



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom
prispôbiť ich vývoju v odvetví**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Nariadenie (ES) č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy¹ a nariadenie (ES) č. 1072/2009 o prístupe na medzinárodný trh cestnej dopravy² [ďalej len „nariadenie (ES) č. 1071/2009“ a „nariadenie (ES) č. 1072/2009“ alebo „nariadenia“] sa prijali ako súčasť balíka opatrení zameraných na modernizáciu pravidiel v oblasti prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a prístupu na trh cestnej dopravy.

Všeobecným cieľom týchto nariadení je podpora riadneho fungovania jednotného trhu cestnej dopravy a jeho efektívnosť a konkurencieschopnosť.

Nariadením (ES) č. 1071/2009 sa stanovujú podmienky, ktoré musia podniky spĺňať, aby získali prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy (osobnej i nákladnej). Takisto sa ním stanovujú určité ustanovenia na reguláciu a presadzovanie predpisov zo strany členských štátov.

V nariadení (ES) č. 1072/2009 sa stanovujú podmienky, ktoré musia spĺňať podniky, ktoré majú v úmysle pôsobiť na trhu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy a na zahraničných trhoch v iných štátoch (kabotáž). Obsahuje ustanovenia týkajúce sa dokumentov, ktoré majú členské štáty registrácie vydávať týmto podnikom (licencia Spoločenstva), ako aj vodičom z tretích krajín (osvedčenie vodiča).

Hodnotenie nariadení *ex post* sa uskutočnilo v rokoch 2014 až 2015³, pričom sa v rámci neho dospelo k záveru, že nariadenia boli pri dosahovaní svojho pôvodného cieľa, ktorý spočíval vo vytváraní vhodných podmienok hospodárskej súťaže na trhu, úspešné iba čiastočne. Hlavné zistené problémy boli spojené s nedostatkami pravidiel a ich presadzovaním. Účelom tohto návrhu, ktorý je iniciatívou v rámci programu REFIT⁴, je aj náprava týchto nedostatkov.

• Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Tento návrh je súčasťou prebiehajúceho širšieho preskúmania právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy. Je úzko prepojený s inými existujúcimi právnymi aktmi v oblasti cestnej dopravy, najmä s právnymi predpismi v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy [nariadenie (ES) č. 561/2006⁵, smernica 2002/15/ES⁶, smernica 2006/22/ES⁷ a nariadenie (EÚ) č. 165/2014⁸]. Lepšie presadzovanie „trhových pravidiel“, ako sa navrhuje v tomto návrhu, sa preto uľahčí prostredníctvom existujúcich synergií, pričom na druhej strane nepriamo prispeje k presadzovaniu právnych predpisov v sociálnej oblasti.

• Súlad s ostatnými politikami Únie

Návrh priamo prispieva k jednej z priorít súčasného zloženia Komisie, ktorou je podpora hlbšieho a spravodlivejšieho jednotného trhu. Jeho hlavným cieľom je ďalej zlepšovať

¹ Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.

² Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72.

³ Komisia uverejnila pracovný dokument útvarov Komisie s výsledkami tohto hodnotenia: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>.

⁴ Iniciatíva č. 10 v prílohe 2 k pracovnému programu Komisie na rok 2017.

⁵ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁶ Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35.

⁷ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁸ Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1.

jednotný trh cestnej dopravy prostredníctvom zmien, ktorými sa majú odstrániť príčiny rozdielov a zabezpečiť lepšie presadzovanie pravidiel.

Tento návrh spĺňa cieľ programu REFIT tým, že sa ním zvyšuje účinnosť a znižuje administratívne a regulačné zaťaženie podnikov. Členským štátom tiež umožňuje znížiť niektoré zbytočné náklady na vykonávanie v súvislosti s presadzovaním pravidiel.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom nariadení a navrhovanej zmeny je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) (pôvodný článok 71 ZES). Tento článok poskytuje základ pre prijatie právnych predpisov EÚ, ktorými sa stanovia najmä: i) spoločné pravidlá platné pre medzinárodnú dopravu na územie alebo z územia členského štátu, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov [článok 91 ods. 1 písm. a) ZFEÚ]; a ii) podmienky, za ktorých môže dopravca, ktorý nemá sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte uskutočňovať prepravu [článok 91 ods. 1 písm. b) ZFEÚ].

• Subsidiarita

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ má EÚ, pokiaľ ide o reguláciu v oblasti dopravy, spoločnú právomoc s členskými štátmi. Zmeny existujúcich pravidiel však môže vykonať iba samotný zákonodarcia EÚ.

Okrem toho existujúce rozdiely v postupoch členských štátov a nedostatky v súvislosti s presadzovaním predpisov majú nepriaznivý vplyv na fungovanie jednotného trhu, sú neoddeliteľne spojené s nedostatkami v harmonizácii, a preto sa môže účinne riešiť len na úrovni Únie.

• Proporcionalita

Ako sa uvádza v oddiele 6.3 správy o posúdení vplyvu, návrh politiky je vo vzťahu k identifikovaným problémom primeraný a neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na ich riešenie. Pokiaľ ide konkrétne o malé a stredné podniky, predpokladané politické opatrenia nebudú mať na ne vo všeobecnosti neprimeraný vplyv. Návrh sa zameriava najmä na zjednodušenie a objasnenie existujúceho regulačného rámca a prináša požiadavky na prísnejšie presadzovanie predpisov, nevytvára však také dodatočné regulačné požiadavky pre zainteresované strany, ktoré by boli vo vzťahu k identifikovaným problémom neprimerané.

• Výber nástroja

Keďže menené právne akty sú nariadenia, akt, ktorým sa menia, by mal mať v zásade rovnakú formu.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenie ex post/kontrola vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Nariadenia boli predmetom hodnotenia *ex post*⁹. Toto hodnotenie sa doplnilo o externú štúdiu¹⁰.

⁹ Pozri poznámku pod čiarou č. 3.

Pokiaľ ide o presadzovanie predpisov, hlavnými identifikovanými problémami sú tieto:

- Existujú rôzne úrovne kontroly zo strany členských štátov, najmä pokiaľ ide o kritériá stabilného miesta usadenia a bezúhonnosti v súvislosti s prístupom k povolaniu a o protiprávnu kabotážnu prepravu.
- Spolupráca medzi (aspoň niektorými) členskými štátmi nie je dostatočná, najmä v súvislosti s kritériom stabilného a skutočného miesta usadenia v súvislosti s prístupom k povolaniu.

