/2009 ukládá podnikům povinnost účinně a nepřetržitě vykonávat s příslušným technickým vybavením a zařízením svou činnost v provozovně umístěné v členském státě usazení a umožňuje uložení dalších požadavků na vnitrostátní úrovni, z nichž nejběžnější spočívá v požadavku na zajištění dostupných parkovacích míst v členském státě usazení. Avšak tyto nerovnoměrně uplatňované požadavky nestačily k zajištění skutečné vazby na členský stát usazení, aby umožňovaly účinně bojovat proti schránkovým společnostem a snížily rizika systematické kabotáže a existence nomádských řidičů organizovaných podnikem, do něhož se vozidla nevracejí. S ohledem na to, že pro řádné fungování vnitřního trhu v oblasti dopravy mohou být nezbytná zvláštní pravidla týkající se práva usazování a ustanovení o službách, je vhodné dále harmonizovat požadavky na usazování a zpřísnit požadavky související s přítomností vozidel používaných podnikatelem v silniční dopravě v členském státě usazení. Vymezení jasného minimálního intervalu pro povinný návrat vozidla pomáhá rovněž zajistit, aby mohla být u těchto vozidel prováděna řádná údržba s pomocí technického vybavení v členském státě usazení, a usnadňuje kontroly.

Cyklus těchto návratů by měl být synchronizován s povinností dopravce podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽⁶⁾ organizovat svou činnost způsobem, který řidiči umožňuje vracet se do svého bydliště alespoň jednou za čtyři týdny, tak aby mohly být obě povinnosti splněny prostřednictvím návratu řidiče spolu s vozidlem alespoň každý druhý čtyřtýdenní cyklus. Tato synchronizace posílí právo řidiče na návrat a sníží riziko navracení vozidla pouze za účelem splnění tohoto nového požadavku týkajícího se usazení. Požadavkem na návrat do členského státu usazení by však nemělo být uloženo, aby byl určitý počet přeprav uskutečňován v členském státě usazení, ani by jím neměly být jinak omezovány možnosti dopravců poskytovat služby na celém vnitřním trhu.

- (9) Jelikož přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě závisí na dobré pověsti dotyčného podniku, je třeba upřesnit, či chování je třeba zohlednit, správní postupy, které se musí dodržet, a čekací lhůty ohledně rehabilitace odpovědného zástupce pro dopravu, který dobré pověsti pozbýl.
- (10) Vzhledem k tomu, že závažná porušení vnitrostátních daňových předpisů mohou výrazně ovlivnit podmínky spravedlivé hospodářské soutěže na trhu silniční dopravy, měla by být doplněna ke skutečnostem, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.
- (11) Jelikož závažná porušení pravidel Unie pro vysílání pracovníků v oblasti silniční dopravy a kabotáže a závažná porušení práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy mohou výrazně ovlivnit trh silniční dopravy i sociální ochranu pracovníků, měla by být doplněna ke skutečnostem, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.
- (12) Vzhledem k důležitosti spravedlivé hospodářské soutěže na vnitřním trhu by se při posuzování dobré pověsti odpovědných zástupců pro dopravu a dopravních podniků mělo přihlížet k porušením pravidel Unie vztahujícím se k této oblasti, včetně pravidel pro přístup na trh, jakými jsou například pravidla kabotáže. Podmínky zmocnění Komise k vymezení stupně závažnosti porušení předpisů by měly být odpovídajícím způsobem vyjasněny.
- (13) Vnitrostátní příslušné orgány mají potíže s určováním dokumentů, které mohou podniky předložit, aby prokázaly finanční způsobilost, zejména v případě, že nemají ověřenou účetní závěrku. Pravidla týkající se podkladů vyžadovaných k prokázání finanční způsobilosti by se měla vyjasnit.

⁽⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (14) Podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami určenými výhradně k nákladní dopravě a zapojenými do mezinárodní přepravy, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy převyšuje 2,5 tuny, avšak nepřevyšuje 3,5 tuny, by měly mít minimální finanční způsobilost zajišťující, že disponují prostředky pro stabilní a dlouhodobý výkon činnosti. Avšak činnosti prováděné těmito vozidly jsou obecně omezeného rozsahu, a proto by související požadavky na finanční způsobilost měly být méně přísné než u podnikatelů, kteří používají vozidla přesahující uvedenou hranici. Při určování požadované finanční způsobilosti by měly být zohledněny jízdní soupravy. Pokud přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy převyšuje 3,5 tuny, příslušný orgán by měl uplatnit vyšší úroveň finančních požadavků.
- (15) S cílem zachovat a vytvořit vysoké standardy pro podniky, jež by neměly nepříznivé dopady na vnitřní trh silniční dopravy, by členské státy měly mít možnost uplatňovat finanční požadavky týkající se používání těžkých vozidel také na podniky usazené na jejich území v případě vozidel s přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřevyšující 3,5 tuny.
- (16) Pro zajištění spolehlivého odvětví silniční dopravy a pro zlepšení inkasa dluhů ve prospěch veřejnoprávních subjektů by členské státy měly mít možnost vyžadovat splnění finančních závazků vůči těmto subjektům, jako jsou dluhy na dani z přidané hodnoty a příspěvků na sociální zabezpečení, a vyžadovat, aby podniky nebyly předmětem řízení zahájených za účelem ochrany jejich aktiv.
- (17) Informace o podnikatelích v silniční dopravě obsažené ve vnitrostátních elektronických rejstřících by měly být co nejúplnější a nejaktuálnější, aby umožňovaly vnitrostátním orgánům odpovědným za prosazování příslušných pravidel získat dostatečný přehled o vyšetřovaných podnikatelích. Lepší vnitrostátní a přeshraniční prosazování ustanovení nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 by měly umožnit zejména informace o registračních značkách vozidel, která mají podnikatelé v silniční dopravě k dispozici, a hodnocení rizika těchto podnikatelů. Pravidla týkající se vnitrostátních elektronických rejstříků by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (18) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci přijímat mimo jiné technické postupy pro nahlížení do vnitrostátních elektronických rejstříků ostatních členských států prostřednictvím elektronického rozhraní. To by mohlo zahrnovat i postupy nezbytné k zajištění toho, aby příslušné orgány měly možnost přístupu k harmonizovanému hodnocení rizika podniku podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ⁽⁷⁾ během silničních kontrol. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽⁸⁾.
- (19) Vymezení nejzávažnějších porušení týkajících se překročení denní doby řízení podle přílohy IV nařízení (ES) č. 1071/2009 není v souladu se stávajícím příslušným ustanovením obsaženým v nařízení (ES) č. 561/2006. Tento nesoulad vyvolává nejistotu a má za následek rozdílnost mezi postupy jednotlivých vnitrostátních orgánů, což vede k obtížím při prosazování dotčených pravidel. Příslušná definice by tudíž měla být upřesněna, aby se zajistila soudržnost obou uvedených nařízení.
- (20) Pravidla pro vnitrostátní dopravu, kterou dočasně provozuje podnikatel v silniční nákladní dopravě – nerezident v hostitelském členském státě („kabotáž“), by měla být jasná, jednoduchá a snadno vymahatelná a zároveň by měla zachovat dosud dosaženou míru liberalizace.
- (21) Kabotáž by měla napomoci zvýšit faktor vytíženosti těžkých vozidel a snížit počet jízd prázdných vozidel a měla by být umožněna, pokud není prováděna způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti v dotčeném členském státě. S cílem zajistit, aby kabotáž nebyla prováděna způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti, by neměli být podnikatelé v silniční nákladní dopravě oprávněni provádět kabotáž v tomtéž členském státě po určitou dobu poté, co zde kabotáž dokončili.

