

Uradni list

Evropske unije

L 249



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Letnik 63

31. julij 2020

Vsebina

I Zakonodajni akti

UREDBE

- ★ Uredba (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi 1
- ★ Uredba (EU) 2020/1055 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza 17
- ★ Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga ⁽¹⁾ 33

DIREKTIVE

- ★ Direktiva (EU) 2020/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 49

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

I

(Zakonodajni akti)

UREDBE

UREDBA (EU) 2020/1054 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 15. julija 2020

o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

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

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dobri delovni pogoji za voznike in pravično poslovno okolje za podjetja cestnega prevoza so bistvenega pomena za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa, ki zagotavlja nediskriminacijo in privablja kvalificirane delavce. Za olajšanje tega procesa je bistveno, da so socialna pravila Unije na področju cestnega prometa jasna in sorazmerna, da ustrezajo svojemu namenu, da se jih da preprosto uporabiti ter učinkovito in dosledno izvrševati in izvajati po vsej Uniji.
- (2) Na podlagi ocene učinkovitosti in uspešnosti izvajanja sedanjega sklopa socialnih pravil Unije na področju cestnega prometa, zlasti Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾, so bile ugotovljene nekatere pomanjkljivosti pri izvajanju tega pravnega okvira. Nejasna pravila o tedenskem času počitka, prostorih za počitek in odmorih pri vožnji z več vozniki ter neobstoj pravil o povratku voznikov domov so pripeljala do različnih razlag in praks izvrševanja v državah članicah. Več držav članic je nedavno sprejelo enostranske ukrepe, s katerimi so še povečale pravno negotovost ter neenako obravnavanje voznikov in prevoznikov. Vendar določitev najdaljšega dnevnega in tedenskega časa vožnje učinkovito prispeva k izboljševanju socialnih pogojev voznikov in varnosti v cestnem prometu na splošno. Za zagotovitev skladnosti so potrebna stalna prizadevanja.

⁽¹⁾ UL C 197, 8.6.2018, str. 45.⁽²⁾ UL C 176, 23.5.2018, str. 57.⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 7. aprila 2020 (UL C 151, 6.5.2020, str. 1). Stališče Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2020 (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ 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).

- (3) Za izboljšanje varnosti v cestnem prometu je pomembno, da se prevozna podjetja spodbuja, naj vzpostavijo kulturo varnosti, ki se spoštuje na vseh ravneh. Da bi preprečili kršitve pravil o vožnji in času počitka ali ogrožanje varnosti v cestnem prometu, zlasti ne bi smelo biti dovoljeno, da bi bilo plačilo na podlagi uspešnosti povezano s časom, potrebnim za prevoz potnikov do njihovega namembnega kraja ali za dostavo blaga.
- (4) Naknadna ocena Uredbe (ES) št. 561/2006 je potrdila, da se socialna pravila Unije izvršujejo nedosledno in neučinkovito predvsem zaradi nejasnih pravil, neučinkovite in neenotne uporabe orodij za nadzor ter nezadostnega upravnega sodelovanja med državami članicami.
- (5) Zaradi večje jasnosti in doslednosti bi bilo treba opredeliti izvzetje nekomercialne uporabe vozil iz področja uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.
- (6) Jasna, ustrezna in sorazmerna pravila, ki se enotno izvršujejo, so ključna tudi za uresničevanje ciljev politike glede izboljšanja delovnih pogojev za voznike, zlasti zaradi zagotavljanja neizkrivljene in poštene konkurence med prevozniki ter prispevanja k varnosti v cestnem prometu za vse uporabnike cest.
- (7) Obstoječe zahteve glede odmorov so se izkazale za neustrezne in nepraktične za voznike v posadki. Zato je primerno, da se zahteva po zapisovanju odmorov prilagodi posebni naravi prevozov, ki jih izvajajo vozniki v posadki, ne da bi pri tem ogrozili varnost voznikov in varnost v cestnem prometu.
- (8) Vozniki, ki izvajajo mednarodne prevoze blaga na dolge razdalje, so dolga obdobja odsotni od doma. Sedanje zahteve glede rednega tedenskega počitka lahko ta obdobja po nepotrebnem podaljšujejo. Zato je zaželeno, da se določbe o rednem tedenskem času počitka prilagodijo tako, da bo voznikom lažje izvajati mednarodne prevoze v skladu s pravili in se za njihov redni tedenski čas počitka vrniti domov, za vse skrajšane tedenske čase počitka pa prejeti polno nadomestilo. Glede na razlike med prevozom potnikov in prevozom blaga se ta možnost ne bi smela uporabljati za voznike, kadar opravljajo prevoz potnikov.
- (9) Vsakršna prožnost pri načrtovanju časov počitka voznikov bi morala biti pregledna in predvidljiva za voznika in nikakor ne bi smela ogroziti varnosti v cestnem prometu s povečanjem stopnje utrujenosti voznikov ali poslabšati delovnih pogojev. Ta prožnost zato ne bi smela spremeniti sedanjega delovnega časa voznikov ali najdaljšega 14-dnevnega časa vožnje, zanj pa bi morala veljati strožja pravila glede nadomestila za skrajšane počitke.
- (10) Za zagotovitev, da se ta prožnost ne zlorablja, je bistveno, da se jasno opredeli njeno področje uporabe in zagotovi ustrezen nadzor. To področje uporabe bi bilo zato treba omejiti na tiste voznike, ki skrajšani tedenski čas počitka v referenčnem obdobju preživijo zunaj države članice podjetja in zunaj svojega kraja prebivališča. To se lahko preveri tako, da se na cesti in v prostorih prevoznega podjetja vpogleda v tahografske zapise, saj vsebujejo kraj začetka in konca časa počitka ter informacije v zvezi s posameznimi vozniki.
- (11) Za zagotovitev učinkovitega izvrševanja je bistveno, da bi lahko pristojni organi pri opravljanju cestnih preverjanj ugotovili, ali sta se čas vožnje in čas počitka ustrezno upoštevala na dan preverjanja in v predhodnih 56 dneh.
- (12) Hitri tehnološki napredek vodi v postopno avtomatizacijo voznih sistemov, ki od voznika zahtevajo manj neposrednega ukrepanja oziroma ga sploh ne zahtevajo. Da bi se upoštevale te spremembe, bi bilo treba sedanjo zakonodajo, vključno s pravili o času vožnje in počitka, morda prilagoditi, da se zagotovijo varnost v cestnem prometu in enaki konkurenčni pogoji ter izboljšajo delovni pogoji, hkrati pa Uniji omogoči, da prevzame vodilno vlogo pri novih inovativnih tehnologijah in praksah. Zato bi morala Komisija predložiti poročilo, v katerem oceni uporabo sistemov avtonomne vožnje v državah članicah, vključno s prednostmi tehnologij avtonomne vožnje. Poročilu bi bilo po potrebi treba priložiti zakonodajni predlog.
- (13) Za spodbujanje socialnega napredka je primerno določiti, kje je mogoče preživeti tedenski čas počitka, z zagotavljanjem, da imajo vozniki ustrezne pogoje za počitek. Kakovost nastanitve je zlasti pomembna pri rednih tedenskih časih počitka, ki bi ga moral voznik preživeti zunaj kabine vozila v ustrezni nastanitvi na stroške prevoznega podjetja kot delodajalca. Da bi zagotovili dobre delovne pogoje in varnost voznikov, je primerno pojasniti zahtevo, da se voznikom zagotovi kakovostna in spolu prijazna nastanitev za redni tedenski čas počitka, če ga preživijo zdoma.

- (14) Prav tako je treba zagotoviti, da prevozna podjetja organizirajo delo voznikov tako, da obdobja odsotnosti od doma niso predolga in da lahko vozniki koristijo daljši čas počitka kot nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka. Vrnitev bi bilo treba organizirati tako, da bi lahko prispel v operativni center prevoznega podjetja v državi članici sedeža ali v svoj kraj prebivališča, vozniki pa lahko prosto izbirajo, kje želijo preživeti čas počitka. Da bi prevozno podjetje dokazalo, da izpolnjuje obveznosti glede organizacije redne vrnitve, bi moralo imeti možnost uporabiti tahografske zapise, urnike dela voznikov ali drugo dokumentacijo. Taki dokazi bi morali biti na voljo v prostorih prevoznega podjetja in bi jih bilo treba na zahtevo predložiti nadzornim organom.
- (15) Medtem ko rednega tedenskega časa počitka in daljših časov počitka ni mogoče preživeti v vozilu ali na parkirišču, temveč le v ustrezni nastanitvi, ki se lahko nahaja ob parkirišču, je izredno pomembno, da se voznikom omogoči, da poiščejo varna in varovana parkirišča, ki zagotavljajo ustrezne ravni varnosti in primerno infrastrukturo. Komisija je že preučila, kako spodbuditi vzpostavitev visokokakovostnih parkirišč, vključno s potrebnimi minimalnimi zahtevami. Zato bi morala Komisija pripraviti standarde za varna in varovana parkirišča. Ti standardi bi morali prispevati k spodbujanju visokokakovostnih parkirišč. Standardi se lahko revidirajo, da se omogoči boljši dostop do alternativnih goriv, skladno s politikami za razvoj te infrastrukture. Pomembno je tudi skrbeti za to, da na parkiriščih ni ledu in snega.
- (16) V zvezi z varnimi in varovanimi parkirišči bi se morali izvajati revizijski postopki za certifikacijo v skladu s standardi Unije. S temi revizijskimi postopki bi bilo treba zagotoviti tudi, da parkirišča trajno izpolnjujejo te standarde. Komisijo bi bilo zato treba zadolžiti za pripravo certifikacijskega postopka za razvoj varnih in varovanih parkirišč v Uniji.
- (17) Zaradi večje varnosti v cestnem prometu in boljšega izvrševanja bi morali biti vsi vozniki v celoti seznanjeni s pravili o času vožnje in počitka ter o nevarnostih utrujenosti. V tem kontekstu so pomembne lahko dostopne informacije o razpoložljivih prostorih za počitek. Zato bi morala Komisija informacije o varnih in varovanih parkiriščih zagotoviti na uporabniku prijaznem spletnem mestu. Te informacije bi bilo treba posodabljati.
- (18) Da bi zagotovili trajno varnost in varovanost parkirišč, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo standardov za raven storitve na varnih in varovanih parkiriščih ter postopkov za certifikacijo varnosti in varovanosti parkirišč. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ⁽⁵⁾. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (19) V revidiranih smernicah TEN-T, uvedenih z Uredbo (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾ je predvidena vzpostavitev parkirišč na avtocestah približno na vsakih 100 km, da bi komercialnim uporabnikom cest zagotovili parkirna mesta z ustrezno ravno varnosti in varovanja. Da bi pospešili in spodbudili izgradnjo ustrezne parkirne infrastrukture, je pomembno, da so na voljo zadostne možnosti sofinanciranja s strani Unije v skladu s sedanji in prihodnji pravni akti Unije, ki določajo pogoje za to finančno podporo.
- (20) Mnogi cestni prevozi znotraj Unije za dele vožnje vključujejo prevoz s trajektom ali po železnici. Zato bi bilo treba za take prevoze določiti jasne in ustrezne določbe o času počitka in odmorih.

⁽⁵⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

⁽⁶⁾ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

- (21) Vozniki se včasih srečujejo z nepredvidljivimi okoliščinami, zaradi katerih je nemogoče prispeti na želeni cilj za tedenske čase počitka, ne da bi kršili pravila Unije. Zaželeno je, da se voznikom olajša ravnanje v takih okoliščinah in se jim omogoči prihod na cilj za tedenski čas počitka. Takšne izjemne okoliščine so nenadne okoliščine, ki se jim ni mogoče izogniti in jih ni mogoče predvideti, v katerih za kratek čas nepričakovano postane nemogoče v celoti uporabljati določbe te Uredbe. Zato se za izogibanje skladnosti s to uredbo ni mogoče sistematično sklicevati na take okoliščine. Za zagotovitev ustreznega izvrševanja bi moral voznik dokumentirati izjemne okoliščine, zaradi katerih je prišlo do odstopanja od pravil. Poleg tega bi bilo treba z zaščitnim ukrepom zagotoviti, da čas vožnje ni predolg.
- (22) Da bi zmanjšali in preprečili razlike pri izvrševanju ter nadalje povečali učinkovitost in uspešnost čezmejnega izvrševanja, je ključno vzpostaviti jasna pravila za redno upravno sodelovanje med državami članicami.
- (23) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se nacionalna pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾, izvajajo učinkovito, sorazmerno in odvračilno. Pomembno je zagotoviti, da imajo strokovnjaki enostaven dostop do informacij o kaznih, ki se uporabljajo v vsaki državi članici. Evropski organ za delo, ustanovljen z Uredbo (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾, bi lahko ta dostop olajšal tako, da informacije da na voljo prek enotnega spletnega mesta na ravni Unije, ki deluje kot enotni portal za dostop do informacijskih virov in storitev na ravni Unije in nacionalni ravni v vseh uradnih jezikih Unije, vzpostavljen z Uredbo (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁹⁾.
- (24) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (ES) št. 561/2006 bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da se pojasnijo kakršne koli določbe navedene uredbe ter določi skupne pristope k njihovi uporabi in izvrševanju. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁰⁾.
- (25) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (EU) št. 165/2014 bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da se določijo podrobne določbe za enotno izvajanje obveznosti zapisovanja in hrambe podatkov v zvezi z vsakim prečkanjem meje z vozilom in dejavnostmi ter podrobne določbe, potrebne za enotno izvajanje določb o zahtevah glede podatkov in funkcijah ter vgradnji tahografov. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.
- (26) Za izboljšanje stroškovne učinkovitosti pri izvrševanju socialnih pravil bi bilo treba v celoti izkoristiti sedanje in pametne tahografske sisteme, pametni tahografi pa bi morali biti obvezni tudi za lahka gospodarska vozila, ki so nad določeno težo in se uporabljajo v mednarodnem prevozu za najem in plačilo. Zato bi bilo treba izboljšati funkcije tahografov, da se omogoči natančnejše določanje položaja.
- (27) Zaradi stroškovne učinkovitosti pri izvrševanju socialnih pravil, hitrega razvoja novih tehnologij, digitalizacije v celotnem gospodarstvu Unije in potrebe po enakih konkurenčnih pogojih za podjetja v mednarodnem cestnem prometu je treba skrajšati prehodno obdobje za vgradnjo pametnih tahografov v registrirana vozila. Pametni tahografi bodo prispevali k poenostavitvi nadzora in tako olajšali delo nacionalnih organov.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o ustanovitvi Evropskega organa za delo, spremembi uredb (ES) št. 883/2004, (EU) št. 492/2011 in (EU) 2016/589 ter razveljavitvi Odločbe (EU) 2016/344 (UL L 186, 11.7.2019, str. 21).

⁽⁹⁾ Uredba (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 2. oktobra 2018 o vzpostavitvi enotnega digitalnega portala za zagotavljanje dostopa do informacij, do postopkov ter do storitev za pomoč in reševanje težav ter o spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 295, 21.11.2018, str. 1).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (28) Da bi lahko vozniki, prevozniki in nadzorni organi čim prej koristili prednosti pametnih tahografov, vključno z avtomatskim zapisovanjem prehodov meja, bi bilo treba obstoječe vozne parke opremiti s takimi napravami v ustreznem obdobju po začetku veljavnosti podrobnih tehničnih določb. Takšno obdobje bo zagotovilo dovolj časa za priprave.
- (29) V vozilih, ki niso opremljena s pametnimi tahografi, bi bilo treba prehod meje držav članic v tahografu zapisati na najbližji točki, kjer se je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju.
- (30) Zapisovanje dejavnosti v tahografu je pomemben del dela voznikov. Zato je ključno, da se voznikom zagotovi ustrezno usposabljanje o uporabi novih funkcij tahografov, ki se dajo na trg. Kot delodajalci, bi prevozna podjetja morala kriti stroške, povezane s tem usposabljanjem.
- (31) Osebe, pristojne za nadzor, ki preverjajo skladnost z ustreznim pravom Unije v sektorju cestnega prometa, se soočajo z izzivi zaradi raznolikosti tahografov, ki se uporabljajo, in sofisticiranih tehnik manipulacije, ki se hitro razvijajo. To velja zlasti, kadar se ta preverjanja izvajajo na cesti. Zato je bistveno, da osebe, pristojne za nadzor, opravijo ustrezno usposabljanje ter so tako v celoti seznanjene z najnovejšim tehnološkim razvojem in tehnikami manipulacije.
- (32) Da bi zmanjšali breme prevoznih podjetij in nadzornih organov, bi morala imeti oseba, pristojna za nadzor, kadar odstrani pečat tahografa za namene nadzora, v določenih dobro dokumentiranih okoliščinah možnost ponovnega zapečatenja.
- (33) Komisija ob upoštevanju nenehnega tehnološkega razvoja preučuje možnost razvoja novih tehničnih rešitev, ki bi zagotavljale enake koristi in varnost, kot jih ponuja pametni tahograf, ob enakih ali nižjih s tem povezanih stroških.
- (34) Pomembno je, da za prevozna podjetja s sedežem v tretjih državah veljajo pravila, ki so enakovredna pravilom Unije pri opravljanju dejavnosti cestnega prevoza na ozemlju Unije. Komisija bi morala oceniti upoštevanje tega načela na ravni Unije in predlagati ustrezne rešitve, o katerih se mora pogajati v okviru Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (v nadaljnjem besedilu: Sporazum AETR).
- (35) Prevoz blaga se razlikuje od prevoza ljudi. Zato bi morala Komisija oceniti, ali bi bilo treba predlagati ustrežnejša pravila za prevoz potnikov, zlasti za občasne prevoze, kot so opredeljeni v točki 4 člena 2 Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹¹⁾.
- (36) Ker ciljev te uredbe, in sicer izboljšati varnost v cestnem prometu in delovne pogoje za voznike v Uniji s harmonizacijo pravil o času vožnje, odmorih in času počitka v cestnem prometu ter s harmonizacijo pravil o uporabi in uvedbi tahografov, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi narave ciljev lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (37) Uredbi (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

(1) v členu 2(1) se vstavi naslednja točka:

„(aa) od 1. julija 2026 blaga v mednarodnem prevozu ali v okviru kabotaže, kjer največja dovoljena masa vozila, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,5 tone, ali“;

⁽¹¹⁾ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

(2) člen 3 se spremeni:

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

„(aa) vozili ali kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 7,5 tone in ki se uporabljajo za:

(i) prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri voznikovem delu ali

(ii) dostavo blaga, izdelanega v okviru obrtne dejavnosti,

le v radiju 100 km od baze podjetja ter pod pogojem, da vožnja vozila ni glavna voznikova dejavnost in da se prevoz ne opravlja za najem ali plačilo;“;

(b) vstavi se naslednja točka:

„(ha) vozili, katerih največja dovoljena masa, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone, in ki se uporabljajo za prevoz blaga, kadar se prevoz ne opravi za najem ali plačilo, temveč za lastni račun podjetja ali voznika, in vožnja ni glavna dejavnost osebe, ki vozi vozilo;“;

(3) v členu 4 se doda naslednja točka:

„(r) ‚nekomercialni prevoz‘ pomeni vsak prevoz po cesti, ki ni prevoz za najem, plačilo ali svoj račun, za katerega se ne prejme neposredno ali posredno plačilo in s katerim se niti neposredno niti posredno ne ustvarja prihodek za voznika vozila ali za druge in ki ni povezan s poklicno ali komercialno dejavnostjo.“;

(4) v členu 6 se odstavek 5 nadomesti z naslednjim:

„5. Voznik kot drugo delo zapiše vsak čas, porabljen, kot je opisano v točki (e) člena 4, in vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe, ter v skladu s točko (b)(iii) člena 34(5) Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta (*) zapiše vsak čas pripravljenosti, kot je opredeljen v točki (b) člena 3 Direktive 2002/15/ES. Ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek ali izpisek oziroma z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.“

(*) 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).“;

(5) v členu 7 se doda naslednji odstavek:

„Voznik, udeležen v vožnji z več vozniki, lahko vzame 45-minutni odmor v vozilu, ki ga vozi drug voznik, pod pogojem, da voznik, ki si vzame odmor, ne pomaga vozniku, ki vozi vozilo.“;

(6) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. V katerih koli dveh zaporednih tednih ima voznik vsaj:

(a) dva redna tedenska časa počitka ali

(b) en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur.

