



V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich
přizpůsobení vývoji v odvětví**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Nařízení (ES) č. 1071/2009 o přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě¹ a nařízení (ES) č. 1072/2009 o přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy² (dále jen „nařízení (ES) č. 1071/2009“, „nařízení (ES) č. 1072/2009“ nebo „nařízení“) byla přijata jako součást balíčku opatření, jejichž účelem bylo modernizovat pravidla upravující povolování přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a přístup na trh silniční dopravy.

Globálním cílem obou nařízení je podpořit dobré fungování jednotného trhu v oblasti silniční dopravy, jeho efektivitu a konkurenceschopnost.

Nařízení (ES) č. 1071/2009 obsahuje ustanovení, která musí podniky dodržovat, aby získaly přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě (osobní a nákladní). Vymezuje rovněž určitá ustanovení, jejichž účelem je regulovat a umožnit prosazování pravidel členskými státy.

Nařízení (ES) č. 1072/2009 obsahuje ustanovení, která musí splnit podniky zamýšlející působit na trhu mezinárodní silniční nákladní dopravy a na jiných vnitrostátních trzích, než je ten jejich vlastní (kabotáž). Zahnuje ustanovení vztahující se k dokumentům, které těmto podnikům vydává členský stát registrace (licence Společenství) a které jsou vydány řidičům z třetích zemí (osvědčení řidiče).

V letech 2014 až 2015 bylo provedeno hodnocení *ex post* uvedených nařízení³, které došlo k závěru, že nařízení jsou pouze částečně účinná v dosahování svého původního cíle, jímž bylo vytvořit na trhu vhodné podmínky hospodářské soutěže. Hlavní zjištěné problémy souvisely s nedostatky ve stanovených pravidlech a s prosazováním jejich dodržování. Tento návrh, který je iniciativou REFIT⁴, má rovněž tyto nedostatky odstranit.

• Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Tento návrh je součástí širšího probíhajícího přezkumu právních předpisů v oblasti silniční dopravy. Úzce souvisí s dalšími stávajícími právními akty týkajícími se silniční dopravy, zejména pak s předpisy v sociální oblasti týkajícími se silniční dopravy (nařízení (ES) č. 561/2006⁵, směrnice 2002/15/ES⁶, směrnice 2006/22/ES⁷ a nařízení (EU) č. 165/2014⁸). Lepší prosazování „pravidel trhu“, jak vyplývá z tohoto návrhu, tudíž bude díky stávajícím synergickým snazší, a naopak nepřímo přispěje k prosazování předpisů v sociální oblasti.

• Soulad s ostatními politikami Unie

Návrh přímo přispívá k jedné z priorit současné Komise, konkrétně pak k podpoře integrovanějšího a spravedlivějšího jednotného trhu. Jeho hlavním cílem je dále zlepšit jednotný trh silniční dopravy prostřednictvím změn, které mají odstranit příčiny nejednotnosti a zajistit lepší prosazování pravidel.

¹ Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

² Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72.

³ Komise vydala pracovní dokument útvarů s výsledky tohoto hodnocení:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Iniciativa č. 10 v příloze 2 pracovního programu Komise na rok 2017.

⁵ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁶ Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35.

⁷ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁸ Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1.

Tento návrh splňuje cíl programu REFIT, neboť zvyšuje efektivitu a snižuje administrativní a regulační zátěž pro podniky. Dává rovněž členským státům možnost snížit určité zbytečné náklady na provádění související s prosazováním pravidel.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem nařízení a navrhované změny je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) (bývalý článek 71 Smlouvy o ES). Tento článek je základem pro přijímání právních předpisů EU, které zejména stanoví: i) společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států (čl. 91 odst. 1 písm. a) SFEU); a ii) podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu (čl. 91 odst. 1 písm. b) SFEU).

• Subsidiarita

Evropská unie sdílí s členskými státy pravomoc regulovat oblast dopravy podle čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU. Nicméně změny stávajících pravidel může provádět pouze sám normotvůrce EU.

Kromě toho stávající rozdíly v praxi členských států a slabiny při prosazování poškozuji fungování jednotného trhu, jsou neodmyslitelně spjaty s nedostatky v harmonizaci, a může je tudíž účinně řešit pouze Unie.

• Proporcionalita

Jak se uvádí v oddílu 6.3 zprávy o posouzení dopadů, návrh politiky je úměrný zjištěným problémům a nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné k jejich vyřešení. Zejména na malé a střední podniky by zamýšlená opatření politiky obecně neměla žádný nepřiměřený dopad. Návrh se zaměřuje zejména na zjednodušení a upřesnění stávajícího regulačního rámce spolu s důslednějšími požadavky na prosazování a nevytváří další regulační požadavky vztahující se na zúčastněné strany, které by nebyly přiměřené zjištěným problémům.

• Volba nástroje

Vzhledem k tomu, že právními akty, které mají být změněny, jsou nařízení, měl by pozměňující akt mít v zásadě stejnou formu.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení *ex post* / kontrola účelnosti platných právních předpisů

Nařízení byla předmětem hodnocení *ex post*⁹. Toto hodnocení bylo doplněno externí studií¹⁰.

Pokud jde o prosazování, byly zjištěny následující hlavní problémy:

- Existují různé úrovně kontroly členskými státy, zejména u kritérií trvalého usazení a dobré pověsti pro přístup k povolání a nezákonné kabotáže.

⁹ Viz poznámka pod čarou č. 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

- Je nedostatečná spolupráce mezi (alespoň některými) členskými státy, zejména pokud jde o splnění kritéria trvalého a řádného usazení pro přístup k povolání.

Další nedostatky pravidel se vztahují ke skutečnosti, že některá pravidla nejsou v uvedených otázkách konkrétní nebo ponechávají explicitně prostor pro jednostranná opatření členských států, což vedlo k rozdílům v uplatňované praxi, které jsou pro fungování jednotného trhu negativní:

- Vymezení trvalého a řádného usazení, včetně pojmu provozovna, ponechává řadu otázek otevřenou. V důsledku toho se objevila rozdílná praxe.
- Lhůta potřebná pro znovunabytí dobré pověsti není v nařízení (ES) č. 1071/2009 vymezena ani jinak upravena, a tak se v jednotlivých členských státech výrazně liší.
- S odvoláním na čl. 3 odst. 2 nařízení č. 1071/2009 některé členské státy stanovují další podmínky pro přístup k povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě.
- Ustanovení o kabotáži nejsou v určitých bodech konkrétní, což vedlo k rozdílům v praxi členských států. Některé členské státy připouštějí v rámci stejné kabotáže několik nakládek a/nebo vykládek, zatímco jiné členské státy to nepřipouštějí.