⁽⁷⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES, pokud jde o předpisy v sociální oblasti týkající se činnosti v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (22) Další liberalizace zavedená článkem 4 směrnice Rady 92/106/EHS⁽⁹⁾ v porovnání s kabotáží podle nařízení (ES) č. 1072/2009 přispěla k podpoře kombinované přepravy a měla by být v zásadě zachována, je však nutné zajistit, aby nebyla zneužívána. Ze zkušeností vyplývá, že toto ustanovení bylo v některých částech Unie systematicky využíváno k obcházení dočasné povahy kabotáže a jako základ pro nepřetržitou přítomnost vozidel v jiném členském státě, než je stát usazení podniku. Tyto nekalé praktiky mohou vést k sociálnímu dumpingu a ohrozit dodržování právní úpravy kabotáže. Členské státy by tudíž měly mít možnost odchýlit se od článku 4 směrnice 92/106/EHS a uplatňovat ustanovení týkající se kabotáže obsažená v nařízení (ES) č. 1072/2009 s cílem řešit tyto problémy zavedením přiměřeného omezení nepřetržité přítomnosti vozidel na svém území.
- (23) Účinné a účelné prosazování příslušných předpisů je nezbytným předpokladem spravedlivé hospodářské soutěže na vnitřním trhu. Zásadní je další digitalizace nástrojů prosazování právních předpisů, aby se uvolnila kapacita donucovacích orgánů, snížila se zbytečná administrativní zátěž pro podnikatele v mezinárodní přepravě, zejména pro malé a střední podniky, a podařilo se lépe zacílit na vysoce rizikové podnikatele v přepravě a odhalit podvodné praktiky. Měl by být upřesněn způsob, jak podnikatelé v silniční dopravě mohou prokázat dodržení pravidel kabotáže. Silniční kontroly by měly vycházet z přepravních dokladů a ze záznamů tachografu, pokud jsou tyto záznamy k dispozici. Aby se zjednodušilo poskytování relevantních důkazů a jejich zpracování příslušnými orgány, mělo by být jako způsob prokázání souladu s předpisy uznáno používání a předávání elektronických údajů o dopravě. Formát využívaný k tomuto účelu by měl zajišťovat věrohodnost a pravost informací. Vzhledem k nárůstu používání účinné elektronické výměny informací v oblasti dopravy a logistiky je důležité zajistit soudržnost regulačních rámců a přijmout ustanovení směřující ke zjednodušení administrativních postupů.
- (24) Dopravní podniky podléhají pravidlům mezinárodní přepravy a jako takové nesou následky případných porušení pravidel, kterých se dopustí. Aby se však předešlo zneužívání podniky, které objednávají přepravní služby u podnikatelů v silniční nákladní dopravě, měly by členské státy rovněž stanovit jasná a předvídatelná pravidla upravující sankce pro odesílatele, spediční firmy, dodavatele a subdodavatele, kteří vědí či by s ohledem na všechny relevantní okolnosti měli vědět, že přepravní služby, které objednávají, obnášejí porušení nařízení (ES) č. 1072/2009.
- (25) Evropský orgán pro pracovní záležitosti, jehož oblast působnosti, stanovená v čl. 1 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149⁽¹⁰⁾, zahrnuje i nařízení (ES) č. 1071/2009, bude hrát významnou úlohu při poskytování pomoci členským státům za účelem náležitého prosazování pravidel obsažených v tomto nařízení. Tato úloha se bude týkat zejména vzájemně koordinovaných kontrol, usnadňování spolupráce a výměny informací mezi členskými státy, podpory a sdílení osvědčených postupů, podpory při budování kapacit, podpory vzdělávání a osvětových kampaní.
- (26) Za účelem zohlednění vývoje na trhu a technického pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, kterými se mění přílohy I, II a III nařízení (ES) č. 1071/2009 a přílohy I, II a III nařízení (ES) č. 1072/2009. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹¹⁾. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (27) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zavedení určité míry harmonizace v některých oblastech, které dosud právem Unie harmonizovány nebyly, zejména ve vztahu k dopravě využívající lehká užitková vozidla a k postupům při prosazování stanovených pravidel, a sblížení podmínek hospodářské soutěže a zlepšení prosazování nemůže být

⁽⁹⁾ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1149 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje Evropský orgán pro pracovní záležitosti, mění nařízení (ES) č. 883/2004, (EU) č. 492/2011 a (EU) 2016/589 a zrušuje rozhodnutí (EU) 2016/344 (Úř. věst. L 186, 11.7.2019, s. 21).