Tedenski čas počitka se začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobij od konca predhodnega tedenskega časa počitka.

Z odstopanjem od prvega pododstavka lahko ima voznik, ki opravlja mednarodni prevoz blaga, zunaj države članice sedeža dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka, če ima v katerih koli štirih zaporednih tednih vsaj štiri tedenske čase počitka, od katerih sta vsaj dva redna tedenska časa počitka.

Za namene tega odstavka se šteje, da voznik opravlja mednarodni prevoz, kadar voznik začne dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka zunaj države članice sedeža delodajalca in zunaj svojega kraja prebivališča.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„6b. Vsakršno skrajšanje tedenskega časa počitka se nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se koristi v enem kosu pred koncem tretjega tedna, ki sledi zadevnemu tednu.

Kadar se v skladu s tretjim pododstavkom odstavka 6 koristita dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka, se pred naslednjim tedenskim časom počitka koristi čas počitka, ki je nadomestilo za navedena skrajšana tedenska časa počitka.“;

(c) odstavek 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. Voznik rednega tedenskega časa počitka in kakršnega koli tedenskega časa počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za predhodne skrajšane tedenske čase počitka, ne preživi v vozilu. Preživi ga v ustrezni in spolu primerni nastanitvi z ustreznimi spalnimi in sanitarnimi prostori.

Vse stroške nastanitve zunaj vozila krije delodajalec.“;

(d) vstavi se naslednji odstavek:

„8a. Prevozna podjetja organizirajo delo voznikov tako, da se lahko v vsakem obdobju štirih zaporednih tednov vrnejo v operativni center delodajalca, v katerem so ponavadi bazirani in kjer se začne njihov tedenski čas počitka, v državi članici, kjer ima delodajalec sedež, ali v svoj kraj prebivališča, da tam preživijo vsaj en redni tedenski čas počitka ali tedenski čas počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka.

Če pa ima voznik dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka v skladu z odstavkom 6, organizira prevozno podjetje njegovo delo tako, da se lahko vrne pred začetkom rednega tedenskega časa počitka, ki traja več kot 45 ur in se koristi kot nadomestilo.

Podjetje dokumentira, kako izpolnjuje to obveznost, in dokumentacijo hrani v svojih prostorih, da jo lahko predloži na zahtevo nadzornih organov.“;

(e) doda se naslednji odstavek:

„10. Komisija najpozneje 21. avgusta 2022 oceni in poroča Parlamentu in Svetu, ali je mogoče sprejeti ustreznejša pravila za voznike, ki opravljajo občasne storitve prevoza potnikov, kot so določene v točki 4 člena 2 Uredbe (ES) št. 1073/2009.“;

(7) vstavi se naslednji člen:

„Člen 8a

1. Komisija zagotovi, da so informacije o varnih in varovanih parkiriščih lahko dostopne voznikom, ki opravljajo cestni prevoz blaga in potnikov. Komisija objavi seznam vseh certificiranih parkirišč, da se voznikom v ustrezni obliki zagotovijo:

— odkrivanje in preprečevanje vdorov,

- razsvetljava in vidljivost,
- kontaktne točke in postopki v sili,
- spolu primerni sanitarni prostori,
- možnosti za nakup živil in pijač,
- komunikacijske povezave,
- električno napajanje.

Seznam takšnih parkirišč je na voljo na enotnem uradnem spletnem mestu, ki se redno posodablja.

2. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 23a za določitev standardov, ki zagotavljajo dodatne podrobnosti glede ravni storitve in varnosti v zvezi s parkirišči iz odstavka 1 ter postopkov certificiranja parkirišč.

3. Vsa parkirišča, ki so bila certificirana, se lahko označijo, da so certificirana v skladu s standardi in postopki Unije.

V skladu s točko (c) člena 39(2) Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (*) države članice spodbujajo vzpostavljanje parkirišč za komercialne uporabnike cest.

4. Komisija do 31. decembra 2024 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o razpoložljivosti ustreznih prostorov za počitek voznikov in varovanih parkirišč ter o razvoju varnih in varovanih parkirišč, certificiranih v skladu z delegiranimi akti iz odstavka 2. To poročilo lahko vsebuje seznam ukrepov za povečanje števila in kakovosti varnih in varovanih parkirišč.

(*) Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348 20.12.2013, str. 1).“;

(8) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Z odstopanjem od člena 8 se lahko redni dnevni čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure, kadar voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Vozniku je med tem rednim dnevnim časom počitka ali skrajšanim tedenskim časom počitka na voljo spalna kabina, ležišče na ladji ali ležalni vagon.

Kar zadeva redni tedenski čas počitka, se to odstopanje za vožnje s trajektom ali vlakom uporablja le, kadar:

(a) vožnja predvidoma traja 8 ur ali več in

(b) ima voznik dostop do spalne kabine na trajektu ali ležalnega vagona na vlaku.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Vsak čas, porabljen za potovanje na lokacijo, na kateri se prevzame vozilo, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ali vrnitev s te lokacije, kadar vozilo ni na voznikovem domu niti v operativnem centru delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, se ne šteje za počitek ali odmor, razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do spalne kabine, ležišča na ladji ali ležalnega vagona.“;

(9) vstavi se naslednji člen:

„Člen 9a

Komisija do 31. decembra 2025 pripravi poročilo o oceni uporabe sistemov avtonomne vožnje v državah članicah ter ga predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. To poročilo se osredotoči zlasti na morebiten vpliv teh sistemov na pravila o času vožnje in počitka. Temu poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog o spremembi te uredbe.“;

(10) v členu 10 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Prevozno podjetje voznikom, ki so v njem zaposleni ali mu dani na voljo, ne sme izplačevati nikakršnih plačil, niti v obliki bonusov ali dodatkov k plači, ki so povezana s prevoženimi razdaljami, hitrostjo dostave in/ali količino prevoženega blaga, če so ta plačila takšna, da ogrožajo varnost v cestnem prometu in/ali spodbujajo kršitve te uredbe.“;

(11) v členu 12 se dodajo naslednji odstavki:

„Voznik lahko v izjemnih okoliščinah odstopa tudi od člena 6(1) in (2) in člena 8(2), če s tem ne ogrozi varnosti v cestnem prometu, ter dnevni in tedenski čas vožnje prekorači za največ eno uro, da prispe v operativni center delodajalca ali kraj svojega prebivališča za tedenski čas počitka.

Pod enakimi pogoji lahko voznik, da bi dosegel operativni center delodajalca ali kraj svojega stalnega prebivališča za tedenski čas počitka, dnevni in tedenski čas vožnje prekorači za največ dve uri, če je imel neposredno pred dodatno vožnjo neprekinjen 30-minutni odmor.

Voznik razlog za tako odstopanje navede ročno na tahografskem vložku ali izpisu ali v svojem urniku dela najpozneje, ko prispe v namembni kraj ali na primerno mesto, kjer lahko ustavi.

Vsakršno podaljšanje vožnje se nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se koristi v enem kosu skupaj s katerim koli obdobjem počitka pred koncem tretjega tedna po zadevnemu tednu.“;

(12) v členu 13 se odstavek 1 spremeni:

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

„(e) z vozili, ki vozijo izključno na otokih ali v regijah, ki so ločene od preostalega državnega ozemlja, katerih površina ne presega 2 300 kvadratnih kilometrov ter ki niso povezane s preostalim državnim ozemljem z mostom, nasipom ali predorom, odprtim za motorna vozila, in ne mejijo na drugo državo članico“;

(b) dodata se naslednji točki:

„(q) z vozili ali kombinacijami vozil, ki prevažajo gradbene stroje za gradbeno podjetje znotraj polmera 100 km od baze podjetja, če vožnja vozil ni glavna voznikova dejavnost;

(r) z vozili za dostavo sveže betonske mešanice.“;

(13) v členu 14 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. V nujnih primerih lahko države članice v izjemnih okoliščinah odobrijo začasno izjemo za obdobje, ki ne presega 30 dni, katera mora biti ustrezno obrazložena in nemudoma uradno sporočena Komisiji. Komisija te informacije nemudoma objavi na javnem spletnem mestu.“;

(14) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Države članice zagotovijo, da za voznike vozil iz točke (a) člena 3 veljajo nacionalna pravila, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka. Države članice obvestijo Komisijo o zadevnih nacionalnih pravilih, ki se uporabljajo za take voznike.“;

(15) v členu 16(3) se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) vključuje vse podrobnosti iz odstavka 2 vsaj za obdobje, ki zajema dan, v katerem se opravi nadzor, in predhodnih 56 dni; te podrobnosti je treba posodabljati v rednih časovnih presledkih, katerih trajanje ne sme presegati enega meseca;“;

(16) v členu 19 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne z resnostjo kršitve, kot je navedeno v Prilogi III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), pa tudi odvrtilne ter nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice o teh pravilih in ukrepih, skupaj z metodo in merili, izbranimi na nacionalni ravni za ocenjevanje njihove sorazmernosti, uradno obvestijo Komisijo. Države članice brez odlašanja uradno sporočijo vse naknadne spremembe, ki nanje vplivajo. Komisija obvesti države članice o teh pravilih ter o vseh spremembah, ki nanje vplivajo. Komisija zagotovi, da se te informacije objavijo na posebnem javnem spletnem mestu v vseh uradnih jezikih Unije, ki vsebuje podrobne informacije o takih kaznih, ki se uporabljajo v državah članicah.

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

(17) člen 22 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice v skladu z zahtevami iz člena 8 Direktive 2006/22/ES med seboj tesno sodelujejo in si brez odlašanja pomagajo, da bi olajšale dosledno uporabo te uredbe in njeno učinkovito izvrševanje.“;

(b) v odstavku 2 se doda naslednja točka:

„(c) drugih posebnih podatkih, vključno z oceno tveganja podjetja, ki bi lahko vplivala na skladnost s to uredbo.“;

(c) vstavita se naslednja odstavka:

„3a. Države članice za izmenjavo podatkov v okviru te uredbe uporabljajo organe za zvezo z drugimi ustreznimi pristojnimi organi znotraj Skupnosti, imenovane na podlagi člena 7 Direktive 2006/22/ES.

3b. Medsebojno upravno sodelovanje in pomoč se izvajata brezplačno.“;

(18) vstavi se naslednji člen:

„Člen 23a

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8a se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 20. avgusta 2020.

Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 8a lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje (*).
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 8a, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

(*) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(19) v členu 24 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

- „2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (*).
- 2a. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

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

(20) v členu 25 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

- „2. V primerih iz točke (b) odstavka 1 Komisija sprejme izvedbene akte, ki določajo skupne pristope.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2a).“

Člen 2

Uredba (EU) št. 165/2014 se spremeni:

(1) v členu 1(1) se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„1. V tej uredbi so določene obveznosti in zahteve v zvezi s konstrukcijo, vgradnjo, uporabo, testiranjem in nadzorom tahografov, ki se uporabljajo v cestnem prometu, da se preveri skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006, uredbami (ES) št. 1071/2009 (*), (ES) št. 1072/2009 (**), (ES) št. 1073/2009 (***) Evropskega parlamenta in Sveta in Direktivo 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta(****) in direktivama Sveta 92/6/EGS (*****) in 92/106/EGS (*****) ter, kar zadeva napotitev voznikov v cestnem prometu, direktivami 96/71/ES (*****) in 2014/67/EU (*****) in (EU) 2020/1057 (*****) Evropskega parlamenta in Sveta.

-
- (*) 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).
- (**) Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).
- (***) Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).
- (****) Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).
- (*****) Direktiva Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (UL L 57, 2.3.1992, str. 27).
- (*****) Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).
- (*****) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 18, 21.1.1997, str. 1).
- (*****) Direktiva 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o izvrševanju Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev in spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (uredba IMI) (UL L 159, 28.5.2014, str. 11).
- (*****) Direktiva (EU) 2020/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 249, 31.7.2020, str. 49).“;

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

„4. Najpozneje tri leta po koncu leta, ko začnejo veljati podrobne določbe iz drugega odstavka člena 11, se naslednje kategorije vozil, ki delujejo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, opremijo s pametnim tahografom, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 te uredbe:

- (a) vozila, opremljena z analognim tahografom;
- (b) vozila, opremljena z digitalnim tahografom v skladu s specifikacijami iz Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85, ki se uporabljajo do 30. septembra 2011;
- (c) vozila, opremljena z digitalnim tahografom v skladu s specifikacijami iz Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85, ki se uporabljajo od 1. oktobra 2011, ter
- (d) vozila, opremljena z digitalnim tahografom v skladu s specifikacijami iz Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85, ki se uporabljajo od 1. oktobra 2012.

4a. Najpozneje štiri leta po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega odstavka člena 11, se vozila, ki so opremljena s pametnim tahograфом v skladu s Prilogo IC k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2016/799 (*), ki delujejo v državi članici, ki ni njihova država članica registracije, opremijo s pametnim tahograфом, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 te uredbe.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 z dne 18. marca 2016 o izvajanju Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta za določitev zahtev glede konstrukcije, preskušanja, namestitve, delovanja in popravila tahografov in njihovih sestavnih delov (UL L 139 26.5.2016, str. 1).“;

(3) v členu 4(2) se za četrto alineo vstavi naslednja alineja:

„— imajo dovolj pomnilniške zmogljivosti za shranjevanje vseh podatkov, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe;“;

(4) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Varstvo podatkov

1. Države članice zagotovijo, da se obdelava osebnih podatkov v okviru te uredbe opravlja zgolj zaradi preverjanja skladnosti s to uredbo ter uredbami (ES) št. 561/2006, (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009, (ES) št. 1073/2009, direktivami 2002/15/ES, 92/6/EGS in 92/106/EGS ter, kar zadeva napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa, direktivami 96/71/ES, 2014/67/EU in (EU) 2020/1057.

2. Države članice zlasti zagotovijo, da se osebni podatki varujejo pred uporabi, ki niso strogo povezane s pravnimi akti Unije iz odstavka 1, kar zadeva:

(a) uporabo globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) za zapisovanje podatkov o kraju, kot je določeno v členu 8;

(b) uporabo komunikacije na daljavo za potrebe nadzora iz člena 9, uporabo tahografa z vmesnikom iz člena 10, elektronsko izmenjavo informacij na voznških karticah iz člena 31 in zlasti vsako čezmejno izmenjavo takšnih podatkov s tretjimi državami, in

(c) hranjenje zapisov pri prevoznih podjetjih iz člena 33.

3. Digitalni tahografi so zasnovani tako, da zagotavljajo zasebnost. Obdelujejo se le podatki, ki so potrebni za namene iz odstavka 1.

4. Lastniki vozil, prevozna podjetja in kateri koli drugi zadevni subjekt ravna v skladu z ustreznimi določbami o varstvu osebnih podatkov, kadar je to primerno.“;

(5) v členu 8 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Da se omogoči preverjanje skladnosti z ustrežno zakonodajo, se položaj vozila samodejno zapiše na naslednjih točkah ali na točki, ki je najbližje tem krajem, kjer je na voljo satelitski signal:

— v začetnem kraju dnevnega delovnega časa,

— vsakič, ko vozilo prečka mejo države članice,

— vsakič, ko vozilo opravlja dejavnosti natovarjanja ali raztovarjanja,

— vsake tri ure v skupnem času vožnje in

— v končnem kraju dnevnega delovnega časa.

Da bi nadzornim organom olajšali preverjanje skladnosti, pametni tahograf tudi zapiše, ali je bilo vozilo uporabljeno za prevoz blaga ali potnikov, kot se zahteva z Uredbo (ES) št. 561/2006.

Za te namene morajo biti vozila, ki so prvič registrirana 36 mesecev po začetku veljavnosti podrobnih določb iz prvega odstavka člena 11, opremljena s tahografi, povezanimi s storitvijo za določanje položaja, ki temelji na satelitskem navigacijskem sistemu.

