

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2020/1055**z 15. júla 2020,****ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Skúsenosti s vykonávaním nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽⁴⁾ a (ES) č. 1072/2009 ⁽⁵⁾ ukázali, že v súvislosti s pravidlami ustanovenými v týchto nariadeniach existuje v mnohých ohľadoch priestor na zlepšenie.
- (2) Doposiaľ platí, že okrem prípadov, keď to stanovujú vnútroštátne právne predpisy, sa pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy neuplatňujú na podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony alebo jazdnými súpravami s uvedenou maximálnou hmotnosťou. Počet podnikov, ktoré vykonávajú vnútroštátnu aj medzinárodnú dopravu, narastá. V dôsledku toho sa viaceré členské štáty rozhodli uplatňovať na takéto podniky pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 1071/2009. S cieľom vyhnúť sa možným medzerám a prostredníctvom spoločných pravidiel zaistiť minimálnu úroveň profesionalizácie odvetvia, v ktorom sa používajú vozidlá určené výlučne na prepravu tovaru, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, a tým zblížiť podmienky hospodárskej súťaže medzi všetkými prevádzkovateľmi, by sa uvedené nariadenie malo zmeniť. Požiadavky na prístup k povolaniu by sa mali stať povinné pre prevádzkovateľov, ktorí používajú motorové vozidlá alebo jazdné súpravy určené výlučne na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony.
- (3) Podľa nariadenia (ES) č. 1072/2009 sa udeľuje výnimka v prípade niektorých činností medzinárodnej nákladnej dopravy z potreby disponovať na účely prístupu na európsky trh nákladnej cestnej dopravy licenciou Spoločenstva. V rámci organizácie uvedeného trhu by mali byť podniky nákladnej cestnej dopravy, ktoré prepravujú tovar v motorových vozidlách alebo jazdných súpravách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 2,5 tony, oslobodené od potreby získať licenciu Spoločenstva alebo iné povolenie na prepravu.
- (4) Hoci vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nedosahujúcou určitý prah sú z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1071/2009 vylúčené, uvedeným nariadením sa členským štátom poskytuje možnosť uplatniť na takéto vozidlá časť jeho ustanovení alebo všetky jeho ustanovenia.
- (5) Členské štáty majú v súčasnosti právo podmieniť prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy dodržiavaním ďalších požiadaviek popri požiadavkách stanovených v nariadení (ES) č. 1071/2009. Táto možnosť sa však neukázala ako potrebná na splnenie naliehavých potrieb a viedla v súvislosti s takýmto prístupom k povolaniu k rozdielnym podmienkam. Mala by sa preto zrušiť.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 197, 8.6.2018, s. 38.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 176, 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu zo 4. apríla 2019 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní zo 7. apríla 2020 (Ú. v. EÚ C 153, 7.5.2020, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu z 9. júla 2020 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

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

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

- (6) S cieľom bojovať proti fenoménu tzv. schránkových spoločností a zaisťiť spravodlivú hospodársku súťaž a rovnaké podmienky na vnútornom trhu je nevyhnutné zabezpečiť, aby prevádzkovatelia cestnej dopravy usadení v určitom členskom štáte boli v tomto členskom štáte skutočne a sústavne prítomní a aby z neho riadili svoju podnikateľskú činnosť. Z tohto dôvodu a vzhľadom na skúsenosti je potrebné objasniť a posilniť ustanovenia týkajúce sa existencie skutočného a stabilného miesta usadenia ekonomickej činnosti a zároveň sa vyhnúť neprimeranému administratívne zaťaženiu.
- (7) Na splnenie podmienky skutočnej a sústavnej prítomnosti v členskom štáte usadenia by sa malo predovšetkým vyžadovať, aby podnik vykonával dopravné operácie prostredníctvom náležitého technického vybavenia nachádzajúceho sa v tomto členskom štáte.
- (8) Nariadenie (ES) č. 1071/2009 ukladá podnikom povinnosť skutočne a sústavne vykonávať svoju činnosť prostredníctvom náležitého technického vybavenia a príslušenstva v prevádzkovom stredisku umiestnenom v členskom štáte usadenia a umožňuje dodatočné požiadavky na vnútroštátnej úrovni, pričom najbežnejšou z nich je požiadavka disponovať v členskom štáte usadenia parkovacími miestami. Tieto nejednotne uplatňované požiadavky však nestačili na zabezpečenie skutočnej väzby s daným členským štátom, na základe ktorej by bolo možné účinne bojovať proti schránkovým spoločnostiam a znížiť riziko systematickej kabotáže a „nomádskeho vodičov“ riadených podnikom, do ktorého sa vozidlá nevracajú. Vzhľadom na to, že pre zaistenie riadneho fungovania vnútorného trhu v oblasti dopravy môžu byť potrebné osobitné pravidlá týkajúce sa práva usadiť sa a poskytovania služieb, je vhodné ďalej harmonizovať požiadavky týkajúce sa usadenia sa a posilniť požiadavky spojené s prítomnosťou vozidiel používaných prevádzkovateľom dopravy v členskom štáte usadenia. Vymedzenie jasného minimálneho intervalu, v ktorom sa vozidlo musí vrátiť, tiež prispieva k zabezpečeniu riadnej údržby týchto vozidiel prostredníctvom technického vybavenia, ktoré sa nachádza v členskom štáte usadenia, a uľahčuje kontroly.

Cyklus takýchto návratov by sa mal synchronizovať s povinnosťou dopravného podniku podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽⁶⁾ organizovať svoje operácie spôsobom, ktorý umožní vodičovi vrátiť sa domov aspoň každé štyri týždne tak, aby bolo možné obe povinnosti splniť prostredníctvom návratu vodiča spolu s vozidlom aspoň každý druhý štvortýždňový cyklus. Táto synchronizácia posilňuje právo vodiča na návrat a znižuje riziko, že vozidlo sa vráti len na účely splnenia novej požiadavky na usadenie. Z požiadavky na návrat do členského štátu usadenia by však nemala vyplývať povinnosť vykonať určitý počet operácií v členskom štáte usadenia a nemala by sa ňou ani inak obmedziť možnosť prevádzkovateľov poskytovať služby na celom vnútornom trhu.

