

Štvrtok 4. apríla 2019

P8\_TA(2019)0341

**Prispôsobenie vývoju v odvetví cestnej dopravy \*\*\*I****Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu zo 4. apríla 2019 o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví (COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))****(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)**

(2021/C 116/13)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2017)0281),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C8-0169/2017),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
  - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 18. januára 2018 <sup>(1)</sup>,
  - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 1. februára 2018 <sup>(2)</sup>,
  - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a na stanovisko Výboru pre zamestnanosť a sociálne veci (A8-0204/2018),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
  2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
  3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

**P8\_TC1-COD(2017)0123****Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 4. apríla 2019 na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../..., ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 197, 8.6.2018, s. 38.<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 176, 23.5.2018, s. 57.

## Štvrtok 4. apríla 2019

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Zo skúseností s vykonávaním nariadení (ES) č. 1071/2009 <sup>(4)</sup> a (ES) č. 1072/2009 <sup>(5)</sup> vyplynulo, že pravidlá stanovené v uvedených nariadeniach poskytujú priestor na zlepšenie v mnohých ohľadoch.
- (2) Doteraz sa okrem prípadov, keď to stanovujú vnútroštátne právne predpisy, neuplatňujú pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy na podniky, ktoré vykonávajú povolenie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony ~~alebo jazdnými súpravami s uvedenou maximálnou hmotnosťou~~ **vrátane hmotnosti prípojných vozidiel**. Počet takýchto podnikov, ktoré ~~aktívne vykonávajú vnútroštátnu aj medzinárodnú dopravu~~, narastá. V dôsledku toho sa niektoré členské štáty rozhodli na takéto podniky uplatňovať pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 1071/2009. **S cieľom vyhnúť sa prípadným medzerám v záujme zaistenia minimálnej úrovne právnych predpisoch a zaistiť spoločnými pravidlami minimálnu úroveň** profesionalizácie odvetvia, v ktorom sa používajú ~~motorové vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou určené na medzinárodnú dopravu, ktorých najväčšia prípustná naložená hmotnosť vrátane hmotnosti prípojných vozidiel je 2,4 až 3,5 tony, spoločnými pravidlami a tým aj zblíženia konkurenčných podmienok~~ **zblížiť konkurenčné podmienky** medzi všetkými prevádzkovateľmi, **požiadavky na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy by sa malo toto ustanovenie vypustiť, pričom by sa mala stanoviť povinnosť dodržiavať požiadavky na skutočné a stabilné miesto usadenia a zodpovedajúcu finančnú spôsobilosť mali uplatňovať rovnako, pričom sa treba vyhnúť neprimeranému administratívne zaťaženiu. Keďže toto nariadenie sa vzťahuje len na podniky, ktoré zabezpečujú prepravu tovaru za poplatok alebo úhradu, na podniky, ktoré vykonávajú dopravné činnosti na vlastný účet, sa toto ustanovenie nevzťahuje.** [PN 110]
- (2a) **Komisia vo svojom posúdení vplyvu odhaduje, že v rokoch 2020 – 2035 dosiahnu úspory pre podniky sumu 2,7 až 5,2 miliardy EUR.** [PN 111]
- (3) Členské štáty majú dnes právo podmieniť prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy dodržiavaním ďalších požiadaviek popri nariadení (ES) č. 1071/2009. Naliehavá potreba využiť takúto možnosť sa však nepreukázala, viedla len k rozdielom v takomto prístupe. Preto by sa mala zrušiť.
- (4) **Je S cieľom bojovať proti fenoménu tzv. schránkových spoločností a zaručiť spravodlivú hospodársku súťaž a rovnaké podmienky na vnútornom trhu sú nevyhnutné zabezpečiť, aby jasnejšie kritéria, intenzívnejšie monitorovanie a presadzovanie práva a zlepšenie spolupráce medzi členskými štátmi.** Prevádzkovatelia cestnej dopravy usadení v niektorom členskom štáte ~~vykazovali by mali vykazovať~~ **skutočnú a permanentnú činnosť** v tomto členskom štáte ~~a aby skutočne odiaľ riadili~~ **riadiť** svoju podnikateľskú činnosť **v oblasti dopravy a vykonávať podstatné činnosti**. Z tohto dôvodu a vzhľadom na skúsenosti treba objasniť **a posilniť** ustanovenia týkajúce sa existencie skutočného a stabilného miesta usadenia **a zároveň sa vyhnúť nadmernému administratívne zaťaženiu.** [PN 112]

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 197, 8.6.2018, s. 38.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 176, 23.5.2018, s. 57.

<sup>(3)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu zo 4. apríla 2019.

<sup>(4)</sup> Nariadenie (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

<sup>(5)</sup> Nariadenie (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

Štvrtok 4. apríla 2019

- (5) Pokiaľ prístup k povolaniu závisí od bezúhonnosti dotknutého podniku, treba poskytnúť vysvetlenie k otázke osôb, ktorých správanie sa musí zohľadňovať, správnych postupov, ktoré treba dodržiavať, a čakacích lehôt v súvislosti s nápravou, ak vedúci dopravy stratil bezúhonnosť.
- (6) Vzhľadom na ich potenciál značne ovplyvniť podmienky spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu cestnej nákladnej dopravy by mali byť vážne porušenia daňových predpisov jednotlivých štátov pridané k prvkom, na základe ktorých sa posudzuje bezúhonnosť.
- (7) Vzhľadom na ich potenciál značne ovplyvniť trh cestnej nákladnej dopravy, ako aj sociálnu ochranu pracovníkov by mali byť vážne porušenia predpisov Únie o vysielaní pracovníkov, **kabotáži** a o práve uplatniteľnom na zmluvné záväzky pridané k prvkom, na základe ktorých sa posudzuje bezúhonnosť. [PN 113]
- (8) Vzhľadom na dôležitosť spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu by sa porušenia predpisov Únie týkajúcich sa tejto otázky mali zohľadniť pri posudzovaní bezúhonnosti vedúcich dopravy a dopravných podnikov. V tejto súvislosti by sa malo objasniť aj posilnenie postavenia Komisie, pokiaľ ide o určenie stupňa závažnosti príslušného porušenia.
- (9) Národné príslušné orgány majú ťažkosti s identifikáciou dokumentov, ktoré môžu dopravné podniky predkladať na preukázanie ich finančnej spôsobilosti, a to najmä ak nie sú k dispozícii overené ročné závierky. Mali by sa objasniť pravidlá preukazovania finančnej spôsobilosti požadovanými dôkazmi.
- (10) Podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou ~~naloženou~~ hmotnosťou **od 2,4 do** 3,5 tony alebo jazdnými súpravami s uvedenou najväčšou hmotnosťou **vrátane hmotnosti prípojných vozidiel a ktoré vykonávajú činnosti medzinárodnej dopravy**, by mali mať minimálnu úroveň finančnej spôsobilosti **finančnú spôsobilosť**, aby sa zabezpečilo, že majú prostriedky na stabilné a dlhodobé vykonávanie činností. Keďže pri týchto príslušných činnostiach ide **činnosti vykonávané týmito vozidlami majú** vo všeobecnosti o obmedzené rozmery **obmedzený rozsah**, zodpovedajúce požiadavky by mali byť menej prísne než tie, ktoré sa uplatňujú na prevádzkovateľov využívajúcich vozidlá alebo jazdné súpravy presahujúce uvedené obmedzenie. [PN 114]
- (11) Informácie o prevádzkovateľoch dopravy uvedené vo vnútroštátnych elektronických registroch by mali byť ~~čo najúplnejšie úplné a aktualizované~~, aby umožnili kompetentným vnútroštátnym orgánom, ktoré presadzujú príslušné predpisy, mať dostatočný prehľad o prevádzkovateľoch, ktorí sú predmetom vyšetrovania. Najmä informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, ~~o počte zamestnancov, ktorých najímajú, ich rizikivosti a ich základné finančné informácie rizikivosti~~ by mali umožniť lepšie vnútroštátne a cezhraničné presadzovanie ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009, **ako aj iných relevantných právnych predpisov Únie. Navyše, aby sa úradníkom orgánov presadzovania práva vrátane osôb vykonávajúcich cestné kontroly poskytol jasný a úplný prehľad o kontrolovaných prevádzkovateľoch dopravy, mali by mať priamy prístup ku všetkým relevantným informáciám, a to v reálnom čase. Vnútroštátne elektronické registre by preto mali byť skutočne interoperabilné a údaje, ktoré sa v nich nachádzajú, by mali byť priamo a v reálnom čase prístupné všetkým úradníkom povereným presadzovaním práva vo všetkých členských štátoch.** Preto by sa mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť pravidlá o vnútroštátnom elektronickom registri. [PN 115]
- (12) Vymedzenie najzávažnejších porušení predpisov v súvislosti s prekročením denného času jazdy podľa prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 1071/2009 nezodpovedá existujúcemu príslušnému ustanoveniu v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 <sup>(6)</sup>. Táto nezrovnalosť spôsobuje neistotu a odlišný postup orgánov jednotlivých štátov a sťažuje presadzovanie príslušných pravidiel. Uvedené vymedzenie pojmu by sa preto malo objasniť s cieľom zabezpečiť súlad medzi oboma nariadeniami.