Nařízení (ES) č. 1071/2009 ponechává členským státům možnost uplatňovat vlastní ustanovení na vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny („lehká užitková vozidla“), což vede k rozdílným požadavkům pro stejná vozidla v různých členských státech.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Konzultace se zúčastněnými stranami vedené při přípravě tohoto návrhu splnily minimální normy pro konzultace se zúčastněnými stranami stanovené ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2002 (KOM(2002) 704 v konečném znění).

Konzultační proces zahrnoval dva typy činností – shromáždění názorů a sběr údajů. Byly použity metody otevřené a cílené konzultace a různé konzultační nástroje.

Pokud jde o *otevřenou konzultaci*, on-line veřejná konzultace probíhala od 15. června do 15. září 2016. Hlavním cílem bylo i) získat doplňující informace o existenci problémů zjištěných při hodnocení *ex post* i informace umožňující zjištěné problémy kvantifikovat, ii) vyžádat si názor zúčastněných stran k případným opatřením politik a iii) posoudit očekávané dopady případných opatření politik. Komise obdržela 175 příspěvků: 23 odpovědí od středních a velkých podniků (podnikatelů v silniční nákladní dopravě a přepravců s nejméně 50 zaměstnanci), 18 odpovědí od malých podniků (podnikatelů v silniční nákladní dopravě a přepravců s maximálně 49 zaměstnanci), 17 odpovědí od zástupců logistického odvětví, 33 odpovědí od sdružení zastupujících pracovníky v silniční dopravě, 48 odpovědí od sdružení zastupujících podnikatele v silniční dopravě, 18 odpovědí od vnitrostátních orgánů a příslušných sdružení a 18 odpovědí od jiných respondentů.

Mimo to bylo v rámci veřejné konzultace obdrženo 22 písemných stanovisek od řady zúčastněných stran, včetně odvětvových sdružení, zaměstnaneckých organizací, vnitrostátních orgánů, donucovacích organizací, nevládních organizací a odborníků.

Konzultační dokument, obdržené příspěvky a shrnutí těchto příspěvků jsou k dispozici na internetových stránkách Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu „A road transport

strategy for Europe“ (Strategie silniční dopravy pro Evropu) a na internetových stránkách Komise „Váš hlas v Evropě“¹¹.

Proces *cílené konzultace* zahrnoval:

- Panelové šetření u malých a středních podniků, které se zaměřilo na problémy související s používáním lehkých užitkových vozidel v silniční dopravě a potenciální dopad opatření politiky vztahujících se k rozšíření působnosti právního rámce na lehká užitková vozidla. Celkem bylo obdrženo 17 odpovědí, včetně odpovědí od sedmi poskytovatelů služeb nákladní silniční dopravy používajících vlastní nebo najatá vozidla pro cizí potřebu, sedmi podniků, které používají vlastní nebo najatá vozidla k dopravě vlastního nákladu („provozovatelé přepravy pro vlastní potřebu“) a osmi uživatelů služeb nákladní silniční dopravy.
- Průzkum mezi příslušnými orgány, jehož cílem bylo získat vyjádření vnitrostátních orgánů ke zde navrhovaným opatřením politiky z hlediska jejich předpokládaného dopadu na zavádění a prosazování právního rámce a získat údaje nebo odhady případných nákladů, které by orgánům mohly v souvislosti s těmito opatřeními vzniknout. Celkem bylo obdrženo 18 odpovědí z 16 členských států¹² a jedna od organizace Euro-Contrôle-Route.
- Průzkum mezi podnikateli v silniční nákladní dopravě, jehož cílem bylo získat od podnikatelů v dopravě relevantní údaje o nákladech a charakteristikách operací, které by bylo možné použít při posuzování dopadů (jako součást základního scénáře), a také jejich vyjádření a odhady nákladů nebo úspor v důsledku zvažovaných opatření. Na průzkum mezi podnikateli v silniční nákladní dopravě odpovědělo celkem 80 podniků.
- Telefonické dotazování zúčastněných stran (31 pohovorů s podniky vnitrostátní a mezinárodní dopravy a příslušnými sdruženími a vnitrostátními orgány), jehož cílem bylo shromáždit podrobnější informace o stanoviscích zúčastněných stran k různým zvažovaným opatřením, získat údaje nebo odhady týkající se nákladů a vyjádření k případným obtížím, které mohou v souvislosti s jednotlivými opatřeními nastat.
- V průběhu hodnocení *ex post* a posouzení dopadů této iniciativy se konalo několik seminářů se zúčastněnými stranami, jednání a dalších akcí se zapojením sociálních partnerů a několika iniciativ uspořádaných sociálními partnery se zúčastnila také Komise.

Informace shromážděné během konzultací potvrdily existenci hlavních problémů zjištěných ve fázi hodnocení i vhodnost hlavních cílů zásahu.

Pokud jde o potenciální opatření politiky zjištěná během konzultací, byla vyjádřena silná podpora opatřením, jejichž účelem je posílit prosazování.

Pokud jde o změny omezení kabotáže, reakce byly smíšené, kdy některé skupiny zúčastněných stran změny podporovaly a jiné projevíly neochotu. Členské státy s vysokými mzdami, podporované odborovými organizacemi, obvykle upřednostňují přísnější pravidla kabotáže, zatímco členské státy s nízkými mzdami, podporované většinou sdružení

¹¹ Viz <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

podnikatelů v silniční nákladní dopravě, obvykle upřednostňují další liberalizaci pravidel kabotáže.

Pozitivní odezvu vyvolala myšlenka přijmout opatření k posílení kritérií vztahujících se k požadavku trvalého usazení. Mnoho zúčastněných stran se vyjádřilo, že je nezbytné zajistit, aby se podle příslušných pravidel kvalifikovaly pouze případy skutečné činnosti v členském státě usazení.

Zahrnutí lehkých užitkových vozidel do působnosti uvedených nařízení bylo rovněž většinou konzultovaných zúčastněných stran považováno za pozitivní opatření.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Na vypracování zprávy o hodnocení *ex post* a související studie o posouzení dopadů, které byly dokončeny v dubnu 2017¹³, se podílel externí dodavatel.