⁽¹¹⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu povahy sledovaných cílů ve spojení s přeshraniční povahou silniční dopravy, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.

- (28) Nařízení (ES) č. 1071/2009, nařízení (ES) č. 1072/2009 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ⁽¹²⁾ by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (ES) č. 1071/2009

Nařízení (ES) č. 1071/2009 se mění takto:

- 1) V článku 1 se odstavec 4 mění takto:

- a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny, provozující výhradně vnitrostátní přepravu ve svém členském státě usazení;“;

- b) vkládá se nové písmeno, které zní:

„aa) podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 2,5 tuny;“;

- c) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) podniky, které vykonávají výhradně silniční přepravy cestujících pro neobchodní účely, nebo které mají jiný hlavní předmět činnosti než povolání podnikatele v silniční osobní dopravě;“;

- d) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Pro účely prvního pododstavce písm. b) se za dopravu výhradně pro neobchodní účely považuje silniční doprava, jiná než doprava uskutečňovaná na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, za kterou se nedostává žádná přímá ani nepřímá odměna, ze které přímo ani nepřímo neplyne žádný příjem pro řidiče vozidla ani jiné osoby a která nesouvisí s profesní ani obchodní činností.“

- 2) V článku 3 se zrušuje odstavec 2.

- 3) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Podmínky týkající se požadavku usazení

1. Aby podnik splnil požadavek podle čl. 3 odst. 1 písm. a), musí v členském státě usazení:

- a) mít prostory, v nichž má tento podnik přístup k originálům své klíčové podnikové dokumentace, ať už v elektronické, nebo jiné podobě, zejména pokud jde o jeho smlouvy o přepravě, doklady vztahující se k vozidlům, jež má tento podnik k dispozici, účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, pracovní smlouvy, doklady o sociálním zabezpečení, doklady obsahující údaje o přidělování a vysílání řidičů, doklady obsahující údaje týkající se kabotáže, doby řízení a doby odpočinku a všechny ostatní doklady, k nimž musí mít příslušný orgán přístup za účelem ověření, zda jsou splněny podmínky stanovené tímto nařízením;
- b) organizovat činnosti svého vozového parku způsobem, který zajistí, aby se vozidla, jež tento podnik má k dispozici a jež jsou používána v mezinárodní přepravě, vrátila do některé z provozoven v daném členském státě nejpozději osm týdnů poté, co jej opustila;

⁽¹²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ze dne 25. října 2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu a o zrušení rozhodnutí Komise 2008/49/ES („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 1).

- c) být registrován v obchodním rejstříku tohoto členského státu nebo v podobném rejstříku, pokud to vnitrostátní právo vyžaduje;
 - d) podléhat dani z příjmu, a pokud to vnitrostátní právo vyžaduje, mít platné identifikační číslo pro účely daně z přidané hodnoty;
 - e) poté, co je oprávnění uděleno, mít k dispozici jedno nebo více vozidel, buď vlastních, nebo například na základě smlouvy o splátkovém prodeji, smlouvy o pronájmu nebo leasingové smlouvy, která jsou registrována nebo jinak uvedena do provozu a jejichž používání je povoleno v souladu s právními předpisy tohoto členského státu;
 - f) účinně a nepřetržitě vykonávat své administrativní a obchodní činnosti s příslušným vybavením a zařízením v prostorách uvedených v písmeni a) umístěných v tomto členském státě a účinně a nepřetržitě řídit své činnosti v oblasti přepravy s využitím vozidel uvedených v písmeni g) s vhodným technickým vybavením nacházejícím se v tomto členském státě;
 - g) mít obvykle a pravidelně k dispozici počet vozidel splňujících podmínky stanovené v písmeni e) a řidičů, jejichž obvyklou základnou je provozovna v tomto členském státě, přiměřený objemu přeprav, které podnik vykonává.
2. Vedle požadavků stanovených v odstavci 1 mohou členské státy vyžadovat, aby měl podnik v členském státě usazení:
- a) ve svých prostorách řádně kvalifikované administrativní zaměstnance v počtu přiměřeném rozsahu své činnosti nebo odpovědného zástupce pro dopravu, které lze během obvyklých úředních hodin kontaktovat;
 - b) na území tohoto členského státu, v míře přiměřené rozsahu své činnosti, provozní infrastrukturu jinou než technické vybavení uvedené v odst. 1 písm. f), včetně kanceláře otevřené během obvyklých úředních hodin.“
- 4) Článek 6 se mění takto:
- a) odstavec 1 se mění takto:
 - i) druhý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Při zjišťování, zda určitý podnik splnil tento požadavek, zvaží členské státy chování podniku, jeho odpovědných zástupců pro dopravu, výkonných ředitelů a jakékoli jiné dotčené osoby, kterou může členský stát určit. Odkazy v tomto článku na odsouzení, sankce nebo porušení zahrnují odsouzení, sankce či porušení vztahující se na samotný podnik, jeho odpovědného zástupce pro dopravu, výkonného ředitele a jakoukoli jinou dotčenou osobu, kterou může členský stát určit.“;
 - ii) v třetím pododstavci písm. a) bodě vi) se slovo „a“ nahrazuje středníkem;
 - iii) v třetím pododstavci písm. a) se doplňuje nový bod, který zní:

„vii) daňového práva a“;
 - iv) v třetím pododstavci písm. b) se doplňují nové body, které znějí:

„xi) vysílání pracovníků v silniční dopravě;

xii) práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy;

xiii) kabotáže.“;
 - b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Pro účely odst. 1 třetího pododstavce písm. b), byl-li v jednom nebo více členských státech odpovědný zástupce pro dopravu nebo dopravní podnik odsouzen za závažnou trestnou činnost nebo mu byla uložena sankce za některé z nejzávažnějších porušení pravidel Unie uvedených v příloze IV, příslušný orgán členského státu usazení vhodným a včasným způsobem provede a ukončí správní řízení, které případně zahrne kontrolu na místě v prostorách dotčeného podniku.