Ďalšie nedostatky pravidiel sa týkajú skutočnosti, že niektoré pravidlá nie sú vo vzťahu k daným otázkam konkrétne alebo ponechávajú výslovný priestor na jednostranné opatrenia zo strany členských štátov, čo viedlo k rozdielom v ich praktickom vykonávaní s nepriaznivým vplyvom na fungovanie jednotného trhu:

- Vymedzenie pojmu stabilného a skutočného miesta usadenia, vrátane pojmu prevádzkového strediska, ponecháva mnohé otázky otvorené. V dôsledku toho sa objavili rôzne postupy.
- Obdobie, ktoré uplynie do obnovenia bezúhonnosti, nie je v nariadení (ES) č. 1071/2009 vymedzené ani inak upravené a medzi jednotlivými členskými štátmi sa značne líši.
- Pri uplatňovaní článku 3 ods. 2 nariadenia č. 1071/2009 niektoré členské štáty ukladajú pre prístup k povolaniu cestného dopravcu dodatočné podmienky.
- Ustanovenia týkajúce sa kabotáže nie sú v určitých bodoch konkrétne, čo viedlo k rozdielom v postupoch členských štátov. Niektoré členské štáty akceptujú viacero nakládok a/alebo vykládok v rámci tej istej kabotážnej prepravy, zatiaľ čo iné to neakceptujú.

V nariadení (ES) č. 1071/2009 sa členským štátom ponecháva možnosť uplatniť jeho ustanovenia na vozidlá, ktorých prípustná celková hmotnosť nepresahuje 3,5 tony (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), čo vedie k rôznym požiadavkám na rovnaké vozidlá v rozličných členských štátoch.

• **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Konzultácie so zainteresovanými stranami uskutočnené v rámci prípravy tohto návrhu boli v súlade s minimálnymi štandardmi pre konzultácie so zainteresovanými stranami, ktoré sú stanovené v oznámení Komisie z 11. decembra 2002 [COM(2002) 704 final].

Konzultačný proces zahŕňal dva druhy opatrení – zhromažďovanie stanovísk a zber údajov. Použili sa otvorené a cieľené konzultačné metódy a rôzne konzultačné nástroje.

Pokiaľ ide o **otvorenú konzultáciu**, verejná online konzultácia prebiehala od 15. júna do 15. septembra 2016. Hlavným cieľom bolo i) získať dodatočné informácie o existencii problémov identifikovaných počas hodnotenia *ex post*, ako aj informácie umožňujúce kvantifikovať zistené problémy, ii) požiadať o stanovisko zainteresované strany k možným politickým opatreniam a iii) posúdiť očakávaný vplyv možných politických opatrení. Komisii bolo doručených 175 príspevkov: 23 odpovedí od stredných a veľkých spoločností (dopravcov a

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

odosielateľov s 50 alebo viac zamestnancami), 18 odpovedí od malých spoločností (dopravcov a odosielateľov so 49 alebo menej zamestnancami), 17 odpovedí od zástupcov logistického odvetvia, 33 odpovedí od združení zastupujúcich pracovníkov v odvetví cestnej dopravy, 48 odpovedí od združení prevádzkovateľov cestnej dopravy, 18 odpovedí od vnútroštátnych orgánov a príslušných združení a 18 odpovedí od ďalších respondentov.

Okrem toho bolo v rámci verejnej konzultácie prijatých 22 pozičných dokumentov od rôznych zainteresovaných strán vrátane odvetvových združení, organizácií pracovníkov, vnútroštátnych orgánov, orgánov presadzovania práva, mimovládnych organizácií a odborníkov.

Konzultačný dokument, prijaté príspevky a súhrn týchto príspevkov sú dostupné na webovej stránke „Stratégia cestnej dopravy pre Európu“ Generálneho riaditeľstva pre mobilitu a dopravu a na webovej lokalite Komisie „Váš hlas v Európe“¹¹.

Proces **cielených konzultácií** zahŕňal:

- Panelový prieskum MSP zameraný na otázky týkajúce sa používania ľahkých úžitkových vozidiel v cestnej doprave a prípadného vplyvu politických opatrení súvisiacich s rozšírením rozsahu pôsobnosti právneho rámca na ľahké úžitkové vozidlá. Celkovo bolo prijatých 17 odpovedí, a to vrátane odpovedí od siedmich poskytovateľov služieb cestnej nákladnej dopravy používajúcich vlastné alebo prenajaté vozidlá za poplatok a za úhradu, od siedmich spoločností používajúcich vlastné alebo prenajaté vozidlá na prepravu vlastného tovaru (ďalej len „prevádzkovatelia na vlastný účet“) a od ôsmich používateľov služieb cestnej nákladnej dopravy.
- Prieskum orgánov s cieľom získať stanoviská vnútroštátnych orgánov k navrhovaným politickým opatreniam, pokiaľ ide o ich očakávaný vplyv na vykonávanie a presadzovanie právneho rámca, ako aj získať údaje alebo odhady v súvislosti s možnými nákladmi, ktoré by mohli príslušným orgánom v dôsledku týchto opatrení vzniknúť. Celkovo bolo prijatých 18 odpovedí zahŕňajúcich odpovede zo 16 členských štátov¹² a jednu odpoveď od skupiny Euro Contrôle Route.
- Prieskum dopravcov na účely získania relevantných údajov od prevádzkovateľov dopravy týkajúcich sa nákladov a charakteristík operácií, ktoré by sa mohli použiť pri posudzovaní vplyvov (ako súčasť základného scenára), a tiež ich názorov a odhadov v súvislosti s nákladmi alebo úsporami vyplývajúcimi zo zvažovaných politických opatrení. V rámci prieskumu dopravcov odpovedalo spolu 80 firiem.
- Telefonické rozhovory so zainteresovanými stranami (31 rozhovorov s vnútroštátnymi a medzinárodnými dopravnými spoločnosťami, príslušnými združeniami a vnútroštátnymi orgánmi) s cieľom získať podrobnejší prehľad o názoroch zainteresovaných strán na rôzne zvažované opatrenia, získať údaje alebo odhady vo vzťahu k nákladom a názory na možné ťažkosti, ktoré môžu vzniknúť v súvislosti s jednotlivými opatreniami.

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

¹² Belgicko, Bulharsko, Cyprus, Nemecko, Estónsko, Grécko, Fínsko, Chorvátsko, Maďarsko, Luxembursko, Lotyšsko, Holandsko, Poľsko, Rumunsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

- V priebehu hodnotenia *ex post* a posúdenia vplyvu predmetnej iniciatívy sa zorganizovalo niekoľko seminárov, stretnutí a iných podujatí so zainteresovanými stranami za účasti sociálnych partnerov, pričom v rámci niekoľkých iniciatív organizovaných sociálnymi partnermi sa zúčastnila aj Komisia.

