



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno
prilagoditev razvoju v sektorju**

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Uredba (ES) št. 1071/2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika¹ in Uredba (ES) št. 1072/2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga² (v nadaljnjem besedilu: Uredba (ES) št. 1071/2009, Uredba (ES) št. 1072/2009 ali uredbi) sta bili sprejeti kot del svežnja ukrepov za posodobitev pravil o pridobitvi dovoljenja za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in dostopu do trga cestnega prevoza.

Splošni cilj uredb je podpreti dobro delovanje enotnega trga cestnega prevoza, njegovo učinkovitost in konkurenčnost.

Uredba (ES) št. 1071/2009 določa pravila glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika (za potniški in tovorni promet). Vsebuje tudi nekatere določbe, s katerimi se ureja in omogoča izvrševanje s strani držav članic.

Uredba (ES) št. 1072/2009 določa pogoje, ki jih morajo izpolniti podjetja, ki nameravajo opravljati dejavnost na trgu mednarodnega cestnega prevoza blaga in nacionalnih trgov, ki niso njihovi domači trgi (kabotaža). Vključuje določbe v zvezi z dokumenti, ki jih mora država članica registracije za opravljanje takih dejavnosti izdati podjetjem (licenca Skupnosti) in voznikom iz tretjih držav (potrdilo za voznike).

V obdobju 2014–2015 je bila izvedena naknadna ocena uredb³, s katero je bilo ugotovljeno, da sta uredbi le delno uspešni pri doseganju prvotnega cilja vzpostavitve primernih konkurenčnih pogojev na trgu. Glavne ugotovljene težave so bile povezane s pomanjkljivostmi pravil in njihovega izvrševanja. Namen tega predloga, ki je pobuda v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov⁴, je tudi odpraviti te pomanjkljivosti.

• Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike

Ta predlog je del obsežnejšega trenutnega pregleda zakonodaje o cestnem prometu. Tesno se navezuje na druge obstoječe pravne akte v zvezi s cestnim prometom, zlasti socialno zakonodajo za cestni promet (Uredba (ES) št. 561/2006,⁵ Direktiva 2002/15/ES,⁶ Direktiva 2006/22/ES⁷ in Uredba (EU) št. 165/2014⁸). Boljše izvrševanje „tržnih pravil“, predlagano v tem predlogu, bo tako olajšano z obstoječimi sinergijami, hkrati pa bo posredno prispevalo k izvrševanju socialne zakonodaje.

• Skladnost z drugimi politikami Unije

Predlog neposredno prispeva k eni od prednostnih nalog sedanje Komisije, tj. spodbujanju poglobljenega in pravičnejšega enotnega trga. Njegov glavni cilj je dodatno izboljšati enotni trg za cestni prevoz s spremembami, namenjenimi odpravi vzrokov za razlike in zagotovitvi boljšega izvrševanja pravil.

¹ UL L 300, 14.11.2009, str. 51.

² UL L 300, 14.11.2009, str. 72.

³ Komisija je objavila delovni dokument služb Komisije z rezultati te ocene:

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

⁴ Pobuda št. 10 v Prilogi 2 k Delovnemu programu Komisije za leto 2017.

⁵ UL L 102, 11.4.2006, str. 1.

⁶ UL L 80, 23.3.2002, str. 35.

⁷ UL L 102, 11.4.2006, str. 35.

⁸ UL L 60, 28.2.2014, str. 1.

S tem predlogom se izpolnjuje cilj programa ustreznosti in uspešnosti predpisov, saj povečuje učinkovitost ter zmanjšuje upravno in regulativno breme za podjetja. Državam članicam tudi omogoča, da znižajo nekatere nepotrebne stroške izvajanja v zvezi z izvrševanjem pravil.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga za uredbo in predlagano spremembo je člen 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) (prej člen 71 PES). Ta člen je podlaga za sprejetje zakonodaje EU, ki določa zlasti: (i) skupna pravila, ki se uporabljajo za mednarodni prevoz na ozemlje ali z ozemlja države članice ali za prevoz prek ozemlja ene ali več držav članic (člen 91(1)(a) PDEU), in (ii) pogoje, pod katerimi lahko prevozniki opravljajo prevoz v državi članici, v kateri nimajo sedeža (člen 91(1)(b) PDEU).

• Subsidiarnost

EU si v skladu s členom 4(2)(g) PDEU pristojnost na področju urejanja prometa deli z državami članicami. Vendar lahko veljavna pravila spremeni le zakonodajalec EU.

Poleg tega obstoječe razlike v praksah držav članic in pomanjkljivosti v zvezi z izvrševanjem škodujejo delovanju enotnega trga ter so neločljivo povezane s pomanjkanjem harmonizacije, zato jih lahko učinkovito odpravi samo Unija.

• Sorazmernost

Kot je navedeno v oddelku 6.3 poročila o oceni učinka, je predlog politike sorazmeren glede na ugotovljene težave in ne presega tistega, kar je potrebno za njihovo rešitev. Predvideni ukrepi politike na splošno ne bi nesorazmerno vplivali zlasti na MSP. Predlog je osredotočen predvsem na poenostavitev in pojasnitev veljavnega regulativnega okvira, skupaj s strožjimi zahtevami glede izvrševanja, ter za zainteresirane strani ne ustvarja dodatnih regulativnih zahtev, ki ne bi bile sorazmerne glede na ugotovljene težave.

• Izbira instrumenta

Ker sta pravna akta, ki naj bi se spremenila, uredbi, bi moral akt, s katerim se spreminjata, načeloma imeti enako obliko.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

• Naknadna ocena/preverjanje ustreznosti obstoječe zakonodaje

V zvezi z uredbama je bila izvedena naknadna ocena⁹. Ta ocena je bila dopolnjena z zunanjo študijo¹⁰.

Glavne ugotovljene težave v zvezi z izvrševanjem so:

- države članice izvajajo nadzor na različnih ravneh, zlasti v zvezi z merili stalnega sedeža in dobrega ugleda za začetek opravljanja dejavnosti ter nezakonito kabotažo;

⁹ Glej opombo 3.

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

- premalo je sodelovanja med (vsaj nekaterimi) državami članicami, zlasti glede izpolnjevanja merila stalnega in dejanskega sedeža za začetek opravljanja dejavnosti.

Druge pomanjkljivosti pravil so povezane z dejstvom, da nekatera pravila niso natančna glede posameznih vprašanj ali jasno dopuščajo enostranske ukrepe držav članic, vse to pa vodi do razlik v praksi, ki škodujejo delovanju enotnega trga:

- opredelitev stalnega in dejanskega sedeža, vključno s pojmom operativni center, pušča odprta številna vprašanja. Posledično se pojavljajo različne prakse;
- čas do povrnitve dobrega ugleda v Uredbi (ES) št. 1071/2009 ni niti opredeljen niti kako drugače zakonsko urejen in se med državami članicami zelo razlikuje;
- nekatere države članice s sklicevanjem na člen 3(2) Uredbe št. 1071/2009 nalagajo dodatne pogoje za začetek opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika;
- določbe o kabotaži v nekaterih točkah niso natančne, kar vodi do razlik v praksah držav članic. Nekaterne države članice dopuščajo več natovarjanj in/ali raztovarjanj v okviru iste kabotaže, medtem ko jih druge ne.