<sup>(6)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

## Štvrtok 4. apríla 2019

- (13) Pravidlá upravujúce vnútroštátnu dopravu, ktorú v hostiteľskom členskom štáte dočasne vykonávajú dopravcovia, ktorí v ňom nemajú sídlo („kobotáž“), by mali byť zrozumiteľné, jednoduché a ľahko vynútiteľné a zároveň by mali byť vo všeobecnosti zachovaná dosiahnutá úroveň liberalizácie. [PN 116]
- (14) *S cieľom vyhnúť sa jazdám na prázdno by mala byť povolená kobotáž v hostiteľskom členskom štáte s výhradou osobitných obmedzení.* Na tieto účely a s cieľom uľahčiť kontroly a odstrániť neistotu by sa malo zrušiť obmedzenie počtu kobotážnych preprav v nadväznosti na medzinárodnú dopravu, pričom by sa mal znížiť počet dní, keď je možné takéto prepravy vykonávať. [PN 117]
- (14a) *S cieľom zabrániť systematickému vykonávaniu kobotážnej prepravy, čo by mohlo viesť k vzniku trvalej alebo nepretržitej činnosti, ktorá narušuje vnútroštátny trh, by sa mala skrátiť lehota, počas ktorej sa môže kobotážna preprava v hostiteľskom členskom štáte vykonávať. Navyše by dopravcovia nemali mať možnosť vykonať novú kobotážnu prepravu v tom istom hostiteľskom členskom štáte počas určitého obdobia a až dotedy, kým nevykonajú novú medzinárodnú prepravu z členského štátu, kde je podnik usadený. Týmto ustanovením nie je dotknuté vykonávanie medzinárodnej dopravy.* [PN 118]
- (15) *Účinné a efektívne presadzovanie pravidiel je nevyhnutným predpokladom spravodlivej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu. Na uvoľnenie kapacity v oblasti presadzovania, zníženie zbytočnej administratívnej záťaže dopravcov v medzinárodnej doprave, a najmä MSP, lepšie zacielecie na vysoko rizikových prevádzkovateľov dopravy a odhaľovanie podvodných praktík je potrebná ďalšia digitalizácia nástrojov presadzovania práva. Aby sa prepravné doklady začali používať v bezpapierovej forme, pravidlom by sa malo v budúcnosti stať využívanie elektronických dokladov, najmä elektronického nákladného listu podľa Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave (eCMR). Mali by sa objasniť spôsoby, ktorými môžu prevádzkovatelia cestnej dopravy preukázať súlad s pravidlami kobotážnej prepravy. Za takýto spôsob by malo byť uznané používanie a zasielanie elektronických dopravných informácií, čím by sa malo zjednodušiť poskytovanie relevantných dôkazov a ich spracovanie príslušnými orgánmi. Formát použitý na tento účel by mal zabezpečiť spoľahlivosť a hodnovernosť. Vzhľadom na narastajúce používanie efektívnej elektronickej výmeny informácií v odvetviach dopravy a logistiky je dôležité zabezpečiť jednotnosť regulačných rámcov a ustanovení týkajúcich sa zjednodušenia administratívnych postupov.* [PN 119]
- (15a) *Rýchle zavedenie inteligentných tachografov má mimoriadny význam, pretože umožní orgánom presadzovania práva vykonávať cestné kontroly s cieľom rýchlejšie a efektívnejšie odhaľovať porušovanie právnych predpisov a odchýlky, čo by viedlo k lepšiemu presadzovaniu tohto nariadenia.* [PN 120]
- (16) Dopravné podniky sú adresátmi pravidiel o medzinárodnej preprave a ako také znášajú dôsledky akýchkoľvek porušení, ktorých sa dopustia. S cieľom zabrániť zneužívaniu zo strany podnikov, ktoré si zmluvne obstarávajú dopravné služby od prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy, by však členské štáty mali stanoviť aj sankcie pre ~~prepravcov, odosiateľov, zasielateľov, dodávateľov a zasielateľov v prípade subdodávateľov, ak vedia, že si vedome objednávajú~~ dopravné služby, ktoré **si objednali**, sú spojené s porušením ustanovení nariadenia (ES) č. 1072/2009. *Ak si podniky, ktoré si zmluvne obstarávajú dopravné služby, objednávajú tieto služby od dopravných podnikov s nízkou mierou rizika, ich zodpovednosť by sa mala znížiť.* [PN 121]
- (16a) *Cieľom navrhovaného Európskeho orgánu práce [...] je podporiť a uľahčiť spoluprácu a výmenu informácií medzi príslušnými vnútroštátnymi orgánmi s cieľom zabezpečiť účinné presadzovanie príslušných právnych predpisov Únie. Pri podpore a uľahčovaní presadzovania tohto nariadenia môže orgán zohrávať dôležitú úlohu pri podpore výmeny informácií medzi príslušnými orgánmi, pri podpore členských štátov v budovaní kapacít prostredníctvom výmeny zamestnancov a odbornej prípravy a pri poskytovaní pomoci členským štátom pri organizovaní spoločných kontrol. To by posilnilo vzájomnú dôveru medzi členskými štátmi, zlepšilo účinnú spoluprácu medzi príslušnými orgánmi a pomohlo v boji proti podvodom a zneužívaniu pravidiel.* [PN 122]
- (16b) *Právne predpisy v oblasti cestnej dopravy by sa mali posilniť, aby sa zabezpečilo riadne uplatňovanie a presadzovanie nariadenia ROME I tak, aby pracovné zmluvy zohľadňovali obvyklé miesto výkonu práce zamestnancov. Základné pravidlá nariadenia (ES) č. 1071/2009, ktoré dopĺňujú nariadenie ROME I a sú s ním priamo spojené, sú určené na boj proti schránkovým spoločnostiam a na zabezpečenie riadnych kritérií zakladania spoločností. Tieto pravidlá sa musia posilniť, aby sa zaistili práva zamestnancov, ktorí dočasne pracujú mimo krajiny, v ktorej obvykle vykonávajú svoju prácu, a zabezpečila spravodlivá hospodárska súťaž medzi dopravnými podnikmi.* [PN 123]