Informácie získané počas konzultácie potvrdili existenciu hlavných problémov identifikovaných počas hodnotiacej fázy, ako aj vhodnosť hlavných cieľov predmetných opatrení.

V súvislosti s potenciálnymi politickými opatreniami identifikovanými počas konzultácie existovala silná podpora pre opatrenia, ktoré sú zamerané na posilnenie presadzovania predpisov.

Pokiaľ ide o zmeny obmedzení kabotáže, vyskytli sa zmiešané reakcie, pričom niektoré skupiny zainteresovaných strán podporovali zmeny a iné vyjadrili neochotu. Členské štáty s vysokou mzdovou úrovňou, podporované odborovými zväzmi, majú tendenciu uprednostňovať prísnejšie pravidlá týkajúce sa kabotáže, zatiaľ čo členské štáty s nízkou mzdovou úrovňou, podporované väčšinou združení dopravcov, majú tendenciu uprednostňovať ďalšiu liberalizáciu pravidiel týkajúcich sa kabotáže.

Myšlienka prijatia opatrení zameraných na posilnenie kritérií, ktoré tvoria základ požiadavky na stabilné miesto usadenia, vyvolala pozitívnu reakciu. Mnohé zainteresované strany sa domnievali, že je potrebné zabezpečiť, aby podľa príslušných pravidiel boli relevantné iba prípady skutočnej činnosti v členskom štáte usadenia.

Väčšina konzultovaných zainteresovaných strán vnímala ako pozitívne opatrenie taktiež zahrnutie ľahkých úžitkových vozidiel do rozsahu pôsobnosti nariadení.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

K správe o hodnotení *ex post* a k sprievodnej štúdii pre posúdenie vplyvu¹³, ktoré sa dokončili v apríli 2017, prispel externý dodávateľ.

- **Posúdenie vplyvu**

K návrhu je pripojené posúdenie vplyvu, ku ktorému výbor pre kontrolu regulácie vydal kladné stanovisko s výhradami. Ako sa podrobne uvádza v prílohe 1 k správe o posúdení vplyvu, na výhrady sa reagovalo podrobnejším vysvetlením rozsahu identifikovaných problémov a povahy predmetnej iniciatívy ako iniciatívy programu REFIT, lepším zdôvodnením štruktúry možností politiky a lepším vysvetlením vzájomného pôsobenia tohto návrhu a iniciatívy súvisiacej s právnymi predpismi v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy.

Posúdili sa štyri balíky politických opatrení, ktoré odzrkadľujú narastajúcu úroveň regulačného zásahu a s ktorými sú spojené rozsiahlejšie očakávané vplyvy. Prvý balík politických opatrení sa zameriaval na objasnenie právneho rámca. Cieľom druhého balíka politických opatrení bolo posilniť presadzovanie predpisov. Účelom tretieho balíka politických opatrení boli podstatné zmeny pravidiel, najmä pokiaľ ide o kabotáž a usadenie, a to popri opatreniach obsiahnutých v prvých dvoch balíkoch politických opatrení. Štvrtý balík politických opatrení zahŕňal rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadení o ľahké úžitkové vozidlá.

Uprednostňovanou možnosťou je kombinácia tretieho balíka politických opatrení, zahŕňajúceho zmeny pravidiel kabotáže a ustanovení o usadení, a čiastočného rozšírenia rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1071/2009 o ľahké úžitkové vozidlá.

¹³ Pozri poznámku pod čiarou č. 10.

Celkovo ide o najúčinnnejšiu možnosť, pričom sa odhaduje, že podnikom prináša úspory v rozmedzí 2,7 až 5,2 miliardy EUR v rámci EÚ-28 v rokoch 2020 – 2035. Očakáva sa zníženie miery porušovania pravidiel kabotáže až o 62 % a zníženie rizika zakladania schránkových spoločností približne o 10 %, čo by malo mať pozitívny vplyv na pracovné podmienky. Takisto by mala viesť k väčšej profesionalizácii prevádzkovateľov ľahkých úžitkových vozidiel. Uprednostňovaná možnosť však povedie k zvýšeným nákladom vnútroštátnych orgánov na vykonávanie a presadzovanie predpisov, a to v rozmedzí 65 až 166 miliónov EUR za EÚ-28 v rokoch 2020 – 2035. Čiastočné uplatňovanie nariadenia (ES) č. 1071/2009 na ľahké úžitkové vozidlá bude tiež znamenať dodatočné náklady na dodržiavanie predpisov pre podniky v podobe zvýšenia prevádzkových nákladov o 4 až 10 %.

Návrh je v súlade s uprednostňovanou možnosťou podľa posúdenia vplyvu.

- **Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie**

Návrhom sa sleduje cieľ programu REFIT spočívajúci vo zvyšovaní účinnosti a znižovaní regulačného zaťaženia v prospech podnikov. To sa dosiahne najmä povinnou akceptáciou elektronických prepravných dokladov v medzinárodnej doprave zo strany vnútroštátnych orgánov presadzovania práva, ako aj jasnejšími a harmonizovanejšími pravidlami pre prístup k povolaniu. Očakáva sa, že náklady subjektov verejného sektora na presadzovanie predpisov narastú, tento nárast však bude oveľa menšieho rozsahu ako úspory podnikov a v každom prípade bude odôvodnený zlepšením podmienok hospodárskej súťaže spolu so zníženou mierou porušovania pravidiel kabotáže, menším počtom založených schránkových spoločností a zlepšením pracovných podmienok pracovníkov v odvetví dopravy.