- (9) Pokiaľ prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy závisí od bezúhonnosti dotknutého podniku, je potrebné poskytnúť vysvetlenia k otázke osôb, ktorých správanie sa musí zohľadňovať, administratívnych postupov, ktoré treba dodržiavať, a čakacích lehôt v súvislosti s nápravou, ak vedúci dopravca stratil bezúhonnosť.
- (10) Vzhľadom na ich potenciál značne ovplyvniť podmienky spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu cestnej dopravy by sa mali závažné porušenia daňových predpisov jednotlivých štátov pridať k skutočnostiam, na základe ktorých sa posudzuje bezúhonnosť.
- (11) Vzhľadom na ich potenciál značne ovplyvniť trh cestnej dopravy a sociálnu ochranu pracovníkov by sa mali závažné porušenia predpisov Únie o vysielaní pracovníkov v cestnej doprave, kabotáži a o práve uplatniteľnom na zmluvné záväzky pridať k skutočnostiam, na základe ktorých sa posudzuje bezúhonnosť.
- (12) Vzhľadom na dôležitosť spravodlivej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu by sa pri posudzovaní bezúhonnosti vedúcich dopravy a dopravných podnikov mali zohľadňovať porušenia predpisov Únie týkajúcich sa tejto otázky, vrátane pravidiel prístupu na trh, napríklad pravidiel kabotáže. V tejto súvislosti by sa mali objasniť podmienky právomoci Komisie, na základe ktorých má určiť stupeň závažnosti príslušného porušenia.
- (13) Vnútroštátne príslušné orgány majú ťažkosti s identifikáciou dokumentov, ktoré môžu podniky predkladať na preukázanie ich finančnej spôsobilosti, a to najmä ak nie sú k dispozícii overené ročné závierky. Mali by sa objasniť pravidlá týkajúce sa dôkazov potrebných na preukázanie finančnej spôsobilosti.

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

- (14) Podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami určenými výlučne na prepravu tovaru používanými v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony, by mali mať minimálnu finančnú spôsobilosť, aby sa zabezpečilo, že majú prostriedky na stabilné a dlhodobé vykonávanie operácií. Keďže operácie vykonávané prostredníctvom uvedených vozidiel majú vo všeobecnosti obmedzený rozsah, zodpovedajúce požiadavky na finančnú spôsobilosť by mali byť menej prísne než tie, ktoré sa uplatňujú na prevádzkovateľov využívajúcich vozidlá presahujúce uvedený limit. Pri stanovovaní požadovanej finančnej spôsobilosti by sa mali zohľadňovať jazdné súpravy. Ak najväčšia prípustná celková hmotnosť jazdnej súpravy presahuje 3,5 tony, príslušný orgán by mal uplatniť vyššiu úroveň finančnej požiadavky.
- (15) Aby mohli členské štáty zachovať a zavádzať prísne normy pre podniky bez toho, aby negatívne ovplyvnili vnútorný trh v oblasti cestnej dopravy, mali by mať možnosť uplatňovať finančné požiadavky týkajúce sa používania ťažkých vozidiel na podniky usadené na ich území aj v súvislosti s vozidlami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony.
- (16) Aby mohli členské štáty zabezpečiť spoľahlivé odvetvie cestnej dopravy a zlepšiť vymáhanie pohľadávok voči subjektom, ktoré upravuje verejné právo, mali by mať možnosť vyžadovať splnenie platobných záväzkov voči verejným subjektom, ako napríklad dlhy v oblasti dane z pridanej hodnoty a príspevky na sociálne zabezpečenie, a vyžadovať, aby v súvislosti s podnikmi neprebíhali konania na ochranu ich majetku.
- (17) Informácie o prevádzkovateľoch dopravy uvedené vo vnútroštátnych elektronických registroch by mali byť čo najúplnejšie a najaktuálnejšie, aby príslušné vnútroštátne orgány, ktoré relevantné predpisy presadzujú, mali o vyšetovaných prevádzkovateľoch dostatočný prehľad. K lepšiemu vnútroštátnemu a cezhraničnému presadzovaniu ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 by mali prispieť predovšetkým informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, a o hodnotení rizikovosti prevádzkovateľov. Z tohto dôvodu by sa mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť pravidlá o vnútroštátnom elektronickom registri.
- (18) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia, by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci na prijatie okrem iného technických postupov na elektronické nahliadanie do vnútroštátnych elektronických registrov iných členských štátov. Mohlo by to zahŕňať postupy potrebné na zabezpečenie prístupu príslušných orgánov k harmonizovanému hodnoteniu rizikovosti podnikov podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES⁽⁷⁾ počas cestných kontrol. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) Vymedzenie najzávažnejších porušení v súvislosti s prekročením denného času jazdy podľa prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 1071/2009 nezodpovedá existujúcemu príslušnému ustanoveniu v nariadení (ES) č. 561/2006. Táto nejednotnosť spôsobuje neistotu a odlišné postupy orgánov jednotlivých štátov a sťažuje presadzovanie dotknutých pravidiel. Uvedené vymedzenie pojmu by sa preto malo objasniť s cieľom zabezpečiť súlad medzi oboma nariadeniami.
- (20) Pravidlá upravujúce vnútroštátnu dopravu, ktorú v hosťovskom členskom štáte dočasne vykonávajú dopravcovia, ktorí v ňom nie sú usadení (ďalej len „kobotáž“), by mali byť zrozumiteľné, jednoduché a ľahko vynútiteľné pričom by mala byť zachovaná dosiahnutá úroveň liberalizácie.
- (21) Kobotážna preprava by mala pomôcť zvýšiť koeficient vyťaženia ťažkých úžitkových vozidiel a znížiť počet jazd naprázdno a mala by byť povolená, pokiaľ sa nevykonáva ako stála alebo nepretržitá činnosť v dotknutom členskom štáte. S cieľom zabezpečiť, aby sa kobotážna preprava nevykonávala spôsobom, ktorým sa vytvorí stála alebo nepretržitá činnosť, by dopravcom po skončení kobotážnej prepravy nemalo byť počas určitého obdobia umožnené vykonávať kobotážnu prepravu v rovnakom členskom štáte.