- **Posouzení dopadů**

K návrhu je přiloženo posouzení dopadů, které od Výboru pro kontrolu regulace obdrželo kladné stanovisko s výhradami. Jak se blíže uvádí v příloze 1 zprávy o posouzení dopadů, byly výhrady řešeny podrobnějším vysvětlením rozsahu zjištěných problémů a povahy iniciativy podle programu REFIT, zlepšením zdůvodnění struktury případných možností politiky a lepším vysvětlením interakcí mezi tímto návrhem a iniciativou týkající se předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.

Byly zvažovány čtyři soubory opatření politiky odrážející rostoucí míru regulačního zásahu a znamenající rostoucí míru předpokládaných dopadů. První soubor opatření se zaměřil na upřesnění právního rámce. Druhý soubor opatření se zaměřil na posílení prosazování dodržování pravidel. Třetí soubor opatření se zaměřil na obsahové změny pravidel, zejména v oblasti kabotáže a usazení, nad rámec opatření zahrnutých v prvních dvou souborech opatření. Čtvrtý soubor opatření zahrnoval rozšíření působnosti uvedených nařízení na lehká užitková vozidla.

Upřednostňovanou variantou je kombinace třetího souboru opatření s úpravou pravidel kabotáže a ustanovení o usazení a částečné rozšíření působnosti nařízení (ES) č. 1071/2009 na lehká užitková vozidla.

Celkově se jedná o nejúčinnější variantu a podle odhadů by tato možnost měla pro EU-28 v období 2020–2035 přinést podnikům úspory v rozmezí od 2,7 do 5,2 miliardy EUR. Předpokládá omezení porušování pravidel kabotáže až o 62 % a snížení rizika vytváření společností typu poštovní schránka o 10 %, což by mělo mít pozitivní dopad na pracovní podmínky. Mělo by to rovněž vést k větší profesionalizaci provozovatelů lehkých užitkových vozidel. Upřednostňovaná varianta však přinese pro EU-28 v období 2020–2035 vyšší náklady vnitrostátním orgánům na zavádění a prosazování v rozmezí od 65 do 166 milionů EUR. Částečné uplatnění nařízení (ES) č. 1071/2009 na lehká užitková vozidla rovněž podnikům přinese další náklady na dodržování řádově ve výši 4–10% zvýšení provozních nákladů.

Návrh je v souladu s upřednostňovanou možností uvedenou v posouzení dopadů.

¹³Viz poznámka pod čarou č. 10.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tento návrh sleduje cíl programu REFIT spočívající ve zvyšování efektivity a snižování regulační zátěže pro podniky. Dochází k tomu zejména prostřednictvím povinného přijetí elektronických přepravních dokladů vnitrostátními donucovacími orgány v mezinárodní dopravě a díky jasnějším a harmonizovanějším pravidlům pro přístup k povolání. Přestože náklady orgánů veřejné správy na prosazování by se měly podle očekávání zvýšit, toto zvýšení je výrazně menšího rozsahu než úspory pro podniky a je každopádně odůvodněné zlepšením podmínek hospodářské soutěže, nižším počtem porušení pravidel kabotáže, menším počtem vytvořených společností typu poštovní schránka a lepšími pracovními podmínkami pracovníků v dopravě.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie. Jelikož zejména upravuje doplňování dalších údajů do vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy a jejich zpracování vnitrostátními orgány, je v souladu s článkem 8 Listiny, neboť tyto údaje jsou nezbytné pro účely lepšího vnitrostátního a přeshraničního prosazování ustanovení uvedených nařízení.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nebude mít žádný dopad na rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Měly by být dále rozpracovány informace o rozšíření lehkých užitkových vozidel ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě pro cizí potřebu. Je tudíž potřeba pozorné monitorování a shromažďování údajů tak, aby bylo možné v tomto ohledu sledovat vývoj na trhu. Bude to zajištěno prostřednictvím kombinace shromažďování vnitrostátních údajů a podávání zpráv členskými státy. Toto monitorování by mělo být zahájeno ihned poté, co uvedená nařízení vstoupí v platnost.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Hlavní prvky návrhu jsou tyto:

Nařízení (ES) č. 1071/2009

Článek 1 – Předmět a oblast působnosti

V současnosti čl. 1 odst. 4 písm. a) vyjímá podnikatele v silniční nákladní dopravě provozující pouze lehká užitková vozidla z působnosti nařízení, nestanoví-li členské státy jinak (viz úvodní věta). Pro zajištění minimální úrovně profesionalizace odvětví lehkých užitkových vozidel na základě společných pravidel, a tudíž za účelem sblížení podmínek hospodářské soutěže podnikatelů se navrhuje toto ustanovení zrušit a zajistit povinné uplatňování určitých pravidel i u této kategorie podnikatelů.

Za tímto účelem se navrhuje doplnit nový odstavec 6, který vyjme podnikatele provozující pouze lehká užitková vozidla z působnosti některých, avšak ne všech požadavků nařízení. Požadavky týkající se odpovědného zástupce pro dopravu, dobré pověsti, odborné způsobilosti a povinností vztahujících se k těmto požadavkům nejsou navrhovány jako povinné a členské státy by si zachovaly možnost uplatňovat je jako doposud. Naopak u požadavků týkajících se řádného a trvalého usazení a finanční způsobilosti se navrhuje, aby se

vztahovaly na tyto podnikatele v silniční nákladní dopravě ve všech členských státech. Došlo by k odpovídajícímu snížení rozdílů mezi členskými státy.

Článek 3 – Požadavky na výkon povolání podnikatele v silniční dopravě

Navrhuje se zrušit odstavec 2, který prozatím umožňuje uložení dalších podmínek pro přístup k povolání nad rámec čtyř kritérií uvedených v čl. 3 odst. 1. Tato možnost vedla k rozdílné úpravě podmínek pro přístup k povolání. Z tohoto důvodu a proto, že se neprokázalo, že je tato možnost nezbytně nutná, by měla být zrušena.

Článek 5 – Podmínky týkající se požadavku usazení

Navrhuje se upřesnění pojmů článku 5 s cílem zajistit, aby podniky usazené v členském státě vykonávaly v tomto státě skutečnou a nepřetržitou činnost. Blíže se navrhuje následující: v písmeně a) se doplňuje odkaz na obchodní a pracovní smlouvy, které by tudíž rovněž musely být uloženy v prostorách nacházejících se v členském státě usazení; písmeno c) se rozděluje na písmena c) a d) ve snaze lépe odlišit provozování administrativní a obchodní činnosti a operace týkající se vozidel; doplňuje se písmeno e), které požaduje, aby podniky měly v členském státě usazení majetek a zaměstnávaly tam zaměstnance v rozsahu úměrném činnosti podniku.