Vendar se zapisovanje prehodov meja in dodatnih dejavnosti iz druge in tretje alineje prvega pododstavka in drugega pododstavka uporablja za vozila, ki so bila prvič registrirana v državi članici več kot dve leti po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega odstavka člena 11, in sicer brez poseganja v obveznost naknadne opreme določenih vozil v skladu s členom 3(4).“;

(6) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Tri leta po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega odstavka člena 11 države članice svoje nadzorne organe v ustreznem obsegu opremijo z napravami za zgodnje odkrivanje na daljavo, ki so potrebne, da se omogoči sporočanje podatkov iz tega člena, ob upoštevanju njihovih specifičnih zahtev in strategij za izvrševanje. Do takrat se lahko države članice odločijo, ali bodo svoje nadzorne organe opremile s takšnimi napravami za zgodnje odkrivanje na daljavo.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Komunikacija iz odstavka 1 se s tahografom vzpostavi samo, kadar to zahteva naprava nadzornih organov. Komunikacija je zavarovana, da se zagotovita integriteta podatkov ter ugotovitev pristnosti tahografa in naprave za nadzor. Dostop do sporočenih podatkov se omeji na nadzorne organe, pristojne za preverjanje kršitev pravnih aktov Unije iz člena 7(1) in te uredbe, ter na servisne delavnice, kolikor je to potrebno, da se preveri pravilno delovanje tahografa.“;

(c) v odstavku 4 se doda naslednja alineja:

„— prekoračenje najdaljšega časa vožnje.“;

(7) v členu 10 se doda naslednji odstavek:

„Tahografi vozil, ki so prvič registrirana v državi članici več kot dve leti po začetku veljavnosti podrobnih določb iz drugega odstavka člena 11, se opremijo z vmesnikom iz odstavka 1.“;

(8) člen 11 se spremeni:

(a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Da se zagotovi, da so pametni tahografi skladni z načeli in zahtevami iz te uredbe, Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe, potrebne za enotno izvajanje členov 8, 9 in 10, kar izključuje katere koli določbe, ki bi določale, da tahograf zapisuje dodatne podatke.“

Komisija do 21. avgusta 2021 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe za enotno izvajanje obveznosti zapisovanja in hrambe podatkov o vsakem prečkanju meje z vozilom ter dejavnostih iz druge in tretje alineje prvega pododstavka člena 8(1) in drugega pododstavka člena 8(1).

Komisija do 21. februarja 2022 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe, potrebne za enotno uporabo pravil o zahtevah glede podatkov in funkcijah, vključno s členi 8, 9 in 10 te uredbe, ter vgradnji tahografov za vozila iz točke (aa) člena 2(1) Uredbe (ES) št. 561/2006.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 42(3).“;

(b) v drugem odstavku se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:

„Podrobne določbe iz prvega, drugega in tretjega odstavka tega člena:“;

(9) v odstavku 5 člena 22 se tretji in četrti pododstavek nadomestita z naslednjim:

„Odstranjene ali poškodovane pečate brez nepotrebne odlašanja in najpozneje v sedmih dneh po njihovi odstranitvi ali poškodbi zamenja pooblaščen serviser ali servisna delavnica. Kadar so bili pečati odstranjeni ali poškodovani za potrebe nadzora, jih lahko brez nepotrebne odlašanja zamenja oseba, pristojna za nadzor, ki ima opremo za pečatenje in edinstveno posebno oznako.

Kadar oseba, pristojna za nadzor, odstrani pečat, se nadzorna kartica vstavi v tahograf od trenutka, ko se odstrani pečat, do konca kontrolnega pregleda, tudi v primeru namestitve novega pečata. Oseba, pristojna za nadzor, izda pisno izjavo, ki vsebuje vsaj naslednje informacije:

- identifikacijsko številko vozila,
- ime osebe,
- nadzorni organ in državo članico,
- številko nadzorne kartice,
- številko odstranjenega pečata,
- datum in čas odstranitve pečata,
- številko novega pečata, kadar je oseba, pristojna za nadzor, namestila nov pečat.

Pred zamenjavo pečatov tahograf preveri in kalibrira pooblaščen servisna delavnica, razen kadar je bil pečat odstranjen ali poškodovan za potrebe nadzora in ga je zamenjala oseba, pristojna za nadzor.“;

(10) v členu 26 se vstavi naslednji odstavek:

„7a. Pristojni organ države članice izdajateljice lahko zahteva, da voznik nadomesti vozniško kartico z novo kartico, če je to potrebno za usklajitev z ustreznimi tehničnimi specifikacijami.“;

(11) člen 34 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Vozniki uporabljajo tahografske vložke ali vozniške kartice vsak dan vožnje od trenutka, ko prevzamejo vozilo. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne odvzame pred koncem dnevnega delovnega časa, razen če je odvzem drugače dovoljen ali potreben, da se po prečkanju meje vnese oznaka države. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne uporablja dlje, kot je predvideno.“;

(b) v odstavku 5 se točka (b) spremeni:

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

„(iv) pod oznako : odmore, počitek, letni ali bolniški dopust;“;

(ii) doda se naslednja točka:

„(v) pod oznako za ‚trajekt/vlak‘: poleg oznake : čas počitka na trajektu ali vlaku v skladu s členom 9 Uredbe (ES) št. 561/2006.“;

(c) v odstavku 6 se doda naslednja točka:

„(f) oznako države, v kateri se dnevni delovni čas začne, in oznako države, v kateri se dnevni delovni čas konča. Voznik vnese tudi oznako države, v katero vstopi po prehodu meje države članice, in sicer na začetku prvega postanka v tej državi članici. Ta prvi postanek se opravi na najbližjem mestu, kjer je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, voznik oznako države vnese v pristanišču ali na postaji prihoda.“;

(d) odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. Voznik v digitalni tahograf vnese oznaki držav, v katerih je začel in končal dnevni delovni čas.

Voznik od 2. februarja 2022 vnese tudi oznako države, v katero vstopi po prečkanju meje države članice, in sicer na začetku prvega postanka v tej državi članici. Ta prvi postanek se opravi na najbližjem mestu, kjer je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, voznik oznako države vnese v pristanišču ali na postaji prihoda.

Države članice lahko zahtevajo, da vozniki vozil, ki so vključena v prevoze na njenem ozemlju, oznaki države dodajo podrobnejše geografske podatke, če so te države članice o njih uradno obvestile Komisijo pred 1. aprilom 1998.

Voznikom ni treba vpisovati podatkov iz prvega stavka prvega pododstavka, če tahograf avtomatsko zapisuje podatke o kraju v skladu s členom 8.“;

(12) člen 36 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

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

„(i) tahografske vložke za tekoči dan in tiste, ki jih je uporabljal v predhodnih 56 dneh;“;

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

„(iii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in v predhodnih 56 dneh.“;

(b) v odstavku 2 se točka (ii) nadomesti z naslednjim:

„(ii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in v predhodnih 56 dneh;“.

Člen 3

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

Vendar pa se točka 15 člena 1 in točka 12 člena 2 uporabljata od 31. decembra 2024.

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

V Bruslju, 15. julija 2020

Za Evropski parlament
Predsednik
D.M. SASSOLI

Za Svet
Predsednica
J. KLOECKNER

UREDBA (EU) 2020/1055 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 15. julija 2020****o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

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

ob upoštevanju naslednjega:

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

⁽¹⁾ UL C 197, 8.6.2018, str. 38.⁽²⁾ UL C 176, 23.5.2018, str. 57.⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 7. aprila 2020 (UL C 153, 7.5.2020, str. 1). Stališče Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2020 (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).⁽⁵⁾ Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹¹⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

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

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

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (ES) št. 1071/2009

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

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

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

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

- (b) vstavi se naslednja točka:

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

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

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

- (d) doda se naslednji pododstavek:

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

- (2) v členu 3 se črta odstavek 2;

- (3) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Pogoji v zvezi z zahtevo glede sedeža

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

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

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

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

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

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

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

(4) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) drugi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

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

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

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

„(vii) davčnega prava, in“;

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

„(xi) napotitve delavcev v cestnem prevozu;

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

(xiii) kabotaže.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

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

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

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

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

(c) vstavi se naslednji odstavek:

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

V ta namen Komisija:

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

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

(5) člen 7 se spremeni:

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

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

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

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

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

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

(b) vstavi se naslednji odstavek:

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

(c) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

(d) vstavi se naslednji odstavek:

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

(6) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

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

(b) odstavek 9 se nadomesti z naslednjim:

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

(7) v členu 9 se doda naslednji odstavek:

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

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

(9) člen 12 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

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

(b) v odstavku 2 se drugi pododstavek črta;

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

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

(11) člen 14 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se doda naslednji pododstavek:

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

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

(12) člen 16 se spremeni:

(a) odstavek 2 se spremeni:

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

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

(ii) dodajo se naslednje točke:

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

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

(c) v odstavku 6 se dodata naslednja pododstavka:

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

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

(d) odstavek 7 se črta;

(13) člen 18 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 18

Upravno sodelovanje med državami članicami

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Medsebojno upravno sodelovanje in pomoč se izvajata brezplačno.

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

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

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

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

(14) v členu 23 se dodata naslednja odstavka:

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

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

(15) člen 24 se črta;

(16) vstavi se naslednji člen:

„Člen 24a

Izvajanje prenosa pooblastila

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

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

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

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

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

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

(*) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(17) člen 25 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

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

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

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

(18) člen 26 se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Poročanje in pregled“;

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

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

(i) cestnih prevoznikov v potniškem prometu in

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

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

(c) dodajo se naslednji odstavki:

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

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

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

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

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

(19) Priloga IV se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Najhujše kršitve iz člena 6(2)“;

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

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

(c) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

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

Člen 2

Spremembe Uredbe (ES) št. 1072/2009

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

(1) v členu 1 se spremeni odstavek 5:

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

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

(b) vstavi se naslednja točka:

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

(2) člen 4 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se tretji pododstavek črta;

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

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

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

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

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

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

(4) člen 8 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek:

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

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

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

(c) vstavi se naslednji odstavek:

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

(d) odstavek 5 se spremeni:

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

(5) člen 10 se spremeni:

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

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

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

(b) doda se naslednji odstavek:

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

(6) vstavi se naslednji člen:

„Člen 10a

Preverjanja

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

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

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

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

(7) vstavita se naslednja člena:

„Člen 14a

Odgovornost

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

Člen 14b

Izvajanje prenosa pooblastila

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

(*) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(8) člen 15 se črta;

(9) člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 17

Poročanje in pregled

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

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

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

Člen 3

Spremembe Uredbe (EU) št. 1024/2012

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

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

(*) UL L 300, 14.11.2009, str. 51.“

Člen 4

Začetek veljavnosti

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

Uporablja se od 21. februarja 2022.

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

V Bruslju, 15. julija 2020

Za Evropski parlament

Predsednik

D.M. SASSOLI

Za Svet

Predsednica

J. KLOECKNER

UREDBA (EU) 2020/1056 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 15. julija 2020****o elektronskih informacijah o prevozu blaga****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije ter zlasti člena 91 in člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Učinkovitost prevoza blaga in logistike je ključna za rast in konkurenčnost gospodarstva Unije, delovanje notranjega trga ter socialno in ekonomsko kohezijo vseh regij Unije.
- (2) Namen te uredbe je spodbuditi digitalizacijo prevoza blaga in logistike ter tako zmanjšati upravne stroške, izboljšati izvršne zmogljivosti pristojnih organov ter povečati učinkovitost in trajnost prometa.
- (3) Pretok blaga, vključno z odpadki, spremlja velika količina informacij, ki se še vedno izmenjujejo v papirni obliki, tako med podjetji kot med podjetji in pristojnimi organi. Uporaba papirnih dokumentov pomeni veliko upravno breme za izvajalce logističnih storitev ter njim in z njimi povezanim sektorjem (kot sta trgovina in proizvodnja), zlasti MSP, povzroča dodatne stroške, hkrati pa negativno vpliva na okolje.
- (4) Glavni razlog za pomanjkanje napredka pri poenostavljanju in povečevanju učinkovitosti pri izmenjavi informacij, ki ju omogočajo razpoložljiva elektronska sredstva, naj bi bila odsotnost enotnega pravnega okvira na ravni Unije, ki od pristojnih organov zahteva, da v elektronski obliki sprejemajo zakonsko predpisane ustrezne informacije o prevozu blaga. Če bi pristojni organi informacije sprejemali v elektronski obliki in bi bile te v skladu s skupnimi specifikacijami, to ne bi zgolj olajšalo komuniciranja med pristojnimi organi in gospodarskimi subjekti, ampak bi posredno spodbudilo tudi razvoj enotnega in poenostavljenega elektronskega komuniciranja med podjetji v Uniji. Poleg tega bi privedlo do znatnih prihrankov pri upravnih stroških za gospodarske subjekte, zlasti za MSP, ki predstavljajo največji delež prevoznih in logističnih podjetij v Uniji.
- (5) Nekatera področja prometnega prava Unije od pristojnih organov zahtevajo, da sprejmejo digitalizirane informacije, vendar se to še zdaleč ne nanaša na vse ustrezne pravne akte Unije. Omogočena bi morala biti uporaba elektronskih sredstev, da bi bile zakonsko predpisane informacije o prevozu blaga dane na voljo pristojnim organom na celotnem ozemlju Unije v zvezi z vsemi ustreznimi fazami prevoza, ki se izvajajo v Uniji. Poleg tega bi morala navedena možnost veljati za vse zakonsko predpisane informacije in za vse načine prevoza.
- (6) Od pristojnih organov bi bilo zato treba zahtevati, da sprejmejo informacije, dane na voljo v elektronski obliki, kadar so gospodarski subjekti obvezani dati na voljo informacije kot dokaz izpolnjevanja zahtev, določenih v pravnih aktih Unije, ki jih zajema ta uredba. Ta zahteva bi morala zajemati tudi informacije, ki jih organi zahtevajo kot dodatne informacije, v skladu z določbami navedenih pravnih aktov Unije, na primer kadar nekatere informacije manjkajo. Enako bi moralo veljati, če je v skladu z nacionalnim pravom treba sporočiti zakonsko predpisane informacije, ki so v celoti ali deloma enake kot informacije, ki jih je treba sporočiti na podlagi pravnih aktov Unije, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. Organi bi si morali tudi prizadevati za elektronsko komuniciranje z zadevnimi gospodarskimi subjekti v zvezi s temi informacijami. Takšno komuniciranje ne bi smelo posegati v zadevne določbe pravnih aktov Unije in v nacionalno pravo v zvezi z nadaljnjimi ukrepi med preverjanji zakonsko predpisanih informacij ali po njih. Obveznost pristojnih organov, da sprejemajo informacije, ki jih gospodarski subjekti dajo na voljo v elektronski obliki, bi morala veljati tudi, kadar koli se v skladu z določbami pravnih aktov

⁽¹⁾ UL C 62, 15.2.2019, str. 265.

⁽²⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 12. marca 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 7. aprila 2020 (UL C 157, 8.5.2020, str. 1). Stališče Evropskega parlamenta z dne 8. julija 2020 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

Unije ali nacionalnim pravom, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, zahtevajo informacije, ki so navedene tudi v ustreznih mednarodnih konvencijah, kot so konvencije, ki urejajo mednarodne pogodbe o prevozu za različne načine prevoza, na primer Konvencija ZN o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR), Konvencija o mednarodnem železniškem prometu (COTIF), Resolucija IATA 672 o elektronskem letalskem tovornem listu, Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija) in Budimpeška konvencija o pogodbi za prevoz blaga po celinskih plovih poteh (CMNI).

- (7) Ker je ta uredba namenjena le olajšanju in spodbujanju posredovanja informacij med gospodarskimi subjekti in pristojnimi organi z elektronskimi sredstvi, ne bi smela posegati v določbe pravnih aktov Unije ali nacionalnega prava, ki določajo vsebino zakonsko predpisanih informacij, in zlasti ne bi smela nalagati dodatnih zahtev glede zakonsko predpisanih informacij ali jezika. Ker je ta uredba namenjena omogočanju skladnosti z zahtevami glede zakonsko predpisanih informacij z elektronskimi sredstvi in ne s papirnimi dokumenti, ne posega v možnosti zadevnih gospodarskih subjektov, da te informacije predložijo v papirni obliki, kot določajo ustrezne določbe pravnih aktov Unije ali nacionalnega prava, niti ne posega v ustrezne zahteve Unije v zvezi z dokumenti, ki jih je treba uporabljati za strukturirano predložitev zadevnih informacij. Ta uredba ne bi smela posegati v določbe Uredbe (ES) št. 1013/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ v zvezi s postopkovnimi zahtevami za pošiljke odpadkov, in določbe, ki se nanašajo na nadzor, ki ga izvajajo carinski uradi. Ta uredba tudi ne bi smela posegati v obveznosti poročanja, tudi glede pristojnosti carinskih ali drugih organov, kakor so določene v Uredbi (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ ali v izvedbenih ali delegiranih aktih, sprejetih na podlagi Uredbe (EU) št. 952/2013, ali v Uredbi (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾.
- (8) Uporaba elektronskih sredstev za izmenjavo zakonsko predpisanih informacij lahko zmanjša upravne stroške gospodarskih subjektov in poveča učinkovitost pristojnih organov. Tako gospodarski subjekti kot pristojni organi bi morali sprejeti potrebne ukrepe, da se omogočijo elektronske izmenjave zakonsko predpisanih informacij o prevozu blaga (eFTI) v strojno berljivi obliki prek platform, temelječih na informacijski in komunikacijski tehnologiji (v nadaljnjem besedilu: platforme eFTI), vključno s pridobitvijo potrebne opreme. Vendar bi morali zadevni gospodarski subjekti ostati odgovorni za zagotavljanje informacij v človeku berljivi obliki, kadar pristojni organi to izrecno zahtevajo, da bi pristojni organi lahko opravili svoje dolžnosti v primerih, ko dostop do platforme eFTI ni na voljo.
- (9) Da bi lahko gospodarski subjekti ustrezne informacije v elektronski obliki zagotavljali enako v vseh državah članicah, se je treba opreti na skupne specifikacije, ki bi jih morala sprejeti Komisija z delegiranimi in izvedbenimi akti iz te uredbe.
- (10) Skupne specifikacije o opredelitvi in tehničnih značilnostih podatkovnih elementov bi morale zagotavljati interoperabilnost podatkov z določitvijo enotnega celovitega sklopa podatkov, ki bi se uporabljal za elektronsko sporočanje informacij. Ta celoviti sklop podatkov bi moral vsebovati vse podatkovne elemente, ki ustrezajo zahtevam glede informacij, določenih v ustreznih določbah pravnih aktov Unije in nacionalnega prava, pri čemer so podatkovni elementi, ki so skupni enemu ali več podsklopom, vključeni le enkrat.
- (11) S skupnimi specifikacijami bi bilo treba določiti tudi skupne postopke in podrobna pravila za pristojne organe pri dostopu do teh informacij in njihovi obdelavi, vključno s kakršno koli s tem povezano komunikacijo med pristojnimi organi in zadevnimi gospodarskimi subjekti, kot so zahteve za dodatne informacije, ki jih pristojni organi potrebujejo za izvajanje svojih pristojnosti na področju izvrševanja zakonodaje v skladu z ustreznimi določbami pravnih aktov Unije in nacionalnega prava.

⁽³⁾ Uredba (ES) št. 1013/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. junija 2006 o pošiljkah odpadkov (UL L 190, 12.7.2006, str. 1).