Štvrtok 4. apríla 2019

- (17) V rozsahu, v akom sa týmto nariadením zavádza určitá miera harmonizácie v niektorých oblastiach, ktoré doposiaľ nie sú na únijnej úrovni harmonizované, najmä pokiaľ ide o dopravu ľahkými úžitkovými vozidlami a postupy presadzovania predpisov, nemožno jeho ciele, ktorými je zosúladiť podmienky hospodárskej súťaže a zlepšiť presadzovanie predpisov, uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu povahy sledovaných cieľov v spojení s cezhraničným charakterom cestnej dopravy ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie sledovaných cieľov.
- (18) Na zohľadnenie vývoja na trhu a technického pokroku by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala na Komisiu delegovať právomoc zmeniť prílohy I, II a III k nariadeniu (ES) č. 1071/2009, doplniť uvedené nariadenie vypracovaním zoznamu kategórií, druhov a stupňov závažnosti závažných porušení predpisov, ktoré môžu popri tých, ktoré sú stanovené v prílohe IV k nariadeniu (ES) č. 1071/2009, viesť k strate bezúhonnosti, a zmeniť prílohy I, II a III k nariadeniu (ES) č. 1072/2009. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>(7)</sup>. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov by sa všetky dokumenty mali doručiť Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (19) Nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## Článok 1

Nariadenie (ES) č. 1071/2009 sa mení takto:

1. Článok 1 sa mení takto:

a) odsek 4 sa mení takto:

i) písmeno a) sa ~~vypláca;~~ **nahrádza takto:**

**„a) podniky vykonávajúce povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s prípustnou celkovou hmotnosťou vrátane hmotnosti prípojných vozidiel nižšou ako 2,4 tony;**

**aa) podniky vykonávajúce povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s prípustnou celkovou hmotnosťou vrátane hmotnosti prípojných vozidiel nižšou ako 3,5 tony, ktoré vykonávajú výlučne vnútroštátnu dopravu;“; [PN 124]**

ii) písmeno b) sa nahrádza takto:

**„b) podniky, ktoré poskytujú služby osobnej cestnej dopravy výlučne na neobchodné účely alebo ktorých hlavnou činnosťou nie je povolanie prevádzkovateľa osobnej cestnej dopravy.**

**Akákoľvek bezodplatná cestná preprava, ktorá nevytvára žiadny príjem, ako je napríklad preprava osôb na charitatívne účely alebo výlučne ktorej účelom nie je vytvárať zisk pre vodiča alebo ine osoby, napríklad ak sa služba poskytuje na súkromné charitatívne alebo dobročinné účely, sa považuje za prepravu výlučne na neobchodné účely;“; [PN 125]**

(7) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

## Štvrtok 4. apríla 2019

b) Dopĺňa sa tento odsek 6:

„6. Článok 3 ods. 1 písm. b) a d) a články 4, 6, 8, 9, 14, 19 a 21 sa nevzťahujú na podniky vykonávajúce povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony.

Členské štáty však môžu:

a) od týchto podnikov vyžadovať, aby uplatňovali niektoré alebo všetky opatrenia uvedené v prvom pododseku;

b) pri všetkých alebo niektorých kategóriách činností cestnej dopravy znížiť obmedzenie uvedené v prvom pododseku.“; [PN 126]

2. V článku 3 sa vypúšťa odsek 2;

3. Článok 5 sa mení takto:

a) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) mať **primerané priestory zodpovedajúce činnostiam podniku**, v ktorých ~~vedie svoju dokumentáciu~~ **má prístup k originálom svojej dokumentácie** o hlavnej podnikateľskej činnosti, ~~či už v elektronickej, alebo inej forme~~, najmä ~~svoje obchodné zmluvy, účtovnú dokumentáciu, dokumentáciu k svojim obchodným zmluvám, účtovnej dokumentácii, dokumentácii~~ o personálnom manažmente, ~~pracovné zmluvy, doklady pracovným zmluvám, dokladom o sociálnom zabezpečení, dokladom~~ s údajmi o **kabotáži, vyslaní a** čase jazdy a odpočinku a ~~všetky ostatné dokumenty~~ **k všetkým ostatným dokumentom**, ku ktorým musí mať prístup príslušný orgán, aby preveril plnenie podmienok stanovených v tomto nariadení.“; [PN 127]

aa) **vkladá sa tento bod:**

„aa) **vozidlá uvedené v písmene b) vykonávajú v rámci prepravnej zmluvy aspoň jednu nakládku alebo vykládku tovaru každé štyri týždne v členskom štáte usadenia**“; [PN 128]

b) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) skutočne a sústavne vykonávať svoju administratívnu a obchodnú činnosť s náležitým ~~administratívnym~~ vybavením a zariadeniami v priestoroch **uvedených v písmene a)** nachádzajúcich sa v tomto členskom štáte“; [PN 129]

c) dopĺňa sa toto písmeno d):

„d) **účinne a nepretržite** riadiť dopravné činnosti vykonávané ~~vozidlami uvedenými~~ **využívaním vozidiel uvedených** v písmene b) s náležitým technickým vybavením nachádzajúcim sa v tomto členskom štáte“; [PN 130]

d) dopĺňa sa toto písmeno e):

„e) mať majetok a zamestnávať personál primerane činnosti vykonávanej podnikom.“;

Štvrtok 4. apríla 2019

da) *dopĺňa sa toto písmeno f):*

„f) *mať jasnú súvislosť medzi vykonávanou dopravou a členským štátom usadenia, prevádzkové stredisko a prístup k dostatočným parkovacím miestam pre bežné používanie vozidiel uvedených v písmene b);*“  
[PN 131]

db) *dopĺňa sa toto písmeno g):*

„g) *prijímať a zamestnávať vodičov podľa rozhodného práva pre pracovné zmluvy daného členského štátu;*“  
[PN 132]

dc) *vkladá sa toto písmeno h):*

„h) *zabezpečiť, že usadenie je miesto, na ktorom alebo z ktorého pracovníci obvykle vykonávajú svoju prácu podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 (\*) a/alebo Rímskeho dohovoru.*

(\*) *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I) (Ú. v. EÚ L 177, 4.7.2008, s. 6).*“[PN 133]

4. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

i) druhý pododsek sa nahrádza takto:

„Pri určovaní, či podnik vyhovел tejto požiadavke, členské štáty posúdia konanie podniku, jeho vedúcich dopravy, výkonných riaditeľov, spoločníkov v prípade verejných obchodných spoločností, ostatných právnych zástupcov a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s rozhodnutím členského štátu. Všetky rozsudky súdu, sankcie alebo porušenia predpisov uvedené v tomto článku zahŕňajú rozsudky súdu, sankcie alebo porušenia predpisov zo strany samotného podniku, jeho vedúcich dopravy, výkonných riaditeľov, spoločníkov v prípade verejných obchodných spoločností, ostatných právnych zástupcov a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s rozhodnutím členského štátu.“

ii) v treťom pododseku písm. a) sa dopĺňa tento bod vii):

„vii) daňové právo.“;

iii) v treťom pododseku písm. b) sa dopĺňajú tieto body xi) a xii) a **xiii)**:

„xi) vysielanie pracovníkov;

xii) rozhodné právo pre zmluvné záväzky;

**xiii) kabotáž;**“;[PN 134]

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Na účely odseku 1 tretieho pododseku písm. b), ak bol vedúci dopravy alebo dopravný podnik v jednom alebo vo viacerých členských štátoch odsúdený za závažný trestný čin alebo mu bola uložená sankcia za jedno z najzávažnejších porušení predpisov Únie stanovených v prílohe IV, príslušný orgán členského štátu usadenia náležite a včas uskutoční a dokončí správne konanie, ktoré prípadne zahŕňa inšpekciu na mieste v priestoroch dotknutého podniku.

## Štvrtok 4. apríla 2019

Počas tohto správneho konania majú vedúci dopravy prípadne ostatní právni zástupcovia dopravného podniku právo predložiť svoje tvrdenia a vysvetlenia.

Počas tohto správneho konania príslušný orgán posúdi, či by vzhľadom na osobitné okolnosti strata bezúhonnosti nebola v tomto konkrétnom prípade neprimeraným opatrením. Pri tomto posúdení príslušný orgán zohľadňuje počet závažných porušení vnútroštátnych a únijných predpisov uvedených v odseku 1 treťom pododseku, ako aj počet najzávažnejších porušení predpisov Únie stanovených v prílohe IV, za ktoré boli vedúci dopravy alebo dopravný podnik odsúdení alebo im bola udelená sankcia. Všetky takéto zistenia musia byť riadne odôvodnené a opodstatnené.

Ak príslušný orgán zistí, že strata bezúhonnosti by bola neprimeraná, rozhodne, že dotknutý podnik si naďalej zachováva bezúhonnosť. Dôvody tohto rozhodnutia sa zaznamenajú vo vnútroštátnom registri. Počet takýchto rozhodnutí sa uvedie v správe podľa článku 26 ods. 1.

Ak príslušný orgán posúdi, že strata bezúhonnosti by nebola neprimeraná, odsúdenie alebo sankcia povedú k strate bezúhonnosti“;

## c) vkladá sa tento odsek 2a:

„2a. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 24a prijímať delegované akty, ktorými sa stanovuje zoznam kategórií, druhov a stupňov závažnosti závažných porušení pravidiel Únie uvedených v odseku 1 treťom pododseku písm. b), ktoré môžu popri tých, ktoré sú stanovené v prílohe IV, viesť k strate bezúhonnosti. Pri stanovovaní priorit pre kontroly podľa článku 12 ods. 1 členské štáty zohľadnia informácie o týchto porušeníach predpisov vrátane informácií, ktoré im doručia iné členské štáty.

Na tento účel Komisia:

- a) stanoví kategórie a druhy porušení predpisov, ktoré sa vyskytujú najčastejšie;
- b) určí stupeň závažnosti porušení predpisov podľa ich potenciálu spôsobiť riziko usmrtenia alebo vážnej ujmy na zdraví a **alebo** narušiť hospodársku súťaž na trhu cestnej dopravy vrátane ohrozenia pracovných podmienok pracovníkov v doprave; [PN 135]
- c) stanoví frekvenciu výskytu, po ktorej prekročení sa opakované porušenia predpisov považujú za závažnejšie, s prihliadnutím na počet vodičov, ktorých vedúci dopravy využíva pri dopravných činnostiach, ktoré riadi.“;

## 5. Článok 7 sa mení takto:

## a) v odseku 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„S cieľom splniť požiadavku stanovenú v článku 3 ods. 1 písm. c) podnik musí byť trvale schopný plniť svoje finančné záväzky v priebehu celého účtovného roku. Podnik musí preukázať na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú overil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, že každý rok disponuje vlastným kapitálom v celkovej hodnote aspoň 9 000 EUR, ak sa používa iba jedno vozidlo, a 5 000 EUR za každé ďalšie používané vozidlo **s prípustnou celkovou hmotnosťou vrátane hmotnosti prípojného vozidla vyššou ako 3,5 tony a 900 EUR za každé ďalšie používané vozidlo s prípustnou celkovou hmotnosťou od 2,4 do 3,5 tony vrátane hmotnosti prípojného vozidla**. Podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s ~~najväčšou~~ **prípustnou celkovou hmotnosťou od 2,4 do 3,5 tony** ~~alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony~~, **vrátane hmotnosti prípojného vozidla** musia na základe ročnej účtovnej závierky overenej audítorom alebo riadne akreditovanou osobou preukázať, že každý rok disponujú vlastným kapitálom v celkovej hodnote aspoň 1 800 EUR, ak sa používa iba jedno vozidlo, a 900 EUR za každé ďalšie používané vozidlo.“; [PN 136]

Štvrtok 4. apríla 2019

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Odchylné od odseku 1, ak nie je k dispozícii overená ročná závierka, príslušný orgán súhlasí s tým, že podnik preukáže svoju finančnú spôsobilosť osvedčením, akým je napríklad banková záruka, ~~dokladom o zriadení prístupu k úveru v mene podniku, ktorý vydala finančná inštitúcia~~ **alebo poistenie vrátane poistenia zodpovednosti za výkon povolania od jednej alebo viacerých bánk alebo iných finančných inštitúcií vrátane poisťovní**, alebo iným záväzným dokumentom, ktorým podnik preukáže, že disponuje sumami uvedenými poskytuje **spoločné a nerozdielne ručenie za podnik, pokiaľ ide o sumy uvedené** v odseku 1 prvom pododseku.“; [PN 137]

5a. V článku 8 sa odsek 5 nahrádza takto:

„Členské štáty môžu podporiť pravidelnú odbornú prípravu v oblastiach uvedených v prílohe I v časových intervaloch ~~10~~ troch rokov s cieľom zabezpečiť, aby osoba alebo osoby uvedené v odseku 1 boli dostatočne oboznámené s vývojom v danom odvetví.“; [PN 138]

6. V článku 8 sa odsek 9 nahrádza takto:

„9. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 24a prijímať delegované akty s cieľom meniť prílohy I, II a III na účely ich prispôbenia vývoju trhu a technickému pokroku.“;

7. V článku 11 ods. 4 sa vypúšťa tretí pododsek;

8. V článku 12 ods. 2 sa ~~vypúšťa~~ druhý pododsek; **nahrádza takto:**

„Členské štáty vykonávajú kontroly minimálne každé tri roky s cieľom overiť, či podniky spĺňajú požiadavky stanovené v článku 3.“[PN 139]

9. V článku 13 ods. 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) lehotu najviac šiestich mesiacov, ak nie je splnená požiadavka finančnej spôsobilosti, na preukázanie, že táto požiadavka je opäť trvalo plnená.“;