Článek 6 – Podmínky týkající se požadavku dobré pověsti

V článku 6 se navrhuje řada změn s cílem upřesnit a dále harmonizovat posuzování dobré pověsti a rozšířit seznam porušení předpisů, která mohou vést ke ztrátě dobré pověsti. Blíže se navrhuje následující:

Odstavec 1 se mění tak, aby lépe vymezil kategorie osob, k jejichž chování by se mělo přihlížet při posuzování dobré pověsti podniku. V třetím pododstavci v písmeně a) se doplňuje jeden další bod vii), aby se při posuzování dobré pověsti odpovědného zástupce pro dopravu nebo dopravního podniku přihlíželo k závažnému porušení vnitrostátních daňových předpisů. V třetím pododstavci v písmeně b) se doplňují dva další body xi) a xii), aby se při posuzování dobré pověsti odpovědného zástupce pro dopravu nebo dopravního podniku přihlíželo k závažnému porušení pravidel EU pro vysílání pracovníků a práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy. Ustanovení čl. 6 odst. 2 se mění tak, aby dále vymezilo správní řízení, podle něhož musí příslušný orgán v členském státě usazení dopravního podniku nebo odpovědného zástupce pro dopravu, který se dopustil závažného porušení vnitrostátních pravidel nebo pravidel EU, postupovat tak, aby určil, zda dotyčný dopravní podnik nebo odpovědný zástupce pro dopravu přišli o dobrou pověst. Nový odstavec 2a nahrazuje dřívější písmeno b) v čl. 6 odst. 2) a vymezuje, že Komise se zmocňuje k přijetí aktů v přenesené pravomoci, kterými se nad rámec porušení předpisů uvedených v příloze IV stanovují porušení pravidel Unie, která mohou vést k ztrátě dobré pověsti. V této souvislosti se navrhuje zmocnit Komisi k vymezení stupně závažnosti porušení předpisů také podle jejich schopnosti narušit hospodářskou soutěž (což se týká zejména pravidel kabotáže). Stejným způsobem by se kvůli dopadům na hospodářskou soutěž mělo přistupovat k porušením předpisů, která mohou zhoršit pracovní podmínky¹⁴.

Článek 7 - Podmínky týkající se požadavku finanční způsobilosti

Navrhuje se změnit odstavec 1 tak, aby stanovil konkrétnější, méně náročné podmínky pro podnikatele v silniční nákladní dopravě provozující pouze lehká užitková vozidla. V odstavci 2 se navrhuje upřesnit způsoby, jak podniky mohou prokázat finanční způsobilost v případě, že není k dispozici ověřená účetní závěrka, aby donucovací orgány mohly posoudit

¹⁴ Možnost, aby Komise určila stupeň závažnosti porušení předpisů také podle jejich schopnosti vyvolat riziko smrtelných nebo vážných zranění, by zůstala zachována.

splnění tohoto kritéria, a to zejména u nově založených podniků, které dosud žádnou ověřenou účetní závěrku nemají.

Článek 13 – Postup pro pozastavení a odejmutí povolení

Navrhovaná změna čl. 13 odst. 1 písm. c) upřesňuje postoj příslušných orgánů v případě, že podniky již nadále nesplňují požadavek finanční způsobilosti. Očekává se, že ve stanovené lhůtě podnik prokáže, že požadavek je opět splněn (a ne jen, že bude splněn v budoucnu).

Článek 14 – Prohlášení odpovědného zástupce pro dopravu nezpůsobilým

Navrhuje se vymežit, že poté, co odpovědný zástupce pro dopravu pozbude dobré pověsti, nemůže jej příslušný orgán rehabilitovat, dokud neuplyne alespoň jeden rok ode dne, kdy ke ztrátě dobré pověsti došlo (viz nový pododstavec doplněný k odstavci 1). Záměrem je zabránit významným odchylkám mezi členskými státy v tomto bodě.

Článek 16 – Vnitrostátní elektronické rejstříky

V odstavci 2 se navrhuje doplnění informací, které mají být ve vnitrostátních elektronických rejstřících uvedeny. Mělo by to umožnit lepší prosazování pravidel o přístupu k povolání.

Článek 18 – Správní spolupráce mezi členskými státy

Navrhuje se dále vymežit podmínky spolupráce mezi členskými státy. Zejména se navrhuje stanovit maximální lhůtu, během níž musí členské státy odpovědět na odůvodněné žádosti z jiných členských států, a povinnost členských států provádět kontroly neplnění kritérií usazení podniku na jejich území na základě důkazů poskytnutých jinými členskými státy.

Článek 26 – Podávání zpráv

Navrhuje se požadovat, aby členské státy poskytovaly Komisi informace o činnosti podnikatelů v silniční nákladní dopravě provozujících na jejich území lehká užitková vozidla (nový odstavec 3). Návrh nového odstavce 4 stanoví, že Komise do konce roku 2024 předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o přítomnosti provozovatelů lehkých užitkových vozidel ve vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravě a že na tomto základě bude posouzeno, zda je potřeba navrhnout další opatření.

Příloha IV – Seznam nejzávažnějších porušení podle čl. 6 odst. 2 písm. a)

Ustanovení bodu 1 písm. b) se mění tak, aby bylo v souladu s nařízením (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy¹⁵ a odstranilo právní nejistotu při jeho provádění.

Nařízení (ES) č. 1072/2009

Článek 1 - Oblast působnosti

V odstavci 1 se doplňuje nový pododstavec objasňující, že přeprava prázdných kontejnerů nebo palet se považuje za přepravu pro cizí potřebu pouze v případě, že je předmětem smlouvy o přepravě mezi příjemcem a odesílatelem.

Článek 2 – Definice

Bod 6 se mění tak, aby bylo objasněno, že kabotáž může zahrnovat několik míst nakládky, několik míst dodání nebo několik míst nakládky a dodání.

Článek 8 – Kabotáž – obecná zásada

Navrhují se následující změny:

¹⁵ Viz poznámka pod čarou č. 5.