Během správního řízení mají odpovědný zástupce pro dopravu nebo případně jiní právní zástupci dopravního podniku právo předložit své argumenty a vysvětlení.

Během správního řízení příslušný orgán posoudí, zda by z důvodu zvláštních okolností představovala v daném případě ztráta dobré pověsti nepřiměřený následek. Při tomto posouzení příslušný orgán přihlédne k počtu závažných porušení vnitrostátních a unijních pravidel uvedených v odst. 1 třetím pododstavci i k počtu nejzávažnějších porušení pravidel Unie uvedených v příloze IV, za která byl odpovědný zástupce pro dopravu nebo dopravní podnik odsouzen nebo za která mu byly uloženy sankce. Každý takový závěr musí být řádně vysvětlen a odůvodněn.

Shledá-li příslušný orgán, že by ztráta dobré pověsti byla nepřiměřená, rozhodne, že dobrá pověst dotyčného podniku zůstane zachována. Důvody pro toto rozhodnutí se zanesou do vnitrostátního rejstříku. Počet těchto rozhodnutí se uvede ve zprávě podle čl. 26 odst. 1.

Neshledá-li příslušný orgán, že by ztráta dobré pověsti byla nepřiměřená, má odsouzení nebo uložení sankcí za následek ztrátu dobré pověsti.“;

c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Komise přijme prováděcí akty, kterými se stanoví seznam kategorií, typů a stupňů závažnosti závažných porušení pravidel Unie podle odst. 1 třetího pododstavce písm. b), jiných než uvedených v příloze IV, jež mohou vést ke ztrátě dobré pověsti. Členské státy přihlédnou k informacím o těchto porušeních, včetně informací obdrženy od ostatních členských států, při určování priorit pro kontroly podle čl. 12 odst. 1.

Za tímto účelem Komise:

- a) stanoví kategorie a typy porušení, ke kterým dochází nejčastěji;
- b) určí stupeň závažnosti porušení podle jejich schopnosti vyvolat riziko smrtelných nebo vážných zranění a narušit hospodářskou soutěž na trhu silniční dopravy, a to i zhoršením pracovních podmínek pracovníků v dopravě;
- c) stanoví četnost výskytu, při jejímž překročení se opakovaná porušení považují za závažnější, s přihlédnutím k počtu vozidel využívaných při dopravních činnostech řízených odpovědným zástupcem pro dopravu.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 25 odst. 3.“

5) Článek 7 se mění takto:

a) v odstavci 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. Pro účely splnění požadavku stanoveného v čl. 3 odst. 1 písm. c) musí být podnik v průběhu ročního účetního období vždy schopen dostát svým finančním závazkům. Podnik musí na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokázat, že na každý rok disponuje kapitálem a rezervami ve výši nejméně:

- a) 9 000 EUR na první používané motorové vozidlo;
- b) 5 000 EUR na každé další používané motorové vozidlo nebo jízdní soupravu s přípustnou hmotností naloženého vozidla nebo soupravy převyšující 3,5 tuny a
- c) 900 EUR na každé další používané motorové vozidlo nebo jízdní soupravu s přípustnou hmotností naloženého vozidla nebo soupravy převyšující 2,5 tuny, avšak nepřevyšující 3,5 tuny.

Podnik, který vykonává povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně s motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy převyšuje 2,5 tuny, avšak nepřevyšuje 3,5 tuny, musí na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokázat, že na každý rok disponuje kapitálem a rezervami ve výši nejméně:

- a) 1 800 EUR na první používané vozidlo a
- b) 900 EUR na každé další používané vozidlo.

Členské státy mohou vyžadovat, aby podnik usazený na jejich území prokázal, že má na tato vozidla k dispozici stejnou výši kapitálu a rezerv jako na vozidla uvedená v prvním pododstavci. V tom případě o tom příslušný orgán daného členského státu informuje Komisi a ta tuto informaci zveřejní.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Vedle požadavků stanovených v odstavci 1 mohou členské státy vyžadovat, aby podnik, odpovědný zástupce pro dopravu nebo jakákoli jiná dotčená osoba, kterou mohou určit, neměli nedořešeny jiné než osobní dluhy vůči veřejnoprávním subjektům, aby na ně nebyl prohlášen konkurs a aby nebyli v úpadkovém nebo likvidačním řízení.“;

c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odchylně od odstavce 1 může příslušný orgán povolit nebo požadovat, aby podnik prokázal finanční způsobilost potvrzením podle určení příslušného orgánu, jako je bankovní záruka nebo pojištění, včetně pojištění odpovědnosti za škodu při výkonu povolání poskytnutého jednou nebo více bankami nebo jinými finančními institucemi včetně pojišťoven, nebo jiným závazným dokumentem, který představuje společnou a nerozdílnou záruku za podnik, pokud jde o částky stanovené v odstavci 1.“;

d) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Odchylně od odstavce 1 v případě, že ověřená roční účetní závěrka za rok, kdy došlo k registraci podniku, není k dispozici, příslušný orgán povolí, aby podnik prokázal finanční způsobilost potvrzením, jako je bankovní záruka, dokumentem vystaveným finanční institucí potvrzujícím přístup k úvěru na jméno podniku, nebo jiným závazným dokumentem podle určení příslušného orgánu prokazujícím, že podnik disponuje částkami uvedenými v odstavci 1.“

6) Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Členské státy mohou podporovat pravidelnou odbornou přípravu v oborech uvedených v příloze I ve tříletých intervalech, aby byly osoba nebo osoby uvedené v odstavci 1 dostatečně informovány o vývoji v daném odvětví.“;

b) odstavec 9 se nahrazuje tímto:

„9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 24a akty v přenesené pravomoci, kterými se mění přílohy I, II a III za účelem jejich přizpůsobení vývoji na trhu a technickému pokroku.“

7) V článku 9 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Členské státy mohou rozhodnout, že pro účely udělení licence podniku silniční nákladní dopravy provozujícímu pouze motorová vozidla nebo jízdní soupravy, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny, osvobodí od zkoušek uvedených v čl. 8 odst. 1 osoby, které prokážou, že po dobu deseti let před 20. srpnem 2020 nepřetržitě řídily podnik stejného typu.“

8) V čl. 11 odst. 4 se zrušuje třetí pododstavec.

9) Článek 12 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Příslušné orgány pravidelně sledují, zda podniky, jimž udělily oprávnění k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě, nadále splňují požadavky stanovené v článku 3. Členské státy proto provádějí kontroly, případně včetně kontrol na místě v prostorách dotčeného podniku, se zaměřením na podniky, jež byly vyhodnoceny jako podniky představující zvýšené riziko. Za tímto účelem členské státy rozšíří systém hodnocení rizik, který zavedly na základě článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES (*), na všechna porušení pravidel uvedená v článku 6 tohoto nařízení.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES, pokud jde o předpisy v sociální oblasti týkající se činností v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).“;

b) v odstavci 2 se zrušuje druhý pododstavec.

10) V čl. 13 odst. 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) lhůtu nepřesahující šest měsíců, není-li podmínka ohledně finanční způsobilosti splněna, s cílem prokázat, že uvedený požadavek je opět trvale plněn.“

11) Článek 14 se mění takto:

a) v odstavci 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Příslušný orgán neprovede rehabilitaci odpovědného zástupce pro dopravu dříve než po uplynutí jednoho roku ode dne, kdy ke ztrátě dobré pověsti došlo, a v každém případě ne dříve, než odpovědný zástupce pro dopravu prokáže, že se po dobu alespoň tří měsíců účastnil odpovídající odborné přípravy nebo že složil zkoušku v oborech uvedených v příloze I části I tohoto nařízení.“

b) odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Do přijetí případného rehabilitačního opatření v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy a s odstavcem 1 tohoto článku pozbývá osvědčení o odborné způsobilosti, uvedené v čl. 8 odst. 8, odpovědného zástupce pro dopravu, který byl prohlášen za nezpůsobilého, platnosti ve všech členských státech.“

12) Článek 16 se mění takto:

a) odstavec 2 se mění takto:

i) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) jména odpovědných zástupců pro dopravu určených pro splnění požadavků uvedených v článku 3 týkajících se dobré pověsti a odborné způsobilosti a případně i jméno právního zástupce;“

ii) doplňují se nová písmena, která znějí:

„g) registrační značky vozidel, která má podnik k dispozici podle čl. 5 odst. 1 písm. g);

h) počet osob zaměstnaných v podniku k 31. prosinci předchozího roku, který je každoročně do 31. března zaznamenán ve vnitrostátním rejstříku;

i) hodnocení rizika podniku podle čl. 9 odst. 1 směrnice 2006/22/ES.“

iii) druhý, třetí a čtvrtý pododstavec se nahrazují tímto:

„Údaje uvedené v prvním pododstavci písm. a) až d) jsou veřejně přístupné v souladu s příslušnými ustanoveními o ochraně osobních údajů.

Členské státy se mohou rozhodnout uchovávat údaje uvedené v prvním pododstavci písm. e) až i) v oddělených rejstřících. V tom případě se údaje uvedené v písmenech e) a f) poskytují na žádost nebo se přímo zpřístupňují všem příslušným orgánům dotyčného členského státu. Požadované informace se poskytují do pěti pracovních dnů po obdržení žádosti.

Údaje uvedené v prvním pododstavci písm. g), h) a i) se poskytují příslušným orgánům během silničních kontrol do dvanácti měsíců od vstupu v platnost prováděcího aktu přijatého podle odstavce 6 a upřesňujícího funkce, jež toto poskytování umožní.

Údaje uvedené v prvním pododstavci písm. e) až i) se zpřístupňují jiným než příslušným orgánům pouze v případě, že jsou tyto orgány řádně oprávněné provádět kontroly a ukládat sankce v oblasti silniční dopravy a že jsou jejich úřední osoby pod přísahou nebo jsou jiným způsobem vázány formální povinností zachovávat mlčenlivost.“

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby všechny údaje obsažené ve vnitrostátním elektronickém rejstříku byly aktuální a přesné.“

c) v odstavci 6 se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Do 14 měsíců po přijetí prováděcího aktu o společném vzorci pro výpočet hodnocení rizika podle čl. 9 odst. 1 směrnice 2006/22/ES přijme Komise prováděcí akty, jimiž upřesní funkce umožňující, aby byly údaje uvedené v odst. 2 prvním pododstavci písm. g), h) a i) poskytovány příslušným orgánům během silničních kontrol.

Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 25 odst. 2.“;

d) odstavec 7 se zrušuje.