Z Uredbo (ES) št. 1071/2009 je državam članicam prepuščeno, da njene določbe uporabijo za vozila, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone (v nadaljnjem besedilu: lahka gospodarska vozila), kar vodi do različnih zahtev za enaka vozila v različnih državah članicah.

• **Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi za pripravo tega predloga so potekala v skladu z minimalnimi standardi za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi, določenimi v sporočilu Komisije z dne 11. decembra 2002 (COM(2002) 704 final).

Postopek posvetovanja je vključeval dve vrsti ukrepov – zbiranje mnenj in zbiranje podatkov. Uporabljeni so bili metode odprtega in ciljno usmerjenega posvetovanja ter različna orodja posvetovanja.

Kar zadeva **odprto posvetovanje**, je med 15. junijem in 15. septembrom 2016 potekalo spletno javno posvetovanje. Glavni cilji so bili (i) zbrati dodatne informacije o obstoju težav, ugotovljenih med naknadno oceno, in informacije, ki omogočajo količinsko opredelitev ugotovljenih težav, (ii) dobiti mnenje zainteresiranih strani glede morebitnih ukrepov politike ter (iii) oceniti pričakovane učinke morebitnih ukrepov politike. Komisija je prejela 175 odzivov: 23 odzivov srednjih in velikih podjetij (prevoznikov in pošiljateljev s 50 ali več zaposlenimi); 18 odzivov malih podjetij (prevoznikov in pošiljateljev z 49 ali manj zaposlenimi); 17 odzivov predstavnikov logistične industrije; 33 odzivov združenj, ki zastopajo delavce v cestnem prometu; 48 odzivov združenj cestnih prevoznikov; 18 odzivov nacionalnih organov in zadevnih združenj ter 18 odzivov drugih sodelujočih.

Poleg tega je bilo v okviru javnega posvetovanja prejetih 22 dokumentov o stališčih, ki so jih poslale različne zainteresirane strani, vključno s sektorskimi združenji, delavskimi organizacijami, nacionalnimi organi, izvršilnimi organizacijami, nevladnimi organizacijami in strokovnjaki.

Posvetovalni dokument, prejeti odzivi in povzetek teh odzivov so na voljo na spletni strani Generalnega direktorata za mobilnost in promet z naslovom „Cestnoprometna strategija za Evropo“ (A road transport strategy for Europe) in na spletišču Komisije „Vaš glas v Evropi“¹¹.

Postopek ***ciljno usmerjenega posvetovanja*** je vključeval naslednje:

- anketo med MSP, ki je bila osredotočena na vprašanja o uporabi lahkih gospodarskih vozil pri cestnem prevozu in morebitnih učinkih ukrepov politike v zvezi z razširitvijo področja uporabe pravnega okvira na lahka gospodarska vozila. Skupaj je bilo prejetih 17 odzivov, med drugim od sedmih ponudnikov storitev cestnega prevoza blaga, ki uporabljajo lastna ali najeta vozila za najem in plačilo, sedmih podjetij, ki uporabljajo lastna ali najeta vozila za prevoz lastnega blaga (prevozniki, ki opravljajo prevoz za svoj račun), in osmih uporabnikov storitev cestnega prevoza blaga;
- anketo med organi, da bi dobili mnenja nacionalnih organov glede ukrepov politike, predlaganih v tem dokumentu, v smislu njihovih pričakovanih učinkov na izvajanje in izvrševanje pravnega okvira, ter podatke ali ocene o morebitnih stroških, ki bi jih navedeni ukrepi lahko povzročili organom. Skupaj je bilo prejetih 18 odzivov, in sicer iz 16 držav članic¹², enega pa je predložila organizacija Euro-Contrôle-Route;
- anketo med prevozniki, da bi od njih dobili ustrezne podatke o stroških in značilnostih prevozov, ki bi jih bilo mogoče uporabiti pri oceni učinkov (v okviru osnovnega scenarija), ter njihova mnenja in ocene glede stroškov ali prihrankov na podlagi obravnavanih ukrepov politike. Skupaj se je na anketo med prevozniki odzvalo 80 podjetij;
- telefonske razgovore z zainteresiranimi stranmi (31 razgovorov z domačimi in mednarodnimi prevoznimi podjetji ter zadevnimi združenji in nacionalnimi organi), da bi dobili natančnejši vpogled v mnenja zainteresiranih strani glede različnih obravnavanih ukrepov ter podatke ali ocene o stroških in mnenja glede morebitnih težav, ki se lahko pojavijo v zvezi s posameznim ukrepom;
- med naknadno oceno in oceno učinka te pobude je bilo organiziranih več seminarjev, srečanj in drugih dogodkov z zainteresiranimi stranmi, med katerimi so bili socialni partnerji, pri več pobudah, ki so jih organizirali socialni partnerji, pa je sodelovala tudi Komisija.

Z informacijami, zbranimi med posvetovanjem, sta bila potrjena obstoj glavnih težav, ugotovljenih med fazo ocenjevanja, in primernost glavnih ciljev posredovanja.

Glede morebitnih ukrepov politike, opredeljenih med posvetovanjem, so se odločno podprli ukrepi, namenjeni krepitvi izvrševanja.

Glede sprememb omejitev kabotaže so bili odzivi mešani, pri čemer so nekatere skupine zainteresiranih strani spremembe podprle, druge pa so jim bile manj naklonjene. Države članice, v katerih so plače višje, ob podpori sindikatov običajno zagovarjajo strožja pravila o kabotaži, medtem ko države članice, v katerih so plače nižje, ob podpori združenj prevoznikov običajno zagovarjajo nadaljnjo liberalizacijo pravil o kabotaži.

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

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

Zamisel o sprejetju ukrepov, namenjenih okrepitvi meril, na katerih temelji zahteva po stalnem sedežu, je bila pozitivno sprejeta. Številne zainteresirane strani so poudarile potrebo po zagotovitvi, da so v skladu z zadevnimi pravili pogoji izpolnjeni samo ob dejanskem opravljanju dejavnosti v državi članici sedeža.

Večina zainteresiranih strani, s katerimi je potekalo posvetovanje, je kot pozitiven ukrep ocenila tudi vključitev lahkih gospodarskih vozil na področje uporabe uredb.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

K poročilu o naknadni oceni in študiji, priloženi oceni učinka,¹³ ki sta bila dokončana aprila 2017, je prispeval zunanji izvajalec.

- **Ocena učinka**

Predlogu je priložena ocena učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor izdal pozitivno mnenje s pridržki. Kot je navedeno v Prilogi 1 k poročilu o oceni učinka, so bili zadržki odpravljeni s podrobnejšo pojasnitvijo razsežnosti ugotovljenih težav in narave pobude v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov, boljšo utemeljitvijo strukture možnosti politike ter boljšo pojasnitvijo povezav med tem predlogom in pobudo v zvezi s cestno socialno zakonodajo.