V odstavci 2 se vypouští maximální počet kabotážních přeprav, které lze provést v hostitelském členském státě v návaznosti na dovoz v rámci mezinárodní přepravy, a zároveň se snižuje počet dní pro provedení takové kabotáže. V souladu se závěry posouzení dopadů tyto změny činí pravidla snáze vymahatelnými. V odstavci 3 se ruší požadavek předložit důkazy o každé kabotáži, protože je v důsledku změny odstavce 2 zbytečný. Nový navrhovaný odstavec 4a stanoví, že důkazy o splnění omezení kabotáže musí být předloženy při silniční kontrole a potenciálně elektronicky, čímž se postup zjednoduší a odstraní se právní nejistota ohledně lhůty pro předložení důkazů.

Článek 10 – Ochranný postup

Navrhuje se změnit čl. 10 odst. 3 tak, aby došlo k aktualizaci odkazu na příslušný postup projednávání ve výboru v návaznosti na navrhované zrušení článku 15.

Článek 10a – Kabotáž – kontrolní systémy

Doplňuje se článek 10a požadující, aby členské státy prováděly určitý minimální počet kontrol dodržování ustanovení o kabotáži (tj. 2 % z kabotáží od 1. ledna 2020 a 3 % od 1. ledna 2022). Vyžaduje rovněž, aby členské státy provedly určitý minimální počet vzájemně koordinovaných silničních kontrol dodržování ustanovení nařízení o kabotáži za rok (3).

Článek 14a – Odpovědnost

Navrhuje se vymežit, že na přepravce a spediční firmy se vztahují sankce, jestliže vědomě objednájí přepravní služby, které porušují ustanovení nařízení.

Článek 17 – Podávání zpráv

Navrhuje se změnit odstavce 1 a 2 tak, aby stanovily lhůtu, ve které mají členské státy informovat Komisi o počtu licencí Společenství, opisů a osvědčení řidiče vydaných v předchozím kalendářním roce, tedy do 31. ledna následujícího roku. Nově navržený odstavec 3 vyžaduje, aby členské státy informovaly Komisi o počtu kontrol kabotáže provedených v předchozím roce.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví

(Text s významem pro EHP)

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 výboru¹⁶,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁷,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Zkušenost s prováděním nařízení (ES) č. 1071/2009¹⁸ a nařízení (ES) č. 1072/2009¹⁹ ukázala, že pravidla stanovená v těchto nařízeních nabízí v řadě bodů prostor ke zlepšení.
- (2) Nestanoví-li vnitrostátní předpisy jinak, pravidla pro přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě se dosud nevztahují na podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost 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. Pro zajištění minimální úrovně profesionalizace odvětví používajícího vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, by na základě společných pravidel, a tudíž za účelem sblížení podmínek hospodářské soutěže všech podnikatelů, toto ustanovení mělo být zrušeno a požadavky týkající se řádného a trvalého usazení a finanční způsobilosti by měly být povinné.

¹⁶ Úř. věst. C , , s. .

¹⁷ Úř. věst. C , , s. .

¹⁸ Nařízení (ES) č. 1071/2009, 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).

¹⁹ Nařízení (ES) č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

- (3) 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.
- (4) Je nezbytné zajistit, aby podnikatelé v silniční dopravě usazení v členském státě byli v tomto státě skutečně a nepřetržitě přítomni a aby odtud vykonávali svoji činnost. Z tohoto důvodu a s ohledem na zkušenost je nezbytné upřesnit ustanovení o řádném a trvalém usazení.
- (5) Jelikož přístup k povolání závisí na dobré pověsti dotyčného podniku, je třeba upřesnit, čím chování se posuzuje, správné postupy, které se musí dodržet, a čekací lhůty před rehabilitací odpovědného zástupce pro dopravu, který dobré pověsti pozbyl.
- (6) Vzhledem k tomu, že závažná porušení vnitrostátních daňových předpisů mohou výrazně ovlivnit podmínky spravedlivé hospodářské soutěže na trhu silniční nákladní dopravy, měla by být doplněna k bodům, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.
- (7) Jelikož závažná porušení pravidel Unie pro vysílání pracovníků a závažná porušení práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy mohou výrazně ovlivnit trh silniční nákladní dopravy i sociální ochranu pracovníků, měla by být doplněna k bodům, k nimž se přihlíží při posuzování dobré pověsti.
- (8) Vzhledem k důležitosti spravedlivé hospodářské soutěže na 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. Odpovídajícím způsobem by mělo být objasněno zmocnění Komise k vymezení stupně závažnosti porušení předpisů.
- (9) Vnitrostátní příslušné orgány mají problémy s určováním dokumentů, které mohou dopravní 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 upřesnit.
- (10) Podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, které nepřesahují uvedenou hranici, by měly mít minimální úroveň finanční způsobilosti, aby se zajistilo, že mají prostředky na to, aby činnost vykonávaly stabilně a dlouhodobě. Avšak vzhledem k tomu, že dotyčná činnost je obecně omezeného rozsahu, související požadavky by měly být méně přísné než u podnikatelů, kteří používají vozidla nebo jízdní soupravy přesahující uvedenou hranici.
- (11) Informace o podnikatelích v silniční dopravě obsažené ve vnitrostátních elektronických rejstřících by měly být co nejúplnější, 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 nařízení (ES) č. 1072/2009 by měly umožnit zejména informace o státní poznávací značce vozidel, které mají podnikatelé k dispozici, informace o počtu pracovníků, které zaměstnávají, jejich stupeň rizika a základní finanční údaje. Pravidla týkající se vnitrostátních elektronických rejstříků by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