- **Základné práva**

Týmto návrhom sa rešpektujú základné práva a dodržiavajú zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie. Konkrétne v rozsahu, v akom sa v návrhu stanovuje, že do vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy majú byť zahrnuté dodatočné údaje a spracované vnútroštátnymi orgánmi, je tento návrh v súlade s článkom 8 Charty, keďže tieto údaje sú nevyhnutné na dosiahnutie lepšieho vnútroštátneho a cezhraničného presadzovania ustanovení tohto nariadenia.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nebude mať na rozpočet Únie žiadny vplyv.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Mali by sa naďalej získavať informácie o výskyte ľahkých úžitkových vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave za poplatok a za úhradu. Preto je na účely sledovania trendov na trhu v tejto súvislosti potrebné dôkladné monitorovanie a zber údajov. To sa uskutoční kombináciou zhromažďovania údajov na vnútroštátnej úrovni a predkladania správ členskými štátmi. Toto monitorovanie by sa malo začať ihneď po nadobudnutí účinnosti nariadení.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Hlavné prvky návrhu sú tieto:

Nariadenie (ES) č. 1071/2009

Článok 1 – Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

V súčasnom znení článku 1 ods. 4 písm. a) sa z rozsahu pôsobnosti nariadenia vylučujú dopravcovia prevádzkujúci výlučne ľahké úžitkové vozidlá, pokiaľ členské štáty nestanovia inak (porovnaj úvodnú vetu). S cieľom zabezpečiť minimálnu úroveň profesionalizácie odvetvia ľahkých úžitkových vozidiel prostredníctvom spoločných pravidiel a zbližiť tak podmienky prevádzkovateľov v rámci hospodárskej súťaže sa navrhuje, aby sa toto ustanovenie vypustilo a tiež aby sa určité pravidlá stali pre túto kategóriu prevádzkovateľov záväzné.

Na tento účel sa navrhuje doplniť nový odsek 6, ktorým sa z uplatňovania niektorých, nie však všetkých požiadaviek nariadenia vylučujú dopravcovia prevádzkujúcich výlučne ľahké úžitkové vozidlá. Požiadavky týkajúce sa vedúceho dopravy, bezúhonnosti a odbornej spôsobilosti a povinnosti súvisiace s týmito požiadavkami sa nenavrhujú ako záväzné, ale členské štáty by si zachovali možnosť uplatňovať ich tak ako doteraz. Na rozdiel od toho sa navrhuje, aby sa požiadavky týkajúce sa skutočného a stabilného miesta usadenia a primeranej finančnej spôsobilosti vzťahovali na takýchto dopravcov vo všetkých členských štátoch. Priestor pre odlišnosti medzi členskými štátmi by sa v súlade s tým obmedzil.

Článok 3 – Požiadavky na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy

Navrhuje sa vypustenie odseku 2, na základe ktorého bolo doteraz možné ukladať dodatočné podmienky pre prístup k povolaniu nad rámec štyroch kritérií, ktoré sú stanovené v článku 3 ods. 1. Táto možnosť viedla k rozdielom, pokiaľ ide o podmienky pre prístup k povolaniu. Z tohto dôvodu a aj preto, že sa vzhľadom na naliehavé potreby ukázala ako nepotrebná, sa táto možnosť vypustila.

Článok 5 – Podmienky týkajúce sa požiadavky usadenia

Navrhuje sa objasniť podmienky uvedené v článku 5 s cieľom zabezpečiť, aby podniky usadené v určitom členskom štáte vykonávali v tomto štáte skutočnú a nepretržitú činnosť. Konkrétne sa navrhuje toto: v písmene a) sa dopĺňa odkaz na obchodné a pracovné zmluvy, ktoré sa tak budú musieť tiež uchovávať v priestoroch nachádzajúcich sa v členskom štáte usadenia, písmeno c) sa rozdeľuje na písmená c) a d) s cieľom lepšie rozlišovať medzi uskutočňovaním administratívnych a obchodných činností a operácií zahŕňajúcich vozidlá, dopĺňa sa písmeno e), v ktorom sa od podnikov požaduje, aby v členskom štáte usadenia vlastnili majetok a zamestnávali zamestnancov úmerne k rozsahu ich činnosti v mieste usadenia.

Článok 6 – Podmienky týkajúce sa požiadavky bezúhonnosti

V článku 6 sa navrhuje viacero zmien s cieľom objasniť a ďalej harmonizovať posúdenie bezúhonnosti a rozšíriť zoznam porušení predpisov, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti. Konkrétne sa navrhuje toto:

Odsek 1 sa mení v snahe lepšie vymedziť kategórie osôb, ktorých správanie by sa malo zohľadniť na účely posúdenia bezúhonnosti podniku. V treťom pododseku písm. a) sa dopĺňa ďalší bod vii), podľa ktorého sa pri posudzovaní bezúhonnosti vedúceho dopravy alebo dopravného podniku majú zohľadniť závažné porušenia vnútroštátnych daňových predpisov. V treťom pododseku písm. b) sa dopĺňajú ďalšie dva body xi) a xii), v zmysle ktorých sa pri posudzovaní bezúhonnosti vedúceho dopravy alebo dopravného podniku majú zohľadniť závažné porušenia pravidiel EÚ týkajúcich sa vysielania pracovníkov a rozhodné právo v prípade zmluvných povinností. Článok 6 ods. 2 sa mení s cieľom spresniť administratívne postupy, ktoré musí dodržiavať príslušný orgán členského štátu, v ktorom je usadený dopravný podnik alebo vedúci dopravy, ktorý závažným spôsobom porušil vnútroštátne predpisy alebo predpisy EÚ, a to s cieľom určiť, či dotknutý dopravný podnik alebo vedúci dopravy stratili bezúhonnosť. Nový odsek 2a nahrádza pôvodný článok 6 ods. 2 písm. b),

pričom sa v ňom uvádza, že Komisia je splnomocnená prijať delegované akty na stanovenie porušení predpisov Únie, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti, popri tých, ktoré sú uvedené v prílohe IV. V tejto súvislosti sa navrhuje, aby sa Komisia splnomocnila určením stupňa závažnosti porušení aj podľa ich potenciálu narušiť hospodársku súťaž (čo sa vzťahuje najmä na pravidlá kaboťáže). Porušenia, pri ktorých je pravdepodobné, že zhoršia pracovné podmienky, by sa mali z dôvodu ich účinkov na hospodársku súťaž riešiť rovnakým spôsobom¹⁴.

Článok 7 – Podmienky týkajúce sa požiadavky finančnej spôsobilosti

Navrhuje sa zmeniť odsek 1 s cieľom stanoviť konkrétne a menej náročné podmienky, ktoré majú spĺňať dopravcovia prevádzkujúci výlučne ľahké úžitkové vozidlá. V odseku 2 sa navrhuje objasniť spôsoby, ktorými môžu podniky preukázať svoju finančnú spôsobilosť pri neexistencii overenej ročnej účtovnej závierky, a to s cieľom umožniť orgánom presadzujúcim príslušné pravidlá posúdiť súlad s týmto kritériom, najmä v prípade novozaložených podnikov, ktoré ešte nemajú k dispozícii overené účtovné závierky.