(7) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

(8) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (22) Hoci ďalšia liberalizácia stanovená v článku 4 smernice Rady 92/106/EHS⁽⁹⁾ prispieva v porovnaní s kabotážou v nariadení (ES) č. 1072/2009 k podpore kombinovanej dopravy a v zásade by sa mala zachovať, je potrebné zabezpečiť, aby sa nezneužívala. Zo skúseností vyplýva, že toto ustanovenie sa v určitých častiach Únie využívalo systematickým spôsobom na obídenie dočasnej povahy kabotáže a ako základ pre nepretržitú prítomnosť vozidiel v členskom štáte, ktorý nie je miestom usadenia podniku. Existuje riziko, že takéto nekalé praktiky povedú k sociálnemu dumpingu a ohrozia dodržiavanie právneho rámca týkajúceho sa kabotáže. Členské štáty by preto mali mať možnosť odchyliť sa od článku 4 smernice 92/106/EHS a uplatňovať ustanovenia týkajúce sa kabotáže v nariadení (ES) č. 1072/2009 s cieľom riešiť takéto problémy zavedením primeraného obmedzenia nepretržitej prítomnosti vozidiel na ich území.
- (23) Účinné a efektívne presadzovanie pravidiel je nevyhnutným predpokladom spravodlivej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu. Na rozšírenie kapacít v oblasti presadzovania, zníženie nepotrebného administratívneho zaťaženia dopravcov v medzinárodnej doprave a najmä malých a stredných podnikov, lepšie zacielenie na vysoko rizikových prevádzkovateľov dopravy a odhaľovanie podvodných praktík je potrebná ďalšia digitalizácia nástrojov presadzovania práva. Mali by sa objasniť spôsoby, ktorými môžu prevádzkovatelia cestnej dopravy preukázať dodržiavanie pravidiel kabotážnej prepravy. Cestné kontroly by sa mali vykonávať na základe prepravných dokladov a prípadne záznamov z tachografov, ak sú k dispozícii. S cieľom zjednodušiť poskytovanie relevantných dôkazov a ich spracovanie príslušnými orgánmi by sa malo uznať používanie a zasielanie elektronických dopravných informácií za spôsob preukázania súladu. Formát použitý na tento účel by mal zabezpečiť spoľahlivosť a pravosť. Vzhľadom na narastajúce používanie efektívnej elektronickej výmeny informácií v odvetviach dopravy a logistiky je dôležité zabezpečiť jednotnosť regulačných rámcov a stanoviť ustanovenia týkajúce sa zjednodušenia administratívnych postupov.
- (24) Dopravné podniky sú adresámi pravidiel o medzinárodnej preprave a ako také znášajú dôsledky akýchkoľvek porušení, ktorých sa dopustia. S cieľom zabrániť zneužívaniu zo strany podnikov, ktoré si zmluvne obstarávajú dopravné služby od prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy, by však členské štáty mali taktiež stanoviť jasné a predvídateľné pravidlá týkajúce sa sankcií voči odosielateľom, zasielateľom, dodávateľom a subdodávateľom v prípadoch, keď tieto osoby vedeli alebo vzhľadom na všetky relevantné okolnosti mali vedieť, že dopravné služby, ktoré objednávajú, zahŕňajú porušenia nariadenia (ES) č. 1072/2009.
- (25) Európsky orgán práce, do ktorého rozsahu činností v zmysle článku 1 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149⁽¹⁰⁾ patrí nariadenie (ES) č. 1071/2009, bude zohrávať dôležitú úlohu pri pomoci členským štátom náležite presadzovať pravidlá tohto nariadenia. Táto úloha sa bude týkať najmä zosúladených kontrol, uľahčovania spolupráce a výmeny informácií medzi členskými štátmi, propagácie a výmeny najlepších postupov, podpory budovania kapacít, odbornej prípravy a kampaní na zvyšovanie informovanosti.
- (26) S cieľom zohľadniť vývoj na trhu a technický pokrok by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmeny prílohy I, II a III k nariadeniu (ES) č. 1071/2009 a zmeny prílohy I, II a III k nariadeniu (ES) č. 1072/2009. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁽¹¹⁾. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (27) Keďže ciele tohto nariadenia, a to zaviesť určitú mieru harmonizácie v niektorých oblastiach, ktoré doposiaľ nie sú harmonizované právom Únie, najmä pokiaľ ide o dopravu ľahkými úžitkovými vozidlami a postupy presadzovania predpisov, a zblížiť podmienky hospodárskej súťaže a zlepšiť presadzovanie predpisov, nie je možné uspokojivo

⁽⁹⁾ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁰⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1149 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje Európsky orgán práce a ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 883/2004, (EÚ) č. 492/2011 a (EÚ) 2016/589 a ktorým sa zrušuje rozhodnutie (EÚ) 2016/344 (Ú. v. EÚ L 186, 11.7.2019, s. 21).

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu povahy sledovaných cieľov v spojení s cezhraničným charakterom cestnej dopravy ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

- (28) Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/201 (12) by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny nariadenia (ES) č. 1071/2009

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

1. Článok 1 ods. 4 sa mení takto:

- a) Písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy len motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony a ktoré vykonávajú výlučne vnútroštátnu dopravu vo svojom členskom štáte usadenia;“.

- b) Vkladá sa toto písmeno:

„a. a.) podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy len motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 2,5 tony;“.

- c) Písmeno b) sa nahrádza takto:

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

- d) Dopĺňa sa tento pododsek:

„Na účely prvého pododseku písm. b) sa za prepravu výlučne na neobchodné účely považuje akákoľvek cestná preprava okrem prepravy za poplatok alebo za úhradu alebo na vlastný účet, za ktorú sa neposkytuje žiadna priama ani nepriama protihodnota a ktorá nevytvára žiadny priamy ani nepriamy príjem pre vodiča vozidla ani pre iných, pričom nijakým spôsobom nesúvisí s profesionálnou činnosťou.“

2. V článku 3 sa vypúšťa odsek 2.

3. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Podmienky týkajúce sa požiadavky usadenia