Obravnavani so bili štirje svežnji politik, kar kaže na povečanje obsega regulativnega posredovanja in povečuje obseg pričakovanih učinkov. Prvi sveženj politik je bil osredotočen na pojasnitev pravnega okvira. Drugi sveženj politik je bil osredotočen na krepitev izvrševanja. Tretji sveženj politik je bil osredotočen na bistvene spremembe pravil, zlasti glede kabotaže in sedeža, poleg ukrepov, zajetih s prvima svežnjema politik. Četrty sveženj politik je vključeval razširitev področja uporabe uredb na lahka gospodarska vozila.

Najprimernejša možnost je kombinacija tretjega svežnja politik, s spremembami pravil o kabotaži in določb o sedežu, in delne razširitve Uredbe (ES) št. 1071/2009 na lahka gospodarska vozila.

To je na splošno najučinkovitejša možnost in ocenjuje se, da bo podjetjem prinesla prihranke v višini od 2,7 do 5,2 milijarde EUR za EU-28 v obdobju 2020–2035. Pričakuje se, da bo do 62 % manj kršitev pravil o kabotaži in da se bo za 10 % zmanjšalo tveganje ustanavljanja slamnatih podjetij, kar bi moralo pozitivno vplivati na delovne pogoje. To bi moralo voditi tudi v večjo profesionalizacijo voznikov lahkih gospodarskih vozil. Bo pa najprimernejša možnost nacionalnim organom povzročila višje stroške izvajanja in izvrševanja v višini od 65 do 166 milijonov EUR za EU-28 v obdobju 2020–2035. Delna uporaba Uredbe (ES) št. 1071/2009 za lahka gospodarska vozila bo povzročila tudi dodatne stroške zagotavljanja skladnosti za podjetja v smislu 4–10-odstotnega zvišanja stroškov poslovanja.

Predlog je v skladu z najprimernejšo možnostjo iz ocene učinka.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

S tem predlogom se izpolnjuje cilj programa ustreznosti in uspešnosti predpisov, tj. povečati učinkovitost in zmanjšati regulativna bremena za podjetja. To se izvaja predvsem z obveznostjo nacionalnih izvršnih organov, da v mednarodnem prometu sprejmejo elektronske prometne dokumente, ter z jasnejšimi in bolj usklajenimi pravili za začetek opravljanja dejavnosti. Čeprav se pričakuje, da se bodo stroški izvrševanja za nacionalne organe zvišali,

¹³Glej opombo 10.

je to zvišanje v precej manjšem obsegu, kot so prihranki za podjetja, in je vsekakor upravičeno zaradi izboljšanja konkurenčnih pogojev, manj kršitev pravil o kabotaži, manjšega ustanavljanja podjetij s fiktivnim sedežem in boljših delovnih pogojev za delavce v prometu.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina o temeljnih pravicah Evropske unije. Zlasti kolikor določa dodatne podatke, ki jih je treba vključiti v nacionalne elektronske registre podjetij cestnega prevoza in jih morajo obdelati nacionalni organi, je v skladu s členom 8 Listine, saj so ti podatki nujni za doseg cilja boljšega nacionalnega in čezmejnega izvrševanja določb uredb.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne bo vplival na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Nadgraditi bi bilo treba informacije o razširjenosti lahkih gospodarskih vozil v nacionalnem in mednarodnem prevozu za najem. Zato sta potrebni skrbno spremljanje in zbiranje podatkov za spremljanje tržnih gibanj v zvezi s tem. To bo doseženo s kombinacijo nacionalnega zbiranja podatkov in poročanja držav članic. To spremljanje bi se moralo začeti takoj po začetku veljavnosti uredb.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Glavni elementi predloga so:

Uredba (ES) št. 1071/2009

Člen 1 – Vsebina in področje uporabe

S sedanjim členom 1(4)(a) so s področja uporabe uredbe izvzeti prevozniki, ki storitve opravljajo izključno z lahкими gospodarskimi vozili, če države članice ne določijo drugače (glej uvodni stavek). Da se zagotovi minimalna raven profesionalizacije sektorja lahkih gospodarskih vozil na podlagi skupnih pravil in se tako zblížajo konkurenčni pogoji med prevozniki, se predlaga, da se ta določba črta in da nekatera pravila postanejo obvezna tudi za to kategorijo prevoznikov.

V ta namen se predlaga vključitev novega odstavka 6, s katerim so prevozniki, ki dejavnost opravljajo izključno z lahкими gospodarskimi vozili, izvzeti iz nekaterih, vendar ne vseh zahtev uredbe. Zahteve glede upravljavca prevoza, dobrega ugleda, strokovne usposobljenosti in obveznosti, povezanih s temi zahtevami, niso predlagane kot obvezne, temveč bi jih lahko države članice še naprej uporabljale kot doslej. Nasprotno pa se predlaga, da bi se zahteve glede dejanskega in stalnega sedeža ter ustreznega finančnega položaja za take prevoznike uporabljale v vseh državah članicah. Tako bi se ustrezno zmanjšale možnosti za razlike med državami članicami.

Člen 3 – Zahteve za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika

Predlaga se črtanje odstavka 2, v skladu s katerim je zdaj poleg štirih meril iz člena 3(1) dovoljeno naložiti dodatne pogoje za začetek opravljanja dejavnosti. Ta možnost je vodila do razlik v zvezi s pogoji za začetek opravljanja dejavnosti. Ker se ni izkazala za nujno potrebno, bi jo bilo zato treba odpraviti.

Člen 5 – Pogoji v zvezi z zahtevo glede sedeža

Predlaga se, da se s pojasnitvijo člena 5 zagotovi, da podjetja s sedežem v določeni državi članici tam dejansko in stalno poslujejo. Natančneje, predlaga se naslednje: v točki (a) se doda sklicevanje na poslovne pogodbe in pogodbe o delu, ki bi jih bilo zato treba prav tako hraniti v prostorih v državi članici sedeža; točka (c) se razdeli na točki (c) in (d) za boljše razlikovanje med opravljanjem administrativnih in komercialnih dejavnosti ter opravljanjem dejavnosti v zvezi z vozili; doda se točka (e), v skladu s katero morajo imeti podjetja v državi članici sedeža premoženje in zaposlovati osebe v sorazmerju z obsegom svojega poslovanja.