Článok 13 – Postup pozastavenia a odňatia povolení

Navrhovanou zmenou článku 13 ods. 1 písm. c) sa spresňuje postavenie príslušných orgánov pre prípad, že podniky prestanú spĺňať požiadavky finančnej spôsobilosti. Podnik má v stanovenej lehote preukázať, že príslušnú požiadavku už opäť spĺňa (a nielen to, že ju splní v budúcnosti).

Článok 14 – Vyhlásenie o nespôsobilosti vedúceho dopravy

Navrhuje sa stanoviť, že po strate bezúhonnosti nemôže byť vedúci dopravy rehabilitovaný príslušným orgánom skôr ako jeden rok od dátumu straty bezúhonnosti (pozri nový pododsek doplnený v odseku 1). Zámerom je zabrániť výrazným rozdielom medzi členskými štátmi v tejto oblasti.

Článok 16 – Vnútroštátne elektronické registre

V odseku 2 sa navrhuje doplniť prvky údajov, ktoré sa majú zahrnúť do vnútroštátnych elektronických registrov. To by malo umožniť lepšie presadzovanie pravidiel v oblasti prístupu k povolaniu.

Článok 18 – Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

Navrhuje sa bližšie určiť podmienky spolupráce medzi členskými štátmi. Konkrétne sa navrhuje stanoviť pre členské štáty maximálnu lehotu, v ktorej sú povinné odpovedať na odôvodnené žiadosti z iných členských štátov, ako aj povinnosť členských štátov vykonávať kontroly vo vzťahu k nedodržaniu kritérií pre usadenie zo strany podnikov usadených na ich územiach, a to na základe dôkazov poskytnutých inými členskými štátmi.

Článok 26 – Predkladanie správ

Navrhuje sa, aby členské štáty povinne informovali Komisiu o činnosti dopravcov prevádzkujúcich ľahké úžitkové vozidlá na ich území (nový odsek 3). V návrhu nového odseku 4 sa stanovuje, že Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade do konca roka 2024 správu o prítomnosti prevádzkovateľov ľahkých úžitkových vozidiel vo vnútroštátnej i medzinárodnej cestnej doprave, pričom na tomto základe opätovne posúdi, či je potrebné navrhnuť dodatočné opatrenia.

Príloha IV – Najzávažnejšie porušenia predpisov na účely článku 6 ods. 2 písm. a)

¹⁴ Zachovala by sa možnosť Komisie určiť stupeň závažnosti porušení aj podľa ich potenciálu zapríčiniť riziko usmrtenia alebo vážnej ujmy na zdraví.

Bod 1 písm. b) sa mení s cieľom zosúladiť ho s nariadením (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy¹⁵, a odstrániť právnu neistotu pri jeho vykonávaní.

Nariadenie (ES) č. 1072/2009

Článok 1 – Rozsah pôsobnosti

V odseku 1 sa dopĺňa nový pododsek s cieľom objasniť, že preprava prázdnych kontajnerov alebo paliet sa má považovať za prepravu za poplatok a za úhradu iba vtedy, ak je predmetom zmluvy o preprave medzi príjemcom a odosielateľom.

Článok 2 – Vymedzenie pojmov

Bod 6 sa mení v snahe objasniť, že kabotážna preprava môže zahŕňať niekoľko miest nakládky, niekoľko miest dodávky alebo niekoľko miest nakládky a dodávky.

Článok 8 – Kabotáž – Všeobecná zásada

Navrhujú sa tieto zmeny:

V odseku 2 sa vypúšťa maximálny počet kabotážných prepráv, ktoré možno vykonať v hostiteľskom členskom štáte po dovoze v rámci medzinárodnej prepravy, pričom sa znižuje maximálny počet dní na vykonanie takejto kabotážnej prepravy. V súlade so závermi posúdenia vplyvu sa týmito zmenami uľahčuje presadzovanie príslušných pravidiel. V odseku 3 sa vypúšťa požiadavka na predloženie dôkazu o každej kabotážnej preprave, keďže sa v dôsledku zmeny odseku 2 stala nadbytočnou. V návrhu nového odseku 4a sa stanovuje, že dôkazy o dodržiavaní kabotážných obmedzení sa predložia počas cestnej kontroly a prípadne elektronickými prostriedkami, čím sa zjednodušujú postupy a odstraňuje sa právna neistota, pokiaľ ide o čas na predloženie dôkazov.

Článok 10 – Ochranné opatrenia

Navrhuje sa zmeniť článok 10 ods. 3, aby sa tak aktualizoval odkaz na príslušný postup výboru v nadväznosti na navrhované vypustenie článku 15.

Článok 10a – Kabotáž – systémy kontroly

Dopĺňa sa článok 10a, v ktorom sa od členských štátov vyžaduje, aby vykonali minimálny počet kontrol dodržiavania ustanovení o kabotáži (t. j. 2 % kabotážných prepráv od 1. januára 2020 a 3 % kabotážných prepráv od 1. januára 2022). Taktiež sa v ňom požaduje, aby členské štáty vykonali minimálny počet koordinovaných cestných kontrol ročne (3) z hľadiska dodržiavania ustanovení nariadenia o kabotáži.

Článok 14a – Zodpovednosť

Navrhuje sa stanoviť, aby odosielatelia a zasielatelia podliehali sankciám v prípade, že si vedome objednávajú prepravné služby, pri ktorých dochádza k porušeniam ustanovení nariadenia.

Článok 17 – Predkladanie správ

Navrhuje sa zmeniť body 1 a 2 uvedením dátumu, do ktorého musia členské štáty oznámiť Komisii počet licencií Spoločenstva, overených kópií a osvedčení vodiča vydaných v predchádzajúcom kalendárnom roku, t. j. do 31. januára nasledujúceho roka. V návrhu nového odseku 3 sa od členských štátov vyžaduje, aby Komisiu informovali o počte kontrol kabotáž vykonaných počas predchádzajúceho roka.