1. Na splnenie požiadavky stanovenej v článku 3 ods. 1 písm. a) musí podnik v členskom štáte usadenia:

- a) mať priestory, v ktorých má prístup k originálom hlavných dokumentov o podnikateľskej činnosti, či už v elektronickej alebo akejkoľvek inej forme, najmä svoje zmluvy o preprave, dokumenty súvisiace s vozidlami, ktorými podnik disponuje, účtovné doklady, doklady o riadení zamestnancov, pracovné zmluvy, doklady v oblasti sociálneho zabezpečenia, doklady s údajmi o rozdelení úloh vodičom a vysielaní vodičov, doklady s údajmi o kabotáži, doklady s údajmi o čase jazdy a dobách odpočinku a všetky ostatné dokumenty, ku ktorým musí mať prístup príslušný orgán, aby preveril plnenie podmienok podnikom stanovených v tomto nariadení;

- b) organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby zabezpečil návrat vozidiel, ktorými podnik disponuje a ktoré sa používajú v medzinárodnej preprave, do jedného z operačných centier v tomto členskom štáte aspoň každých osem týždňov odvtedy, čo ho opustia;

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

- c) byť zapísaný v registri obchodných spoločností daného členského štátu alebo v podobnom registri, ak sa to vyžaduje vo vnútroštátnom práve;
- d) podliehať dani z príjmu a, ak sa to vyžaduje vo vnútroštátnom práve, mať platné identifikačné číslo pre daň z pridanej hodnoty;
- e) po tom, čo mu bolo udelené povolenie, disponovať jedným alebo viacerými vozidlami, ktoré sú evidované alebo uvedené do prevádzky a vzťahuje sa na ne povolenie využívať ich v súlade s právnymi predpismi daného členského štátu, bez ohľadu na to, či sú tieto vozidlá v úplnom vlastníctve alebo v držbe na základe zmluvy o kúpe na splátky alebo zmluvy o prenájme alebo lízingu;
- f) skutočne a sústavne vykonávať svoju administratívnu a obchodnú činnosť prostredníctvom náležitého vybavenia a zariadení v priestoroch podľa písmena a) nachádzajúcich sa v tomto členskom štáte a skutočne a sústavne riadiť svoje dopravné činnosti s použitím vozidiel uvedených v písmene g) a náležitého technického vybavenia nachádzajúceho sa v tomto členskom štáte;
- g) mať priebežne a pravidelne k dispozícii určitý počet vozidiel, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v písmene e) a počet vodičov, ktorí majú svoju zvyčajnú základňu v operačnom centre v danom členskom štáte, v oboch prípadoch primeraný objemu dopravy, ktorú podnik vykonáva.

2. Členské štáty môžu okrem požiadaviek stanovených v odseku 1 od podniku vyžadovať, aby v členskom štáte usadenia mal:

- a) primerane podľa rozsahu činnosti podniku riadne kvalifikovaných administratívnych pracovníkov v priestoroch podniku alebo vedúceho dopravy, s ktorým je možné sa v bežných pracovných hodinách spojiť;
- b) primerane podľa rozsahu činnosti podniku prevádzkovú infraštruktúru inú ako technické vybavenie uvedené v odseku 1 písm. f) vrátane kancelárskych priestorov otvorených v bežných pracovných hodinách.“

4. Článok 6 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa mení takto:

i) druhý pododsek sa nahrádza takto:

„Pri určovaní, či podnik tejto požiadavke vyhovel, členské štáty posúdia konanie daného podniku, jeho vedúcich dopravy, konateľov a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s určením členským štátom. Všetky odkazy v tomto článku na odsúdenia, sankcie alebo porušenia zahŕňajú odsúdenia, uložené sankcie alebo porušenia samotného podniku, jeho vedúcich dopravy, konateľov a všetkých ostatných príslušných osôb v súlade s určením členským štátom.“;

ii) v treťom pododseku písm. a) bode vi) sa vypúšťa slovo „a“;

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

„vii) daňové právo; a“;

iv) v treťom pododseku písm. b) sa dopĺňajú tieto body:

„xi) vysielanie pracovníkov v cestnej doprave;

xii) rozhodné právo pre zmluvné záväzky;

xiii) kabotáž.“

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

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

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

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

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

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

c) Vkladá sa tento odsek:

„2a. Komisia prijíma vykonávacie akty, ktorými sa stanovuje zoznam kategórií, druhov a stupňov závažnosti závažných porušení predpisov Únie uvedených v odseku 1 treťom pododseku písm. b), ktoré môžu popri tých, ktoré sú stanovené v prílohe IV, viesť k strate bezúhonnosti. Členské štáty pri stanovovaní priorít pre kontroly podľa článku 12 ods. 1 zohľadnia informácie o týchto porušeníach vrátane informácií, ktoré im zašlú iné členské štáty.

Na tento účel Komisia:

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

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25 ods. 3.“

5. Článok 7 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„1. S cieľom splniť požiadavku stanovenú v článku 3 ods. 1 písm. c) musí byť podnik nepretržite schopný plniť svoje finančné záväzky v priebehu celého účtovného roka. Podnik musí na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú overil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, preukázať, že pre každý rok disponuje vlastným imanom v celkovej hodnote aspoň:

- a) 9 000 EUR pre prvé používané motorové vozidlo;
- b) 5 000 EUR za každé ďalšie používané vozidlo alebo jazdnú súpravu, ktoré majú najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť presahujúcu 3,5 tony, a
- c) 900 EUR za každé ďalšie používané vozidlo alebo jazdnú súpravu, ktoré majú najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť, ktorá presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony.

Podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou, ktorá presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony, musia na základe ročnej účtovnej závierky overenej audítorom alebo riadne akreditovanou osobou preukázať, že pre každý rok disponujú vlastným imanom v celkovej hodnote aspoň:

- a) 1 800 EUR pre prvé používané vozidlo;
- b) 900 EUR za každé ďalšie používané vozidlo.