Člen 6 – Pogoji v zvezi z zahtevo po dobrem ugledu

V členu 6 se predlaga več sprememb za pojasnitev in dodatno uskladitev ocene dobrega ugleda ter razširitev seznama kršitev, ki lahko povzročijo izgubo dobrega ugleda. Natančneje, predlaga se naslednje:

Odstavek 1 se spremeni, da se bolje omejijo kategorije oseb, katerih ravnanje bi bilo treba upoštevati pri ocenjevanju dobrega ugleda podjetja. V točki (a) tretjega pododstavka se doda točka (vii), tako da se pri ocenjevanju dobrega ugleda upravljavca prevoza ali prevoznega podjetja upoštevajo hude kršitve nacionalnih davčnih pravil. V točki (b) tretjega pododstavka se dodata točki (xi) in (xii), tako da se pri ocenjevanju dobrega ugleda upravljavca prevoza ali prevoznega podjetja upoštevajo hude kršitve pravil EU o napotitvi delavcev in prava, ki se uporablja za pogodbene obveznosti. Člen 6(2) se spremeni, da se podrobneje določi upravni postopek, ki ga mora uporabiti pristojni organ države članice sedeža prevoznega podjetja ali upravljavca prevoza, ki je hudo kršil nacionalna pravila ali pravila EU, da se ugotovi, ali je prevozno podjetje ali upravljavec prevoza izgubil dober ugled. Z novim odstavkom (2a) se nadomesti prejšnja točka (b) člena 6(2), pri čemer ta odstavek določa, da se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v zvezi z določitvijo hudih kršitev pravil Unije, zaradi katerih se lahko, poleg tistih iz Priloge IV, izgubi dober ugled. V okviru tega se predlaga, da se na Komisijo prenese pooblastilo za opredelitev teže kršitev tudi glede na možnost izkrivljanja konkurence (kar zadeva zlasti pravila o kabotaži). Enako bi bilo treba zaradi njihovih učinkov na konkurenco obravnavati kršitve, zaradi katerih se najverjetneje poslabšajo delovni pogoji¹⁴.

Člen 7 – Pogoji v zvezi z zahtevo glede finančnega položaja

Predlaga se sprememba odstavka 1, da se določijo podrobni, manj strogi pogoji za prevoznike, ki dejavnost opravljajo izključno z lahkimi gospodarskimi vozili. V odstavku 2 se predlaga, da se pojasnijo sredstva, s katerimi lahko podjetja izkažejo svoje finančno stanje, če nimajo potrjenih letnih računovodskih izkazov, da lahko izvrševalci ocenijo izpolnjevanje tega merila, zlasti za novoustanovljena podjetja, ki še nimajo potrjenih računovodskih izkazov.

Člen 13 – Postopek za začasni in trajni odvzem dovoljenja

S predlagano spremembo člena 13(1)(c) je pojasnjen položaj pristojnih organov, kadar podjetja ne izpolnjujejo več zahteve glede finančnega položaja. Od podjetja se pričakuje, da v določenem roku dokaže ponovno izpolnjevanje zahteve (in ne samo njeno prihodnje izpolnjevanje).

Člen 14 – Razglasitev upravljavca prevoza za neprimernega

Predlaga se podrobna določitev, da lahko pristojni organ upravljavca prevoza, ki je izgubil dober ugled, rehabilitira šele eno leto po izgubi dobrega ugleda (glej novi pododstavek, dodan

¹⁴ Možnost, da Komisija opredeli stopnjo teže kršitev tudi glede na možnost, da te povzročijo resno nevarnost smrti ali hudih telesnih poškodb, bi ostala.

v odstavku 1). Namen tega je preprečiti prevelike razlike med državami članicami v zvezi s tem vprašanjem.

Člen 16 – Nacionalni elektronski registri

Predlaga se, da se v odstavku 2 dodajo informacije, ki jih je treba vključiti v nacionalne elektronske registre. To bi moralo omogočiti boljše izvrševanje pravil o začetku opravljanja dejavnosti.

Člen 18 – Upravno sodelovanje med državami članicami

Predlaga se, da se podrobneje določijo pogoji sodelovanja med državami članicami. Zlasti se predlaga določitev skrajnega roka, do katerega morajo države članice odgovoriti na utemeljene zahteve drugih držav članic, in obveznosti držav članic, da izvedejo inšpekcijske preglede v zvezi z neizpolnjevanjem meril glede sedeža podjetij, ustanovljenih na njihovem ozemlju, na podlagi dokazov, ki jih predložijo druge države članice.

Člen 26 – Poročila o opravljanju dejavnosti

Predlaga se, da se od držav članic zahteva, naj Komisiji poročajo o dejavnostih prevoznikov, ki opravljajo storitve z lahкими gospodarskimi vozili na njihovem ozemlju (novi odstavek 3). Osnutek novega odstavka 4 določa, da Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do konca leta 2024 poroča o prevoznikih z lahкими gospodarskimi vozili v domačem in mednarodnem cestnem prometu ter da bo na podlagi tega znova preučila, ali je treba predlagati dodatne ukrepe.

Priloga IV – Najhujše kršitve iz člena 6(2)(a)

Točka (b) odstavka 1 je spremenjena, da se uskladi z Uredbo (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom¹⁵ in se odpravi pravna negotovost pri njenem izvajanju.

Uredba (ES) št. 1072/2009

Člen 1 – Področje uporabe

V odstavku 1 se doda nov pododstavek za pojasnitev, da je treba prevoz praznih zabojnikov ali palet šteti za prevoz za najem samo, če je predmet prevozne pogodbe med prejemnikom in pošiljateljem.

Člen 2 – Opredelitev pojmov

Točka 6 se spremeni za pojasnitev, da lahko kabotaža vključuje več točk natovarjanja, več točk dostave ali več točk natovarjanja in dostave.

Člen 8 – Kabotaža – Splošno načelo

Predlagajo se naslednje spremembe:

V odstavku 2 se največje število kabotaž, ki se lahko v državi članici gostiteljici izvedejo po dohodnem mednarodnem prevozu, črta, hkrati pa se zmanjša največje število dni za izvedbo takih kabotaž. V skladu z ugotovitvami ocene učinka se s temi spremembami poenostavlja izvrševanje pravil. V odstavku 3 se črta zahteva za predložitev dokazov o vsaki posamezni kabotaži, saj zaradi spremembe odstavka 2 ni več potrebna. Osnutek novega odstavka 4a podrobno določa, da se dokazi o skladnosti z omejitvami kabotaže predložijo med cestnim pregledom in po možnosti z elektronskimi sredstvi, da se poenostavijo postopki in odpravi pravna negotovost glede časovnega okvira za predložitev dokazov.

¹⁵ Glej opombo 5.

Člen 10 – Zaščitni postopek

Predlaga se sprememba člena 10(3), da se na podlagi predlaganega črtanja člena 15 posodobi sklicevanje na ustrezní postopek v odboru.

Člen 10a – Kabotaža – sistemi preverjanja

Doda se člen 10a, ki od držav članic zahteva izvedbo minimalnega števila preverjanj skladnosti z določbami o kabotaži (tj. 2 % kabotaž od 1. januarja 2020 in 3 % od 1. januarja 2022). Od držav članic se zahteva tudi izvedba minimalnega števila usklajenih cestnih pregledov na leto (3) glede določb uredbe v zvezi s kabotažo.

Člen 14a – Odgovornost

Predlaga se podrobna določitev, da se pošiljatelji in špediterji kaznujejo s sankcijami, če zavestno naročijo prevozne storitve, ki vključujejo kršitve določb uredbe.