13) Článek 18 se nahrazuje tímto:

„Článek 18

Správní spolupráce mezi členskými státy

1. Každý členský stát určí národní kontaktní místo pověřené výměnou informací s ostatními členskými státy v rámci provádění tohoto nařízení. Členské státy sdělí Komisi jeho název a adresu do 4. prosince 2011. Komise sestaví seznam všech národních kontaktních míst a rozešle jej členským státům.

2. Příslušné orgány členských států úzce spolupracují a pohotově si poskytují vzájemnou pomoc a jakékoli jiné relevantní informace, aby se usnadnilo provádění a prosazování tohoto nařízení.

3. Příslušné orgány členských států si vyměňují informace o odsouzeních a sankcích za veškerá závažná porušení pravidel uvedená v čl. 6 odst. 2. Obdrží-li členský stát oznámení o závažném porušení pravidel uvedeném v čl. 6 odst. 2, jež mělo během předchozích dvou let za následek odsouzení nebo uložení sankce v jiném členském státě, zaznamenaná toto porušení do svého vnitrostátního elektronického rejstříku.

4. Členský stát odpoví na žádost o informace vznesenou kterýmkoli příslušným orgánem jiného členských států a provede kontroly, inspekce a vyšetřování dodržování požadavku podle čl. 3 odst. 1 písm. a) podnikateli v silniční dopravě usazenými na jeho území. Tyto žádosti o informace se mohou týkat i přístupu k dokumentům potřebným k prokázání toho, že jsou splněny podmínky stanovené v článku 5. Žádost o informace vznesená příslušným orgánem členského státu musí být opodstatněná a odůvodněná. Za tímto účelem musí obsahovat důvěryhodné skutečnosti svědčící o možných porušeních čl. 3 odst. 1 písm. a), uvádět účel žádosti a v dostatečné míře upřesňovat požadované informace a dokumenty.

5. Členský stát poskytne informace, o které ho požádal jiný členský stát podle odstavce 4, do třiceti pracovních dnů po obdržení žádosti. Členské státy se mohou dohodnout i na kratší lhůtě.

6. Domnívá-li se dožádaný členský stát, že žádost není dostatečně odůvodněná, sdělí to žádajícímu členskému státu ve lhůtě deseti pracovních dnů po obdržení žádosti. Žádající členský stát žádost dále zdůvodní. Pokud tak není schopen učinit, může dožádaný členský stát žádost zamítnout.

7. Je-li vyřízení žádosti o informace nebo provedení kontrol, inspekci či vyšetřování obtížné, sdělí to dožádaný členský stát žádajícímu členskému státu ve lhůtě deseti pracovních dnů po obdržení žádosti s uvedením důvodů, proč je poskytnutí těchto informací obtížné. Dotčené členské státy spolu jednájí s cílem nalézt řešení každé zjištěné obtíže. Pokud jsou informace poskytovány žádajícímu členskému státu soustavně se zpožděním, je o tom informována Komise, která přijme vhodná opatření.

8. Výměna informací uvedená v odstavci 3 probíhá prostřednictvím systému pro výměnu zpráv, zejména systému ERRU (European Registers of Road Transport Undertakings – evropské rejstříky podniků silniční dopravy), který byl zřízen nařízením Komise (EU) č. 1213/2010 (*). Správní spolupráce a vzájemná pomoc mezi příslušnými orgány členských států, které jsou stanoveny v odstavcích 4 až 7, se provádějí prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI), který byl zřízen nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 (**). Za tímto účelem může každý členský stát určit kontaktní místo uvedené v odstavci 1 jako příslušný orgán a prostřednictvím systému IMI o tom uvědomí Komisi.

9. Členské státy zajistí, aby informace, které jim byly předány na základě tohoto článku, byly použity pouze ve věci či věcech, pro něž byly vyžádány. Jakékoli zpracování osobních údajů se provádí výlučně za účelem plnění tohoto nařízení a v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 (**).

10. Vzájemná správní spolupráce a pomoc se poskytují bezplatně.

11. Žádost o informace nebrání příslušným orgánům v tom, aby přijaly opatření v souladu s příslušnými vnitrostátními a unijními právními předpisy za účelem šetření a prevence údajných porušení tohoto nařízení.

(*) Nařízení Komise (EU) č. 1213/2010 ze dne 16. prosince 2010 o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy (Úř. věst. L 335, 18.12.2010, s. 21).

(**) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ze dne 25. října 2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu a o zrušení rozhodnutí Komise 2008/49/ES („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 1).

(***) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).“

14) V článku 23 se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Odchylně od čl. 1 odst. 2 se do 21. května 2022 toto nařízení nepoužije na podniky silniční nákladní dopravy zapojené do mezinárodní přepravy pouze vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny, nestanoví-li právní předpisy členského státu usazení jinak.

Odchylně od čl. 16 odst. 2 se požadavek na zahrnutí hodnocení rizika podniků do vnitrostátních elektronických rejstříků použije od čtrnácti měsíců od vstupu v platnost prováděcího aktu o společném vzorci pro výpočet hodnocení rizika podle čl. 9 odst. 1 směrnice 2006/22/ES.“

15) Článek 24 se zrušuje.

16) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 24a

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 8 odst. 9 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od 20. srpna 2020.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v čl. 8 odst. 9 kdykoliv zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů (*).

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 8 odst. 9 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

(*) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.“

17) Článek 25 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 (*).

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.“

18) Článek 26 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Podávání zpráv a přezkum“;

b) v odstavci 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) počet povolení vydaných podle tohoto nařízení podle roku vydání a podle typu, počet pozastavených povolení, počet odejmutých povolení, počet prohlášení nezpůsobilosti a odůvodnění příslušných rozhodnutí. Zprávy týkající se období po 21. květnu 2022 zahrnují rovněž rozdělení těchto položek podle:

i) podnikatelů v silniční osobní dopravě;

ii) podnikatelů v silniční nákladní dopravě používajících výhradně motorová vozidla nebo jízdní soupravy, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nebo soupravy nepřevyšuje 3,5 tuny, a

iii) všech ostatních podnikatelů v silniční nákladní dopravě“;

c) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„3. Každé dva roky členské státy podají Komisi zprávu o žádostech, které podaly na základě čl. 18 odst. 4 až 9, o odpovědích, které obdržely od ostatních členských států, a o opatřeních, která přijaly na základě poskytnutých informací.