Členské štáty môžu vyžadovať, aby podniky usadené na ich území preukázali, že v súvislosti s uvedenými vozidlami disponujú rovnakým vlastným imanom ako v súvislosti s vozidlami uvedenými v prvom pododseku. V takom prípade o tom príslušný orgán dotknutého členského štátu informuje Komisiu, ktorá uvedené informácie zverejní.“

b) Vkladá sa tento odsek:

„1a. Popri požiadavkách stanovených v odseku 1 môžu členské štáty vyžadovať, aby podnik, vedúci dopravy alebo akékoľvek iné príslušné osoby v súlade s určením členskými štátmi, nemali nesplatené iné ako osobné dlhy voči verejnoprávnym subjektom a aby neboli v úpadku alebo v konkurznom či likvidačnom konaní.“

c) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Odchylné od odseku 1 môže príslušný orgán akceptovať alebo vyžadovať, aby podnik preukázal svoju finančnú spoľahlivosť osvedčením, ktoré určí príslušný orgán, akým je napr. banková záruka alebo poistenie, vrátane poistenia zodpovednosti za výkon povolania, od jednej alebo viacerých bánk alebo iných finančných inštitúcií vrátane poisťovní alebo iným záväzným dokumentom, ktorý predstavuje spoločnú a nerozdielnú záruku za podnik s ohľadom na sumy uvedené v odseku 1.“

d) Vkladá sa tento odsek:

„2a. Odchylné od odseku 1, ak nie je k dispozícii overená ročná účtovná závierka za rok, v ktorom podnik získal registráciu, príslušný orgán súhlasí s tým, že podnik preukáže svoju finančnú spoľahlivosť osvedčením, akým je napr. banková záruka, doklad o zriadení prístupu k úveru v mene podniku, ktorý vydala finančná inštitúcia, alebo iný záväzný dokument, ktorý určí príslušný orgán a ktorý preukáže, že podnik disponuje sumami uvedenými v odseku 1.“

6. Článok 8 sa mení takto:

a) Odsek 5 nahrádza takto:

„5. „Členské štáty môžu podporiť pravidelnú odbornú prípravu v oblastiach uvedených v prílohe I v časových intervaloch troch rokov s cieľom zabezpečiť, aby osoba alebo osoby uvedené v odseku 1 boli dostatočne oboznamené s vývojom v danom odvetví.“

b) Odsek 9 nahrádza takto:

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

7. V článku 9 sa dopĺňa tento odsek:

„Na účely udelenia licencie podniku nákladnej cestnej dopravy, ktorý prevádzkuje len motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony, sa môžu členské štáty rozhodnúť, že zo skúšok uvedených v článku 8 ods. 1 oslobodia osoby, ktoré predložia dôkaz o tom, že počas 10 rokov pred 20. augustom 2020 nepretržite riadili podnik rovnakého typu.“

8. V článku 11 ods. 4 sa vypúšťa tretí pododsek.

9. Článok 12 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Príslušné orgány pravidelne monitorujú, či podniky, ktorým udelili povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, stále spĺňajú požiadavky stanovené v článku 3 tohto nariadenia. Členské štáty na tento účel vykonávajú ciele kontroly podnikov vrátane prípadných kontrol na mieste v priestoroch dotknutých podnikov, ktoré sú klasifikované ako podniky so zvýšeným rizikom. Na tento účel členské štáty rozšíria systém hodnotenia rizikovosti, ktorý zaviedli podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (*), aby sa vzťahoval na všetky porušenia uvedené v článku 6 tohto nariadenia.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).“

b) V odseku 2 sa vypúšťa druhý pododsek.

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

„c) lehotu najviac šiestich mesiacov, ak nebola splnená požiadavka na finančnú spôsobilosť, na preukázanie, že táto požiadavka je opäť natrvalo splnená.“

11. Článok 14 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Príslušný orgán pristúpi k náprave vo vzťahu k vedúcemu dopravy najskôr jeden rok po tom, čo stratil bezúhonnosť a v žiadnom prípade nie predtým, ako vedúci dopravy preukáže, že absolvoval náležitú odbornú prípravu v dĺžke najmenej tri mesiace alebo zložil skúšku v predmetoch uvedených v časti I prílohy I k tomuto nariadeniu.“

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Osvedčenie o odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy vyhláseného za nespôsobilého uvedené v článku 8 ods. 8 nie je platné v žiadnom členskom štáte, pokiaľ sa neprijme nápravné opatrenie v súlade s príslušnými ustanoveniami vnútroštátneho práva a odsekom 1 tohto článku.“

12. Článok 16 sa mení takto:

a) Odsek 2 sa mení takto:

i) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) mená vedúcich dopravy určených ako splňajúcich požiadavky stanovené v článku 3, ktoré sa týkajú bezúhonnosti a odbornej spôsobilosti, alebo prípadne meno zákonného zástupcu;“

ii) dopĺňajú sa tieto písmená:

„g) evidenčné čísla vozidiel, ktorými podnik disponuje podľa článku 5 ods. 1 písm. g);

h) počet ľudí zamestnaných v podniku k 31. decembru predchádzajúceho roka, ktorý sa každý rok do 31. marca zaznamená do vnútroštátneho registra;

i) hodnotenie rizikovosti podniku podľa článku 9 ods. 1 smernice 2006/22/ES.“;

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

„Údaje uvedené v prvom pododseku písm. a) až d) sú verejne prístupné v súlade s príslušnými ustanoveniami o ochrane osobných údajov.“

Členské štáty môžu rozhodnúť, že údaje uvedené v prvom pododseku písm. e) až i) budú uchovávať v samostatných registroch. V takých prípadoch musia byť údaje uvedené v písmenách e) a f) dostupné na požiadanie alebo priamo prístupné všetkým príslušným orgánom dotknutých členských štátov. Vyžiadané informácie sa poskytnú do piatich pracovných dní od doručenia žiadosti.

Príslušné orgány majú údaje uvedené v prvom pododseku písm. g), h) a i) k dispozícii počas cestných kontrol najneskôr 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti vykonávacieho aktu prijatého podľa odseku 6, v ktorom sa špecifikujú funkcionality umožňujúce príslušným orgánom prístup k údajom počas cestných kontrol.

K údajom uvedeným v prvom pododseku písm. e) až i) majú iné ako príslušné orgány prístup len vtedy, ak im boli riadne udelené právomoci týkajúce sa dohľadu a ukladania sankcií v odvetví cestnej dopravy a ak sú ich úradníci viazaní prisahou mlčanlivosti alebo iným spôsobom úradne viazaní povinnosťou zachovávať mlčanlivosť.“

b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na zaistenie toho, aby všetky údaje obsiahnuté vo vnútroštátnom elektronickom registri boli aktualizované a presné.“

c) V odseku 6 sa dopĺňajú tieto pododseky:

„Komisia do 14 mesiacov od prijatia vykonávacieho aktu o spoločnom vzorci na výpočet hodnoty rizikovosti podnikov podľa článku 9 ods. 1 smernice 2006/22/ES prijme vykonávacie akty, ktorými určí funkcionality, na základe ktorých bude možné sprístupniť príslušným orgánom počas cestných kontrol údaje uvedené v odseku 2 prvom pododseku písm. g), h) a i).