Člen 17 – Poročanje

Predlaga se sprememba odstavkov 1 in 2, da se določi datum, do katerega morajo države članice Komisiji poročati o številu licenc Skupnosti, overjenih verodostojnih kopij in potrdil za voznike, izdanih v predhodnem koledarskem letu, tj. do 31. januarja naslednjega leta. Z osnutkom novega odstavka 3 se od držav članic zahteva, naj Komisiji poročajo o številu pregledov v zvezi s kabotažo, izvedenih v predhodnem letu.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora,¹⁶

ob upoštevanju mnenja Odbora regij,¹⁷

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izkušnje z izvajanjem uredb (ES) št. 1071/2009¹⁸ in (ES) št. 1072/2009¹⁹ so pokazale, da je mogoče pravila iz navedenih uredb v marsičem še izboljšati.
- (2) Zdaj se, razen če ni drugače določeno z nacionalno zakonodajo, pravila za začetek opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika ne uporabljajo za podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika v tovornem prometu izključno z motornimi vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega navedene omejitve. Število takih podjetij, ki so dejavna v domačem in mednarodnem prometu, se povečuje. Posledično se je več držav članic odločilo, da bodo pravila o pogojih za začetek opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika iz Uredbe (ES) št. 1071/2009 uporabljala tudi za navedena podjetja. Da bi se s skupnimi pravili zagotovila minimalna raven profesionalizacije sektorja, ki uporablja vozila, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, in da bi se tako zblížali konkurenčni pogoji med vsemi prevozniki, bi bilo treba to določbo črtati, zahteve v zvezi z dejanskim in stalnim sedežem ter ustreznim finančnim položajem pa bi morale postati obvezne.
- (3) Trenutno lahko države članice za začetek opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika določijo še druge zahteve poleg tistih iz Uredbe (ES) št. 1071/2009. Ta možnost se ni

¹⁶ UL C , , str. .

¹⁷ UL C , , str. .

¹⁸ Uredba (ES) št. 1071/2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).

¹⁹ Uredba (ES) št. 1072/2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

izkazala za nujno potrebno in je povzročila razlike v zvezi z začetkom opravljanja takih dejavnosti. Zato bi jo bilo treba odpraviti.

- (4) Zagotoviti je treba, da so cestni prevozniki s sedežem v določeni državi članici tam dejansko in stalno prisotni ter od tam tudi poslujejo. Zato je treba tudi glede na izkušnje pojasniti določbe v zvezi z obstojem dejanskega in stalnega sedeža.
- (5) Kolikor je začetek opravljanja dejavnosti odvisen od dobrega ugleda zadevnega podjetja, so potrebna pojasnila glede oseb, katerih ravnanje je treba upoštevati, upravnih postopkov, ki jih je treba uporabiti, in čakalnih dob v zvezi z rehabilitacijo, ko upravljavec prevoza izgubi ugled.
- (6) Ker lahko hude kršitve nacionalnih davčnih pravil bistveno vplivajo na pogoje za pošteno konkurenco na trgu cestnega prevoza blaga, bi jih bilo treba dodati med dejavnike, ki vplivajo na oceno dobrega ugleda.
- (7) Ker lahko hude kršitve pravil Unije o napotitvi delavcev in prava, ki se uporablja za pogodbene obveznosti, bistveno vplivajo na trg cestnega prevoza blaga in socialno zaščito delavcev, bi jih bilo treba dodati med dejavnike, ki vplivajo na oceno dobrega ugleda.
- (8) Glede na pomen poštene konkurence na trgu bi bilo treba kršitve pravil Unije, ki zadevajo to vprašanje, upoštevati pri oceni dobrega ugleda upravljavcev prevoza in prevoznih podjetij. Zato bi bilo treba ustrezno pojasniti pooblastilo Komisije, da opredeli težo zadevnih kršitev.
- (9) Nacionalni pristojni organi imajo težave pri določitvi dokumentov, ki jih lahko prevozna podjetja predložijo, da dokažejo svoj finančni položaj, zlasti če nimajo potrjenih letnih računovodskih izkazov. Pojasniti bi bilo treba pravila v zvezi z dokazi, ki se zahtevajo za izkaz finančnega položaja.
- (10) Podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika v tovornem prometu izključno z motornimi vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega navedene omejitve, bi morala izkazovati minimalen finančni položaj za zagotovitev, da imajo sredstva za stalno in dolgotrajno izvajanje dejavnosti. Ker pa imajo zadevne dejavnosti običajno omejen obseg, bi morale biti s tem povezane zahteve manj stroge od tistih, ki se uporabljajo za prevoznike, ki uporabljajo vozila ali kombinacije vozil nad navedeno omejitev.
- (11) Informacije o prevoznikih iz nacionalnih elektronskih registrov bi morale biti čim popolnejše, da lahko imajo nacionalni organi, pristojni za izvrševanje zadevnih pravil, zadosten pregled nad preiskovanimi prevozniki. Zlasti informacije o registrskih številkah vozil, ki jih imajo prevozniki na voljo, številu njihovih zaposlenih, njihovi stopnji tveganja in osnovnih finančnih podatkih bi morale omogočiti boljše nacionalno in čezmejno izvrševanje določb uredb (ES) št. 1071/2009 in (ES) št. 1072/2009. Zato bi bilo treba pravila o nacionalnem elektronskem registru ustrezno spremeniti.
- (12) Opredelitev najhujše kršitve v zvezi s prekoračitvijo dnevnega časa vožnje, kot je določena v Prilogi IV k Uredbi (ES) št. 1071/2009, ne ustreza veljavni zadevni določbi iz Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰. Navedena neskladnost vodi v negotovost in različne prakse med nacionalnimi organi ter posledične težave pri

²⁰ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

izvrševanju zadevnih pravil. Navedeno opredelitev bi bilo zato treba pojasniti za zagotovitev skladnosti med uredbama.