- (12) Vymezení nejzávažnějších porušení týkajících se překročení denní doby řízení podle přílohy IV nařízení (ES) č. 1071/2009 není v souladu se stávajícím příslušným ustanovením uvedeným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006²⁰. Tento nesoulad vyvolává nejistotu a vede k tomu, že se postupy jednotlivých vnitrostátních orgánů liší, a k výsledným obtížím při prosazování dotčených pravidel. Tato definice by tudíž měla být upřesněna, aby se zajistila shoda uvedených dvou nařízení.
- (13) 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 obecně zachovat dosud dosaženou míru liberalizace.
- (14) Za tímto účelem a s cílem usnadnit kontroly a odstranit nejistotu by se mělo zrušit omezení počtu kabotážních přeprav v návaznosti na mezinárodní přepravu a měl by se snížit počet dní, během nichž může být kabotáž prováděna.
- (15) Měl by být upřesněn způsob, jak podnikatelé v silniční dopravě mohou prokázat dodržení pravidel kabotáže. Jedním z takových způsobů by mělo být používání a předávání elektronických údajů o dopravě, čímž by se zjednodušilo předkládání relevantních důkazů i to, jak s nimi mohou příslušné orgány nakládat. 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 v regulačních rámcích a ustanoveních zabývajících se zjednodušením administrativních postupů.
- (16) Na dopravní podniky se vztahují pravidla mezinárodní přepravy a jako takové tyto podniky nesou následky případného porušení předpisů, kterého se dopustí. Aby se však předešlo zneužívání podniky, které objednávají přepravní služby u podnikatelů v silniční nákladní dopravě, měly by členské státy rovněž upravit sankce pro přepravce a spediční firmy, jestliže vědomě objednají přepravní služby, které porušují ustanovení nařízení (ES) č. 1072/2009.
- (17) Jelikož toto nařízení vnáší určitou míru harmonizace do oblastí, které dosud nebyly unijním právem harmonizovány, zejména ve vztahu k dopravě využívající lehká užitková vozidla a k postupům při prosazování stanovených pravidel, nemůže být jeho cílů, a sice sblížení podmínek hospodářské soutěže a zlepšení prosazování, uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jich může být z důvodu povahy sledovaných cílů ve spojení s přeshraniční povahou silniční dopravy lépe dosaženo na úrovni Unie. Unie tudíž může 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 sledovaných cílů.
- (18) Za účelem zohlednění vývoje na trhu a technického pokroku by na Komisi měla být podle článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena pravomoc přijímat akty, kterými se mění přílohy I, II a III nařízení (ES) č. 1071/2009, doplňuje uvedené nařízení o vypracovaný seznam kategorií, typů a stupňů závažnosti závažných porušení předpisů, jež kromě porušení uvedených v příloze IV nařízení (ES) č. 1071/2009 mohou vést ke ztrátě dobré pověsti, a mění přílohy I, II a III nařízení

²⁰ 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).

(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 o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016²¹. Aby se zejména zaručila rovnocenná účast na přípravě aktů v přenesené pravomoci, měly by Evropský parlament a Rada obdržet všechny dokumenty ve stejném okamžiku jako odborníci členských států a jejich odborníci by měli mít systematicky přístup na zasedání odborných skupin Komise, které se zabývají přípravou aktů v přenesené pravomoci.

- (19) Nařízení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

- (1) článek 1 se mění takto:

- (a) odstavec 4 se mění takto:

i) písmeno a) se zrušuje;

ii) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) podniky, které vykonávají výlučně služby silniční přepravy osob pro nekomerční účely, nebo které mají jiný hlavní předmět činnosti než povolání podnikatele v silniční osobní dopravě.

Silniční přeprava, za kterou není přijata žádná odměna a která nevytváří příjem, jako je přeprava osob pro charitativní účely nebo k čistě soukromým účelům, se považuje za přepravu výlučně pro nekomerční účely;“

- (b) doplňuje se nový odstavec 6, který zní:

„6. Ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. b) a d) a články 4, 6, 8, 9, 14, 19 a 21 se nevztahují na podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny.

Členské státy však mohou:

- (a) vyžadovat, aby tyto podniky uplatňovaly některá nebo všechna ustanovení uvedená v prvním pododstavci;

- (b) snížit hranici uvedenou v prvním pododstavci pro všechny nebo některé kategorie silniční dopravy.“

- (2) v článku 3 se zrušuje odstavec 2;

- (3) článek 5 se mění takto:

- (a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

²¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

„a) mít prostory, v nichž uchovává svou klíčovou podnikovou dokumentaci, zejména své obchodní smlouvy, účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, pracovní smlouvy, doklady obsahující údaje týkající se doby řízení a doby odpočinku a všechny ostatní doklady, k nimž musí mít příslušný orgán přístup k ověření, zda jsou splněny podmínky stanovené tímto nařízením;“

(b) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) účinně a nepřetržitě vykonávat s vhodnými administrativními prostředky a zařízením administrativní a obchodní činnost v prostorách umístěných v tomto členském státě;“

(c) doplňuje se nové písmeno d), které zní:

„d) řídit dopravu vykonávanou vozidly uvedenými v písmeně b), a to s příslušným technickým vybavením nacházejícím se v tomto členském státě;“

(d) doplňuje se nové písmeno e), které zní:

„e) mít majetek a zaměstnávat pracovníky v rozsahu přiměřeném činnosti podniku.“

(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, jednatelů, v případě komanditní společnosti komplementářů, jiných právních zástupců a jakékoli jiné dotčené osoby, kterou může členský stát stanovit. Odkazy v tomto článku na odsouzení, sankce nebo porušení zahrnují odsouzení, sankce či porušení vztahující se na samotný podnik, jeho odpovědného zástupce pro dopravu, jednatele, v případě komanditní společnosti komplementáře, jiné právní zástupce a jakoukoli jinou dotčenou osobu, kterou může členský stát stanovit.“

ii) v písmenu a) třetího pododstavce se doplňuje nový bod vii), který zní:

„vii) daňových zákonů.“

iii) v písmenu b) třetího pododstavce se doplňují nové body xi) a xii), které zní:

„xi) vysílání zaměstnanců;

xii) práva rozhodného pro smluvní závazkové vztahy.“

(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 dotyčného podniku.“

Během správního řízení mají odpovědný zástupce pro dopravu nebo případně jiní právní zástupci přepravního 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 nezávažnějších porušení unijních pravidel podle přílohy IV, za která byl odpovědný zástupce pro dopravu nebo dopravní podnik odsouzen nebo za která mu byly uděleny pokuty. Takovýto případný 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 bude uveden 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 2a, který zní:

„2a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24, kterými se stanoví seznam kategorií, typů a stupňů závažnosti závažných porušení předpisů Unie podle odst. 1 třetího pododstavce písm. b), jež kromě porušení uvedených v příloze IV mohou vést ke ztrátě dobré pověsti. Členské státy při určování priorit pro kontroly podle čl. 12 odst. 1 přihlédnou k informacím o těchto porušeních včetně informací obdržných od ostatních členských států.