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 25 ods. 2.“

d) Odsek 7 sa vypúšťa.

13. Článok 18 sa nahrádza takto:

„Článok 18

Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

1. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s inými členskými štátmi, pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia. Členské štáty zašlú Komisii názov a adresu svojho vnútroštátneho kontaktného miesta do 4. decembra 2011. Komisia zostaví zoznam všetkých kontaktných miest a postúpi ho členským štátom.

2. Príslušné orgány členských štátov úzko spolupracujú a urýchlene si poskytujú vzájomnú pomoc a akékoľvek ďalšie relevantné informácie s cieľom uľahčiť vykonávanie a presadzovanie tohto nariadenia.

3. Príslušné orgány členských štátov si vymieňajú informácie o odsúdeniach a sankciách za závažné porušenia predpisov uvedené v článku 6 ods. 2 Členský štát, ktorému sa zašle oznámenie o závažnom porušení predpisov podľa článku 6 ods. 2, ktoré viedlo v priebehu predchádzajúcich dvoch rokov k odsúdeniu alebo uloženiu sankcie v inom členskom štáte, zaznamená toto porušenie predpisov vo svojom vnútroštátnom elektronickom registri.

4. Členské štáty odpovedajú na žiadosti o informácie od všetkých príslušných orgánov iných členských štátov a vykonávajú kontroly, inšpekcie a vyšetrovania, pokiaľ ide o plnenie požiadavky podľa článku 3 ods. 1 písm. a) zo strany prevádzkovateľov cestnej dopravy usadených na ich území. Takéto žiadosti o informácie môžu zahŕňať prístup k dokumentom potrebným na preukázanie splnenia podmienok stanovených v článku 5. Žiadosti príslušných orgánov členských štátov o informácie musia byť riadne opodstatnené a odôvodnené. Žiadosti preto musia obsahovať vierohodný popis možných porušení článku 3 ods. 1 písm. a), musí sa v nich uvádzať účel žiadosti a dostatočne podrobne upresňovať, o aké informácie a dokumenty sa žiada.

5. Členské štáty poskytnú informácie, o ktoré požiadali iné členské štáty podľa odseku 4, do 30 pracovných dní od doručenia žiadosti. Členské štáty sa môžu dohodnúť na kratšej lehote.

6. Ak členský štát, ktorému bola doručená žiadosť, usúdi, že žiadosť nie je dostatočne odôvodnená, oznámi to žiadajúcemu členskému štátu do 10 pracovných dní od doručenia žiadosti. Žiadajúci členský štát poskytne dodatočné odôvodnenie žiadosti. Ak nie je žiadajúci členský štát schopný poskytnúť dodatočné odôvodnenie žiadosti, môže členský štát, ktorému bola doručená žiadosť, danú žiadosť zamietnuť.

7. Ak je zložité vyhovieť žiadosti o informácie alebo vykonať kontroly, inšpekcie alebo vyšetrovanie, členský štát, ktorému bola doručená žiadosť o tom informuje žiadajúci členský štát do 10 pracovných dní od doručenia žiadosti, pričom uvedie dôvody zložitosti. Dotknuté členské štáty vykonávajú vzájomné konzultácie s cieľom nájsť riešenie akéhokoľvek vzniknutého problému. V prípade pretrvávajúcich omeškaní pri poskytovaní informácií žiadajúcemu členskému štátu sa o tejto skutočnosti informuje Komisia, ktorá prijme vhodné opatrenia.

8. Výmena informácií podľa odseku 3 sa uskutočňuje prostredníctvom systému výmeny správ, a to Európskeho registra podnikov cestnej dopravy zriadeného nariadením Komisie (EÚ) č. 1213/2010 (*). Administratívna spolupráca a vzájomná pomoc medzi príslušnými orgánmi členských štátov podľa odsekov 4 až 7 sa uskutočňuje prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (ďalej len „IMI“) zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 (**). Na tento účel môže každý členský štát za príslušný orgán určiť kontaktné miesto uvedené v odseku 1, pričom o tom prostredníctvom IMI informuje Komisiu.

9. Členské štáty zabezpečia, aby informácie, ktoré dostali podľa tohto článku, boli použité výlučne na účely, na ktoré bola žiadosť o informácie podaná. Každé spracúvanie osobných údajov sa vykonáva výlučne na to, aby sa dosiahol súlad s týmto nariadením, a vykonáva sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (**).

10. Vzájomná administratívna spolupráca a pomoc sa poskytuje bezplatne.

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

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1213/2010 zo 16. decembra 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 335, 18.12.2010, s. 21).

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

(***) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

14. V článku 23 sa dopĺňajú tieto odseky:

„Odchylne od článku 1 ods. 2 sa podniky nákladnej cestnej dopravy vykonávajúce medzinárodnú dopravu výlučne motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, do 21. mája 2022 oslobodzujú od ustanovení tohto nariadenia, pokiaľ nie je v právnych predpisoch členského štátu usadenia stanovené inak.

Odchylne od článku 16 ods. 2 sa požiadavka na zahrnutie hodnotenia rizikovosti podnikov do vnútroštátnych elektronických registrov začne uplatňovať 14 mesiacov od nadobudnutia účinnosti vykonávacieho aktu o spoločnom vzorci na výpočet hodnoty rizikovosti podľa článku 9 ods. 1 smernice 2006/22/ES.“

15. Článok 24 sa vypúšťa.

16. Vkladá sa tento článok:

„Článok 24a

Vykonávanie delegovania právomoci

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

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 8 ods. 9 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od 20. augusta 2020.

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

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva (*).

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

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

(*) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“

17. Článok 25 sa mení takto:

a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*).