- (13) Pravila o domačem prevozu, ki ga cestni prevozniki nerezidenti začasno opravljajo v državi članici gostiteljici (v nadaljnjem besedilu: kabotaža), bi morala biti jasna, enostavna in preprosta za izvrševanje, hkrati pa bi širše ohranjala že doseženo stopnjo liberalizacije.
- (14) V ta namen ter za olajšanje pregledov in odpravo negotovosti bi bilo treba črtati omejitev števila kabotaž, ki sledijo mednarodnemu prevozu, hkrati pa bi bilo treba zmanjšati število dni, ki so na voljo za te kabotaže.
- (15) Pojasniti bi bilo treba sredstva, s katerimi lahko cestni prevozniki dokažejo skladnost s pravili o kabotaži. Med takimi sredstvi bi morala biti priznana uporaba in pošiljanje elektronskih prometnih informacij, kar bi moralo poenostaviti predložitev ustreznih dokazov in njihovo obravnavo s strani pristojnih organov. Oblika, uporabljena v ta namen, bi morala zagotavljati zanesljivost in verodostojnost. Glede na vse pogostejšo uporabo učinkovite elektronske izmenjave informacij v prometu in logistiki je treba zagotoviti usklajenost v regulativnih okvirih in določbah, namenjenih poenostavitvi upravnih postopkov.
- (16) Prevozna podjetja so naslovniki pravil o mednarodnem prevozu in se kot taka kaznujejo za morebitne kršitve, ki jih storijo. Da pa bi se preprečile zlorabe s strani podjetij, ki prevozne storitve prevzemajo od prevoznikov v cestnem prometu, bi morale države članice določiti tudi sankcije za pošiljatelje in špediterje, če zavestno naročijo prevozne storitve, ki vključujejo kršitve določb Uredbe (ES) št. 1072/2009.
- (17) Ker ta uredba prinaša določeno uskladitev na nekaterih področjih, ki doslej z zakonodajo Unije še niso bila usklajena, zlasti v zvezi s prevozom z lahkimi gospodarskimi vozili in praksami izvrševanja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči njenih ciljev, tj. zbližanja pogojev konkurence in izboljšanja izvrševanja, temveč se lahko ta cilja zaradi svoje narave v povezavi s čezmejno naravo cestnega prevoza bolje dosežeta na ravni Unije. Unija lahko zato sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za uresničitev navedenih ciljev.
- (18) Da bi se upoštevala razvoj trga in tehnični napredek, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s spremembo prilog I, II in III k Uredbi (ES) št. 1071/2009, v zvezi z dopolnitvijo navedene uredbe s pripravo seznama kategorij, vrst in stopenj teže hudih kršitev, zaradi katerih se lahko, poleg tistih iz Priloge IV k Uredbi (ES) št. 1071/2009, izgubi dober ugled, ter v zvezi s spremembo prilog I, II in III k Uredbi (ES) št. 1072/2009. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016²¹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov bi Evropski parlament in Svet zlasti morala prejeti vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa bi morali imeti možnost, da se sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.

²¹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (19) Uredbo (ES) št. 1071/2009 in Uredbo (ES) št. 1072/2009 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

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

- (1) člen 1 se spremeni:

- (a) odstavek 4 se spremeni:

(i) točka (a) se črta;

(ii) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

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

Prevoz po cesti, za katerega se ne prejme plačilo in ki ne ustvarja dohodka, kot je prevoz oseb za dobrodelne namene ali za strogo zasebno uporabo, se šteje za prevoz, ki se opravlja izključno za nekomercialne namene;“;

- (b) doda se naslednji odstavek 6:

„6. Člen 3(1)(b) in (d) ter členi 4, 6, 8, 9, 14, 19 in 21 se ne uporabljajo za podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika v tovornem prometu izključno z motornimi vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega 3,5 tone.

Vendar lahko države članice:

- (a) zahtevajo, da ta podjetja izvajajo nekatere ali vse določbe iz prvega pododstavka;

- (b) mejo iz prvega pododstavka znižajo za vse ali samo za nekatere vrste cestnih prevozov.“;

- (2) v členu 3 se črta odstavek 2;

- (3) člen 5 se spremeni:

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

„(a) ima prostore, v katerih hrani svojo temeljno poslovno dokumentacijo, zlasti vse komercialne pogodbe, računovodske dokumente, kadrovske dokumentacije, pogodbe o zaposlitvi, dokumentacijo s podatki o času vožnje in počitkih ter kateri koli drug dokument, do katerega mora imeti dostop pristojni organ, da preveri izpolnjevanje pogojev iz te uredbe;“;

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

„(c) z ustrezno upravno opremo dejansko in neprekinjeno opravlja svoje administrativne in komercialne dejavnosti v prostorih, ki imajo ustrezne naprave ter se nahajajo v tej državi članici;“;

- (c) doda se naslednja točka (d):

„(d) upravlja prevoz, ki se opravlja z vozili iz točke (b), z ustrezno tehnično opremo, ki se nahaja v tej državi članici;“;

(d) doda se naslednja točka (e):

„(e) ima premoženje in zaposluje osebje v sorazmerju z obsegom poslovanja sedeža.“;

(4) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) drugi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

„Države članice pri ugotavljanju, ali je podjetje zadostilo zahtevi po dobrem ugledu, preučijo ravnanje podjetja, njegovih upravljavcev prevoza, izvršnih direktorjev, družbenikov z osebno odgovornostjo v primeru partnerstev, drugih pravnih zastopnikov in katere koli druge ustrezne osebe, ki jo lahko določi država članica. Vse navedbe obsodb, kazni ali kršitev podjetja v tem členu se nanašajo tudi na obsodbe, kazni ali kršitve podjetja samega, njegovih upravljavcev prevoza, izvršnih direktorjev, družbenikov z osebno odgovornostjo v primeru partnerstev, drugih pravnih zastopnikov in katere koli druge ustrezne osebe, ki jo lahko določi država članica.“;

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

„(vii) davčnega prava.“;

(iii) v točki (b) tretjega pododstavka se dodata naslednji točki (xi) in (xii):

„(xi) napotitve delavcev;

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

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Za namene točke (b) tretjega pododstavka odstavka 1, če so bile upravljavcu prevoza ali prevoznemu podjetju v eni ali več državah članicah izrečene obsodba za hudo kaznivo ravnanje ali kazni za najhujše kršitve pravil Unije, opredeljene v Prilogi IV, pristojni organ države članice sedeža primerno in pravočasno začne ter zaključi upravni postopek, po potrebi skupaj s pregledom na kraju samem v prostorih zadevnega podjetja.

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

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

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

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

- (c) vstavi se naslednji odstavek 2a:

„2a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 24 v zvezi z določitvijo seznama kategorij, vrst in stopenj teže hudih kršitev pravil Unije iz točke (b) tretjega pododstavka odstavka 1, zaradi katerih se lahko, poleg tistih iz Priloge IV, izgubi dober ugled. Države članice pri določanju prednostnih nalog po členu 12(1) upoštevajo podatke o teh kršitvah, vključno s podatki, ki so jih poslale druge države članice.