⁽⁴⁾ Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).

⁽⁵⁾ Uredba (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o vzpostavitvi evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU (UL L 198, 25.7.2019, str. 64).

- (12) Pri določanju teh skupnih specifikacij bi bilo treba ustrezno upoštevati zadevne specifikacije za izmenjavo podatkov, določene v ustreznih pravnih aktih Unije in vključene v evropske in mednarodne standarde za izmenjavo podatkov, vključno z večmodalnimi standardi, pa tudi načela in priporočila iz sporočila Komisije z dne 23. marca 2017 z naslovom „Evropski okvir interoperabilnosti – strategija za izvajanje“, ki določa pristop k izvajanju evropskih digitalnih javnih storitev, o katerem so se skupno dogovorile države članice. Ustrezno bi bilo treba poskrbeti, da te specifikacije ostanejo tehnološko nevtralne in odprte za inovativne tehnologije.
- (13) Da bi pristojni organi in gospodarski subjekti imeli čim manj stroškov, bi se lahko preučila možnost vzpostavitve točk dostopa za pristojne organe. Te točke dostopa bi delovale le kot posredniki med platformami eFTI in pristojnimi organi, zato ne bi smele shranjevati ali obdelovati podatkov eFTI, do katerih omogočajo dostop, razen metapodatkov, povezanih z obdelavo podatkov eFTI, kot so dnevniki postopka, ki so potrebni zaradi spremljanja ali statistike. Države članice bi se lahko tudi dogovorile za vzpostavitev skupnih točk dostopa za svoje zadevne pristojne organe.
- (14) S to uredbo bi bilo treba določiti funkcionalne zahteve, ki bi se uporabljale za platforme eFTI, ki bi jih morali gospodarski subjekti uporabljati za dajanje zakonsko predpisanih informacij o prevozu blaga na voljo pristojnim organom v elektronski obliki, da bi bili izpolnjeni pogoji za obveznost pristojnih organov, da sprejemajo te informacije, kot je določeno v tej uredbi. Določiti bi bilo treba tudi zahteve za tretje ponudnike storitev platforme (v nadaljnjem besedilu: ponudniki storitev eFTI). Navedene zahteve bi morale zlasti zagotoviti, da se lahko vsi podatki eFTI obdelujejo izključno v okviru celovitega sistema nadzora dostopa na podlagi pravic, ki zajema dodeljene funkcije; da imajo vsi pristojni organi lahko takojšen dostop do teh podatkov v skladu s svojimi pristojnostmi na področju izvrševanja zakonodaje; da je obdelava osebnih podatkov z elektronskimi sredstvi izvedena v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾ ter da se obdelava občutljivih poslovnih informacij lahko izvede na način, ki spoštuje njihovo zaupnost.
- (15) Komisija bi morala sprejeti specifikacije glede funkcionalnih zahtev za platforme eFTI. Pri sprejemanju teh specifikacij bi si Komisija morala prizadevati zagotoviti interoperabilnosti platform eFTI za olajšanje izmenjave podatkov med temi platformami in omogočanje gospodarskim subjektom, da uporabljajo platformo eFTI po lastni izbiri. Da bi olajšali izvajanje in čim bolj zmanjšali stroške, bi morala Komisija upoštevati tudi ustrezne tehnične rešitve in standarde, ki se uporabljajo v obstoječih sistemih IKT. Hkrati bi Komisija morala zagotoviti, da bodo navedene specifikacije še naprej čim bolj tehnološko nevtralne, da bi tako spodbudili stalne inovacije in preprečili vezanost na določeno tehnologijo.
- (16) Za vzpostavitev zaupanja pristojnih organov in gospodarskih subjektov, kar zadeva izpolnjevanje navedenih funkcionalnih zahtev s strani platform eFTI in ponudnikov storitev eFTI, bi morale države članice vzpostaviti sistem certificiranja, ki bi temeljil na akreditaciji v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾. Da bi izkoristili prednosti certificiranja, se ponudnike sistemov IKT, ki se že uporabljajo, spodbuja, da zagotovijo skladnost teh sistemov z zahtevami za platforme eFTI iz te uredbe in zaprosijo za certificiranje. Certificiranje sistemov IKT bi bilo treba izvesti brez odlašanja.
- (17) Uporaba platform eFTI zagotavlja gospodarskim subjektom, da bodo njihove zakonsko predpisane informacije zagotovo sprejete, pristojnim organom pa zagotavlja zanesljiv in varen dostop do teh informacij. Kljub temu in ne glede na obveznost vseh pristojnih organov, da sprejemajo informacije, ki so v skladu s to uredbo dane na voljo prek certificirane platforme eFTI, bi morale biti še naprej mogoče uporabljati druge sisteme IKT, če se država članica tako odloči. Hkrati ta uredba ne bi smela preprečevati uporabe platform eFTI med podjetji ali vzpostavitve dodatnih funkcij na platformah eFTI, če to negativno ne vpliva na obdelavo zakonsko predpisanih informacij, ki spadajo v področje uporabe te uredbe, v skladu s pogoji iz te uredbe.

⁽⁶⁾ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁽⁷⁾ Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

- (18) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja obveznosti sprejemanja zakonsko predpisanih informacij, danih na voljo v elektronski obliki na podlagi te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Zlasti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev skupnih postopkov in podrobnih pravil za pristojne organe za dostop do takih zakonsko predpisanih informacij in njihovo obdelavo, kadar dajo zadevni gospodarski subjekti te informacije na voljo v elektronski obliki, vključno s podrobnimi pravili in tehničnimi specifikacijami, ter za določitev podrobnih specifikacij za izvajanje zahtev za platforme eFTI in ponudnike storitev eFTI. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾.
- (19) Za zagotovitev ustrezne uporabe te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s: spremembo dela A Priloge I, da bi se upoštevali vsi delegirani ali izvedbeni akti, ki jih je sprejela Komisija in v katerih so določene nove zahteve glede zakonsko predpisanih informacij Unije v zvezi s prevozom blaga; delom B Priloge I, da bi se vključili sezname zahtev glede zakonsko predpisanih informacij v nacionalnem pravu, ki so jih države članice priglasile Komisiji v skladu s to uredbo; in da bi se vključile morebitne nove določbe ustreznega nacionalnega prava, s katerimi se uvajajo spremembe nacionalnih zahtev glede zakonsko predpisanih informacij ali določajo ustrezne nove zahteve glede zakonsko predpisanih informacij, ki spadajo na področje uporabe te uredbe in so jih države članice priglasile Komisiji v skladu s to uredbo; ter v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z vzpostavitev in spremembo skupnega sklopa in podsklopov podatkov v zvezi z ustreznimi zahtevami glede zakonsko predpisanih informacij, ki jih zajema ta uredba; ter z dopolnitvijo nekaterih tehničnih vidikov te uredbe, in sicer glede pravil za certificiranje in uporabe certifikacijske oznake za platforme eFTI in glede pravila za certificiranje ponudnikov storitev eFTI. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ⁽⁹⁾.

Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov. Poleg tega je za razvoj in pripravo teh aktov pomembno sodelovanje vseh zadevnih deležnikov v ustreznih forumih, kot je skupina strokovnjakov, ustanovljena s Sklepom Komisije z dne 13. septembra 2018, ki vzpostavlja „Forum za digitalni promet in logistiko“.

- (20) Ker cilja te uredbe, in sicer zagotavljanja enotnega pristopa k sprejemanju informacij o prevozu blaga, ki se pristojnim organom dajo na voljo v elektronski obliki, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po določitvi skupnih zahtev lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (21) Obdelava osebnih podatkov, ki se zahtevajo v okviru zakonsko predpisanih informacij o prevozu blaga, z elektronskimi sredstvi bi morala potekati v skladu z Uredbo (EU) 2016/679.
- (22) Komisija bi morala opraviti vrednotenje te uredbe. Zbrati bi bilo treba informacije, ki bi se uporabile kot podlaga za to vrednotenje in za oceno učinkovitosti te uredbe glede na njene cilje.
- (23) Za uspešno in učinkovito izvrševanje morajo imeti vsi pristojni organi neposreden dostop v realnem času do ustreznih zakonsko predpisanih informacij v elektronski obliki. V ta namen in v skladu z načelom privzete digitalnosti, navedenim v sporočilu Komisije z dne 19. aprila 2016 z naslovom „Evropski akcijski načrt za e-upravo za obdobje 2016–2020: pospešitev digitalne preobrazbe uprave“, bi morala uporaba elektronskih sredstev postati glavni način izmenjave zakonsko predpisanih informacij med gospodarskimi subjekti in pristojnimi organi. Zato bi Komisija morala oceniti možne pobude, na podlagi katerih bi uvedli obveznost za gospodarske subjekte, da pri zagotavljanju zakonsko predpisanih informacij pristojnim organom uporabljajo elektronska sredstva. Komisija bi morala po potrebi predlagati ustrezne pobude, vključno z morebitnimi spremembami te uredbe in drugih

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

⁽⁹⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

ustreznih pravnih aktov Unije. Da bi izboljšali izvršne zmogljivosti pristojnih organov ter čim bolj zmanjšali stroške pristojnih organov in gospodarskih subjektov, bi morala Komisija razmisliti tudi o nadaljnjih ukrepih, kot so večja interoperabilnost in skupna točka za dostop do sistemov IKT in platform, ki se uporabljajo za beleženje in obdelavo zakonsko predpisanih informacij, kot je določeno v drugem prometnem pravu Unije.

- (24) Te uredbe ni mogoče učinkovito uporabljati pred začetkom veljavnosti delegiranih in izvedbenih aktov iz te uredbe. Zato je Komisija pravno zavezana sprejeti te delegirane in izvedbene akte in bi jih morala nemudoma začeti pripravljati, da bi zagotovila pravočasno sprejetje ustreznih specifikacij, po možnosti tudi pred zadevnimi roki, določenimi v tej uredbi. Pravočasno sprejetje navedenih delegiranih in izvedbenih aktov je bistveno, da bi imeli države članice in gospodarski subjekti dovolj časa za sprejetje potrebnih ukrepov v skladu s to uredbo. Zato bi morala ta uredba določati različna obdobja uporabe.
- (25) Obveznost držav članic v zvezi s prigrisatvijo iz te uredbe bi se morala izpolniti v enem letu po datumu začetka veljavnosti te uredbe, da se Komisiji omogoči pravočasno sprejetje prvega delegiranega akta na podlagi te uredbe.
- (26) V skladu s členom 28(2) Uredbe (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁰⁾ je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba vzpostavlja pravni okvir za elektronsko sporočanje zakonsko predpisanih informacij, ki se nanašajo na prevoz blaga na ozemlju Unije, med zadevnimi gospodarskimi subjekti in pristojnimi organi.

V ta namen ta uredba:

- (a) določa pogoje, na podlagi katerih morajo pristojni organi sprejeti zakonsko predpisane informacije, kadar te informacije zadevni gospodarski subjekti dajo na voljo v elektronski obliki;
- (b) določa pravila za opravljanje storitev, povezanih s tem, da gospodarski subjekti pristojnim organom dajejo na voljo zakonsko predpisane informacije v elektronski obliki.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za:

(a) zahteve glede zakonsko predpisanih informacij, določene v:

(i) členu 6(1) Uredbe Sveta EGS št. 11 ⁽¹¹⁾;

(ii) členu 3 Direktive Sveta 92/106/EGS ⁽¹²⁾;

(iii) členu 8(3) Uredbe (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹³⁾;

⁽¹⁰⁾ Uredba (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 8, 12.1.2001, str. 1).

⁽¹¹⁾ Svet EGS: Uredba št. 11 o odpravi diskriminacije pri prevozninah in pogojih izvajanja člena 79(3) Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti (UL P 52, 16.8.1960, str. 1121).

⁽¹²⁾ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o oblikovanju enotnih pravil za določene vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

⁽¹³⁾ Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

(iv) točki (c) člena 16 in členu 18(1) Uredbe (ES) št. 1013/2006; ta uredba ne posega v nadzor, ki ga izvajajo carinski uradi, kot je določeno v zadevnih določbah pravnih aktov Unije;

(v) poglavju 5.4 dela 5 Priloge A k Evropskemu sporazumu o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR), sklenjenemu v Ženevi 30. septembra 1957, iz oddelka I.1 Priloge I k Direktivi 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta (¹⁴), poglavju 5.4 dela 5 Pravilnika o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga (RID), ki se pojavi kot Dodatek C h COTIF, sklenjeni v Vilniusu 3. junija 1999, iz oddelka II.1 Priloge II k navedeni direktivi in poglavju 5.4 dela 5 pravilnika, priloženega Evropskemu sporazumu o mednarodnem prevozu nevarnega blaga po celinskih plovnih poteh (ADN), sklenjenemu v Ženevi 26. maja 2000, iz oddelka III.1 Priloge III k navedeni direktivi;

(b) zahteve glede zakonsko predpisanih informacij, določene v delegiranih ali izvedbenih aktih, ki jih je sprejela Komisija na podlagi pravnega akta Unije iz točke (a) tega odstavka ali na podlagi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (¹⁵) ali Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (¹⁶). Ti delegirani ali izvedbeni akti se navedejo v delu A Priloge I k tej uredbi;

(c) zahteve glede zakonsko predpisanih informacij iz določb nacionalnega prava, navedenih v delu B Priloge I k tej uredbi.

2. Države članice do 21. avgusta 2021 prigrasijo Komisiji določbe nacionalnega prava in ustrezne zahteve glede zakonsko predpisanih informacij, v skladu s katerimi je treba zagotoviti informacije, ki so v celoti ali deloma enake kot informacije, ki jih je treba zagotoviti na podlagi zahtev glede zakonsko predpisanih informacij iz točk (a) in (b) odstavka 1.

Po tej prigrasitvi države članice Komisiji prigrasijo vse določbe nacionalnega prava, ki:

(a) spreminjajo zahteve glede zakonsko predpisanih informacij iz določb nacionalnega prava, navedenih v delu B Priloge I, ali

(b) določajo nove ustrezne zahteve glede zakonsko predpisanih informacij, v skladu s katerimi je treba zagotoviti informacije, ki so v celoti ali deloma enake kot informacije, ki jih je treba zagotoviti na podlagi zahtev glede zakonsko predpisanih informacij iz točk (a) in (b) odstavka 1.

Države članice navedeno prigrasijo v enem mesecu po sprejetju takih določb.

3. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 14 za spremembo:

(a) dela A Priloge I, da se vključi sklicevanja na morebitne zahteve glede zakonsko predpisanih informacij iz točke (b) odstavka 1 tega člena;

(b) dela B Priloge I, da se vključi ali odstrani sklicevanja na nacionalno pravo in zahteve glede zakonsko predpisanih informacij v skladu s prigrasitvami na podlagi odstavka 2 tega člena.

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) „zakonsko predpisane informacije“ pomeni informacije, ki so ali niso predložene kot dokument, ki se nanaša na prevoz blaga na ozemlju Unije, vključno z blagom v tranzitu, ki jih mora zadevni gospodarski subjekt dati na voljo v skladu z določbami iz člena 2(1), da dokaže skladnost z ustreznimi zahtevami iz aktov, v katerih so te določbe;

(2) „zahteva glede zakonsko predpisanih informacij“ pomeni zahtevo po predložitvi zakonsko predpisanih informacij;

(¹⁴) Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

(¹⁵) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

(¹⁶) Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L 97, 9.4.2008, str. 72).

- (3) „pristojni organ“ pomeni javni organ, agencijo ali drug organ, ki je pristojen za opravljanje nalog na podlagi pravnih aktov iz člena 2(1) in za katere potrebuje dostop do zakonsko predpisanih informacij, tj. nalog, kot so preverjanje, zagotavljanje, potrjevanje in nadziranje skladnosti na ozemlju države članice;
- (4) „elektronske informacije o prevozu blaga“ ali „eFTI“ pomeni sklop podatkovnih elementov, obdelanih v elektronski obliki za namene izmenjave zakonsko predpisanih informacij med zadevnimi gospodarskimi subjekti ali med zadevnimi gospodarskimi subjekti in pristojnimi organi;
- (5) „podsklop podatkov eFTI“ pomeni sklop strukturiranih podatkovnih elementov, ki ustrezajo zakonsko predpisanim informacijam na podlagi specifičnega pravnega akta Unije ali nacionalnega prava iz člena 2(1);
- (6) „skupni sklop podatkov eFTI“ pomeni celovit sklop strukturiranih podatkovnih elementov, ki ustrezajo vsem podsklopom podatkov eFTI, pri čemer so podatkovni elementi, skupni različnim podsklopom podatkov eFTI, vključeni le enkrat;
- (7) „podatkovni element“ pomeni najmanjšo enoto informacije, ki je enolično opredeljena in ima posebne tehnične značilnosti, kot so oblika zapisa, dolžina in vrsta znakov;
- (8) „obdelava“ pomeni postopek ali niz postopkov, ki se izvajajo v zvezi z eFTI s samodejnimi sredstvi ali brez njih, kot je zbiranje, beleženje, urejanje, strukturiranje, shranjevanje, prilagajanje ali predelava, iskanje, vpogled, uporaba, razkritje s posredovanjem, širjenje ali drugačno omogočanje dostopa eFTI, prilagajanje ali kombiniranje, omejevanje, izbris ali uničenje;
- (9) „dnevnik postopka“ pomeni samodejno beleženje elektronske obdelave eFTI;
- (10) „platforma eFTI“ pomeni rešitev, ki temelji na informacijski in komunikacijski tehnologiji (IKT), kot je operacijski sistem, operacijsko okolje ali zbirka podatkov, in se uporablja za obdelavo eFTI;
- (11) „razvijalec platforme eFTI“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je razvila ali pridobila platformo eFTI za namene obdelave zakonsko predpisanih informacij, povezanih z njeno lastno gospodarsko dejavnostjo, ali za dajanje navedene platforme na trg;
- (12) „storitev eFTI“ pomeni storitev, ki vključuje obdelavo eFTI s platformo eFTI, samostojno ali skupaj z drugimi rešitvami IKT, vključno z drugimi platformami eFTI;
- (13) „ponudnik storitev eFTI“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki zadevnemu gospodarskemu subjektu zagotavlja storitev eFTI na podlagi pogodbe;
- (14) „zadevni gospodarski subjekt“ pomeni prevoznika ali izvajalca logističnih storitev ali vsako fizično ali pravno osebo, ki je odgovorna, da pristojnim organom daje na voljo zakonsko predpisane informacije v skladu z ustrezno zahtevo glede zakonsko predpisanih informacij;
- (15) „človeku berljiva oblika“ pomeni način prikaza podatkov v elektronski obliki, ki se lahko uporablja kot informacija fizične osebe, ne da bi bila potrebna kakršna koli nadaljnja obdelava;
- (16) „strojno berljiva oblika“ pomeni način prikaza podatkov v elektronski obliki, ki se lahko uporablja za samodejno strojno obdelavo;
- (17) „organ za ugotavljanje skladnosti“ pomeni organ za ugotavljanje skladnosti v smislu Uredbe (ES) št. 765/2008, ki je v skladu z navedeno uredbo akreditiran za ugotavljanje skladnosti platforme eFTI ali ponudnika storitev eFTI;
- (18) „pošiljka“ pomeni prevoz določenega nabora blaga, tudi odpadkov, med prvim krajem prevzema in končnim krajem dostave v skladu s pogoji enotne prevozne pogodbe ali več zaporednih prevoznih pogodb, vključno, če je to ustrezno, s prenosom med različnimi načini prevoza, ne glede na količino ali število zadevnih zabojnikov, paketov ali kosov, ki se prevažajo.