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“

18. Článok 26 sa mení takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

„Podávanie správ a preskúmanie“.

b) Odsek 1 písm. b) sa nahrádza takto:

„b) počet povolení udelených podľa tohto nariadenia za každý rok a podľa druhu, počet pozastavených povolení, počet odňatých povolení, počet vyhlásení o nespôsobilosti a dôvody, na ktorých sa tieto rozhodnutia zakladajú. V správach týkajúcich sa obdobia po 21. mája 2022 sa uvádza aj členenie uvedených údajov podľa týchto skupín:

i) prevádzkovatelia osobnej cestnej dopravy;

ii) prevádzkovatelia nákladnej cestnej dopravy využívajúci výlučne motorové vozidlá alebo jazdné súpravy, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, a

iii) všetci ostatní prevádzkovatelia nákladnej cestnej dopravy;“.

c) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„3. Členské štáty podajú Komisii každé dva roky správy o žiadostiach, ktoré zaslali podľa článku 18 ods. 4 až 9, o odpovediach, ktoré dostali od iných členských štátov, a o opatreniach, ktoré prijali na základe poskytnutých informácií.

4. Komisia na základe informácií, ktoré zhromaždila podľa odseku 3, a ďalších dôkazov najneskôr do 21. augusta 2023 predloží Európskemu parlamentu a Rade podrobnú správu o rozsahu administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi, možných nedostatkoch v tejto oblasti a o prípadných spôsoboch zlepšenia tejto spolupráce. Komisia na základe tejto správy posúdi, či je potrebné navrhnuť ďalšie opatrenia.

5. Komisia do 21. augusta 2023 zhodnotí vykonávanie tohto nariadenia a podá Európskemu parlamentu a Rade správu o jeho uplatňovaní.

6. V nadväznosti na správu uvedenú v odseku 5 Komisia toto nariadenie pravidelne vyhodnocuje a výsledky hodnotenia predkladá Európskemu parlamentu a Rade.

7. V prípade potreby sa k správam uvedeným v odsekoch 5 a 6 pripoja príslušné legislatívne návrhy.“

19. Príloha IV sa mení takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

„Najzávažnejšie porušenia na účely článku 6 ods. 2“.

b) V bode 1 sa písmeno b) nahrádza takto:

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

c) Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. Nenainštalovaný tachograf a/alebo obmedzovač rýchlosti alebo prítomnosť vo vozidle a/alebo použitie podvodného zariadenia, ktoré dokáže zmeniť záznamy záznamového zariadenia a/alebo obmedzovača rýchlosti, alebo sfalšovanie záznamových listov alebo údajov získaných z tachografu a/alebo karty vodiča.“

Článok 2

Zmeny nariadenia (ES) č. 1072/2009

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

1. V článku 1 sa odsek 5 mení takto:

a) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) do 20. mája 2022: preprava tovaru vo vozidlách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony;“.

b) Vkladá sa toto písmeno:

„ca) od 21. mája 2022: preprava tovaru vo vozidlách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 2,5 tony;“.

2. Článok 4 sa mení takto:

a) V odseku 2 sa vypúšťa tretí pododsek.

b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Licencia Spoločenstva a overené kópie musia zodpovedať vzoru uvedenému v prílohe II, v ktorom sú taktiež uvedené podmienky upravujúce jej použitie. Licencia a overené kópie musia obsahovať najmenej dva bezpečnostné prvky uvedené v prílohe I.

V prípade vozidiel používaných na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony, na ktoré sa uplatňujú nižšie finančné požiadavky ustanovené v článku 7 ods. 1 druhom pododseku nariadenia (ES) č. 1071/2009, uvedie vydávajúci orgán v časti ‚Osobitné poznámky‘ licencie Spoločenstva alebo jej overenej kópie tento záznam: ‚≤ 3,5 t‘.

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

3. V článku 5 sa odsek 4 nahrádza takto:

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

4. Článok 8 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento odsek:

„2a. Dopravcovia nesmú štyri dni od ukončenia poslednej kabotážnej prepravy v členskom štáte vykonávať v tomto členskom štáte kabotážnu prepravu s tým istým vozidlom alebo – v prípade jazdnej súpravy – s motorovým vozidlom toho istého vozidla.“

b) V odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„3. Služby vnútroštátnej nákladnej cestnej dopravy, ktoré v hostiteľskom členskom štáte vykonáva dopravca, ktorý v ňom nie je usadený, sa považujú za služby v súlade s týmto nariadením len vtedy, ak dopravca môže poskytnúť jasný dôkaz o predchádzajúcej medzinárodnej preprave a o každej následnej kabotážnej preprave. Ak sa vozidlo nachádzalo na území hostiteľského členského štátu v priebehu obdobia štyroch dní pred medzinárodnou prepravou, dopravca poskytne jasný dôkaz aj o všetkých prepravách, ktoré sa uskutočnili v rámci uvedeného obdobia.“

c) Vkladá sa tento odsek:

„4a. Dôkaz uvedený v odseku 3 sa predloží alebo odovzdá na žiadosť oprávnenej osoby z hostiteľského členského štátu, ktorá vykonáva kontrolu, a to počas cestnej kontroly. Dôkaz sa môže predložiť alebo odovzdať elektronicky s použitím upraviteľného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na uloženie a počítačové spracovanie, ako je napríklad elektronický nákladný list (e-CMR) podľa Dodatočného Ženevského protokolu k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR) týkajúceho sa elektronického nákladného listu z 20. februára 2008. Počas cestnej kontroly sa vodič môže obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo akúkoľvek inú osobu alebo subjekt s cieľom poskytnúť pred koncom cestnej kontroly ktorýkoľvek z dôkazov uvedených v odseku 3.“

d) Odsek 5 sa mení takto:

„5. Každý dopravca oprávnený vykonávať v členskom štáte, v ktorom je usadený, nákladnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu podľa článku 1 ods. 5 písm. a) až ca) v súlade s právnymi predpismi daného členského štátu je za podmienok stanovených v tejto kapitole oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu toho istého druhu alebo kabotážnu prepravu vozidlami tej istej kategórie.“

5. Článok 10 sa mení takto:

a) V odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

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

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

b) Dopĺňa sa tento odsek:

„7. Okrem odsekov 1 až 6 tohto článku, a odchylné od článku 4 smernice 92/106/EHS, ak je to potrebné na zabránenie zneužívaniu posledného ustanovenia prostredníctvom poskytovania neobmedzených a nepretržitých služieb pozostávajúcich z počiatkových alebo konečných cestných úsekov v rámci hostiteľského členského štátu, ktoré sú súčasťou kombinovanej dopravy medzi členskými štátmi, členské štáty môžu stanoviť, že článok 8 tohto nariadenia sa na dopravcov vzťahuje, keď vykonávajú takéto počiatkové a/alebo konečné úseky cestnej nákladnej dopravy v tomto členskom štáte. Pokiaľ ide o takéto úseky cestnej nákladnej dopravy, členské štáty môžu stanoviť dlhšiu lehotu než je lehota siedmich dní stanovená v článku 8 ods. 2 tohto nariadenia, ako aj kratšiu lehotu než je lehota štyroch dní stanovená v článku 8 ods. 2a tohto nariadenia. Uplatňovanie článku 8 ods. 4 tohto nariadenia na takéto dopravné činnosti nemá vplyv na požiadavky vyplývajúce zo smernice 92/106/EHS. Členské štáty, ktoré uplatňujú odchýlku stanovenú v tomto odseku, o tom informujú Komisiu pred tým, ako začnú uplatňovať svoje relevantné vnútroštátne opatrenia. Uvedené opatrenia preskúmajú aspoň každých päť rokov a o výsledkoch preskúmania informujú Komisiu. Uvedené pravidlá, ako aj dĺžku jednotlivých období transparentne zverejňujú.“

6. Vkladá sa tento článok:

„Článok 10a

Kontroly

1. S cieľom ďalej presadzovať povinnosti stanovené v tejto kapitole členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území uplatňovala ucelená vnútroštátna stratégia presadzovania práva. Uvedená stratégia sa zameria na podniky hodnotené podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (*) ako vysoko rizikové.

2. Každý členský štát zabezpečí, aby kontroly stanovené v článku 2 smernice 2006/22/ES zahŕňali v relevantných prípadoch kontrolu kabotážnej prepravy.

3. Členské štáty aspoň dvakrát do roka vykonajú zosúladené cestné kontroly kabotážnej prepravy. Takéto kontroly vykonajú súčasne vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie predpisov v oblasti cestnej dopravy z dvoch alebo viacerých členských štátov, každý vnútroštátny orgán na svojom vlastnom území. Členské štáty môžu tieto aktivity kombinovať s aktivitami stanovenými v článku 5 smernice 2006/22/ES. Po vykonaní zosúladených cestných kontrol si vnútroštátne kontaktné miesta určené v súlade s článkom 18 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1071/2009 vymenia informácie o počte a druhu zistených porušení predpisov.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).“

7. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 14a

Zodpovednosť

Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií, ktoré sa uplatňujú voči odosielateľom, zasielateľom, dodávateľom a subdodávateľom za nedodržovanie kapitoly II a kapitoly III tejto smernice v prípade, že tieto osoby vedeli alebo vzhľadom na všetky relevantné okolnosti mali vedieť, že dopravné služby, ktoré objednávali, zahŕňali porušenia tohto nariadenia.

Článok 14b

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 4 a článku 5 ods. 4 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od 20. augusta 2020.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 4 a článku 5 ods. 4 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva (*).
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 4 a článku 5 ods. 4 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

(*) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“

8. Článok 15 sa vypúšťa.

9. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Podávanie správ a preskúmanie

1. Členské štáty oznámia Komisii každé dva roky najneskôr do 31. marca počet dopravcov, ktorí boli držiteľmi licencií Spoločenstva k 31. decembru každého z predchádzajúcich dvoch rokov, a počet overených kópií zodpovedajúci počtu vozidiel v prevádzke k tomuto dátumu. V správach týkajúcich sa obdobia po 20. máji 2022 sa uvádza aj členenie uvedených údajov podľa prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy vykonávajúcich medzinárodnú prepravu výlučne prostredníctvom vozidiel, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, a ostatných prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy.

2. Členské štáty oznámia Komisii každé dva roky najneskôr do 31. marca počet osvedčení vodičov vydaných v každom z predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokov, ako aj celkový počet osvedčení vodičov k 31. decembru každého z predchádzajúcich dvoch rokov. V správach týkajúcich sa obdobia po 20. máji 2022 sa uvádza aj členenie uvedených údajov podľa prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy vykonávajúcich medzinárodnú prepravu výlučne prostredníctvom vozidiel, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony, a ostatných prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy.
3. Členské štáty najneskôr 21. augusta 2022 zašlú Komisii svoje vnútroštátne stratégie presadzovania práva prijaté podľa článku 10a. Členské štáty informujú Komisiu každoročne najneskôr do 31. marca o operáciách presadzovania práva uskutočnených v predchádzajúcom kalendárnom roku podľa článku 10a a v náležitých prípadoch aj o počte vykonaných kontrol. Tieto informácie zahŕňajú počet skontrolovaných vozidiel.
4. Komisia do 21. augusta 2024 vypracuje správu o stave trhu cestnej dopravy Únie. Táto správa obsahuje analýzu situácie na trhu vrátane hodnotenia účinnosti kontrol a vývoja podmienok zamestnávania v tomto povolaní.
5. Komisia vyhodnotí vykonávanie tohto nariadenia, najmä vplyv zmien v článku 8 zavedených nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 (*), do 21. augusta 2023 a Európskemu parlamentu a Rade podá správu o jeho uplatňovaní.
6. V nadväznosti na správu uvedenú v odseku 5 Komisia toto nariadenie pravidelne vyhodnocuje a výsledky hodnotenia predkladá Európskemu parlamentu a Rade.
7. V prípade potreby sa k správam uvedeným v odsekoch 5 a 6 pripoja príslušné legislatívne návrhy.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 17).“

Článok 3

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 1024/2012

V prílohe k nariadeniu (EÚ) č. 1024/2012 sa dopĺňa tento bod:

„15. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (*): článok 18 ods. 8.

(*) Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.“

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 21. februára 2020.

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

V Bruseli 15. júla 2020

Za Európsky parlament
predseda
D.M. SASSOLI

Za Radu
predsedníčka
J. KLOECKNER