V ta namen Komisija:

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

- (5) člen 7 se spremeni:

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

„Da se zagotovi izpolnjevanje pogoja iz člena 3(1)(c), mora podjetje med poslovnim letom biti stalno sposobno izpolniti svoje finančne obveznosti. Podjetje mora na podlagi letnih računovodskih izkazov, ki jih je potrdil revizor ali ustrezno pooblaščen oseba, dokazati, da ima vsako leto na voljo kapital, ki mora znašati vsaj 9 000 EUR, če se uporablja samo eno vozilo, in najmanj 5 000 EUR za vsako dodatno uporabljeno vozilo. Podjetja, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika v tovornem prometu izključno z motornimi vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega 3,5 tone, morajo na podlagi letnih računovodskih izkazov, ki jih je potrdil revizor ali ustrezno pooblaščen oseba, dokazati, da imajo vsako leto na voljo kapital, ki mora znašati vsaj 1 800 EUR, če se uporablja samo eno vozilo, in najmanj 900 EUR za vsako dodatno uporabljeno vozilo.“;

- (b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Z odstopanjem od odstavka 1, če ni potrjenih letnih računovodskih izkazov, pristojni organ dovoli, da podjetje izkaže svoje finančno stanje s potrdilom, na primer z bančno garancijo, dokumentom, ki ga finančna institucija v zvezi z dostopom do posojila izda na ime podjetja, ali drugim zavezujočim dokumentom, ki dokazuje, da ima podjetje na voljo zneske, določene v prvem pododstavku odstavka 1.“;

- (6) v členu 8 se odstavek 9 nadomesti z naslednjim:

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

- (7) tretji pododstavek člena 11(4) se črta;
- (8) drugi pododstavek člena 12(2) se črta;
- (9) v členu 13(1) se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) največ šestmesečni rok, če ni izpolnjena zahteva glede finančnega položaja, da se dokaže, da je zahteva glede finančnega položaja znova trajno izpolnjena.“;
- (10) v členu 14(1) se doda naslednji drugi pododstavek:

„Pristojni organ upravljavca prevoza rehabilitira šele eno leto po izgubi dobrega ugleda.“;
- (11) člen 16 se spremeni:
 - (a) odstavek 2 se spremeni:
 - (i) dodajo se naslednje točke (g), (h), (i) in (j):

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

(h) število zaposlenih;

(i) skupna sredstva, obveznosti, kapital in prihodke od prodaje v zadnjih dveh letih;

(j) stopnjo tveganja podjetja v skladu s členom 9 Direktive 2006/22/ES.“;
 - (ii) drugi, tretji in četrti pododstavek se nadomestijo z naslednjim:

„Države članice se lahko odločijo, da bodo informacije iz točk (e) do (j) prvega pododstavka hranile v ločenih registrih. V tem primeru so ustrezni podatki na voljo na zahtevo ali neposredno dostopni vsem pristojnim organom zadevne države članice. Zahtevani podatki se zagotovijo v petih delovnih dneh po prejemu zahteve. Podatki iz točk (a) do (d) prvega pododstavka so na voljo javnosti v skladu z ustreznimi določbami o varstvu podatkov.

V vsakem primeru so podatki iz točk (e) do (j) prvega pododstavka dostopni organom, ki niso pristojni organi, samo če so ustrezno pooblaščen za izvajanje nadzora in nalaganje kazni na področju cestnega prometa in če so njihove uradne osebe zaprisežene ali kako drugače formalno zavezane k molčečnosti.“;
 - (b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so vsi podatki, zajeti v nacionalnem elektronskem registru, posodobljeni in točni.“;
 - (c) odstavek 7 se črta;
- (12) člen 18 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 18

Upravno sodelovanje med državami članicami

1. Države članice določijo nacionalno kontaktno točko, odgovorno za izmenjavo informacij z drugimi državami članicami glede uporabe te uredbe. Države članice Komisiji sporočijo imena in naslove svojih nacionalnih kontaktnih točk do 31. decembra 2018. Komisija sestavi seznam vseh nacionalnih kontaktnih točk in ga pošlje državam članicam. Države članice

Komisiji nemudoma sporočijo vsako spremembo v zvezi s kontaktnimi točkami.

2. Država članica, ki od druge države članice dobi obvestilo o hujši kršitvi, zaradi katere je bila v zadnjih dveh letih izrečena obsodba ali kazen, to kršitev vpiše v svoj nacionalni elektronski register.

3. Države članice odgovorijo na zahteve po informacijah vseh pristojnih organov drugih držav članic, in če je potrebno, opravijo preverjanja, inšpekcijske preglede in preiskave v zvezi z izpolnjevanjem zahteve iz člena 3(1)(a) s strani cestnih prevoznikov s sedežem na njihovem ozemlju. Zahteve po informacijah pristojnih organov držav članic morajo biti utemeljene. V ta namen zahteve vsebujejo verodostojne namige o morebitnih kršitvah člena 3(1)(a).

4. Kadar zaprošena država članica meni, da zahteva ni dovolj utemeljena, o tem v desetih delovnih dneh obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala. Slednja nadalje utemelji zahtevo. Kadar to ni mogoče, lahko država članica zavrne zahtevo.

5. Kadar je težko ali nemogoče izpolniti zahtevo po informacijah ali opraviti preverjanja, inšpekcijske preglede ali preiskave, zadevna država članica o tem skupaj z razlogi v desetih delovnih dneh obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala. Zadevne države članice se posvetujejo, da bi našle rešitev za morebitne nastale težave.

6. Države članice v odgovoru na zahteve iz odstavka 3 navedejo zahtevane informacije in opravijo zahtevana preverjanja, inšpekcijske preglede in preiskave v 25 delovnih dneh od prejema zahteve, razen če so državo članico, ki je zahtevo poslala, v skladu z odstavkoma 4 in 5 obvestile, da zahteva ni dovolj utemeljena oziroma da jo je nemogoče ali težko izvršiti.

7. Države članice zagotovijo, da se informacije, ki so jim bile poslane v skladu s tem členom, uporabijo le v zadevi ali zadevah, za katere so bile informacije zahtevane.

8. Medsebojno upravno sodelovanje in pomoč se izvajata brezplačno.

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

(13) člen 24 se črta;

(14) vstavi se naslednji člen 24a:

„Člen 24a

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 6(2) in 8(9) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datuma začetka veljavnosti te uredbe (o spremembi)].

3. Prenos pooblastila iz členov 6(2) in 8(9) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.*

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

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členoma 6(2) in 8(9), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka Evropski parlament in Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

* UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(15) odstavek 3 člena 25 se črta;

(16) v členu 26 se dodata naslednja odstavka 3, 4 in 5:

„3. Države članice vsako leto pripravijo poročilo o uporabi motornih vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali kombinacij vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega 3,5 tone, na svojem ozemlju in ga pošljejo Komisiji do 30. junija leta po koncu obdobja poročanja. To poročilo vključuje:

(a) število dovoljenj, izdanih prevoznikom, ki opravljajo dejavnost cestnega prevoznika v tovornem prometu izključno z motornimi vozili, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali s kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega 3,5 tone;

(b) število vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone in ki so v državi članici registrirana v vsakem koledarskem letu;

(c) skupno število vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone in ki so v državi članici registrirana na dan 31. decembra vsakega leta;

(d) ocenjeni delež motornih vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali kombinacij vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega 3,5 tone, v celotni dejavnosti vseh vozil, registriranih v državi članici, v cestnem prometu, razčlenjen glede na domači promet, mednarodni promet in kabotažo.

4. Komisija na podlagi informacij, ki jih zbere v skladu z odstavkom 3, in drugih dokazov do 31. decembra 2024 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o gibanju skupnega števila motornih vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila ne presega 3,5 tone, ali kombinacij vozil, katerih največja dovoljena masa naloženih vozil ne presega 3,5 tone, ki se uporabljajo v domačem in mednarodnem

cestnem prometu. Na podlagi tega poročila ponovno preuči, ali je treba predlagati dodatne ukrepe.