10. V článku 14 ods. 1 sa dopĺňa tento druhý pododsek:

„Príslušný orgán pristúpi k náprave vo vzťahu k vedúcemu dopravy najskôr jeden rok po tom, čo stratil bezúhonnosť.“;

10a. Článok 14 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. **Pokiaľ sa neprijme nápravné opatrenie v súlade s príslušnými ustanoveniami vnútroštátneho práva, osvedčenie o odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy vyhláseného za nespôsobilého uvedené v článku 8 ods. 8 už nie je platné v žiadnom členskom štáte. Komisia vypracuje zoznam nápravných opatrení na obnovenie bezúhonnosti.**“; [PN 140]

11. Článok 16 sa mení takto:

a) odsek 2 sa mení takto:

-ia) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) **mená vedúcich dopravy určených na splnenie požiadaviek stanovených v článku 3, ktoré sa týkajú bezúhonnosti a odbornej spôsobilosti, alebo prípadne meno zákonného zástupcu;**“; [PN 141]

## Štvrtok 4. apríla 2019

i) dopĺňajú sa tieto písmená g), h), i) a j):

„g) evidenčné čísla vozidiel, ktorými podnik disponuje podľa článku 5 písm. b);

h) počet ~~zamestnanev~~ **ľudí zamestnaných v podniku za posledný kalendárny rok**; [PN 142]

i) celkový majetok, záväzky, vlastné imanie a obrat za posledné dva roky;

j) rizikovosť podniku podľa článku 9 smernice 2006/22/ES.“;

**ia) dopĺňa sa toto písmeno ja):**

„**ja) pracovné zmluvy medzinárodných vodičov za posledných šesť mesiacov**“; [PN 143]

ii) druhý, tretí a štvrtý pododsek sa nahrádzajú takto:

„Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že údaje uvedené v prvom pododseku písm. c) až j) budú uchovávať v samostatných registroch. V takom prípade musia byť príslušné údaje k dispozícii na požiadanie alebo priamo prístupné všetkým príslušným orgánom dotknutých členských štátov. Vyžadované údaje sa poskytnú do piatich pracovných dní od doručenia žiadosti. Údaje uvedené v prvom pododseku písm. a) až d) musia byť verejne prístupné v súlade s príslušnými ustanoveniami o ochrane osobných údajov. [PN 144]

V každom prípade majú k **K** údajom uvedeným v prvom pododseku písm. e) až j) **majú** prístup iné orgány ako príslušné orgány, len ak im boli riadne udelené právomoci, ktoré sa týkajú dohľadu a ukladania sankcií v odvetví cestnej dopravy, a ich úradníci sú viazaní prisahou alebo iným spôsobom úradne viazaní povinnosťou zachovávať mlčanlivosť. [PN 145]

**Na účely článku 14a nariadenia (ES) č. 1072/2009 sú údaje uvedené v písmene j) na požiadanie k dispozícii prepravcom, zasielateľom, dodávateľom a subdodávateľom.**“; [PN 146]

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Členský štát prijme všetky potrebné opatrenia s cieľom zaistiť, aby všetky údaje obsiahnuté vo vnútroštátnom elektronickom registri boli aktualizované a presné.“;

**ba) odsek 5 sa nahrádza takto:**

„5. V záujme zvýšenia účinnosti cezhraničného presadzovania práva členské štáty zabezpečia, aby vnútroštátne elektronické registre boli prepojené a interoperabilné v celej Únii prostredníctvom Európskeho registra podnikov cestnej dopravy uvedeného vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2016/480 tak, aby všetky príslušné orgány na presadzovanie práva a kontrolné orgány všetkých členských štátov mali priamy prístup k údajom uvedeným v odseku 2 a v reálnom čase.“; [PN 147]

Štvrtok 4. apríla 2019

bb) odsek 6 sa nahrádza takto:

*„6. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 24a prijímať delegované akty s cieľom stanoviť a aktualizovať spoločné pravidlá na zabezpečenie toho, aby vnútroštátne elektronické registre boli v plnej miere vzájomne prepojené a interoperabilné tak, aby príslušný orgán alebo kontrolný orgán v každom členskom štáte mal priamy prístup do vnútroštátneho elektronického registra každého členského štátu a v reálnom čase, ako sa stanovuje v odseku 5. Takéto spoločné pravidlá zahŕňajú okrem osobitných pravidiel o prístupe k údajom a o zapisovaní a monitorovaní údajov aj pravidlá týkajúce sa formátu vymieňaných údajov, technických postupov elektronickej konzultácie vnútroštátnych elektronických registrov ostatných členských štátov a interoperability týchto registrov.“; [PN 148]*

c) odsek 7 sa vypúšťa.

12. Článok 18 sa nahrádza takto:

„Článok 18

Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

1. ~~Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi, pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia. Členské štáty informujú Komisiu o názvoch a adresách ich vnútroštátnych kontaktných miest do 31. decembra 2018. Komisia zostaví zoznam všetkých kontaktných miest~~ **Príslušné orgány členských štátov úzko spolupracujú a navzájom si urýchlene poskytujú vzájomnú pomoc a akékoľvek ďalšie relevantné informácie s cieľom uľahčiť vykonávanie** a odovzdá ho členským štátom. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii akékoľvek zmeny kontaktných miest **presadzovanie tohto nariadenia.** [PN 149]

**1a. Na účely odseku 1 sa administratívna spolupráca stanovená v tomto článku uskutočňuje prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (IMI) zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 (\*), ktorý umožňuje prevádzkovateľom poskytovať údaje v ich vlastnom jazyku.** [PN 150]

2. Členský štát, ktorému sa doručí oznámenie o závažnom porušení predpisov, ktoré viedlo počas posledných dvoch rokov k odsúdeniu alebo uloženiu sankcie v inom členskom štáte, zaznamená toto porušenie predpisov do svojho vnútroštátneho elektronického registra.

3. Členské štáty odpovedajú na žiadosti o informácie od všetkých príslušných orgánov ostatných členských štátov a ~~v prípade potreby~~ vykonávajú kontroly, inšpekcie a vyšetrovania, pokiaľ ide o plnenie požiadavky podľa článku 3 ods. 1 písm. a) zo strany prevádzkovateľov cestnej dopravy so sídlom na ich území. Žiadosti príslušných orgánov členských štátov o poskytnutie informácií musia byť **riadne** odôvodnené **a opodstatnené**. Žiadosti preto musia obsahovať spoľahlivé náznaky o možných porušeníach článku 3 ods. 1 písm. a). [PN 151]

4. Ak členský štát, ktorému je doručená žiadosť, usúdi, že žiadosť nie je dostatočne odôvodnená, oznámi to žiadajúcemu členskému štátu do ~~desiatich~~ **piatich** pracovných dní. Žiadajúci členský štát poskytne odôvodnenie žiadosti. Ak to nie je možné, členský štát môže danú žiadosť zamietnuť. [PN 152]