¹⁵ Pozri poznámku pod čiarou č. 5.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 s cieľom prispôbiť ich vývoju v odvetví

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹⁶,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁷,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Zo skúseností s vykonávaním nariadení (ES) č. 1071/2009¹⁸ a (ES) č. 1072/2009¹⁹ vyplynulo, že pravidlá stanovené v uvedených nariadeniach poskytujú priestor na zlepšenie v mnohých ohľadoch.
- (2) Doteraz sa okrem prípadov, keď to stanovujú vnútroštátne právne predpisy, neuplatňujú pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy na podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony alebo jazdnými súpravami s uvedenou maximálnou hmotnosťou. Počet takýchto podnikov, ktoré aktívne vykonávajú vnútroštátnu aj medzinárodnú dopravu, narastá. V dôsledku toho sa niektoré členské štáty rozhodli na takéto podniky uplatňovať pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 1071/2009. V záujme zaistenia minimálnej úrovne profesionalizácie odvetvia, v ktorom sa používajú vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony, spoločnými pravidlami a tým aj zblíženia konkurenčných podmienok medzi všetkými prevádzkovateľmi by sa malo toto ustanovenie vypustiť, pričom by sa mala stanoviť povinnosť dodržiavať požiadavky na skutočné a stabilné miesto usadenia a zodpovedajúcu finančnú spôsobilosť.

¹⁶ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁸ Nariadenie (ES) č. 1071/2009, 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).

¹⁹ Nariadenie (ES) č. 1072/2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

- (3) Členské štáty majú dnes právo podmieniť prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy dodržiavaním ďalších požiadaviek popri nariadení (ES) č. 1071/2009. Naliehavá potreba využiť takúto možnosť sa však nepreukázala, viedla len k rozdielom v takomto prístupe. Preto by sa mala zrušiť.
- (4) Je nevyhnutné zabezpečiť, aby prevádzkovatelia cestnej dopravy usadení v niektorom členskom štáte vykazovali skutočnú a permanentnú činnosť v tomto členskom štáte a aby odtiaľ riadili svoju podnikateľskú činnosť. Z tohto dôvodu a vzhľadom na skúsenosti treba objasniť ustanovenia týkajúce sa existencie skutočného a stabilného miesta usadenia.
- (5) Pokiaľ prístup k povolaniu závisí od bezúhonnosti dotknutého podniku, treba poskytnúť vysvetlenie k otázke osôb, ktorých správanie sa musí zohľadňovať, správnych postupov, ktoré treba dodržiavať, a čakacích lehôt v súvislosti s nápravou, ak vedúci dopravy stratil bezúhonnosť.
- (6) Vzhľadom na ich potenciál značne ovplyvniť podmienky spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu cestnej nákladnej dopravy by mali byť vážne porušenia daňových predpisov jednotlivých štátov pridané k prvkom, na základe ktorých sa posudzuje bezúhonnosť.
- (7) Vzhľadom na ich potenciál značne ovplyvniť trh cestnej nákladnej dopravy, ako aj sociálnu ochranu pracovníkov by mali byť vážne porušenia predpisov Únie o vysielaní pracovníkov a o práve uplatniteľnom na zmluvné záväzky pridané k prvkom, na základe ktorých sa posudzuje bezúhonnosť.
- (8) Vzhľadom na dôležitosť spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu by sa porušenia predpisov Únie týkajúcich sa tejto otázky mali zohľadniť pri posudzovaní bezúhonnosti vedúcich dopravy a dopravných podnikov. V tejto súvislosti by sa malo objasniť aj posilnenie postavenia Komisie, pokiaľ ide o určenie stupňa závažnosti príslušného porušenia.
- (9) Národné príslušné orgány majú ťažkosti s identifikáciou dokumentov, ktoré môžu dopravné podniky predkladať na preukázanie ich finančnej spôsobilosti, a to najmä ak nie sú k dispozícii overené ročné závierky. Mali by sa objasniť pravidlá preukazovania finančnej spôsobilosti požadovanými dôkazmi.
- (10) Podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony alebo jazdnými súpravami s uvedenou najväčšou hmotnosťou, by mali mať minimálnu úroveň finančnej spôsobilosti, aby sa zabezpečilo, že majú prostriedky na stabilné a dlhodobé vykonávanie činností. Keďže pri týchto príslušných činnostiach ide vo všeobecnosti o obmedzené rozmery, zodpovedajúce požiadavky by mali byť menej prísne než tie, ktoré sa uplatňujú na prevádzkovateľov využívajúcich vozidlá alebo jazdné súpravy presahujúce uvedené obmedzenie.
- (11) Informácie o prevádzkovateľoch dopravy uvedené vo vnútroštátnych elektronických registroch by mali byť čo najúplnejšie, aby umožnili kompetentným vnútroštátnym orgánom, ktoré presadzujú príslušné predpisy, mať dostatočný prehľad o prevádzkovateľoch, ktorí sú predmetom vyšetrovania. Najmä informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, počte zamestnancov, ktorých najímajú, ich rizikovosti a ich základné finančné informácie by mali umožniť lepšie vnútroštátne a cezhraničné presadzovanie ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009. Preto by sa mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť pravidlá o vnútroštátnom elektronickom registri.

- (12) Vymedzenie najzávažnejších porušení predpisov v súvislosti s prekročením denného času jazdy podľa prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 1071/2009 nezodpovedá existujúcemu príslušnému ustanoveniu v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006²⁰. Táto nezrovnalosť spôsobuje neistotu a odlišný postup orgánov jednotlivých štátov a sťažuje presadzovanie príslušných pravidiel. Uvedené vymedzenie pojmu by sa preto malo objasniť s cieľom zabezpečiť súlad medzi oboma nariadeniami.
- (13) Pravidlá upravujúce vnútroštátnu dopravu, ktorú v hostiteľskom členskom štáte dočasne vykonávajú dopravcovia, ktorí v ňom nemajú sídlo („kabotáž“), by mali byť zrozumiteľné, jednoduché a ľahko vynútiteľné a zároveň by mala byť vo všeobecnosti zachovaná dosiahnutá úroveň liberalizácie.
- (14) Na tieto účely a s cieľom uľahčiť kontroly a odstrániť neistotu by sa malo zrušiť obmedzenie počtu kabotážných prepráv v nadväznosti na medzinárodnú dopravu, pričom by sa mal znížiť počet dní, keď je možné takéto prepravy vykonávať.
- (15) Mali by sa objasniť spôsoby, ktorými môžu prevádzkovatelia cestnej dopravy preukázať súlad s pravidlami kabotážnej prepravy. Za takýto spôsob by malo byť uznané používanie a zasielanie elektronických dopravných informácií, čím by sa malo zjednodušiť poskytovanie relevantných dôkazov a ich spracovanie príslušnými orgánmi. Formát použitý na tento účel by mal zabezpečiť spoľahlivosť a hodnovernosť. Vzhľadom na narastajúce používanie efektívnej elektronickej výmeny informácií v odvetviach dopravy a logistiky je dôležité zabezpečiť jednotnosť regulačných rámcov a ustanovení týkajúcich sa zjednodušenia administratívnych postupov.
- (16) Dopravné podniky sú adresátmi pravidiel o medzinárodnej preprave a ako také znášajú dôsledky akýchkoľvek porušení, ktorých sa dopustia. S cieľom zabrániť zneužívaniu zo strany podnikov, ktoré si zmluvne obstarávajú dopravné služby od prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy, by však členské štáty mali stanoviť aj sankcie pre odosielateľov a zasielateľov v prípade, že si vedome objednávajú dopravné služby, ktoré sú spojené s porušením ustanovení nariadenia (ES) č. 1072/2009.
- (17) V rozsahu, v akom sa týmto nariadením zavádza určitá miera harmonizácie v niektorých oblastiach, ktoré doposiaľ nie sú na únijnej úrovni harmonizované, najmä pokiaľ ide o dopravu ľahkými úžitkovými vozidlami a postupy presadzovania predpisov, nemožno jeho ciele, ktorými je zosúladiť podmienky hospodárskej súťaže a zlepšiť presadzovanie predpisov, uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu povahy sledovaných cieľov v spojení s cezhraničným charakterom cestnej dopravy ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie sledovaných cieľov.
- (18) Na zohľadnenie vývoja na trhu a technického pokroku by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala na Komisiu delegovať právomoc zmeniť prílohy I, II a III k nariadeniu (ES) č. 1071/2009, doplniť uvedené nariadenie vypracovaním zoznamu kategórií, druhov a stupňov závažnosti závažných porušení predpisov, ktoré môžu popri tých, ktoré sú stanovené v prílohe IV k nariadeniu (ES) č.