POGLAVJE II

ZAKONSKO PREDPISANE INFORMACIJE, DANE NA VOLJO V ELEKTRONSKI OBLIKI

Člen 4

Zahteve za zadevne gospodarske subjekte

1. Za namene člena 5(1), (2) in (3) zadevni gospodarski subjekti izpolnjujejo zahteve iz tega člena.

2. Kadar zadevni gospodarski subjekti dajo zakonsko predpisane informacije pristojnemu organu na voljo v elektronski obliki, to storijo na podlagi podatkov, obdelanih na certificirani platformi eFTI, in, če je primerno, s strani ponudnika storitev eFTI. Zadevni gospodarski subjekti dajo te zakonsko predpisane informacije na voljo v strojno berljivi obliki, na zahtevo pristojnega organa pa v človeku berljivi obliki.
3. Informacije v strojno berljivi obliki se dajo na voljo prek overjene in varne povezave do vira podatkov platforme eFTI. Zadevni gospodarski subjekti sporočijo enoznačno elektronsko identifikacijsko povezavo iz točke (e) člena 9(1), ki pristojnemu organu omogočijo enoznačno identifikacijo zakonsko predpisanih informacij o pošiljki.
4. Informacije v človeku berljivi obliki, ki jih zahtevajo pristojni organi, se dajo na voljo na kraju samem na zaslonu elektronskih naprav, ki so v lasti zadevnega gospodarskega subjekta.

Člen 5

Zahteve za pristojne organe

1. 30 mesecev po datumu začetka veljavnosti prvega izmed delegiranih in izvedbenih aktov iz členov 7 in 8 začnejo pristojni organi sprejemati zakonsko predpisane informacije, ki so jih dali v elektronski obliki v skladu s členom 4 na voljo zadevni gospodarski subjekti, tudi kadar pristojni organi take zakonsko predpisane informacije zahtevajo kot dodatne informacije.
2. Kadar je zadevni gospodarski subjekt zakonsko predpisane informacije, zahtevane na podlagi Uredbe (ES) št. 1013/2006 o pošiljkah odpadkov, dal na voljo v elektronski obliki v skladu s členom 4 te uredbe, zadevni pristojni organi take zakonsko predpisane informacije sprejmejo tudi brez dogovora, kakor je določeno v členu 26(3) in (4) Uredbe (ES) št. 1013/2006.
3. Kadar zakonsko predpisane informacije, zahtevane na podlagi specifičnega pravnega akta Unije ali nacionalnega prava iz člena 2(1), vključujejo uradno potrditev, kot so žigi ali certifikati, zadevni organ to potrditev zagotovi elektronsko, v skladu z zahtevami, določenimi na podlagi delegiranih in izvedbenih aktov iz členov 7 in 8.
4. Država članica za izpolnitev zahtev iz odstavkov 1 do 3 tega člena sprejme ukrepe, s katerimi vsem pristojnim organom omogoči dostop do zakonsko predpisanih informacij, ki so jih dali na voljo zadevni gospodarski subjekti v skladu s členom 4, in obdelavo teh informacij. Ti ukrepi so skladni z delegiranimi in izvedbenimi akti iz členov 7 in 8.

Člen 6

Zaupne poslovne informacije

Pristojni organi, ponudniki storitev eFTI in zadevni gospodarski subjekti sprejmejo ukrepe za zagotovitev zaupnosti poslovnih informacij, ki se obdelujejo in izmenjujejo v skladu s to uredbo, ter zagotovijo, da sta dostop do takih informacij in njihova obdelava mogoča le z dovoljenjem.

Člen 7

Skupni sklop podatkov eFTI in podsklopi podatkov eFTI

1. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 14 za dopolnitev te uredbe z določitvijo in spremembo skupnega sklopa podatkov eFTI in podsklopov podatkov eFTI v zvezi z ustreznimi zahtevami glede zakonsko predpisanih informacij, kot so navedene v členu 2(1), vključno z ustreznimi specifikacijami o opredelitvi in tehničnih značilnostih za vsak podatkovni element, vključen v skupni sklop podatkov eFTI in podsklope podatkov eFTI.
2. Komisija pri sprejemanju delegiranih aktov iz odstavka 1:
 - (a) upošteva ustrezne mednarodne konvencije in pravo Unije ter
 - (b) skuša zagotoviti interoperabilnost skupnega sklopa podatkov eFTI in podsklopov podatkov eFTI z ustreznimi modeli podatkov, sprejetimi na mednarodni ravni ali na ravni Unije, vključno z večmodalnimi modeli podatkov.
3. Prvi tak delegirani akt zajame vse elemente iz odstavka 1 in se sprejme najpozneje do 21. februarja 2023.

Člen 8

Skupni postopki in pravila za dostop

1. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi skupne postopke in podrobna pravila, vključno s skupnimi tehničnimi specifikacijami, za dostop pristojnih organov do platform eFTI, vključno s postopki za obdelavo zakonsko predpisanih informacij ter za komunikacijo med pristojnimi organi in zadevnimi gospodarskimi subjekti v zvezi z navedenimi informacijami.
2. Komisija si pri sprejemanju izvedbenih aktov iz odstavka 1 prizadeva izboljšati učinkovitost upravnih postopkov in čim bolj znižati stroške zagotavljanja skladnosti za zadevne gospodarske subjekte in pristojne organe.
3. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2). Prvi tak izvedbeni akt zajame vse elemente iz odstavka 1 tega člena in se sprejme najpozneje do 21. februarja 2023.

POGLAVJE III

PLATFORME eFTI IN PONUDNIKI STORITEV eFTI

ODDELEK 1

Zahteve za platforme eFTI in ponudnike storitev eFTI

Člen 9

Funkcionalne zahteve za platforme eFTI

1. Platforme eFTI, ki se uporabljajo za obdelavo zakonsko predpisanih informacij, imajo funkcionalne zahteve, ki zagotavljajo, da:
 - (a) se lahko osebni podatki obdelujejo v skladu z Uredbo (EU) 2016/679;
 - (b) se lahko poslovni podatki obdelujejo v skladu s členom 6;
 - (c) lahko pristojni organi dostopajo do podatkov in jih obdelujejo v skladu s specifikacijami, sprejetimi na podlagi delegiranih in izvedbenih aktov iz členov 7 in 8;
 - (d) lahko zadevni gospodarski subjekti dajo informacije na voljo pristojnim organom v skladu s členom 4;
 - (e) med pošiljko in povezanimi podatkovnimi elementi se lahko vzpostavi edinstvena elektronska identifikacijska povezava, vključno s strukturiranim sklicem na platformo eFTI, na kateri so na voljo podatki, kot je edinstven referenčni identifikator;
 - (f) podatki se lahko obdelujejo zgolj na podlagi pooblaščenega in preverjenega dostopa;
 - (g) vse obdelave podatkov se ustrezno beležijo v dnevnikih postopka, da se omogoči vsaj identifikacija posameznih postopkov obdelave, fizične ali pravne osebe, ki je izvedla postopek, in zaporedja postopkov za vsak posamezen podatkovni element; če postopek vključuje spremembo ali izbris obstoječega podatkovnega elementa, se ohrani prvotni podatkovni element;
 - (h) se lahko podatki arhivirajo in ostanejo dostopni za pristojne organe v skladu z ustreznimi pravnimi akti Unije in nacionalnim pravom, ki določa zadevne zahteve glede zakonsko predpisanih informacij;
 - (i) dnevniki postopka iz točke (g) tega odstavka se lahko arhivirajo in ostanejo dostopni za pristojne organe za potrebe revizije v obdobju, predpisanem z ustreznim pravnim aktom Unije in v nacionalnem pravu, v katerem se določijo zadevne zahteve glede zakonsko predpisanih informacij, in za potrebe spremljanja v obdobjih, določenih v členu 17;
 - (j) podatki so zaščiteni pred izkrivljanjem in krajo;
 - (k) obdelani podatkovni elementi ustrezajo skupnemu sklopu podatkov eFTI in podsklopom podatkov eFTI, kot so določeni v delegiranih aktih iz člena 7, ter se lahko obdelajo v katerem koli uradnem jeziku Unije, kot je predvideno v ustreznem pravnem aktu Unije in nacionalnem pravu, ki določa zadevne zahteve glede zakonsko predpisanih informacij.

2. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobne specifikacije v zvezi z zahtevami iz odstavka 1 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2). Komisija pri sprejemanju navedenih specifikacij:

- (a) skuša zagotoviti interoperabilnost platform eFTI;
- (b) upošteva ustrezne obstoječe tehnične rešitve in standarde;
- (c) zagotovi, da ostanejo te specifikacije čim bolj tehnološko nevtralne.

Prvi tak izvedbeni akt zajame vse elemente iz odstavka 1 tega člena in se sprejme najpozneje do 21. avgusta 2023.

Člen 10

Zahteve za ponudnike storitev eFTI

1. Ponudnik storitev eFTI zagotavlja, da:

- (a) podatke obdelujejo le pooblašeni uporabniki v skladu z jasno določenimi in dodeljenimi pravicami do obdelave v okviru platforme eFTI ter v skladu z zadevnimi zahtevami glede zakonsko predpisanih informacij;
- (b) se podatki hranijo in so dostopni v skladu s pravnimi akti Unije in nacionalnim pravom, ki določa zadevne zahteve glede zakonsko predpisanih informacij;
- (c) imajo pristojni organi prek svojih platform eFTI neposreden dostop do zakonsko predpisanih informacij o prevozu blaga brez kakršnih koli pristojbin ali taks;
- (d) so podatki ustrezno zaščiteni, tudi pred nepooblaščenimi ali nezakonito obdelavo ter pred nenamerno izgubo, uničenjem ali poškodovanjem.

2. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobna pravila v zvezi z zahtevami iz odstavka 1 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2). Prvi tak izvedbeni akt, ki zajema vse elemente iz odstavka 1 tega člena, se sprejme najpozneje do 21. avgusta 2023.

ODDELEK 2

Certificiranje

Člen 11

Organi za ugotavljanje skladnosti

1. Organi za ugotavljanje skladnosti so akreditirani v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 za namene izvajanja certificiranja platform eFTI in ponudnikov storitev eFTI iz členov 12 in 13 te uredbe.

2. Za namene akreditacije organi za ugotavljanje skladnosti izpolnjujejo zahteve iz Priloge II. Nacionalni akreditacijski organi nacionalnemu organu, imenovanemu v skladu z odstavkom 3 tega člena, pošljejo naslov spletnega mesta, na katerem dajo na voljo informacije o akreditiranih organih za ugotavljanje skladnosti, vključno s posodobljenim seznamom teh organov.

3. Vsaka država članica imenuje organ, ki skrbi za posodobljen seznam akreditiranih organov za ugotavljanje skladnosti, platform eFTI in ponudnikov storitev eFTI z veljavno certifikacijo na podlagi informacij, zagotovljenih na podlagi odstavka 2 tega člena in člena 12(2) ter člena 13(2). Navedeni imenovani nacionalni organi ta seznam objavijo na uradnem spletnem mestu vlade.

4. Navedeni imenovani nacionalni organi Komisiji vsako leto do 31. marca priglasijo seznam iz odstavka 3 in naslov spletnega mesta, na katerem so taki sezname objavljeni. Komisija objavi navedene naslove spletnih mest na svoji uradni spletni strani.

Člen 12

Certificiranje platform eFTI

1. Organ za ugotavljanje skladnosti na prošnjo razvijalca platforme eFTI oceni skladnost platforme eFTI z zahtevami iz člena 9(1). Če je ocena pozitivna, organ za ugotavljanje skladnosti za to eFTI platformo izda certifikat o skladnosti. Če je ocena negativna, organ za ugotavljanje skladnosti vlagatelju to negativno oceno obrazloži.
2. Vsak organ za ugotavljanje skladnosti ohranja posodobljen seznam platform eFTI, ki jih je certificiral, ter tistih, za katere je umaknil ali začasno preklical certifikacijo. Ta seznam objavi na svojem spletnem mestu, imenovanemu nacionalnemu organu iz člena 11(3) pa pošlje naslov tega spletnega mesta.
3. Informacije, ki jih dajo pristojni organi na voljo prek certificirane platforme eFTI, spremlja certifikacijska oznaka.
4. Razvijalec platforme eFTI vloži vlogo za ponovno presojo svojega certifikata, če se revidirajo tehnične specifikacije, določene v izvedbenih aktih iz člena 9(2).
5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14 za dopolnitev te uredbe z določitvijo pravil o certificiranju platform eFTI in uporabi certifikacijske oznake, vključno s pravili o obnovitvi, umiku ali začasnemu preklicu certifikata.

Člen 13

Certificiranje ponudnikov storitev eFTI

1. Organ za ugotavljanje skladnosti na prošnjo ponudnika storitev eFTI oceni skladnost ponudnika storitev eFTI z zahtevami iz člena 10(1). Če je ocena pozitivna, organ za ugotavljanje skladnosti izda certifikat o skladnosti. Če je ocena negativna, organ za ugotavljanje skladnosti vlagatelju to negativno oceno obrazloži.
2. Vsak organ za ugotavljanje skladnosti ohranja posodobljen seznam ponudnikov storitev eFTI, ki jih je certificiral, ter tistih, za katere je umaknil ali začasno preklical certifikacijo. Ta seznam objavi na svojem spletnem mestu, imenovanemu nacionalnemu organu iz člena 11(3) pa pošlje naslov tega spletnega mesta.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14 za dopolnitev te uredbe z določitvijo pravil o certificiranju ponudnikov storitev eFTI, vključno s pravili o obnovitvi, umiku ali začasnemu preklicu certifikata.

POGLAVJE IV

PRENOS POOBLASTIL IN IZVEDBENA POOBLASTILA

Člen 14

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 2(3), člena 7, člena 12(5) in člena 13(3) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 20. avgusta 2020. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolgo obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 2(3), člena 7, člena 12(5) in člena 13(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 2(3), člena 7, člena 12(5) in člena 13(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 15

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 16

Pregled

1. Komisija najpozneje do 21. februarja 2029 izvede oceno te uredbe ter Evropskemu parlamentu, Svetu in Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru predloži poročilo o glavnih ugotovitvah.

Komisija oceni tudi morebitne pobude, zlasti zato, da:

- (a) določi, da morajo gospodarski subjekti v skladu s to uredbo dati pristojnim organom na voljo zakonsko predpisane informacije v elektronski obliki;
- (b) vzpostavi dodatno interoperabilnost in medsebojno povezljivost med okoljem eFTI ter različnimi sistemi in platformami IKT, ki se uporabljajo za beleženje in obdelavo zakonsko predpisanih informacij, kot je določeno v drugem prometnem pravu Unije.

Te ocene zajemajo zlasti spremembo te uredbe in drugih ustreznih pravnih aktov Unije, po potrebi pa jih spremlja zakonodajni predlog.

2. Države članice zagotovijo Komisiji vse potrebne informacije iz člena 17 za pripravo poročila iz odstavka 1 tega člena.

Člen 17

Spremljanje

Države članice Komisiji najpozneje do 21. avgusta 2027 in nato vsakih pet let, na podlagi dnevnikov postopka iz točk (g) in (i) člena 9(1), predložijo podatke o tem, kolikokrat so pristojni organi dostopali do zakonsko predpisanih informacij, ki so jih dali na voljo zadevni gospodarski subjekti v skladu s členom 4, in te informacije obdelovali.

Navedene informacije se predložijo za vsako leto, zajeto v obdobju poročanja.

Člen 18

Začetek veljavnosti in uporaba

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

2. Uporablja se od 21. avgusta 2024.
3. Vendar se člen 2(2), člen 5(4), člen 7, člen 8, člen 9(2) in člen 10(2) uporabljajo od datuma začetka veljavnosti te uredbe.

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

V Bruslju, 15. julija 2020

Za Evropski parlament

Predsednik

D.M. SASSOLI

Za Svet

Predsednica

J. KLOECKNER

PRILOGA I

ZAKONSKO PREDPISANE INFORMACIJE, KI SPADAJO NA PODROČJE UPORABE TE UREDBE

DEL A – Zahteve glede zakonsko predpisanih informacij iz točke (b) člena 2(1)

Seznam delegiranih in izvedbenih aktov iz točke (b) člena 2(1):

1. Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 ⁽¹⁾ o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva: Priloga, točka 6.3.2.6(a), (b), (c), (d), (e), (f) in (g).

DEL B – Nacionalno pravo

V nadaljevanju so navedene ustrezne določbe nacionalnega prava, v skladu s katerimi je treba zagotavljati informacije, ki so v celoti ali deloma enake kot informacije iz točk (a) in (b) člena 2(1).

[Država članica]

1. Pravni akt: [določba]
-

⁽¹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 z dne 5. novembra 2015 o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva (UL L 299, 14.11.2015, str. 1).

PRILOGA II

ZAHTEVE GLEDE ORGANOV ZA UGOTAVLJANJE SKLADNOSTI

1. Organ za ugotavljanje skladnosti mora biti ustanovljen v skladu z nacionalnim pravom in ima status pravne osebe.
2. Organ za ugotavljanje skladnosti je organ tretje strani, ki je neodvisen od organizacije ali platforme ali ponudnika storitev platforme eFTI, katerih skladnost ugotavlja.

Organ, ki je del poslovnega združenja ali strokovne zveze, ki zastopa podjetja, vključena v zasnovo, izdelavo, dobavo, sestavljanje, uporabo ali vzdrževanje platforme ali ponudnika storitev platforme eFTI, ki ju ocenjuje, se lahko, pod pogojem, da je zagotovljena njegova samostojnost in da ni navzkrižja interesov, šteje kot takšen organ.