5. Ak je náročné alebo nemožné vyhovieť žiadosti o informácie alebo vykonať kontroly, inšpekcie alebo vyšetrovanie, dotknutý členský štát o tom ~~s uvedením dôvodov~~ informuje žiadajúci členský štát do ~~desiatich~~ **piatich** pracovných dní, **pričom riadne odôvodní túto náročnosť alebo nemožnosť**. Dotknuté členské štáty ~~navzájom~~ **navzájom spolupracujú** s cieľom nájsť riešenie každého spomenutého problému. **V prípade akýchkoľvek pretrvávajúcich problémov v oblasti výmeny informácií alebo trvalého odmietania poskytovať informácie bez náležitého odôvodnenia Komisia po tom, ako bola informovaná, a po porade s príslušnými členskými štátmi môže prijať všetky potrebné opatrenia na nápravu situácie.** [PN 153]

Štvrtok 4. apríla 2019

6. V reakcii na žiadosti podľa odseku 3 členské štáty poskytnú požadované informácie a vykonajú potrebné kontroly, inšpekcie a vyšetrovanie v lehote ~~dvadsiatich piatich~~ **pätnástich** pracovných dní od doručenia žiadosti, **ak sa vzájomnou dohodou medzi príslušnými členskými štátmi neodsúhlasí iná lehota, alebo** pokiaľ žiadajúci členský štát neinformoval o tom, že žiadosť je nedostatočne zdôvodnená, ~~alebo ani~~ o nemožnosti či problémoch podľa odsekov 4 a 5, **a že sa nenašlo riešenie týchto problémov.** [PN 154]

7. Členské štáty zabezpečia, aby informácie, ktoré dostali v súlade s týmto článkom, boli použité výlučne na účely, na ktoré bola žiadosť podaná.

8. Vzájomná administratívna spolupráca a pomoc sa poskytuje bezplatne.

9. Žiadosť o informácie nebráni príslušným orgánom v tom, aby prijali opatrenia v súlade s príslušnými vnútroštátnymi a úniijnými právnymi predpismi s cieľom vyšetriť údajné porušenia tohto nariadenia a zabrániť im.

(\*) *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 z 25. októbra 2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu a o zrušení rozhodnutia Komisie 2008/49/ES („nariadenie o IMI“)* (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 1).“;

(12a) **Vkladá sa tento článok 18a:**

„Článok 18a

**Sprievodné opatrenia**

1. **Členské štáty prijímajú sprievodné opatrenia na rozvoj, uľahčenie a podporu výmen medzi úradníkmi zodpovednými za administratívnu spoluprácu a vzájomnú pomoc medzi členskými štátmi, ako aj úradníkmi zodpovednými za monitorovanie dodržiavania uplatniteľných pravidiel tohto nariadenia a ich presadzovania.**

2. **Komisia poskytuje technickú a inú podporu v záujme ďalšieho zlepšenia administratívnej spolupráce a zvýšenia vzájomnej dôvery medzi členskými štátmi, a to aj podporovaním výmeny príslušných úradníkov a spoločných programov odbornej prípravy, ako aj rozvoja, uľahčovania a propagovania iniciatív v oblasti najlepších postupov. Bez toho, aby boli dotknuté výsady Európskeho parlamentu a Rady v rozpočtovom postupe, môže Komisia využívať dostupné finančné nástroje na ďalšie posilňovanie budovania kapacít a administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi.**

3. **Členské štáty zriadia program partnerského preskúmania, do ktorého sa zapoja všetky príslušné orgány presadzovania práva, pričom sa zabezpečí primeraná rotácia skúmajúcich, ako aj skúmaných príslušných orgánov presadzovania práva. Členské štáty oznámia tieto programy Komisii každé dva roky v rámci správy o činnosti príslušných orgánov, ktorá je uvedená v článku 26.“; [PN 155]**

13. Článok 24 sa vypúšťa;

14. Vkladá sa tento článok 24a:

„Článok 24a

**Vykonávanie delegovania právomocí**

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

Štvrtok 4. apríla 2019

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 6 ods. 2 a článku 8 ods. 9 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú odo dňa [nadobudnutia účinnosti tohto (pozmeňujúceho) nariadenia].

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 6 ods. 2 a článku 8 ods. 9 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Pred prijatím delegovaného aktu sa Komisia poradí s expertmi, ktorých určili jednotlivé členské štáty v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva (\*).

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 ods. 2 a článku 8 ods. 9 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

(\*) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“.

15. V článku 25 sa vypúšťa odsek 3;

16. V článku 26 sa dopĺňajú tieto odseky 3, 4 a 5:

„3. Členské štáty každý rok vypracujú správu o používaní motorových vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou **vrátane hmotnosti prípojných vozidiel od 2,4 do 3,5 tony** ~~alebo jazdných súprav s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony~~ **zapojených do medzinárodnej dopravy a usadených** na svojom území a odovzdajú ju Komisii najneskôr 30. júna roka nasledujúceho po skončení sledovaného obdobia. Táto správa musí obsahovať: [PN 156]

a) počet povolení udelených podnikom vykonávajúcim povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou **vrátane hmotnosti prípojných vozidiel od 2,4 do 3,5 tony** ~~alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony~~ **zapojenými do medzinárodnej prepravy**; [PN 157]

b) počet **motorových** vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou **vrátane hmotnosti prípojných vozidiel od 2,4 do 3,5 tony** **zapojených do medzinárodnej prepravy a** zaevidovaných v členskom štáte v každom kalendárnom roku; [PN 158]

c) celkový počet **motorových** vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou **vrátane hmotnosti prípojných vozidiel od 2,4 do 3,5 tony** **zapojených do medzinárodnej prepravy a** zaevidovaných v členskom štáte k 31. decembru každého roka; [PN 159]

d) odhadovaný podiel motorových vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou **vrátane hmotnosti prípojných vozidiel od 2,4 do 3,5 tony** ~~alebo jazdných súprav s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony~~, **ako aj vozidiel s hmotnosťou menej ako 2,4 tony** na celkovom objeme cestnej dopravy všetkými vozidlami v evidencii daného členského štátu, rozdelený na vnútroštátnu, medzinárodnú a kabotážnú dopravu. [PN 160]

Štvrtok 4. apríla 2019

4. Na základe informácií zhromaždených Komisiou podľa odseku 3 a ďalších dôkazov Komisia najneskôr do 31. decembra 2024 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vývoji celkového počtu motorových vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou ~~3,5 tony alebo jazdných súprav s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vrátane hmotnosti prípojných vozidiel od 2,4 do~~ 3,5 tony, ktoré vykonávajú činnosti vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej dopravy. Na základe tejto správy prehodnotí, či je potrebné navrhnuť ďalšie opatrenia. [PN 161]

5. Členské štáty oznámia každý rok Komisii žiadosti, ktoré podali podľa článku 18 ~~ods. 3 a 4~~, odpovede, ktoré dostali od ostatných členských štátov a opatrenia, ktoré prijali na základe poskytnutých informácií.“ [PN 162]

**16a. Dopĺňa sa tento odsek 5a:**

„5a. Na základe informácií zhromaždených Komisiou podľa odseku 5 a ďalších dôkazov Komisia najneskôr do 31. decembra 2020 predloží Európskemu parlamentu a Rade podrobnú správu o rozsahu administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi, o možných nedostatkoch v tejto oblasti a o prípadných spôsoboch zlepšenia tejto spolupráce. Na základe tejto správy posúdi, či je potrebné navrhnuť ďalšie opatrenia.“; [PN 163]

17. V prílohe IV bode 1 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Prekročenie maximálneho denného času jazdy počas denného pracovného času o 50 % alebo viac.“.