²⁰ 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).

1071/2009, viesť k strate bezúhonnosti, a zmeniť prílohy I, II a III k nariadeniu (ES) č. 1072/2009. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016²¹. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov by sa všetky dokumenty mali doručiť Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (19) Nariadenie (ES) č. 1071/2009 a nariadenie (ES) č. 1072/2009 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. Článok 1 sa mení takto:
 - a) odsek 4 sa mení takto:
 - i) písmeno a) sa vypúšťa;
 - ii) písmeno b) sa nahrádza takto:

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

Akákoľvek bezodplatná cestná preprava, ktorá nevytvára žiadny príjem, ako je napríklad preprava osôb na charitatívne účely alebo výlučne na súkromné účely, sa považuje za prepravu výlučne na neobchodné účely;“;
 - b) Dopĺňa sa tento odsek 6:

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

Členské štáty však môžu:

 - a) od týchto podnikov vyžadovať, aby uplatňovali niektoré alebo všetky opatrenia uvedené v prvom pododseku;
 - b) pri všetkých alebo niektorých kategóriách činností cestnej dopravy znížiť obmedzenie uvedené v prvom pododseku.“;
2. V článku 3 sa vypúšťa odsek 2;
3. Článok 5 sa mení takto:
 - a) písmeno a) sa nahrádza takto:

²¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

„a) mať priestory, v ktorých vedie svoju dokumentáciu o hlavnej podnikateľskej činnosti, najmä svoje obchodné zmluvy, účtovnú dokumentáciu, dokumentáciu o personálnom manažmente, pracovné zmluvy, doklady s údajmi o čase jazdy a odpočinku a všetky ostatné dokumenty, ku ktorým musí mať prístup príslušný orgán, aby preveril plnenie podmienok stanovených v tomto nariadení;“;

b) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) skutočne a sústavne vykonávať svoju administratívnu a obchodnú činnosť s náležitým administratívnym vybavením a zariadeniami v priestoroch nachádzajúcich sa v tomto členskom štáte;“;

c) dopĺňa sa toto písmeno d):

„d) riadiť dopravné činnosti vykonávané vozidlami uvedenými v písmene b) s náležitým technickým vybavením nachádzajúcim sa v tomto členskom štáte;“;

d) dopĺňa sa toto písmeno e):

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

4. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

i) druhý pododsek sa nahrádza takto:

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

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

„vii) daňové právo.“;

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

„xi) vysielanie pracovníkov;

xii) rozhodné právo pre zmluvné záväzky.“;

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 prípadne ostatní právni zástupcovia dopravného podniku právo predložiť svoje tvrdenia a vysvetlenia.

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

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

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

c) vkladá sa tento odsek 2a:

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

Na tento účel Komisia:

- a) stanoví kategórie a druhy porušení predpisov, ktoré sa vyskytujú najčastejšie;
- b) určí stupeň závažnosti porušení predpisov podľa ich potenciálu spôsobiť riziko usmrtenia alebo vážnej ujmy na zdraví a 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 vodičov, ktorých vedúci dopravy využíva pri dopravných činnostiach, ktoré riadi.“;

5. Článok 7 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„S cieľom splniť požiadavku stanovenú v článku 3 ods. 1 písm. c) podnik musí byť trvale schopný plniť svoje finančné záväzky v priebehu celého účtovného roku. Podnik musí preukázať na základe ročnej účtovnej závierky, ktorú overil audítor alebo riadne akreditovaná osoba, že každý rok disponuje vlastným kapitálom v celkovej hodnote aspoň 9 000 EUR, ak sa používa iba jedno vozidlo, a 5 000 EUR za každé ďalšie používané vozidlo. Podniky, ktoré vykonávajú povolanie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony

alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony, musia na základe ročnej účtovnej závierky overenej audítorom alebo riadne akreditovanou osobou preukázať, že každý rok disponujú vlastným kapitálom v celkovej hodnote aspoň 1 800 EUR, ak sa používa iba jedno vozidlo, a 900 EUR za každé ďalšie používané vozidlo.“;

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Odchyľne od odseku 1, ak nie je k dispozícii overená ročná závierka, príslušný orgán súhlasí s tým, že podnik preukáže svoju finančnú spôsobilosť osvedčením, akým je napríklad banková záruka, dokladom o zriadení prístupu k úveru v mene podniku, ktorý vydala finančná inštitúcia, alebo iným záväzným dokumentom, ktorým podnik preukáže, že disponuje sumami uvedenými v odseku 1 prvom pododseku.“;

6. V článku 8 sa odsek 9 nahrádza takto:

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

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

8. V článku 12 ods. 2 sa vypúšťa druhý pododsek;

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

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

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

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

11. Článok 16 sa mení takto:

a) odsek 2 sa mení takto:

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

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

h) počet zamestnancov;

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

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

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

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

V každom prípade majú k údajom uvedeným v prvom pododseku písm. e) až j) prístup iné orgány ako príslušné orgány, len ak im boli riadne udelené

právomoci, ktoré sa týkajú dohľadu a ukladania sankcií v odvetví cestnej dopravy, a ich úradníci sú viazaní prísahou alebo iným spôsobom úradne viazaní povinnosťou zachovávať mlčanlivosť.“;

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

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

c) odsek 7 sa vypúšťa.