3. Organ za ugotavljanje skladnosti, njegovo najvišje vodstvo in osebje, odgovorno za izvajanje nalog ocene skladnosti, niso načrtovalci, proizvajalci, dobavitelji, monterji, kupci, lastniki, uporabniki ali vzdrževalci platforme ali ponudnika storitev platforme eFTI, katerih skladnost ocenjujejo, niti zastopniki katere koli izmed navedenih strani.

Organ za ugotavljanje skladnosti, njegovo najvišje vodstvo in osebje, odgovorno za izvajanje nalog ocene skladnosti, ne sodelujejo neposredno pri zasnovi, proizvodnji ali oblikovanju, trženju, namestitvi, uporabi ali vzdrževanju navedene platforme ali ponudnika storitev platforme eFTI niti ne zastopajo strani, ki sodelujejo pri navedenih dejavnostih. Ne sodelujejo pri nobenih dejavnostih, ki bi lahko bile v nasprotju z njihovo neodvisno presojo ali integriteto v zvezi z dejavnostmi za ugotavljanje skladnosti, za katere so akreditirani. To velja zlasti za svetovalne storitve.

Organi za ugotavljanje skladnosti zagotovijo, da dejavnosti njihovih odvisnih družb ali podizvajalcev ne vplivajo na zaupnost, objektivnost ali nepristranskost njihovih dejavnosti za ugotavljanje skladnosti.

4. Organi za ugotavljanje skladnosti in njihovo osebje izvajajo dejavnosti ugotavljanja skladnosti z največjo strokovno neoporečnostjo in potrebno tehnično usposobljenostjo na določenem področju, brez pritiskov in spodbud, zlasti finančnih, ki bi lahko vplivali na njihovo presojo ali rezultate njihovih dejavnosti ugotavljanja skladnosti, zlasti kar zadeva osebe ali skupine oseb, za katere so rezultati navedenih dejavnosti pomembni.
5. Organ za ugotavljanje skladnosti je zmožen izvajati vse naloge ugotavljanja skladnosti, ki so mu dodeljene s členoma 12 in 13 te uredbe, ne glede na to, ali jih izvaja ta organ sam ali se izvajajo v njegovem imenu in pod njegovo odgovornostjo.

Organ za ugotavljanje skladnosti ima na voljo potrebno:

- (a) osebje s tehničnim znanjem ter zadostnimi in ustreznimi izkušnjami za izvajanje nalog ugotavljanja skladnosti;
- (b) opise postopkov, v skladu s katerimi se ugotavlja skladnost ter ki zagotavljajo preglednost in zmožnost reprodukcije teh postopkov;
- (c) postopke za izvajanje dejavnosti, pri katerih se ustrezno upoštevajo velikost podjetja, sektor, v katerem deluje, njegova struktura in stopnja zahtevnosti zadevne tehnologije.

Organ za ugotavljanje skladnosti ima na voljo potrebna sredstva, da ustrezno izvaja strokovne in upravne naloge, povezane z dejavnostmi ugotavljanja skladnosti.

6. Osebje, pristojno za izvajanje nalog ugotavljanja skladnosti:

- (a) je dobro tehnično in poklicno usposobljeno za vse dejavnosti ugotavljanja skladnosti;

- (b) ima zadovoljlivo znanje o zahtevah glede ugotavljanja skladnosti, ki ga izvaja, in ustrezna pooblastila za tako ugotavljanje skladnosti;
 - (c) ustrezno pozna in razume zahteve iz členov 9 in 10 te uredbe;
 - (d) je zmožno pripraviti certifikate o skladnosti, zapise in poročila, ki dokazujejo, da je bilo ugotavljanje skladnosti izvedeno.
7. Zagotovljena je nepristranskost organa za ugotavljanje skladnosti, njegovega najvišjega vodstva in osebja, odgovornega za izvajanje nalog ugotavljanja skladnosti.
- Plačilo najvišjega vodstva in osebja, odgovornega za izvajanje nalog ugotavljanja skladnosti organa za ugotavljanje skladnosti, ni odvisno od števila izvedenih ugotavljanj ali rezultatov navedenih ugotavljanj.
8. Organ za ugotavljanje skladnosti sklone zavarovanje odgovornosti, razen če odgovornost prevzame država v skladu z nacionalnim pravom ali če je država članica sama neposredno odgovorna za ugotavljanje skladnosti.
9. Osebje organa za ugotavljanje skladnosti varuje poklicne skrivnosti v zvezi z vsemi informacijami, pridobljenimi med izvajanjem svojih nalog v skladu s členoma 12 in 13 te uredbe ali katero koli določbo nacionalnega prava, ki daje učinek navedenima členoma, razen pred pristojnimi organi države članice, v kateri izvaja svoje dejavnosti. Pravice iz lastništva so zaščitene.
10. Organi za ugotavljanje skladnosti sodelujejo pri ustreznih dejavnostih standardizacije in ustreznih regulativnih dejavnostih ali zagotovijo, da je njihovo osebje, odgovorno za izvajanje nalog ugotavljanja skladnosti, obveščeno o teh dejavnostih.
-

DIREKTIVE

DIREKTIVA (EU) 2020/1057 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 15. julija 2020

**o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev
voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za
izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa je treba zagotoviti ustrezne delovne pogoje in socialno zaščito za voznike na eni strani ter primerne pogoje poslovanja in poštene konkurence za cestne prevoznike (v nadaljnjem besedilu: prevozniki) na drugi strani. Glede na visoko stopnjo mobilnosti delovne sile v sektorju cestnega prometa so potrebna sektorska pravila, da se zagotovi ravnovesje med svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve, prostim pretokom blaga, ustreznimi delovnimi pogoji in socialno zaščito za voznike.
- (2) Ker so storitve cestnega prevoza zelo mobilne, je treba posebno pozornost nameniti temu, da se zagotovi, da lahko vozniki uveljavljajo pravice, ki jih imajo, ter da se prevozniki, ki so večinoma majhna podjetja, ne soočajo z nesorazmernimi upravnimi ovirami ali diskriminatornim nadzorom, ki neupravičeno omejuje njihovo svobodo opravljanja čezmejnih storitev. Iz istega razloga morajo biti vsa nacionalna pravila, ki se uporabljajo za cestni promet, sorazmerna in utemeljena, pri čemer je treba upoštevati potrebo, da se zagotovijo ustrezni delovni pogoji in socialna zaščita za voznike ter omogoči lažje uveljavljanje svobode opravljanja storitev cestnega prevoza na podlagi poštene konkurence med nacionalnimi in tujimi prevozniki.
- (3) Ravnovesje med izboljšanjem socialnih in delovnih pogojev za voznike ter omogočanjem lažjega uveljavljanja svobode opravljanja storitev cestnega prevoza na podlagi poštene konkurence med nacionalnimi in tujimi prevozniki je bistveno za nemoteno delovanje notranjega trga.
- (4) Pri oceni učinkovitosti in uspešnosti veljavne socialne zakonodaje Unije v sektorju cestnega prometa so bile ugotovljene nekatere vrzeli v obstoječih določbah in pomanjkljivosti pri njihovem izvrševanju, na primer v zvezi z uporabo slamnatih družb. Poleg tega obstajajo številne razlike pri tem, kako države članice razlagajo, uporabljajo in izvajajo te določbe, kar ustvarja veliko upravno breme za voznike in prevoznike. To ustvarja pravno negotovost, ki škodi socialnim in delovnim pogojem voznikov ter pogojem za pošteno konkurenco za prevoznike v sektorju.
- (5) Za zagotovitev, da se direktivi 96/71/ES ⁽⁴⁾ in 2014/67/EU ⁽⁵⁾ Evropskega parlamenta in Sveta pravilno uporabljata, bi bilo treba okrepiti nadzor in sodelovanje na ravni Unije z namenom boja proti goljufijam, povezanim z napotitvijo voznikov.

⁽¹⁾ UL C 197, 8.6.2018, str. 45.

⁽²⁾ UL C 176, 23.5.2018, str. 57.

⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 7. aprila 2020 (UL C 149, 5.5.2020, str. 1). Stališče Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2020 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 18, 21.1.1997, str. 1).

⁽⁵⁾ Direktiva 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o izvrševanju Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev in spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (uredba IMI) (UL L 159, 28.5.2014, str. 11).

- (6) Komisija je v svojem predlogu z dne 8. marca 2016 za spremembo Direktive 96/71/ES ugotovila, da izvajanje navedene direktive odpira posebna pravna vprašanja in povzroča težave v zelo mobilnem sektorju cestnega prometa, ter navedla, da bi bilo ta vprašanja najprimerneje obravnavati s sektorsko zakonodajo za cestni promet.
- (7) Za zagotovitev učinkovitega in sorazmernega izvajanja Direktive 96/71/ES v sektorju cestnega prometa, je treba določiti sektorska pravila, ki bodo odražala posebnosti zelo mobilne delovne sile v tem sektorju ter zagotavljala ravnovesje med socialno zaščito voznikov in svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve. Določbe o napotitvi delavcev iz Direktive 96/71/ES in določbe o njihovem izvrševanju iz Direktive 2014/67/EU se uporabljajo za sektor cestnega prometa in bi zanje morala veljati posebna pravila iz te direktive.
- (8) Glede na zelo mobilno naravo prometnega sektorja vozniki načeloma niso napoteni v drugo državo članico na podlagi pogodb o opravljanju storitev za dolga obdobja, kot včasih velja za druge sektorje. Zato bi bilo treba pojasniti, v katerih okoliščinah se pravila o dolgoročni napotitvi iz Direktive 96/71/ES za takšne voznike ne uporabljajo.
- (9) Uravnovešena sektorska pravila o napotitvi bi morala temeljiti na obstoju zadostne povezave med voznikom in opravljeno storitvijo ter ozemljem države članice gostiteljice. Za lažje izvrševanje teh pravil bi bilo treba razlikovati med različnimi vrstami prevoza, odvisno od stopnje povezave z ozemljem države članice gostiteljice.
- (10) Kadar voznik opravlja dvostranske prevoze iz države članice, v kateri ima podjetje sedež (v nadaljnjem besedilu: država članica sedeža), na ozemlje druge države članice ali tretje države ali nazaj v državo članico sedeža, je narava storitev tesno povezana z državo članico sedeža. Možno je, da voznik izvede več dvostranskih prevozov med eno vožnjo. To bi bilo nesorazmerno omejevanje svobode opravljanja čezmejnih storitev cestnega prevoza, če bi za take dvostranske prevoze veljala pravila o napotitvi in s tem pogoji za zaposlitev, zajamčeni v državi članici gostiteljici.
- (11) Treba bi bilo pojasniti, da mednarodni prevoz blaga v tranzitu čez ozemlje države članice ne pomeni napotitve. Za take prevoze je značilno, da voznik prečka državo članico brez natovarjanja ali raztovarjanja tovora in brez pobiranja ali odlaganja potnikov in zato ne obstaja pomembna povezava med voznikovimi dejavnostmi in državo članico tranzita. Na to, ali je prisotnost voznika v državah članicah opredeljena kot tranzit, zato ne vplivajo postanki, na primer zaradi higienskih razlogov.
- (12) Ko voznik opravlja kombinirani prevoz, je narava storitve, ki se opravlja v začetnem ali končnem cestnem delu, tesno povezana z državo članico sedeža, če cestni del sam po sebi predstavlja dvostranski prevoz. Nasprotno pa, ko se prevoz v cestnem delu opravi znotraj države članice gostiteljice ali kot mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, obstaja zadostna povezava z ozemljem države članice gostiteljice, zato bi bilo morala veljati pravila o napotitvi.
- (13) Kadar voznik opravlja druge vrste prevoza, zlasti kabotažo ali mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, obstaja zadostna povezava z ozemljem države članice gostiteljice. Povezava obstaja v primeru kabotaže, kot je opredeljena v uredbah (ES) št. 1072/2009⁽⁶⁾ in (ES) št. 1073/2009⁽⁷⁾ Evropskega parlamenta in Sveta, ker se celotni prevoz opravi v državi članici gostiteljici in je zato storitev tesno povezana z ozemljem države članice gostiteljice. Za mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, je značilno, da voznik opravlja mednarodni prevoz zunaj države članice sedeža podjetja, ki napoti voznika. Opravljene storitve so zato povezane z zadevnimi državami članicami gostiteljicami in ne z državo članico sedeža. V teh primerih so sektorska pravila potrebna le v zvezi z upravnimi zahtevami in nadzornimi ukrepi.
- (14) Države članice bi morale zagotoviti, da se v skladu z Direktivo 2014/67/EU določbe in pogoji za zaposlitev iz člena 3 Direktive 96/71/ES, določeni z nacionalnim pravom, drugim predpisom ali s kolektivnimi pogodbami ali arbitražnimi odločbami, ki so bile na njihovem ozemlju razglašene za splošno veljavne ali se drugače uporabljajo v skladu s členom 3(1) in (8) Direktive 96/71/ES, na dostopen in pregleden način dajo na voljo prevoznim podjetjem iz drugih držav članic in napotenim voznikom. To bi moralo po potrebi vključevati tudi tiste določbe in pogoje za

⁽⁶⁾ Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

⁽⁷⁾ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

zaposlitev, določene v kolektivnih pogodbah, ki se splošno uporabljajo za vsa podobna podjetja na zadevnem geografskem območju. Ustrezne informacije bi morale zlasti zajemati sestavne elemente plačila, ki so na podlagi teh instrumentov obvezni. V skladu z Direktivo 2014/67/EU si je treba prizadevati za sodelovanje s socialnimi partnerji.

- (15) Prevozniki iz Unije se soočajo z vse večjo konkurenco prevoznikov s sedežem v tretjih državah. Zato je izjemno pomembno zagotoviti, da prevozniki iz Unije niso diskriminirani. V skladu s členom 1(4) Direktive 96/71/ES podjetja s sedežem v državi, ki ni država članica, ne smejo biti obravnavana ugodneje kot podjetja s sedežem v državi članici. To načelo bi se moralo uporabljati tudi v zvezi s posebnimi pravili o napotitvi, določenimi v tej direktivi. Zlasti bi se moralo uporabljati, kadar prevozniki iz tretjih držav opravljajo prevoze na podlagi dvostranskih ali večstranskih sporazumov, ki omogočajo dostop do trga Unije.
- (16) Večstranski sistem kvot Evropske konference ministrov za promet (CEMT) je eden od glavnih instrumentov, ki urejajo dostop prevoznikov iz tretjih držav do trga Unije in dostop prevoznikov iz Unije do trgov tretjih držav. Število dovoljenj, dodeljenih vsaki državi članici CEMT, se določi letno. Države članice morajo spoštovati svoje obveznosti, da podjetja iz Unije ne bi bila diskriminirana, pri dogovarjanju o pogojih za dostop do trga Unije v okviru CEMT.
- (17) Unija je v okviru svojih izključnih zunanjih pristojnosti pristojna za pogajanje in sklenitev Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR). Unija bi morala v skladu s členom 2(3) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾ uskladiti nadzorne mehanizme, ki se lahko uporabljajo za nadzor nad tem, kako podjetja iz tretjih držav spoštujejo nacionalna socialna pravila in socialna pravila Unije, z nadzornimi mehanizmi, ki se uporabljajo za podjetja Unije.
- (18) Težave so se pojavile tudi pri uporabi pravil o napotitvi delavcev iz Direktive 96/71/ES ter pravil o upravnih zahtevah iz Direktive 2014/67/EU v zelo mobilnem sektorju cestnega prometa. Neusklajeni nacionalni ukrepi za uporabo in izvrševanje določb o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa so ustvarili pravno nejasnost in težko upravno breme za prevoznike, ki niso rezidenti Unije. To je povzročilo neupravičene omejitve svobode opravljanja čezmejnih storitev cestnega prevoza s negativnimi posledicami za delovna mesta in konkurenčnost prevoznikov. Upravne zahteve in nadzorne ukrepe je zato treba harmonizirati. To bi tudi preprečilo nepotrebne zamude za prevoznike.
- (19) Za zagotovitev učinkovitega in uspešnega izvrševanja sektorskih pravil o napotitvi delavcev in za preprečitev nesorazmernega upravnega bremena za prevoznike, ki niso rezidenti Unije, bi bilo treba v sektorju cestnega prometa določiti posebne sektorske upravne zahteve in nadzorne ukrepe ter pri tem v celoti izkoristiti orodja za nadzor, kot je digitalni tahograf. Da bi se spremljalo izpolnjevanje obveznosti iz te direktive in Direktive 96/71/ES ter bi se hkrati zmanjšala kompleksnost te naloge, bi države članice morale imeti možnost le, da za prevoznike uvedejo tiste upravne zahteve in nadzorne ukrepe iz te direktive, ki so prilagojeni sektorju cestnega prometa.
- (20) Prevozna podjetja potrebujejo pravno varnost glede pravil in zahtev, ki jih morajo izpolnjevati. Ta pravila in zahteve bi morale biti jasne, razumljive ter lahko dostopne za prevozna podjetja, hkrati pa bi morala omogočati izvajanje učinkovitih preverjanj. Pomembno je, da nova pravila ne nalagajo nepotrebne upravne bremena ter da ustrezno upoštevajo interese malih in srednjih podjetij.

⁽⁸⁾ 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).