Článok 2

Nariadenie (ES) č. 1072/2009 sa mení takto:

1. V článku 1 ods. 1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Ak je preprava prázdnych kontajnerov alebo paliet predmetom zmluvy o preprave, považuje sa za prepravu tovaru za poplatok alebo úhradu.“;

**1a. V článku 1 ods. 1 sa dopĺňa tento pododsek:**

„Lehoty uvedené v článku 8 ods. 2 a 2a tohto nariadenia sa vzťahujú aj na dovoz a odvoz tovaru po ceste ako súčasť vnútroštátnej počiatkovej a/alebo vnútroštátnej konečnej etapy jazdy v rámci kombinovanej dopravy, ako sa stanovuje v smernici Rady 92/106/EHS.“; [PN 164]

**1b. Článok 1 ods. 2 sa nahrádza takto:**

„2. Ak ide o prepravu z členského štátu do tretej krajiny a naopak, toto nariadenie sa uplatňuje na tú časť jazdy, ktorá sa uskutočnila na území ktoréhokoľvek tranzitného členského štátu. Táto časť tranzitnej jazdy je však z uplatňovania smernice o vysielaní pracovníkov vylúčená. Neuplatňuje sa na tú časť jazdy na území členského štátu, v ktorom sa uskutočňuje nakládka alebo vykládka, pokiaľ nebola uzavretá záväzná dohoda medzi Spoločenstvom a dotknutou treťou krajinou.“; [PN 165]

**1c. V odseku 5 sa písmeno c) nahrádza takto:**

„c) preprava tovaru v motorových vozidlách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť vrátane hmotnosti prípojných vozidiel je nižšia ako 2,4 tony“; [PN 166]

Štvrtok 4. apríla 2019

2. Článok 2 sa mení takto:

a) bod 6 sa nahrádza takto:

„6. ‚kobotážna preprava‘ je vnútroštátna preprava za poplatok alebo úhradu vykonávaná na dočasnom základe v hostiteľskom členskom štáte, ktorá zahŕňa prepravu od vyzdvihnutia tovaru v jednom alebo viacerých miestach nakládky až po dodanie do jedného alebo viacerých miest doručenia, ako sa stanovuje v nákladnom liste;“;

**aa) dopĺňa sa toto písmeno:**

„7a. ‚tranzit‘ je jazda naloženým vozidlom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín, kde miesto odchodu a miesto príchodu nie je v týchto členských štátoch alebo tretích krajinách.“;  
[PN 167]

3. Článok 4 sa mení takto:

-a) v odseku 1 sa dopĺňa toto písmeno:

„ba) vykonáva medzinárodnú dopravu vozidlami, ktoré sú vybavené tachografmi podľa článku 3 a kapitoly II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 (\*).“

(\*) *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).“; [PN 168]*

a) v odseku 2 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 14b s cieľom meniť toto nariadenie na účely prispôsobenia maximálneho obdobia platnosti licencie Spoločenstva vývoju na trhu.“;

b) v odseku 4 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 14b prijímať delegované akty s cieľom meniť prílohy I a II na účely ich prispôsobenia technickému pokroku.“;

4. V článku 5 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 14b prijímať delegované akty s cieľom meniť prílohu III na účely jej prispôsobenia technickému pokroku.“;

5. Článok 8 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Dopravcovia uvedení v odseku 1 môžu po dodaní tovaru prepravovaného počas dovozu v rámci medzinárodnej prepravy z iného členského štátu alebo z tretej krajiny do hostiteľského členského štátu uskutočniť s tým istým vozidlom alebo v prípade jazdnej súpravy s motorovým vozidlom toho istého vozidla kobotážnej prepravy v hostiteľskom členskom štáte alebo v susediacich členských štátoch. Posledná vykládka počas kobotážnej prepravy sa musí uskutočniť do 5 dní od poslednej vykládky v hostiteľskom členskom štáte počas dovozu v rámci medzinárodnej prepravy **podľa platnej zmluvy o preprave**.“; [PN 169]

Štvrtok 4. apríla 2019

aa) vkladá sa tento odsek:

„2a. Po uplynutí 3-dňovej lehoty uvedenej v odseku 2 dopravca nesmie tým istým vozidlom alebo v prípade jazdnej súpravy motorovým vozidlom tejto súpravy uskutočniť kabotážnu preprava v tom istom hostiteľskom členskom štáte do 60 hodín po návrate do členského štátu, v ktorom má dopravca sídlo, a kým nevykoná novú medzinárodnú prepravu z členského štátu, v ktorom má podnik sídlo.“; [PN 170]

b) v odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Služby vnútroštátnej nákladnej cestnej dopravy, ktoré vykonáva v hostiteľskom členskom štáte dopravca, ktorý v ňom nie je usadený, sa považujú za služby v súlade s týmto nariadením len vtedy, ak dopravca môže poskytnúť jasný dôkaz o predchádzajúcom dovoze v rámci medzinárodnej prepravy.“;

c) vkladá sa tento odsek 4a:

„4a. Dôkaz uvedený v odseku 3 sa predloží alebo odovzdá na žiadosť oprávnenej osoby z hostiteľského členského štátu, ktorá vykonáva kontrolu, a to počas cestnej kontroly. ~~Môže byť predložený alebo odovzdaný~~ **Členské štáty akceptujú, že dôkaz sa predloží alebo odovzdá** elektronicky s použitím upraviteľného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na uloženie a počítačové spracovanie, ako je napríklad **eCMR elektronický nákladný list podľa Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave eCMR** (\*). Počas cestnej kontroly sa môže vodič obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré môžu poskytnúť dôkaz uvedený v odseku 3.“;

(\*) ~~Elektronický nákladný list podľa Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave (CMR)“;~~  
[PN 171]

5a. Do článku 9 ods. 1 sa dopĺňa toto písmeno:

„ea) plat a platenú ročnú dovolenku, ako sa stanovuje v článku 3 ods. 1 písm. b) a c) prvom pododseku smernice Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES (\*).“

(\*) ~~Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1).“;~~ [PN 172]

6. V článku 10 ods. 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Komisia preskúma situáciu najmä na základe príslušných údajov a po porade s výborom ustanoveným podľa článku 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 (\*) rozhodne do jedného mesiaca od doručenia žiadosti členského štátu o tom, či sú, alebo nie sú potrebné ochranné opatrenia, a ak sú potrebné, prijme ich.“

(\*) ~~Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).“.~~

7. Vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

**Kontroly Inteligentné presadzovanie [PN 173]**

1. Každý členský štát organizuje kontroly tak, aby od 1. januára 2020 skontroloval v každom kalendárnom roku aspoň 2 % všetkých kabotážných preprav uskutočnených na jeho území. **S cieľom ďalej presadzovať povinnosti stanovené v tejto kapitole členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území. Tento podiel zvýšia od 1. januára 2022 aspoň na 3 %.** Výpočet tohto podielu vychádza z údajov Eurostatu o celkovej kabotážnej činnosti v členskom štáte v roku t-2 vyjadrenej v tonokilometroch **uplatňovala ucelená vnútroštátna stratégia presadzovania práva. Uvedená stratégia sa zameria na podniky hodnotené podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES\* ako vysoko rizikové.** [PN 174]

**1a. Každý členský štát zabezpečí, aby kontroly stanovené v článku 2 smernice 2006/22/ES v relevantných prípadoch zahŕňali kontrolu kabotážnej prepravy.** [PN 175]

2. Členské štáty sa zameriavajú na tie podniky, ktoré sú klasifikované ako podniky so zvýšeným rizikom porušovania ustanovení tejto kapitoly, ktoré sa na nich vzťahujú. Na tieto účely členské štáty v rámci systému hodnotenia rizikovosti, ktorý zaviedli podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (\*) a ktorý rozšírili v súlade s článkom 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 (\*\*), považujú riziko takýchto porušení predpisov za samostatné riziko.