5. Države članice vsako leto poročajo Komisiji o svojih zahtevah iz člena 18(3) in (4), o odgovorih, prejetih od drugih držav članic, in o ukrepih, ki so jih sprejele na podlagi predloženih informacij.“;

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

„(b) prekoračitev – med delovnim dnem – omejitve najdaljšega dnevnega časa vožnje za 50 % ali več.“

Člen 2

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

(1) v odstavku 1 člena 1 se doda naslednji pododstavek:

„Prevoz praznih zabojnikov ali palet se šteje za prevoz blaga za najem ali plačilo, kadar je predmet prevozne pogodbe.“;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) točka 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. ‚kabotaža‘ pomeni notranji cestni prevoz za najem ali plačilo, ki se začasno opravlja v državi članici gostiteljici in vključuje prevoz od natovarjanja blaga na eni ali več točkah natovarjanja do njegove dostave v eno ali več točk dostave, kot je navedeno na tovarnem listu;“;

(3) člen 4 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14b v zvezi s spremembo te uredbe, da se najdaljše obdobje veljavnosti licence Skupnosti prilagodi razvoju trga.“;

(b) v odstavku 4 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

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

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

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

(5) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Ko je blago, ki se prevaža v okviru dohodnega mednarodnega prevoza iz druge države članice ali tretje države v državo članico gostiteljico, dostavljeno, se cestnim prevoznikom iz odstavka 1 dovoli opravljanje kabotaže z istim vozilom ali – v primeru spojenih vozil – z motornim vozilom tega istega vozila v državi članici gostiteljici ali sosednjih državah članicah. Zadnje razkladanje v

okviru kabotaže se izvrši v petih dneh od zadnjega razkladanja v državi članici gostiteljici v okviru dohodnega mednarodnega prevoza.“;

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

„Opravljanje cestnih prevozov blaga v državi članici gostiteljici s strani cestnega prevoznika nerezidenta velja za skladno s to uredbo le, če lahko cestni prevoznik predloži jasne dokaze o predhodnem mednarodnem prevozu.“;

- (c) vstavi se naslednji odstavek 4a:

„4a. Dokazi iz odstavka 3 se na zahtevo in med cestnim pregledom predložijo ali pošljejo pooblaščenemu inšpektorju države članice gostiteljice. Predložijo ali pošljejo se lahko elektronsko z uporabo prilagodljivega strukturiranega formata, ki se lahko neposredno uporabi za računalniško shranjevanje in obdelavo, kot je eCMR.* Med cestnim pregledom lahko voznik stopi v stik s sedežem podjetja, upravljavcem prevoza ali drugo osebo ali subjektom, ki lahko zagotovi dokaz iz odstavka 3.

* Elektronski tovorni list iz ‚Konvencije o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga‘.“;

- (6) v členu 10(3) se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Komisija prouči primer, zlasti s pomočjo ustreznih podatkov, in se po posvetovanju z odborom, ustanovljenim v skladu s členom 42(1) Uredbe (ES) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta,** v enem mesecu po prejemu zahtevka države članice odloči, ali so zaščitni ukrepi potrebni, in jih v tem primeru sprejme.

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

- (7) vstavi se naslednji člen 10a:

„Člen 10a

Pregledi

1. Vsaka država članica organizira preglede tako, da se od 1. januarja 2020 v vsakem koledarskem letu pregledata vsaj 2 % vseh kabotaž, opravljenih na njihovem ozemlju. Ta delež povečajo na vsaj 3 % po 1. januarju 2022. Podlaga za izračun navedenega deleža je skupna dejavnost kabotaže v državi članici, izražena v tonskih kilometrih v letu t – 2, kot jo je sporočil Eurostat.

2. Države članice se usmerijo v podjetja, za katera je bilo ocenjeno povečano tveganje kršenja določb tega poglavja, ki se zanje uporabljajo. Zato države članice v okviru sistema ocenjevanja tveganj, ki ga vzpostavijo v skladu s členom 9 Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta*** ter razširijo v skladu s členom 12 Uredbe (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta,**** tveganje takih kršitev obravnavajo kot samostojno tveganje.

3. Države članice najmanj trikrat na leto izvedejo usklajene cestne preglede v zvezi s kabotažami. Take preglede hkrati izvedejo nacionalni organi, pristojni

za izvrševanje pravil na področju cestnega prevoza, dveh ali več držav članic, vsak na svojem ozemlju. Nacionalne kontaktne točke, določene v skladu s členom 18(1) Uredbe (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta****, izmenjajo informacije o številu in vrsti kršitev, odkritih po izvedenih usklajenih cestnih pregledih.

*** Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

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

(8) vstavita se naslednja člena 14a in 14b:

„Člen 14a

Odgovornost

Države članice določijo sankcije zoper pošiljatelje blaga, špediterje, izvajalce in podizvajalce zaradi neupoštevanja poglavij II in III, če zavestno naročijo prevozne storitve, ki vključujejo kršitve določb te uredbe.

Člen 14b

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4(2) in (4) ter 5(4) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datuma začetka veljavnosti te uredbe (o spremembi)].

3. Prenos pooblastila iz členov 4(2) in (4) ter 5(4) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.*****

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

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členoma 4(2) in (4) ter 5(4), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred

iztekem tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

***** UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

- (9) člen 15 se črta;
- (10) člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 17

Poročanje

1. Države članice vsako leto do 31. januarja obvestijo Komisijo o številu cestnih prevoznikov, ki imajo na dan 31. decembra v prejšnjem letu licence Skupnosti, in o številu overjenih verodostojnih kopij, ki ustrezajo vozilom, ki so na ta datum v obtoku.
2. Države članice vsako leto do 31. januarja obvestijo Komisijo o številu potrdil za voznike, izdanih v prejšnjem koledarskem letu, in o skupnem številu potrdil za voznike na dan 31. decembra v prejšnjem koledarskem letu.
3. Države članice vsako leto do 31. januarja obvestijo Komisijo o številu pregledov v zvezi s kabotažo, izvedenih v prejšnjem koledarskem letu v skladu s členom 10a. Te informacije vključujejo število pregledanih vozil in število pregledanih tonskih kilometrov.“

Člen 3

Pregled

1. Komisija oceni izvajanje te uredbe, zlasti učinek člena 2 o spremembi člena 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009, do [tri leta po začetku veljavnosti te uredbe] ter Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o uporabi te uredbe. Če je ustrezno, je poročilu Komisije priložen zakonodajni predlog.
2. Po poročilu iz odstavka 1 Komisija redno ocenjuje to uredbo in ugotovitve iz ocene predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.
3. Kjer je primerno, so poročilom iz odstavkov 1 in 2 priloženi ustrezni predlogi.

Člen 4

Začetek veljavnosti

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

Uporablja se od [xx].

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

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
Predsednik*

*Za Svet
Predsednik*