12. Článok 18 sa nahrádza takto:

„Článok 18

Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

1. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi, pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia. Členské štáty informujú Komisiu o názvoch a adresách ich vnútroštátnych kontaktných miest do 31. decembra 2018. Komisia zostaví zoznam všetkých kontaktných miest a odovzdá ho členským štátom. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii akékoľvek zmeny kontaktných miest.

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

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

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

5. Ak je náročné alebo nemožné vyhovieť žiadosti o informácie alebo vykonať kontroly, inšpekcie alebo vyšetrovanie, dotknutý členský štát o tom s uvedením dôvodov informuje žiadajúci členský štát do desiatich pracovných dní. Dotknuté členské štáty nadviažu diskusiu s cieľom nájsť riešenie každého spomenutého problému.

6. V reakcii na žiadosti podľa odseku 3 členské štáty poskytnú požadované informácie a vykonajú potrebné kontroly, inšpekcie a vyšetrovanie v lehote dvadsiatich piatich pracovných dní od doručenia žiadosti, pokiaľ žiadajúci členský štát neinformovali o tom, že žiadosť je nedostatočne zdôvodnená, alebo o nemožnosti či problémoch podľa odsekov 4 a 5.

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

8. Vzájomná administratívna spolupráca a pomoc sa poskytuje bezplatne.
9. Žiadosť o informácie nebráni príslušným orgánom v tom, aby prijali opatrenia v súlade s príslušnými vnútroštátnymi a úijnými právnymi predpismi s cieľom vyšetriť údajné porušenia tohto nariadenia a zabrániť im.“;
13. Článok 24 sa vypúšťa;
14. Vkladá sa tento článok 24a:

„Článok 24a

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 6 ods. 2 a článku 8 ods. 9 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú odo dňa [nadobudnutia účinnosti tohto (pozmeňujúceho) nariadenia].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 6 ods. 2 a článku 8 ods. 9 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Pred prijatím delegovaného aktu sa Komisia poradí s expertmi, ktorých určili jednotlivé členské štáty v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.*
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 ods. 2 a článku 8 ods. 9 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

* Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“.

15. V článku 25 sa vypúšťa odsek 3;
16. V článku 26 sa dopĺňajú tieto odseky 3, 4 a 5:
- „3. Členské štáty každý rok vypracujú správu o používaní motorových vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony alebo jazdných súprav s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony na svojom území a odovzdajú ju Komisii najneskôr 30. júna roka nasledujúceho po skončení sledovaného obdobia. Táto správa musí obsahovať:

a) počet povolení udelených podnikom vykonávajúcim povolenie prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy výlučne motorovými vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony;

b) počet vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony zaevidovaných v členskom štáte v každom kalendárnom roku;

c) celkový počet vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony zaevidovaných v členskom štáte k 31. decembru každého roka;

d) odhadovaný podiel motorových vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony alebo jazdných súprav s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou 3,5 tony na celkovom objeme cestnej dopravy všetkými vozidlami v evidencii daného členského štátu, rozdelený na vnútroštátnu, medzinárodnú a kabotážnu dopravu.

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

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

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

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

Článok 2

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

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

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

2. Článok 2 sa mení takto:

a) bod 6 sa nahrádza takto:

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

3. Článok 4 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa tretí pododsek nahrádza takto:

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

- b) v odseku 4 sa druhý pododsek nahrádza takto:

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

4. V článku 5 sa odsek 4 nahrádza takto:

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

5. Článok 8 sa mení takto:

- a) odsek 2 sa nahrádza takto:

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

- b) v odseku 3 sa prvý pododsek nahrádza takto:

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

- c) vkladá sa tento odsek 4a:

„4a. Dôkaz uvedený v odseku 3 sa predloží alebo odovzdá na žiadosť oprávnenej osoby z hostiteľského členského štátu, ktorá vykonáva kontrolu, a to počas cestnej kontroly. Môže byť predložený alebo odovzdaný elektronicky s použitím upraveného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na uloženie a počítačové spracovanie, ako je napríklad eCMR.* Počas cestnej kontroly sa môže vodič obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré môžu poskytnúť dôkaz uvedený v odseku 3.

* Elektronický nákladný list podľa „Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave (CMR)“.“;

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

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

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

7. vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

Kontroly

1. Každý členský štát organizuje kontroly tak, aby od 1. januára 2020 skontroloval v každom kalendárnom roku aspoň 2 % všetkých kabotážnych prepráv uskutočnených na jeho území. Tento podiel zvýšia od 1. januára 2022 aspoň na 3 %. Výpočet tohto podielu vychádza z údajov Eurostatu o celkovej kabotážnej činnosti v členskom štáte v roku t-2 vyjadrenej v tonokilometroch.

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

3. Členské štáty aspoň trikrát do roka vykonávajú koordinované cestné kontroly kabotážnej prepravy. Takéto kontroly vykonávajú súčasne vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie predpisov v oblasti cestnej dopravy z dvoch alebo viacerých členských štátov na svojom vlastnom území. Po vykonaní koordinovaných cestných kontrol si národné kontaktné miesta určené v súlade s článkom 18 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (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 Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

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

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

„Článok 14a

Zodpovednosť

Členské štáty stanovujú sankcie voči odosielateľom, zasielateľom, dopravcom a skutočným dopravcom za neplnenie ustanovení kapitol II a III, ak si vedome objedávajú dopravné služby, ktoré sú spojené s porušeniami tohto nariadenia.

Článok 14b

Vykonávanie delegovania právomocí

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

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 2 a 4 a článku 5 ods. 4 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú odo dňa [nadobudnutia účinnosti tohto (pozmeňujúceho) nariadenia].

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 2 a 4 a článku 5 ods. 4 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

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

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

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

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

9. Článok 15 sa vypúšťa;

10. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Predkladanie správ

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

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

3. Členské štáty oznámia Komisii každoročne najneskôr do 31. januára počet kontrol kabotážnej prepravy uskutočnených v predchádzajúcom kalendárnom roku podľa článku 10a. Tieto údaje musia obsahovať počet skontrolovaných vozidiel a počet skontrolovaných tonokilometrov.“

Článok 3

Preskúmanie

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

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

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

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od [xx].

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*