**2a. Na účely odseku 2 majú členské štáty prístup k relevantným informáciám a údajom zaznamenaným, spracúvaným alebo ukladaným inteligentným tachografom uvedeným v kapitole II nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a v elektronických prepravných dokumentoch, ako sú elektronické nákladné listy na základe Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (eCMR).** [PN 176]

**2b. Členské štáty poskytnú prístup k týmto údajom výlučne príslušným orgánom oprávneným kontrolovať porušovanie právnych aktov uvedených v tomto nariadení. Členské štáty oznámia Komisii kontaktné údaje všetkých príslušných orgánov na svojom území, v prípade ktorých určili, že majú prístup k týmto údajom. Do ... [XXX] Komisia vypracuje zoznam všetkých príslušných orgánov a postúpi ho členským štátom. Členské štáty bezodkladne informujú o každej následnej zmene tohto zoznamu.** [PN 177]

**2c. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 14b prijímať delegované akty s cieľom stanoviť charakteristiky údajov, ku ktorým majú členské štáty prístup, podmienky ich využívania a technické špecifikácie na ich prenos alebo prístup k nim, pričom uvedie najmä:**

- a) **podrobný zoznam informácií a údajov, ku ktorým príslušné vnútroštátne orgány musia mať prístup, ktoré musia uvádzať aspoň čas a miesto prekročenia hraníc, operácie nakládky a vykládky, evidenčné číslo vozidla a údaje o vodičovi;**
- b) **prístupové práva príslušných orgánov v prípade potreby rozlíšené podľa druhu príslušných orgánov, druhu prístupu a účelu, na ktorý sa údaje používajú;**
- c) **technické špecifikácie na prenos údajov alebo na prístup k údajom uvedeným v písmene a), v relevantných prípadoch vrátane maximálneho obdobia uchovávanía údajov, rozlíšeného v prípade potreby podľa druhu údajov.** [PN 178]

**2d. Žiadne osobné údaje uvedené v tomto článku sa nesmú sprístupňovať ani uchovávať dlhšie, ako je nevyhnutné na účely, na ktoré boli tieto údaje zhromaždené alebo na ktoré prebieha ich ďalšie spracovanie. Len čo tieto údaje už nie sú na dané účely potrebné, zničia sa.** [PN 179]

## Štvrtok 4. apríla 2019

3. Členské štáty aspoň trikrát do roka vykonajú koordinované cestné kontroly kabotážnej prepravy, **ktoré možno vykonávať v spojení s kontrolami, ktoré sa vykonávajú v súlade s článkom 5 smernice 2006/22/ES**. Takéto kontroly vykonávajú súčasne vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie predpisov v oblasti cestnej dopravy z dvoch alebo viacerých členských štátov na svojom vlastnom území. Po vykonaní ~~koordinovaných~~ **spojených** cestných kontrol si ~~národné kontaktné miesta určené v súlade s článkom 18 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009\*\*\*\*~~ **členské štáty** vymenia informácie o počte a druhu zistených porušení predpisov. [PN 180]

(\*) **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).**

(\*\*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).“;

8. Vkladajú sa tieto články 14a a 14b:

„Článok 14a

Zodpovednosť

Členské štáty stanovia **účinné, primerané a odrádzajúce** sankcie voči odosielateľom, zasielateľom, ~~dopravcom~~ **dodávateľom** a ~~skutočným dopravcom~~ **subdodávateľom** za neplnenie ustanovení kapitol II a III, ak ~~si vedome objednávajú~~ **vedia alebo by mali náležite vedieť, že** dopravné služby, ktoré ~~si objednali~~, sú spojené s porušeniami tohto nariadenia.

**Ak si odosielatelia, zasielatelia, dodávatelia a subdodávatelia objednávajú dopravné služby od prepravných podnikov s nízkou mierou rizika, ako sa uvádza v článku 9 smernice 2006/22/ES, nie sú zodpovední za sankcie za porušenia, pokiaľ sa nepreukáže, že mali vedomosť o týchto porušeníach.** [PN 181]

Článok 14b

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 2 a 4 a článku 5 ods. 4 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú odo dňa [nadobudnutia účinnosti tohto (pozmeňujúceho) nariadenia].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 2 a 4 a článku 5 ods. 4 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Pred prijatím delegovaného aktu sa Komisia poradí s expertmi, ktorých určili jednotlivé členské štáty v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva (\*).
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

Štvrtok 4. apríla 2019

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 2 a 4 a článku 5 ods. 4 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

(\*) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“;

9. Článok 15 sa vypúšťa;

10. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Predkladanie správ

1. Členské štáty oznámia Komisii každoročne najneskôr do 31. januára počet dopravcov, ktorí sú držiteľmi licencií Spoločenstva k 31. decembru predchádzajúceho roku, a počet overených kópií, ktorý zodpovedá počtu vozidiel v prevádzke k tomuto dátumu.

2. Členské štáty oznámia Komisii každoročne najneskôr do 31. januára počet osvedčení vodičov vydaných v predchádzajúcom kalendárnom roku, ako aj celkový počet osvedčení vodičov k 31. decembru predchádzajúceho kalendárneho roka.

3. ~~Členské štáty oznámia Komisii~~ **Členské štáty do ... [dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] predložia Komisii svoje národné stratégie presadzovania práva prijaté podľa článku 10a. Členské štáty informujú Komisiu každoročne najneskôr do 31. januára počet kontrol kabotážnej prepravy o operáciách presadzovania uskutočnených v predchádzajúcom kalendárnom roku podľa článku 10a a v náležitých prípadoch aj o počte vykonaných kontrol.** Tieto údaje musia obsahovať počet skontrolovaných vozidiel a počet skontrolovaných tonokilometrov. [PN 182]

**3a. Komisia vypracuje do konca roka 2022 správu o stave trhu cestnej dopravy v Únii. Správa obsahuje analýzu situácie na trhu vrátane hodnotenia účinnosti kontrol a vývoja podmienok zamestnávania v tomto povolaní.** [PN 183]

Článok 3

Preskúmanie

1. Komisia vyhodnotí vykonávanie tohto nariadenia, najmä vplyv článku 2, ktorým sa mení článok 8 nariadenia (ES) č. 1072/2009, do [3 roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] a podá Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia. V prípade potreby Komisia k správe pripojí legislatívny návrh.

2. V nadväznosti na správu uvedenú v odseku 1 Komisia pravidelne vyhodnocuje toto nariadenie a predkladá výsledky hodnotenia Európskemu parlamentu a Rade.

3. V prípade potreby musia byť k správam uvedeným v odsekoch 1 a 2 pripojené príslušné návrhy.

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od [xx].

Štvrtok 4. apríla 2019

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

V ...

*Za Európsky parlament*  
*predseda*

*Za Radu*  
*predseda*

---