Za tímto účelem Komise:

- a) stanoví kategorie a typy porušení předpisů, 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 řidičů využívaných při dopravních činnostech řízených odpovědným zástupcem pro dopravu.“

(5) článek 7 se mění takto:

(a) v odstavci 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Pro účely splnění požadavku stanoveného v čl. 3 odst. 1 písm. c) musí být podnik v průběhu ročního účetního období trvale schopen dostát svým finančním závazkům. Podnik na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokáže, že každým rokem disponuje vlastním kapitálem ve výši nejméně 9 000 EUR, je-li používáno jediné vozidlo, a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo. Podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny,

na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba, prokážou, že každým rokem disponují vlastním kapitálem ve výši nejméně 1 800 EUR, je-li používáno jediné vozidlo, a 900 EUR na každé další užívané vozidlo.“

(b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odchylně od odstavce 1 v případě, že ověřená roční účetní závěrka není k dispozici, příslušný orgán souhlasí s tím, aby podnik prokázal svoji finanční způsobilost potvrzením, například bankovním zárukou, dokumentem vystaveným finančním ústavem, na jehož základě je získán přístup k úvěru na jméno podniku, nebo jiným závazným dokumentem prokazujícím, že podnik disponuje částkami ve výši uvedené v odst. 1 prvním pododstavci.“

(6) v článku 8 se odstavec 9 nahrazuje tímto:

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

(7) v čl. 11 odst. 4 se zrušuje třetí pododstavec;

(8) v čl. 12 odst. 2 se zrušuje druhý pododstavec;

(9) 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.“

(10) v čl. 14 odst. 1 se vkládá druhý pododstavec, který zní:

„Příslušné orgány neprovedou rehabilitaci odpovědného zástupce pro dopravu dříve než po uplynutí jednoho roku ode dne, kdy ke ztrátě dobré pověsti došlo.“

(11) článek 16 se mění takto:

(a) odstavec 2 se mění takto:

i) doplňují se nová písmena g), h), i) a j), která znějí:

„g) státní poznávací značky vozidel, které má podnik k dispozici podle čl. 5 písm. b);

h) počet zaměstnanců;

i) celková aktiva, závazky, vlastní kapitál a obrát za poslední dva roky;

j) stupeň rizika podniku podle článku 9 směrnice 2006/22/ES.“

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

„Členské státy se mohou rozhodnout uchovávat údaje uvedené v prvním pododstavci písm. e) až j) v oddělených rejstřících. V tom případě se příslušné údaje 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. a) až d) jsou veřejně přístupné v souladu s příslušnými právními předpisy o ochraně osobních údajů.

V každém případě se údaje uvedené v prvním pododstavci písm. e) až j) 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 úředníci pod přísahou nebo jsou jiným způsobem zavázáni 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) odstavec 7 se zrušuje;

(12) článek 18 se nahrazuje tímto:

„Článek 18

Správní spolupráce mezi členskými státy

1. Každý členský stát určí národní kontaktní místo pověřené výměnou informací o provádění tohoto nařízení s ostatními členskými státy. Členské státy sdělí Komisi název a adresu příslušného kontaktního místa nejpozději do 31. prosince 2018. Komise sestaví seznam všech vnitrostátních kontaktních míst a rozešle jej členským státům. Členské státy Komisi ihned informují o případných změnách týkajících se kontaktních míst.

2. Členský stát, který obdrží oznámení o závažném porušení předpisů, jež mělo během posledních dvou let za následek odsouzení nebo sankci v jiném členském státě, zaznamená toto porušení předpisů do svého vnitrostátního elektronického rejstříku.

3. Členské státy odpoví na žádosti o informace od všech příslušných orgánů jiných členských států a v případě potřeby provedou kontroly, inspekce a vyšetřování dodržování požadavku podle čl. 3 odst. 1 písm. a) podnikateli v silniční dopravě usazenými na jejich území. Žádosti o informace od příslušných orgánů členských států musí být odůvodněné. Za tímto účelem žádosti obsahují důvěryhodné údaje o případných porušeních čl. 3 odst. 1 písm. a).

4. Domnívá-li se dožádaný členský stát, že žádost je odůvodněná nedostatečně, informuje o této skutečnosti dožadující členský stát ve lhůtě deseti pracovních dnů. Dožadující členský stát žádost dále doloží. Není-li toto možné, žádost může být členským státem zamítnuta.

5. Je-li vyřízení žádosti o informace nebo provedení kontrol, inspekci či vyšetřování obtížné nebo nemožné, informuje dotýčný členský stát o této skutečnosti dožadující členský stát ve lhůtě deseti pracovních dnů s uvedením důvodů. Dotčené členské státy spolu projednají nalezení řešení každého nadneseného problému.

6. V odpovědi na žádosti podle odstavce 3 členské státy předloží požadované informace a provedou požadované kontroly, inspekce a vyšetřování do dvaceti pěti pracovních dnů od obdržení žádosti, pokud neinformovaly dožadující členský stát, že žádost je podle odstavců 4 a 5 nedostatečně odůvodněná nebo její splnění není možné nebo je obtížné.

7. Členské státy zajistí, aby informace, které jim byly předány v souladu s tímto článkem, byly použity pouze ve věci/věcech, pro kterou/které byly vyžádány.

8. Vzájemná správní spolupráce a pomoc se poskytuje bezplatně.

9. Žádost o informace nebrání příslušným orgánům v tom, aby přijaly opatření v souladu s příslušnými ustanoveními vnitrostátního a unijního práva za účelem šetření a prevence údajného porušení tohoto nařízení.“

(13) článek 24 se zrušuje;

(14) vkládá se nový článek 24a, 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. 6 odst. 2 a čl. 8 odst. 9 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [datum vstupu tohoto (pozměňujícího) nařízení v platnost].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 6 odst. 2 a čl. 8 odst. 9 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedoťká 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 o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.*

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

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 6 odst. 2 a čl. 8 odst. 9 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo 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.“

(15) v článku 25 se zrušuje odstavec 3;

(16) v článku 26 se doplňují nové odstavce 3, 4 a 5, které znějí:

„3. Každý rok členské státy vypracují zprávu o používání motorových vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tun, nebo jízdních souprav, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tun, na svém území a tuto zprávu předloží Komisi nejpozději do 30. června roku následujícího po skončení vykazovaného období. Tato zpráva zahrnuje:

a) počet povolení udělených podnikatelům, kteří vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly, jejichž největší přípustná

hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny;

b) počet vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, registrovaných v členském státě každý kalendářní rok;

c) celkový počet vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, registrovaných v členském státě každý rok k 31. prosinci;

d) odhadovaný podíl motorových vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdních souprav, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, na celkové činnosti v silniční dopravě všech vozidel registrovaných v členském státě, v členění podle vnitrostátní a mezinárodní dopravy a kabotáže.

4. Na základě informací shromážděných Komisí podle odstavce 3 a na základě dalších důkazů Komise nejpozději do 31. prosince 2024 předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o vývoji celkového počtu motorových vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, nebo jízdních souprav, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny, používaných ve vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravě. Na základě této zprávy znovu posoudí, zda je nezbytné navrhnout další opatření.