4. Komise do 21. srpna 2023 na základě informací, které shromáždí podle odstavce 3, a na základě dalších důkazů předloží Evropskému parlamentu a Radě podrobnou zprávu o rozsahu správní spolupráce členských států, o případných nedostatecích v tomto ohledu a o možných způsobech, jak tuto spolupráci zlepšit. Na základě této zprávy posoudí, zda je nezbytné navrhnout další opatření.

5. Komise vyhodnotí provádění tohoto nařízení do 21. srpna 2023 a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o jeho uplatňování.

6. V návaznosti na zprávu uvedenou v odstavci 5 Komise toto nařízení pravidelně hodnotí a předkládá výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.

7. Je-li to vhodné, připojí se ke zprávám uvedeným v odstavci 5 a 6 příslušné legislativní návrhy.“

19) Příloha IV se mění takto:

a) nadpis se nahrazuje tímto:

„**Seznam nejzávažnějších porušení pro účely čl. 6 odst. 2**“;

b) v bodě 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Překročení maximální denní doby řízení během denní pracovní doby o 50 % nebo více.“;

c) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. Vozidlo není vybaveno tachografem nebo omezovačem rychlosti nebo je v něm instalován či používán klamný přístroj schopný pozměnit záznamy záznamového zařízení nebo omezovače rychlosti nebo jsou padělány výtisky záznamů nebo údajů stažených z tachografu nebo z karty řidiče.“

Článek 2

Změny nařízení (ES) č. 1072/2009

Nařízení (ES) č. 1072/2009 se mění takto:

1) V článku 1 se odstavec 5 mění takto:

a) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) do 20. května 2022: přeprava zboží ve vozidlech s přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřevyšující 3,5 tuny;“;

b) vkládá se nové písmeno, které zní:

„ca) od 21. května 2022: přeprava zboží ve vozidlech s přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřevyšující 2,5 tuny;“

2) Článek 4 se mění takto:

a) v odstavci 2 se zrušuje třetí pododstavec;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Licence Společenství a opisy odpovídají vzoru stanovenému v příloze II, která rovněž stanoví podmínky pro jejich užívání. Obsahují alespoň dva bezpečnostní prvky uvedené v příloze I.

V případě vozidel používaných k přepravě zboží, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřevyšuje 3,5 tuny a pro něž platí nižší finanční požadavky stanovené v čl. 7 odst. 1 druhém pododstavci nařízení (ES) č. 1071/2009, vydávající orgán v části „zvláštní poznámky“ licence Společenství nebo jejího opisu uvede: „≤ 3,5 t“.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 14b akty v přenesené pravomoci, kterými se mění přílohy I a II za účelem jejich přizpůsobení technickému pokroku.“

3) V článku 5 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 14b akty v přenesené pravomoci, kterými se mění příloha III za účelem jejího přizpůsobení technickému pokroku.“

4) Článek 8 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě nesmějí provádět s týmž vozidlem nebo, v případě soupravy, s týmž motorovým vozidlem kabotáž ve stejném členském státě po dobu čtyř dnů poté, co v tomto členském státě kabotáž dokončili.“;

b) v odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„3. Má se za to, že vnitrostátní silniční nákladní doprava uskutečněná v hostitelském členském státě podnikatelem v silniční nákladní dopravě – nerezidentem je v souladu s tímto nařízením, pouze pokud tento podnikatel může předložit jasné důkazy o předcházející mezinárodní přepravě a o každé návazné kabotáži, kterou uskutečnil. V případě, že vozidlo bylo na území hostitelského členského státu v období čtyř dnů předcházejících dané mezinárodní přepravě, podnikatel v silniční nákladní dopravě musí rovněž předložit jasné důkazy o všech přepravách, které během tohoto období uskutečnil.“;

c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„4a. Důkazy uvedené v odstavci 3 se předloží nebo předají oprávněnému kontrolorovi hostitelského členského státu na žádost během silniční kontroly. Mohou být předloženy nebo předány elektronicky s použitím upraveného strukturovaného formátu, který lze přímo používat k ukládání a zpracování počítačem, například elektronického nákladního listu (eCMR) podle ženevského Dodatkového protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) týkajícího se elektronického nákladního listu ze dne 20. února 2008. Během silniční kontroly může řidič kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu nebo jinou osobu či subjekt s cílem poskytnout před koncem této silniční kontroly jakékoli důkazy uvedené v odstavci 3.“;

d) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Každý podnikatel v silniční nákladní dopravě, který je v členském státě, v němž je usazen, v souladu s právními předpisy tohoto státu oprávněn k provozování silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu uvedené v čl. 1 odst. 5 písm. a) až c), je za podmínek stanovených v této kapitole oprávněn k provozování kabotáže stejného druhu nebo kabotáže vozidly stejné kategorie.“