- (21) Upravno breme in naloge upravljanja dokumentov, naložene voznikom, bi morali biti razumni. Medtem ko bi nekateri dokumenti morali biti na voljo v vozilu za namene pregleda pri cestnem preverjanju, bi morali druge dokumente prek javnega vmesnika, povezanega z informacijskim sistemom za notranji trg (IMI), vzpostavljenim z Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁹⁾, dati na voljo prevozniki in po potrebi pristojni organi države članice sedeža prevoznika. Pristojni organi bi morali uporabiti okvir medsebojne pomoči med državami članicami, določen v Direktivi 2014/67/EU.
- (22) Za lažji nadzor skladnosti s pravili o napotitvi, določenimi v tej direktivi, bi morali prevozniki pristojnim organom držav članic, v katere napotijo voznike, predložiti izjavo o napotitvi.
- (23) Da bi se zmanjšalo upravno breme prevoznikov, je treba poenostaviti postopek pošiljanja in posodabljanja izjav o napotitvi. Zato bi morala Komisija razviti večjezični javno dostopni vmesnik, do katerega bodo imeli dostop prevozniki in prek katerega bodo lahko pošiljali in posodabljali informacije o napotitvi ter po potrebi v IMI posredovali tudi druge zadevne dokumente.
- (24) Glede na to, da imajo v nekaterih državah članicah socialni partnerji ključno vlogo pri izvrševanju socialne zakonodaje v sektorju cestnega prometa, bi države članice morale imeti možnost, da nacionalnim socialnim partnerjem zagotovijo ustrezne informacije, ki so bile izmenjane prek IMI, izključno za preverjanje skladnosti s pravili o napotitvah, pri čemer se upošteva Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁰⁾. Ustrezne informacije bi bilo treba zagotoviti socialnim partnerjem z drugimi sredstvi kot preko IMI.
- (25) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da določi funkcije javnega vmesnika, povezanega z IMI. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹¹⁾.
- (26) Ustrezno, učinkovito in dosledno izvrševanje pravil o delovnem času in času počitka je ključno za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, za zaščito delovnih pogojev voznikov in za preprečevanje izkrivljanja konkurence, ki je posledica neizpolnjevanja obveznosti. Zato je zaželeno, da se razširi obseg obstoječih enotnih zahteve za izvrševanje iz Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹²⁾ na preverjanje skladnosti z določbami o delovnem času iz Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹³⁾.
- (27) Zaradi niza podatkov, ki so potrebni za izvajanje nadzora nad skladnostjo s pravili o delovnem času iz Direktive 2002/15/ES, je obseg cestnih preverjanj odvisen od razvoja in uvedbe tehnologije, ki pokriva zadostno dolga obdobja. Cestno preverjanje bi moralo biti omejeno na tiste vidike, ki jih je mogoče učinkovito preveriti s tahografom in s tem povezano zapisovalno napravo v vozilu, celovita preverjanja pa bi bilo treba izvajati le v prostorih podjetja.
- (28) Cestna preverjanja bi bilo treba izvajati učinkovito in hitro, da bi se opravila v najkrajšem možnem času in s čim manjšo zamudo za voznika. Treba bi bilo jasno razlikovati med obveznostmi prevoznikov in obveznostmi voznikov.

⁽⁹⁾ Uredba (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg in razveljavitvi Odločbe Komisije 2008/49/ES (uredba IMI) (UL L 316, 14.11.2012, str. 1).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁽¹²⁾ 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 in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

⁽¹³⁾ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

- (29) Sodelovanje med izvršilnimi organi države članice bi bilo treba nadalje spodbujati z usklajenimi preverjanji, države članice pa bi si jih morale prizadevati razširiti na preverjanja v prostorih podjetja. Evropski organ za delo, katerega področje delovanja zajema Direktivo 2006/22/ES, kot je določeno v členu 1(4) Uredbe (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁴⁾, bi lahko imel pomembno vlogo, tako da bi državam članicam zagotavljal pomoč pri izvajanju usklajenih preverjanj, in bi lahko podpiral prizadevanja na področju izobraževanja in usposabljanja.
- (30) Upravno sodelovanje med državami članicami v zvezi z izvajanjem socialnih pravil v sektorju cestnega prometa se je izkazalo za nezadostno, zato je čezmejno izvrševanje težje ter bolj neučinkovito in neusklajeno. Zato je treba vzpostaviti okvir za učinkovito komunikacijo in medsebojno pomoč, vključno z izmenjavo podatkov o kršitvah in informacij o dobrih praksah pri izvrševanju.
- (31) Z namenom spodbujanja učinkovitega upravnega sodelovanja in učinkovite izmenjave informacij se z Uredbo (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁵⁾ zahteva, da morajo države članice medsebojno povezati svoje nacionalne elektronske registre (NER) prek sistema evropskega registra podjetij cestnega prevoza (ERRU). Informacije, dostopne preko tega sistema pri cestnih preverjanjih, bi bilo treba razširiti.
- (32) Da bi se olajšala in izboljšala komunikacija med državami članicami, zagotovila enotnejša uporaba socialnih pravil v prometnem sektorju in bi se prevoznikom olajšalo izpolnjevanje upravnih zahtev pri napotitvi voznikov, bi morala Komisija razviti enega ali več novih modulov za IMI. Pomembno je, da IMI omogoča, da se med cestnimi preverjanji lahko preveri veljavnost izjav o napotitvi.
- (33) Izmenjava informacij v okviru učinkovitega upravnega sodelovanja in medsebojne pomoči med državami članicami bi morala biti skladna s pravili o varstvu osebnih podatkov iz uredb (EU) 2016/679 in (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁶⁾. Pri izmenjavi informacij prek IMI bi bilo treba upoštevati tudi Uredbo (EU) št. 1024/2012.
- (34) Za izboljšanje učinkovitosti, uspešnosti in skladnosti izvrševanja je zaželeno razviti funkcije in razširiti uporabo obstoječih nacionalnih sistemov ocenjevanja tveganja. Dostop do podatkov v sistemih ocenjevanja tveganja bi pristojnim nadzornim organom zadevne države članice omogočil boljši ciljni nadzor prevoznikov, ki ne upoštevajo pravil. Skupna formula za izračun ocene tveganja prevoznega podjetja bi morala prispevati k pravičnejši obravnavi prevoznikov pri pregledih.
- (35) Zaradi začetka veljavnosti Lizbonske pogodbe bi bilo treba pooblastila, ki so bila Komisiji podeljena na podlagi Direktive 2006/22/ES, uskladiti s členoma 290 in 291 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).
- (36) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje Direktive 2006/22/ES bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za zvišanje minimalnega odstotka delovnih dni voznikov vozil, ki jih preverijo države članice, na 4 %; za nadaljnja pojasnila glede opredelitev skupin zbranih statističnih podatkov; za imenovanje organa za aktivno spodbujanje izmenjave podatkov, izkušenj in informacij med državami članicami; za vzpostavitev skupne formule za izračun ocene tveganja podjetja; za določitev smernic o najboljši praksi izvrševanja; za vzpostavitev skupnega pristopa k beleženju in nadzoru obdobja drugega dela ter beleženju in nadzoru obdobja najmanj enega tedna, ko je voznik odsoten od vozila in ne more opravljati nobenih dejavnosti v zvezi s tem vozilom, ter za pospeševanje

⁽¹⁴⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o ustanovitvi Evropskega organa za delo, spremembi uredb (ES) št. 883/2004, (EU) št. 492/2011 in (EU) 2016/589 ter razveljavitvi Sklepa (EU) 2016/344 (UL L 186, 11.7.2019, str. 21).

⁽¹⁵⁾ Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).

⁽¹⁶⁾ Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

skupnega pristopa za izvajanje navedene direktive, za spodbujanje skladnosti pristopa nadzornih organov in harmonizirano razlago Uredbe (ES) št. 561/2006 med nadzornimi organi in za olajšanje dialoga med sektorjem prevoza in nadzornimi organi. Zlasti bi morala Komisija pri sprejemanju izvedbenih aktov za razvoj skupne formule za izračun ocene tveganja podjetja ob upoštevanju meril iz te direktive zagotoviti enako obravnavo podjetij. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.

- (37) Da se odrazi razvoj najboljše prakse glede preverjanj in standardne opreme, ki mora biti na voljo nadzornim enotam, in da se vzpostavi ali posodobi ocenjevanje resnosti kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 ali Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁷⁾, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi s spremembo prilog I in II oziroma Priloge III k Direktivi 2006/22/ES. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁽¹⁸⁾. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (38) Direktivo 2006/22/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (39) Naslovniki nekaterih posebnih pravil o napotitvah so prevozna podjetja, ki nosijo posledice za katere koli kršitve teh pravil, ki jih storijo. Da pa bi se preprečila zloraba s strani podjetij, ki prevozne storitve prevzemajo od cestnih prevoznikov v tovornem prometu, bi morale države članice določiti tudi jasna in predvidljiva pravila o sankcijah za pošiljatelje, špediterje, izvajalce in podizvajalce, kadar so se zavedali oziroma bi se glede na vse relevantne okoliščine morali zavedati, da so prevozne storitve, ki so jih naročili, vključevale kršitve posebnih pravil o napotitvi.
- (40) Za zagotovitev pogojev poštene konkurence in enakih konkurenčnih pogojev za delavce in podjetja, je treba doseči napredek v smeri pametnega izvrševanja ter zagotoviti vso možno podporo za popolno uvedbo in uporabo sistemov ocenjevanja tveganja.
- (41) Komisija bi morala oceniti učinek uporabe in izvrševanja pravil za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa ter Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o rezultatih te ocene, po potrebi skupaj z zakonodajnim predlogom.
- (42) Ker ciljev te direktive, in sicer zagotoviti ustrezne pogoje dela in socialne zaščite za voznike na eni strani ter primerne pogoje poslovanja in pošteno konkurenco za prevoznike na drugi strani, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov te direktive lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (43) Nacionalni ukrepi za prenos te direktive bi se morali uporabljati od 18 mesecev po datumu začetku veljavnosti te direktive. Direktiva (EU) 2018/957 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁹⁾ se uporablja za sektor cestnega prometa v skladu s členom 3(3) navedene direktive od 2. februarja 2022 –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Posebna pravila o napotitvi voznikov

1. Ta člen določa posebna pravila v zvezi z nekaterimi vidiki Direktive 96/71/ES o napotitvi voznikov na delo v sektorju cestnega prometa ter Direktive 2014/67/EU o upravnih zahtevah in nadzornih ukrepih za napotitev teh voznikov.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

⁽¹⁹⁾ Direktiva (EU) 2018/957 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremembi Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 173, 9.7.2018, str. 16).

2. Ta posebna pravila se uporabljajo za voznike, zaposlene pri podjetjih s sedežem v državi članici in ki uporabljajo čezmejni ukrep iz točke (a) člena 1(3) Direktive 96/71/ES.

3. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES, se voznik ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar opravlja dvostranski prevoz blaga.

Za namene te direktive dvostranski prevoz blaga pomeni premik blaga na podlagi prevozne pogodbe iz države članice sedeža, kot je opredeljena v členu 2(8) Uredbe (ES) št. 1071/2009, v drugo državo članico ali tretjo državo ali iz druge države članice ali tretje države v državo članico sedeža.

Države članice od 2. februarja 2022, ki je datum, od katerega morajo vozniki v skladu s členom 34(7) Uredbe (EU) št. 165/2014 ročno beležiti podatke o prehodu meja, za dvostranski prevoz blaga uporabijo izvzetje, določeno v prvem in drugem pododstavku tega odstavka tudi, kadar voznik poleg dvostranskega prevoza opravi eno dejavnost natovarjanja in/ali raztovarjanja v državah članicah ali tretjih državah, ki jih prečka, pod pogojem, da ne natovarja in raztovarja blaga v isti državi članici.

Kadar dvostranskemu prevozu iz države članice sedeža, med katerim ni bila opravljena nobena dodatna dejavnost, sledi dvostranski prevoz v državo članico sedeža, se izvzetje za dodatne dejavnosti, določeno v tretjem pododstavku, uporablja za največ dve dodatni dejavnosti natovarjanja in/ali raztovarjanja pod pogoji iz tretjega pododstavka.

Izvzetji za dodatne dejavnosti iz tretjega in četrtega pododstavka tega odstavka se uporabljata le do datuma, od katerega se v vozila, ki so prvič registrirana v državi članici, namestijo pametni tahografi, kot je določeno v četrtem pododstavku člena 8(1) Uredbe (EU) št. 165/2014, ki izpolnjujejo zahtevo po zapisovanju prehodov meja in dodatnih dejavnosti iz prvega pododstavka člena 8(1) navedene uredbe. Od tega datuma se izvzetji za dodatne storitve iz tretjega in četrtega pododstavka tega odstavka uporabljata samo za voznike, ki uporabljajo vozila, opremljena s pametnim tahografom, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 navedene uredbe.

4. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES, se voznik ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar opravlja dvostranski prevoz potnikov.

Za namene te direktive gre za dvostranski prevoz v okviru občasnega ali rednega mednarodnega prevoza potnikov v smislu Uredbe (ES) št. 1073/2009, ko voznik opravi katerega od naslednjih prevozov:

(a) pobere potnike v državi članici sedeža in jih odloži v drugi državi članici ali tretji državi;

(b) pobere potnike v državi članici ali tretji državi in jih odloži v državi članici sedeža, ali

(c) pobere in odloži potnike v državi članici sedeža za namene izvajanja lokalnih izletov v drugi državi članici ali tretji državi v skladu z Uredbo (ES) št. 1073/2009.

Države članice od 2. februarja 2022, ki je datum, od katerega morajo vozniki v skladu s členom 34(7) Uredbe (EU) št. 165/2014 ročno beležiti podatke o prehodu meja, uporabijo izvzetje za dvostranski prevoz potnikov iz prvega in drugega pododstavka tega odstavka tudi, kadar voznik poleg opravljanja dvostranskega prevoza enkrat pobere potnike in/ali enkrat odloži potnike v državah članicah ali tretjih državah, ki jih voznik prečka, pod pogojem, da ne nudi storitve potniškega prevoza med lokacijama v državi članici, ki jo prečka. Enako velja za povratno vožnjo.

Izvzetje za dodatne dejavnosti iz tretjega pododstavka tega odstavka se uporablja le do datuma, od katerega se v vozila, ki so prvič registrirana v državi članici, namestijo pametni tahografi, kot je določeno v četrtem pododstavku člena 8(1) Uredbe (EU) št. 165/2014, ki izpolnjujejo zahtevo po zapisovanju prehodov meja in dodatnih dejavnosti iz prvega pododstavka člena 8(1) navedene uredbe. Od tega datuma se izvzetje za dodatne dejavnosti iz tretjega pododstavka tega odstavka uporablja samo za voznike, ki uporabljajo vozila, opremljena s pametnimi tahografi, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 navedene uredbe.

5. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES se voznik ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar prek ozemlja države članice potuje, ne da bi natovarjal ali raztovarjal tovor in ne da bi pobiral ali odlagal potnike.
6. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES se voznik ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar opravlja začetni ali končni cestni del kombiniranega prevoza, kot je opredeljen v Direktivi Sveta 92/106/EGS ⁽²⁰⁾, če cestni del sam po sebi predstavlja dvostranske prevoze, kot je opredeljeno v odstavku 3 tega člena.
7. Za voznika, ki opravlja kabotažo, kot je opredeljena v uredbah (ES) št. 1072/2009 in (ES) št. 1073/2009, se šteje, da je napoten na podlagi Direktive 96/71/ES.
8. Napotitev se za namene člena 3(1a) Direktive 96/71/ES šteje kot končana, ko voznik zapusti državo članico gostiteljico pri opravljanju mednarodnega prevoza blaga ali potnikov. To obdobje napotitve se ne seštevata s prejšnjimi obdobji napotitve v okviru takih mednarodnih prevozov, ki jih opravi isti voznik ali drugi voznik, ki ga je nadomestil.
9. Države članice zagotovijo, da se v skladu z Direktivo 2014/67/EU določbe in pogoji za zaposlitev iz člena 3 Direktive 96/71/ES, določeni v nacionalnem pravu, drugem predpisu ali s kolektivnimi pogodbami ali arbitražnimi odločbami, ki so bile na njihovem ozemlju razglašene za splošno veljavne ali se drugače uporabljajo v skladu s členom 3(1) in (8) Direktive 96/71/ES, na dostopen in pregleden način dajo na voljo prevoznim podjetjem iz drugih držav članic in napotenim voznikom. Ustrezne informacije zlasti zajemajo sestavne elemente plačila, ki so obvezni na podlagi teh instrumentov, po potrebi tudi na podlagi kolektivnih pogodb, ki se splošno uporabljajo za vsa podobna podjetja na zadevnem geografskem območju.
10. Prevozna podjetja s sedežem v državi, ki ni država članica, se ne obravnavajo ugodneje kot podjetja s sedežem v državi članici, vključno pri opravljanju prevozov na podlagi dvostranskih ali večstranskih sporazumov, ki omogočajo dostop do trga Unije ali njegovih delov.
11. Države članice lahko z odstopanjem od člena 9(1) in (2) Direktive 2014/67/EU glede napotitve voznikov uvedejo samo naslednje upravne zahteve in nadzorne ukrepe:
- (a) obveznost, da mora prevoznik s sedežem v drugi državi članici pristojnim nacionalnim organom države članice, v katero je voznik napoten, predložiti izjavo o napotitvi najpozneje ob začetku napotitve, pri čemer uporabi večjezični standardni obrazec javnega vmesnika, povezanega z informacijskim sistemom za notranji trg (IMI), vzpostavljenim z Uredbo (EU) št. 1024/2012; ta izjava o napotitvi vsebuje naslednje informacije:
- (i) identiteto prevoznika, vsaj v obliki številke licence Skupnosti, kadar je ta številka na voljo;
 - (ii) kontaktne podatke upravljavca prevoza ali druge kontaktne osebe v državi članici sedeža za stike s pristojnimi organi države članice gostiteljice, v kateri se opravljajo storitve, ter za pošiljanje in sprejemanje dokumentov ali obvestil;
 - (iii) identiteto, naslov stalnega bivališča in številko vozniškega dovoljenja voznika;
 - (iv) datum začetka pogodbe o zaposlitvi voznika in pravo, ki se zanjo uporablja;
 - (v) predvideni začetni in končni datum napotitve;
 - (vi) registrske oznake motornih vozil;
 - (vii) navedbo, ali gre za prevoz blaga, prevoz potnikov, mednarodni prevoz ali kabotažo;
- (b) obveznost, da prevoznik zagotovi, da ima voznik na razpolago v tiskani ali elektronski obliki, ter obveznost da voznik hrani in da na razpolago, kadar se to zahteva pri cestnem preverjanju:
- (i) izvod izjave o napotitvi, predložene prek IMI;

⁽²⁰⁾ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

- (ii) dokazila o prevozih v državi članici gostiteljici, kot je elektronski tovorni list (e-CMR) ali dokazila iz člena 8(3) Uredbe (ES) št. 1072/2009;
 - (iii) tahografske zapise in zlasti oznake držav članic, v katerih je bil voznik prisoten med opravljanjem mednarodnega cestnega prevoza ali kabotaže, v skladu z zahtevami glede zapisovanja in hranjenja zapisov na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014;
- (c) obveznost, da mora prevoznik po obdobju napotitve na podlagi neposrednega zahtevka pristojnih organov držav članic, kamor je bil voznik napoten, prek javnega vmesnika, povezanega z IMI, predložiti izvode dokumentov iz točke (b)(ii) in (iii) tega odstavka ter dokumentacijo, ki se nanaša na plačilo voznika, glede na obdobje napotitve, pogodbo o zaposlitvi ali enakovreden dokument v smislu člena 3 Direktive Sveta 91/533/EGS ⁽²¹⁾, obračun delovnih ur voznika in dokazilo o plačilu.