5. Každý rok členské státy podají Komisi zprávu o žádostech, které podaly na základě čl. 18 odst. 3 a 4, o odpovědích, které obdržely od ostatních členských států, a o opatřeních, která přijaly na základě poskytnutých informací.“

(17) v příloze IV bodu 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

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

Článek 2

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

(1) v čl. 1 odst. 1 se vkládá nový pododstavec, který zní:

„Přeprava prázdných kontejnerů nebo palet se považuje za přepravu pro cizí potřebu, je-li předmětem smlouvy o přepravě.“

(2) článek 2 se mění takto:

(a) bod 6 se nahrazuje tímto:

„6. „kabotáží“ vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě, zahrnující přepravu od vyzvednutí nákladu v jednom nebo několika místech nakládky až do jeho dodání do jednoho nebo několika míst dodání v souladu s údaji v nákladním listu;“

(3) článek 4 se mění takto:

(a) v odstavci 2 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14b, kterými se mění toto nařízení s cílem přizpůsobit maximální dobu platnosti licence Společenství vývoji na trhu.“

(b) v odstavci 4 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

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

(4) v článku 5 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

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

(5) článek 8 se mění takto:

(a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě uvedení v odstavci 1 jsou oprávněni v návaznosti na mezinárodní přepravu nákladu z jiného členského státu nebo ze třetí země do hostitelského členského státu provést po dodání nákladu s týmž vozidlem, nebo v případě soupravy s týmž motorovým vozidlem, kabotáž v hostitelském členském státě nebo v sousedících členských státech. K poslední vykládce v rámci kabotáže musí dojít do pěti dnů od poslední vykládky v hostitelském členském státě navazující na mezinárodní přepravu.“

(b) v odstavci 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Má se za to, že vnitrostátní silniční nákladní přeprava uvnitř hostitelského členského státu provozovaná podnikatelem v silniční nákladní dopravě – nerezidentem je v souladu s tímto nařízením pouze v případě, že tento podnikatel může předložit jasné důkazy o předcházející mezinárodní přepravě.“

(c) vkládá se nový odstavec 4a, který zní:

„4a. Důkazy uvedené v odstavci 3 se předloží nebo předají oprávněnému kontrolorovi hostitelského členského státu na žádost a během silniční kontroly. Mohou být předloženy nebo předány elektronicky s použitím upravitelného strukturovaného formátu, který lze přímo používat k ukládání a zpracování počítačem, například elektronického nákladního listu eCMR.* Během silniční kontroly může řidič kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu nebo jinou osobu či subjekt, který může poskytnout důkazy uvedené v odstavci 3.

* Elektronický nákladní list podle „Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě“.

(6) v čl. 10 odst. 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Komise přezkoumá situaci zejména na základě příslušných údajů a po konzultaci výboru zřízeného podle čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 165/2014** ve lhůtě 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).“

(7) vkládá se nový článek 10a, který zní:

„Článek 10a

Kontroly

1. Každý členský stát organizuje kontroly tak, aby od 1. ledna 2020 byla v každém kalendářním roce zkontrolována nejméně 2 % všech kabotáží realizovaných na jeho území. Od 1. ledna 2022 se tento podíl zvýší nejméně na 3 %. Základem pro výpočet uvedeného podílu je celková kabotážní činnost v členském státě v roce t-2 vyjádřená v tunokilometrech podle údajů uvedených Eurostatem.

2. Členské státy se zaměří na podniky, jež byly vyhodnoceny jako podniky představující zvýšené riziko porušení ustanovení této kapitoly, která se na ně vztahují. Za tímto účelem členské státy v rámci systému hodnocení rizik zavedeného členskými státy podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES*** a rozšířeného podle článku 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009**** považují riziko takového porušení za samostatné riziko.

3. Členské státy nejméně třikrát za rok provedou vzájemně koordinované silniční kontroly kabotáže. Tyto kontroly provádějí zároveň vnitrostátní orgány odpovědné za prosazování příslušných pravidel v oblasti silniční dopravy z nejméně dvou členských států, přičemž každý z těchto orgánů tak činí na svém vlastním území. Národní kontaktní místa určená podle čl. 18 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009**** si vyměňují informace o počtu a druhu porušení 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 Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

**** 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).“

(8) vkládají se nové články 14a a 14b, které znějí:

„Článek 14a

Odpovědnost

Členské státy stanoví sankce pro odesílatele, spediční firmy, dodavatele a subdodavatele za nedodržení kapitol II a III, kteří vědomě objednají přepravní služby, které porušují toto 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. 2 a 4 a čl. 5 odst. 4 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [datum vstupu tohoto (pozměňujícího) nařízení v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 2 a 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 vyhlášení 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 o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.*****
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 2 a 4 a čl. 5 odst. 4 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo 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.

- (9) článek 15 se zrušuje;
- (10) článek 17 se nahrazuje tímto:

„Článek 17

Podávání zpráv

1. Nejpozději do 31. ledna každého roku uvědomí členské státy Komisi o počtu držitelů licence Společenství k 31. prosinci předchozího roku a o počtu opisů licencí odpovídajícímu počtu vozidel v provozu k tomuto dni.
2. Nejpozději do 31. ledna každého roku uvědomí členské státy Komisi o počtu osvědčení řidiče vydaných v předchozím kalendářním roce i o celkovém počtu osvědčení řidiče k 31. prosinci předchozího kalendářního roku.
3. Nejpozději do 31. ledna každého roku uvědomí členské státy Komisi o počtu kontrol kabotáže provedených v předchozím kalendářním roce podle článku 10a.

Tyto poskytnuté informace zahrnují počet zkontrolovaných vozidel a počet zkontrolovaných tunokilometrů.“

Článek 3

Přezkum

1. Komise vyhodnotí provádění tohoto nařízení, zejména dopad článku 2, kterým se mění článek 8 nařízení (ES) č. 1072/2009, do [tří let po vstupu tohoto nařízení v platnost] a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení. Ke zprávě Komise se případně připojí legislativní návrh.
2. V návaznosti na zprávu uvedenou v odstavci 1 Komise toto nařízení pravidelně hodnotí a předkládá výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.
3. V případě potřeby se ke zprávám uvedeným v odstavcích 1 a 2 připojí příslušné návrhy.

Článek 4

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne [xx].

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*