5) Článek 10 se mění takto:

a) v odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„3. Komise přezkoumá situaci zejména na základě příslušných údajů a po konzultaci výboru zřízeného čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 (*) do jednoho měsíce od obdržení žádosti členského státu rozhodne, zda jsou ochranná opatření nutná, a pokud nutná jsou, přijme je.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„7. Vedle odstavců 1 až 6 tohoto článku a odchylně od článku 4 směrnice 92/106/EHS mohou členské státy, je-li to nutné, aby se zabránilo zneužívání uvedeného článku poskytováním neomezených a nepřetržitých služeb na počátečních nebo konečných silničních úsecích v hostitelském členském státě, které jsou součástí kombinované dopravy mezi členskými státy, stanovit, že se článek 8 tohoto nařízení vztahuje na podnikatele v silniční nákladní dopravě, pokud takový počáteční nebo konečný úsek silniční dopravy v daném členském státě zajišťují. Pokud jde o tyto úseky silniční dopravy, členské státy mohou stanovit lhůtu, která je delší než sedmidenní lhůta uvedená v čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení a kratší než čtyřdenní lhůta uvedená v čl. 8 odst. 2a tohoto nařízení. Použitím čl. 8 odst. 4 tohoto nařízení na uvedené dopravní operace nejsou dotčeny požadavky vyplývající ze směrnice 92/106/EHS. Členské státy, které využijí odchylky stanovené v tomto odstavci, to oznámí Komisi předtím, než svá příslušná vnitrostátní opatření uplatní. Přezkoumají tato opatření alespoň každých pět let a o výsledcích přezkumu informují Komisi. Rovněž tato opatření, včetně délky zmíněných období, transparentním způsobem zveřejní.“

6) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

Kontroly

1. V zájmu důslednějšího prosazování povinností stanovených v této kapitole členské státy zajistí, aby se na jejich území uplatňovala soudržná vnitrostátní strategie prosazování práva. Tato strategie se zaměří na dopravce s vyšším stupněm rizika, jak je uvedeno v článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES (*).

2. Každý členský stát zajistí, aby kontroly stanovené v článku 2 směrnice 2006/22/ES v příslušných případech zahrnovaly kontrolu kabotáže.

3. Členské státy provedou nejméně dvakrát za rok vzájemně koordinované silniční kontroly kabotáže. Tyto kontroly provádějí zároveň vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování příslušných pravidel v oblasti silniční dopravy v nejméně dvou členských státech, každý z nich na svém území. Členské státy mohou tyto činnosti spojit s činnostmi stanovenými v článku 5 směrnice 2006/22/ES. Národní kontaktní místa určená podle čl. 18 odst. 1 nařízení (ES) č. 1071/2009 si vyměňují informace o počtu a druhu porušení pravidel kabotáže zjištěných po provedení vzájemně koordinovaných silničních kontrol.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES, pokud jde o předpisy v sociální oblasti týkající se činností v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).“

7) Vkládají nové články, které znějí:

„Článek 14a

Odpovědnost

Členské státy stanoví pravidla upravující sankce za nedodržení kapitol II a III pro odesílatele, zasilatele, dodavatele a subdodavatele, kteří vědí či by s ohledem na všechny relevantní okolnosti měli vědět, že přepravní služby, které objednávají, obnášejí porušení tohoto nařízení.

Článek 14b

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 4 a čl. 5 odst. 4 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od 20. srpna 2020.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 4 a čl. 5 odst. 4 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů (*).
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 4 a čl. 5 odst. 4 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

(*) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.“

8) Článek 15 se zrušuje.

9) Článek 17 se nahrazuje tímto:

„Článek 17

Podávání zpráv a přezkum

1. Do 31. března každého druhého roku uvědomí členské státy Komisi o počtu podnikatelů v silniční nákladní dopravě, kteří jsou držiteli licencí Společenství k 31. prosinci každého z předchozích dvou let, a o počtu opisů licencí odpovídajícím počtu vozidel v provozu k tomuto dni. Zprávy týkající se období po 20. květnu 2022 zahrnují rovněž přehled těchto položek rozčleněný na podnikatele v silniční nákladní dopravě zapojené do mezinárodní přepravy pouze vozidly, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřevyšuje 3,5 tuny, a na ostatní podnikatele v silniční nákladní dopravě.

2. Do 31. března každého druhého roku uvědomí členské státy Komisi o počtu osvědčení řidiče vydaných v každém ze dvou předchozích kalendářních let i o celkovém počtu osvědčení řidiče v oběhu k 31. prosinci každého z předchozích dvou let. Zprávy týkající se období po 20. květnu 2022 zahrnují rovněž přehled těchto položek rozčleněný na podnikatele v silniční nákladní dopravě zapojené do mezinárodní přepravy pouze vozidly, jejichž přípustná hmotnost naloženého vozidla nepřevyšuje 3,5 tuny, a na ostatní podnikatele v silniční nákladní dopravě.
3. Svou národní strategii prosazování práva přijatou podle článku 10a zašlou členské státy Komisi do 21. srpna 2022. Do 31. března každého roku uvědomí členské státy Komisi o činnostech v oblasti prosazování práva provedených v předchozím kalendářním roce podle článku 10a; ve vhodných případech uvedou rovněž počet provedených kontrol. Tyto informace zahrnují počet zkontrolovaných vozidel.
4. Komise vypracuje do 21. srpna 2024 zprávu o situaci na trhu Unie v oblasti silniční dopravy. Tato zpráva bude obsahovat analýzu situace na trhu včetně hodnocení účinnosti kontrol a vývoje podmínek zaměstnávání v dané profesi.
5. Komise vyhodnotí provádění tohoto nařízení, zejména dopad změn článku 8 zavedených nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 (*), do 21. srpna 2023 a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení.
6. V návaznosti na zprávu uvedenou v odstavci 5 Komise toto nařízení pravidelně hodnotí a předkládá výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.
7. Je-li to vhodné, připojí se ke zprávám uvedeným v odstavcích 5 a 6 příslušné legislativní návrhy.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 17).“

Článek 3

Změna nařízení (EU) č. 1024/2012

V příloze nařízení (EU) č. 1024/2012 se doplňuje nový bod, který zní:

„15. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (*): čl. 18 odst. 8.

(*) Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.“

Článek 4

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 21. února 2022.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 15. července 2020.

Za Evropský parlament
předseda
D.M. SASSOLI

Za Radu
předsedkyně
J. KLOECKNER