Prevoznik pošlje dokumentacijo prek javnega vmesnika, povezanega z IMI, najpozneje osem tednov od datuma zahtevka. Če prevoznik ne predloži zahtevane dokumentacije v tem obdobju, lahko pristojni organi države članice, v katero je bil voznik napoten, prek IMI zaprosijo za pomoč pristojne organe države članice sedeža v skladu s členoma 6 in 7 Direktive 2014/67/EU. Kadar je podana taka prošnja za medsebojno pomoč, imajo pristojni organi države članice, v kateri ima prevoznik sedež, dostop do izjave o napotitvi in drugih ustreznih informacij, ki jih prevoznik predloži prek javnega vmesnika, povezanega z IMI.

Pristojni organi države članice sedeža zagotovijo, da pristojnim organom države članice, v katero je bil voznik napoten, zahtevano dokumentacijo zagotovijo prek IMI v 25 delovnih dneh od dneva prošnje za medsebojno pomoč.

Za namen preverjanja, ali se voznik v skladu z odstavkoma 3 in 4 tega člena ne šteje za napotenega, lahko države članice kot nadzorni ukrep uvedejo samo obveznost za voznika, da v tiskani ali elektronski obliki hrani in da na razpolago, kadar se to zahteva pri cestnem preverjanju, dokazila o ustreznih mednarodnih prevozih, kot so elektronski tovorni list (e-CMR) ali dokazilo iz člena 8(3) Uredbe (ES) št. 1072/2009, in tahografske zapise iz točke (b)(iii) tega odstavka.

12. Prevoznik za namene nadzora v javnem vmesniku, povezanem z IMI, posodablja izjave o napotitvi iz točke (a) odstavka 11.

13. Informacije iz izjav o napotitvi se v podatkovnem skladišču IMI za namene preverjanja hranijo za obdobje 24 mesecev.

Država članica lahko pristojnemu organu dovoli, da nacionalnim socialnim partnerjem z drugimi sredstvi kot preko IMI, zagotovi ustrezne informacije, ki so na voljo v IMI, kolikor je to potrebno za namen preverjanja skladnosti s pravili o napotitvi in v skladu z nacionalnim pravom in praksami, pod pogojem, da:

- (a) se informacije nanašajo na napotitev na ozemlje zadevne države članice;
- (b) se informacije uporabljajo izključno za izvrševanje pravil o napotitvi in
- (c) se vsaka obdelava podatkov izvede v skladu z Uredbo (EU) 2016/679.

14. Komisija do 2. februarja 2021 z izvedbenim aktom opredeli funkcije javnega vmesnika, povezanega z IMI. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 4(2).

15. Države članice se izogibajo nepotrebnim zamudam pri izvajanju nadzornih ukrepov, ki bi lahko vplivale na trajanje in datume napotitve.

⁽²¹⁾ Direktiva Sveta 91/533/EGS z dne 14. oktobra 1991 o obveznosti delodajalca, da zaposlene obvesti o pogojih, ki se nanašajo na pogodbo o zaposlitvi ali delovno razmerje (UL L 288, 18.10.1991, str. 32).

16. Pristojni organi držav članic tesno sodelujejo in si zagotavljajo medsebojno pomoč in vse ustrezne informacije, ob upoštevanju pogojev iz Direktive 2014/67/EU in Uredbe (ES) št. 1071/2009.

Člen 2

Spremembe Direktive 2006/22/ES

Direktiva 2006/22/ES se spremeni:

(1) naslov se nadomesti z naslednjim:

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

(2) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Predmet urejanja

Ta direktiva določa minimalne pogoje za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 (*) in (EU) št. 165/2014 (**) Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta (***).

(*) 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).

(**) 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).

(***) Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).“;

(3) člen 2 se spremeni:

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

„Ta preverjanja vsako leto zajamejo obsežen in reprezentativen delež voznega osebja, voznikov, podjetij in vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014, ter voznega osebja in voznikov, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2002/15/ES. Cestna preverjanja skladnosti z Direktivo 2002/15/ES so omejena na vidike, ki jih je možno učinkovito nadzirati s tahografom in povezano zapisovalno napravo. Celovit pregled skladnosti z Direktivo 2002/15/ES se lahko opravi samo v prostorih podjetja.“;

(b) v odstavku 3 se prvi in drugi pododstavek nadomestita z naslednjim:

„Vsaka država članica organizira preverjanja tako, da se preverijo najmanj 3 % delovnih dni voznikov vozil, ki spadajo na področje uporabe uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014. Med cestnim pregledom lahko voznik stopi v stik s sedežem podjetja, upravljavcem prevoza ali drugo osebo ali subjektom, da bi pred koncem cestnega pregleda zagotovil morebiten dokaz, za katerega ugotovi, da ga ni v vozilu; to ne posega v obveznost voznika, da zagotovi pravilno uporabo tahografske opreme.“

Po 1. januarju 2012 lahko Komisija z izvedbenim aktom ta minimalni odstotek zviša na 4 % v skladu s postopkom iz člena 12(2), če statistični podatki, zbrani v skladu s členom 3, kažejo, da je v povprečju več kot 90 % vseh preverjenih vozil opremljenih z digitalnim tahografom. Komisija pri sprejemanju svoje odločitve upošteva tudi učinkovitost obstoječih izvršilnih ukrepov, zlasti razpoložljivost digitalnih tahografskih podatkov v prostorih podjetij. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).“;

(c) vstavi se naslednji odstavek:

„3a. Vsaka država članica pri organiziranju preverjanj skladnosti z Direktivo 2002/15/ES upošteva sistem ocenjevanja tveganja iz člena 9 te direktive. Ta preverjanja so usmerjena v določeno podjetje takrat, ko eden ali več njegovih voznikov neprestano ali resno krši Uredbo (ES) št. 561/2006 ali (EU) št. 165/2014.“;

(d) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Informacije, ki se predložijo Komisiji v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 561/2006 in členom 13 Direktive 2002/15/ES, vključujejo število preverjenih voznikov na cesti, število preverjanj v prostorih podjetij, število preverjenih delovnih dni ter število in vrsto prijavljenih kršitev ter navajajo, ali je šlo pri tem za prevoz potnikov ali blaga.“;

(4) peti odstavek člena 3 se nadomesti z naslednjim:

„Komisija na zahtevo z izvedbenimi akti nadalje pojasni opredelitev skupin iz točk (a) in (b) prvega odstavka. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).“;

(5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Usklajena preverjanja

Države članice najmanj šestkrat na leto izvedejo usklajena cestna preverjanja voznikov in vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 ali Uredbe (EU) št. 165/2014. Države članice si poleg tega prizadevajo organizirati usklajene preglede v prostorih podjetij.

Taka usklajena preverjanja izvedejo nadzorni organi dveh ali več držav članic hkrati, vsak na svojem ozemlju.“;

(6) v členu 6 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Preverjanja v prostorih podjetij se načrtujejo ob upoštevanju predhodnih izkušenj z različnimi vrstami prevoza in podjetij. Opravijo se tudi, če se na cesti ugotovijo hude kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 ali Direktive 2002/15/ES.“;

(7) člen 7 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

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

„(b) pošiljati statistična poročila Komisiji vsaki dve leti v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 561/2006“;

(ii) doda se naslednja točka:

„(d) zagotavljati izmenjavo informacij z drugimi državami članicami na podlagi člena 8 te direktive v zvezi z uporabo nacionalnih določb za prenos te direktive in Direktive 2002/15/ES.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Aktivno se spodbuja izmenjava podatkov, izkušenj in informacij med državami članicami, predvsem, vendar ne izključno, prek odbora iz člena 12(1) in vseh organov, ki jih lahko imenuje Komisija z izvedbenimi akti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).“;

(8) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Izmenjava informacij

1. Informacije, o katerih se države članice med seboj obveščajo na podlagi člena 22(3) Uredbe (ES) št. 561/2006, se med imenovanimi organi, o katerih je bila Komisija uradno obveščena v skladu s členom 7 te direktive, izmenjujejo:

(a) najmanj enkrat vsakih šest mesecev po začetku veljavnosti te direktive;

(b) na podlagi utemeljene zahteve države članice v posameznih primerih.

2. Država članica informacije, ki jih zahteva druga država članica v skladu s točko (b) odstavka 1, zagotovi v 25 delovnih dneh od prejema zahteve. Države članice se lahko dogovorijo o krajšem roku. V nujnih primerih ali kadar je potrebno enostavno preverjanje registrov, kot je register sistem ocenjevanja tveganja, se zahtevane informacije zagotovijo v treh delovnih dneh.

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

Kadar je težko ali nemogoče izpolniti zahtevo po informacijah ali opraviti preverjanja, inšpekcijske preglede ali preiskave, zaprošena država članica o tem v 10 delovnih dneh od prejema zahteve obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala, in navede razloge, s katerimi ustrezno utemelji, zakaj je to težko ali nemogoče. Zadevne države članice se med seboj posvetujejo, da bi našle rešitev.

V primeru nenehnih zamud pri zagotavljanju informacij državi članici, na ozemlje katere je delavec napoten, se obvesti Komisija, ki sprejme ustrezne ukrepe.

3. Izmenjava informacij iz tega člena poteka prek informacijskega sistema za notranji trg (IMI), vzpostavljenega z Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta (*). To ne velja za informacije, ki jih države članice izmenjujejo prek neposrednega vpogleda v nacionalne elektronske registre iz člena 16(5) Uredbe (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (**).

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

(**) Uredba (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).“;

(9) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice vzpostavijo sistem ocenjevanja tveganja za podjetja na podlagi relativnega števila in resnosti vseh kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 ali nacionalnih določb za prenos Direktive 2002/15/ES, ki jih stori posamezno podjetje.

Komisija do 2. junija 2021 z izvedbenimi akti določi skupno formulo za izračun ocene tveganja podjetja. Ta skupna formula upošteva število, resnost in pogostost kršitev ter rezultate nadzora, pri katerem kršitve niso bile ugotovljene, kot tudi dejstvo, ali prevozno podjetje v cestnem prometu v vseh svojih vozilih uporablja pametni tahograf v skladu s poglavjem II Uredbe (EU) št. 165/2014. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2) te direktive.“;

(b) v odstavku 2 se drugi stavek črta;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Prvi seznam kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014, vključno z oceno resnosti teh kršitev, je naveden v Prilogi III.

Za namene vzpostavitve ali posodobitve ocenjevanja resnosti kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 ali Uredbe (EU) št. 165/2014 se na Komisijo prenese pooblastilo, da v skladu s členom 15a te direktive sprejema delegirane akte za spremembo Priloge III, pri čemer upošteva regulativni razvoj in vidike, povezane z varnostjo v cestnem prometu.

V kategoriji najhujših kršitev bi morale biti kršitve, pri katerih zaradi nespoštovanja zadevnih določb uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 nastane resna nevarnost smrti ali hude telesne poškodbe.“;

(d) dodata se naslednja odstavka:

„4. Za lažje izvajanje ciljnih cestnih preverjanj so podatki v nacionalnem sistemu ocenjevanja tveganja v času nadzora na voljo vsem pristojnim nadzornim organom zadevne države članice.

5. Države članice omogočijo, da lahko pristojni organi drugih držav članic v skladu s členom 16(2) Uredbe (ES) št. 1071/2009 prek interoperabilnih nacionalnih elektronskih registrov iz člena 16 navedene uredbe neposredno dostopajo do informacij v nacionalnem sistemu ocenjevanja tveganja.“;

(10) členu 11 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija z izvedbenimi akti določi smernice o najboljši praksi pri izvrševanju. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).

Te smernice se objavijo v dveletnem poročilu Komisije.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Komisija z izvedbenimi akti določi skupni pristop k beleženju in nadzoru obdobja drugega dela, kot je opredeljeno v točki (e) člena 4 Uredbe (ES) št. 561/2006, vključno z obliko zapisa in posebnimi primeri, v katerih se mora izvesti, ter k beleženju in nadzoru obdobja najmanj enega tedna, ko je voznik odsoten od vozila in ne more opravljati nobenih dejavnosti v zvezi s tem vozilom. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2) te direktive.“;

(11) členi 12 do 15 se nadomestijo z naslednjim:

„Člen 12

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 42(1) Uredbe (EU) št. 165/2014. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 13**Izvedbeni ukrepi**

Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija sprejme izvedbene akte zlasti z enim od naslednjih ciljev:

- (a) pospeševati skupni pristop k izvajanju te direktive;
- (b) spodbujati skladnost pristopa nadzornih organov in usklajeno razlago Uredbe (ES) št. 561/2006 med nadzornimi organi;
- (c) olajšati dialog med sektorjem prevoza in nadzornimi organi.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2) te direktive.

Člen 14**Pogajanja s tretjimi državami**

Po začetku veljavnosti te direktive začne Unija pogajanja z ustreznimi tretjimi državami za uporabo pravil, ki so enakovredna pravilom iz te direktive.

Do zaključka teh pogajanj države članice podatke o preverjanjih, opravljenih na vozilih iz tretjih držav, vključijo med podatke, ki jih posredujejo Komisiji, kakor je določeno v členu 17 Uredbe (ES) št. 561/2006.

Člen 15**Posodabljanje prilog**

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 15a za spremembo prilog I in II, da se uvedejo potrebne prilagoditve, ki odražajo razvoj najboljše prakse.

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

(12) vstavi se naslednji člen:

„Člen 15a**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 člena 9(3) in člena 15 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 1. avgusta 2020. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 9(3) in člena 15 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje (*).

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 9(3) in člena 15, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

(*) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(13) Priloga I se spremeni:

(a) del A se spremeni:

(i) točki 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

- „(1) dnevni in tedenski čas vožnje, odmore ter dnevni in tedenski čas počitka; tudi tahografske vložke za predhodne dni, ki morajo biti v vozilu v skladu s členom 36(1) in (2) Uredbe (EU) št. 165/2014, in/ali podatke, shranjene za isto obdobje na vozniški kartici in/ali v pomnilniku tahografa v skladu s Prilogo II k tej direktivi in/ali na izpisih;
- (2) za obdobje iz odstavkov 1 in 2 člena 36 Uredbe (EU) št. 165/2014 vse prekoračitve dovoljene hitrosti vozila, ki je opredeljeno kot vsako obdobje, daljše od ene minute, med katerim hitrost vozila prekorači 90 km/h za vozila kategorije N₃ ali 105 km/h za vozila kategorije M₃ (kategoriji N₃ in M₃, kot sta opredeljeni v Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*));

(*) Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).“;

(ii) točka 4 se nadomesti z naslednjim:

„(4) pravilno delovanje tahografa (ugotovitev možne zlorabe tahografa in/ali voznikove kartice in/ali tahografskih vložkov) ali po potrebi prisotnost dokumentov iz člena 16(2) Uredbe (ES) št. 561/2006;“;

(iii) doda se naslednja točka:

„(6) podaljšani najdaljši tedenski delovni čas 60 ur, kot je določen v točki (a) člena 4 Direktive 2002/15/ES; drugi tedenski delovni časi iz členov 4 in 5 Direktive 2002/15/ES samo, če tehnologija omogoča izvajanje učinkovitih preverjanj.“;

(b) del B se spremeni:

(i) v prvem odstavku se dodata naslednji točki:

- „(4) izpolnjevanje zahtev glede najdaljšega povprečnega tedenskega delovnega časa, odmorov in nočnega dela iz členov 4, 5 in 7 Direktive 2002/15/ES;
- (5) spoštovanje obveznosti podjetij v zvezi s plačilom za nastanitve voznikov in organizacijo dela voznikov v skladu s členom 8(8) in (8a) Uredbe (ES) št. 561/2006.“;

(ii) drugi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Če se ugotovi kršitev, lahko države članice po potrebi preverijo soodgovornost drugih pobudnikov ali soudeležencev v prevozni verigi, na primer pošiljateljev, špediterjev ali izvajalcev, ter usklajenost pogodb za dodeljevanje prevoznih dovolilnic s pravili iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014.“.

Člen 3

Spremembe Uredbe (EU) št. 1024/2012

V Prilogi k Uredbi (EU) št. 1024/2012 se dodata naslednji točki:

„13. Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (*): člen 8.

14. Direktiva (EU) 2020/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 (**): člen 1(14).

(*) UL L 102, 11.4.2006, str. 35.

(**) UL L 249, 31.7.2020, str. 49.“.

Člen 4

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 42(1) Uredbe (EU) št. 165/2014. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 5

Kazni in sankcije

1. Države članice določijo pravila o sankcijah za pošiljatelje, špediterje, izvajalce in podizvajalce zaradi neupoštevanja nacionalnih določb, sprejetih na podlagi člena 1, če so se zavedali oziroma bi se glede na vse relevantne okoliščine morali zavedati, da prevozne storitve, ki so jih naročili, vključujejo kršitve navedenih določb.

2. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve nacionalnih določb, sprejetih na podlagi člena 1, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da zagotovijo njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne.

Člen 6

Pametno izvrševanje

Brez poseganja v Direktivo 2014/67/EU in za nadaljnje izvrševanje obveznosti, določenih v členu 1 te direktive, države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju uporablja usklajena nacionalna strategija izvrševanja. Ta strategija se osredotoča na podjetja z visoko stopnjo tveganja iz člena 9 Direktive 2006/22/ES.

Člen 7

Ocenjevanje

1. Komisija oceni izvajanje te direktive, zlasti učinek člena 1, do 31. decembra 2025 ter Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o uporabi te direktive. Poročilu Komisije se po potrebi priloži zakonodajni predlog. Poročilo se objavi.

2. Komisija po poročilu iz odstavka 1 redno ocenjuje to direktivo ter rezultate ocene predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. Rezultatom ocene se priložijo ustrezni predlogi, če je to primerno.

Člen 8

Usposabljanje

Države članice sodelujejo pri zagotavljanju izobraževanja in usposabljanja izvršilnim organom, pri čemer se opirajo na obstoječe sisteme izvrševanja.

Delodajalci so odgovorni za zagotovitev, da njihovi vozniki pridobijo znanje o svojih pravicah in obveznostih, ki izhajajo iz te direktive.

Člen 9

Prenos

1. Države članice do 2. februarja 2022 sprejmejo in objavijo ukrepe, potrebne za uskladitev s to direktivo. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Te ukrepe uporabljajo od 2. februarja 2022.

Države članice se v sprejetih ukrepih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih določb nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 10

Začetek veljavnosti

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

Člen 11

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 15. julija 2020

Za Evropski parlament

Predsednik

D.M. SASSOLI

Za Svet

Predsednica

J. KLOECKNER

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)
ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
L-2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL