

**UREDBA (EU) 2020/1055 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA****od 15. srpnja 2020.****o izmjeni uredaba (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora <sup>(1)</sup>,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija <sup>(2)</sup>,u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom <sup>(3)</sup>,

budući da:

- (1) Iskustvo u provedbi uredaba (EZ) br. 1071/2009 <sup>(4)</sup> i (EZ) br. 1072/2009 <sup>(5)</sup> Europskog parlamenta i Vijeća pokazalo je da bi se pravila u tim uredbama mogla poboljšati u nizu točaka.
- (2) Pravila o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika do sada se, osim ako je drukčije predviđeno nacionalnim pravom, ne primjenjuju na poduzeća koja djelatnost prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta obavljaju isključivo motornim vozilima čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona ili kombinacijom vozila koja ne premašuju to ograničenje. Broj takvih poduzeća koja posluju u nacionalnom i međunarodnom prijevozu u porastu je. Stoga je nekoliko država članica odlučilo na takva poduzeća primjenjivati pravila o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika predviđena u Uredbi (EZ) br. 1071/2009. Kako bi se izbjegle moguće praznine i zajedničkim pravilima osigurala minimalna razina profesionalizacije u sektoru u kojem se upotrebljavaju motorna vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz tereta i čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona te time ujednačili uvjeti tržišnog natjecanja za sve prijevoznike, tu bi uredbu trebalo izmijeniti. Zahtjevi za pristup struci trebali bi postati obvezni za prijevoznike koji upotrebljavaju motorna vozila ili kombinaciju vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz tereta i čija dopuštena masa natovarenog vozila iznosi prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona te koja sudjeluju u međunarodnom prijevozu.
- (3) Uredbom (EZ) br. 1072/2009 određene aktivnosti u međunarodnom prijevozu tereta izuzete su iz režima izdavanja licencije Zajednice za ulazak na europsko tržište cestovnog prijevoza tereta. U okviru organizacije tog tržišta poduzeća za cestovni prijevoz tereta koja prevoze teret motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 2,5 tona trebalo bi izuzeti iz režima izdavanja licencije Zajednice ili druge prijevozne dozvole.
- (4) Iako su vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi određeni prag isključena iz područja primjene Uredbe (EZ) br. 1071/2009, tom se uredbom državama članicama daje mogućnost primjene dijela ili svih njezinih odredaba na takva vozila.
- (5) Trenutačno sve države članice imaju pravo uvjetovati pristup djelatnosti cestovnog prijevoznika dodatnim zahtjevima uz one navedene u Uredbi (EZ) br. 1071/2009. Ta se mogućnost nije pokazala potrebnom za ispunjavanje nužnih potreba i uzrokovala je razlike u pogledu takvog pristupa. Stoga bi tu mogućnost trebalo ukinuti.

<sup>(1)</sup> SL C 197, 8.6.2018., str. 38.

<sup>(2)</sup> SL C 176, 23.5.2018., str. 57.

<sup>(3)</sup> Stajalište Europskog parlamenta od 4. travnja 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 7. travnja 2020. (SL C 153, 7.5.2020., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 9. srpnja 2020. (još nije objavljeno u Službenom listu).

<sup>(4)</sup> Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).

<sup>(5)</sup> Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

- (6) U cilju suzbijanja pojave takozvanih „fiktivnih društava” i jamčenja poštenog tržišnog natjecanja i jednakih uvjeta na unutarnjem tržištu, potrebno je osigurati da cestovni prijevoznici s poslovnim nastanom u državi članici imaju stvarnu i stalnu prisutnost u toj državi članici i od tamo vode svoje poslovanje u području prijevoza. Stoga je, a i s obzirom na stečena iskustva, potrebno razjasniti i ojačati odredbe o postojanju stvarnog i stabilnog poslovnog nastana te pritom izbjeći nametanje neproporcionalnog administrativnog opterećenja.
- (7) Stvarna i stalna prisutnost u državi članici poslovnog nastana trebala bi posebno podrazumijevati da poduzeće obavlja prijevoz raspoložujući odgovarajućom tehničkom opremom koja se nalazi u toj državi članici.
- (8) Uredbom (EZ) br. 1071/2009 od poduzeća se zahtijeva da stvarno i stalno obavlja prijevoz raspoložujući odgovarajućom tehničkom opremom i infrastrukturom u operativnom središtu koje se nalazi u državi članici poslovnog nastana i njome se dopuštaju dodatni zahtjevi na nacionalnoj razini, od kojih je najčešći zahtjev posjedovanje parkirnih mjesta u državi članici poslovnog nastana. Međutim, ti zahtjevi koji se nejednako primjenjuju nisu bili dostatni kako bi se osigurala stvarna veza s tom državom članicom kako bi se učinkovito suzbila fiktivna društva i smanjio rizik od sustavne kabotaže i nomadskih vozača koji se organiziraju iz poduzeća u koje se vozila ne vraćaju. S obzirom na to da bi za osiguravanje pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta u području prijevoza mogla biti potrebna posebna pravila o pravu poslovnog nastana i pružanju usluga, primjereno je dodatno uskladiti zahtjeve u vezi s poslovnim nastanom i ojačati zahtjeve povezane s prisutnošću vozila kojima se koristi prijevoznik u državi članici poslovnog nastana. Utvrđivanjem jasnog minimalnog intervala unutar kojeg se vozilo mora vratiti također se doprinosi osiguravanju toga da se ta vozila mogu pravilno održavati s pomoću tehničke opreme koja se nalazi u državi članici poslovnog nastana i olakšavaju kontrole.

Ciklus takvih povrataka trebao bi biti sinkroniziran s obvezom prijevoznog poduzeća iz Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(6)</sup> da organizira svoj prijevoz na način kojim se vozaču omogućuje da se vrati kući barem svaka četiri tjedna kako bi se obje obveze mogle ispuniti povratkom vozača zajedno s vozilom barem svaki drugi četverotjedni ciklus. Tom sinkronizacijom jača se pravo vozača na povratak i smanjuje rizik da se vozilo mora vratiti samo kako bi se ispunio taj novi zahtjev u vezi s poslovnim nastanom. Međutim, zahtjevom za povratak u državu članicu poslovnog nastana ne bi se trebalo zahtijevati određeni broj prijevoza koje treba provesti u državi članici poslovnog nastana ili na drugi način ograničiti mogućnost prijevoznika da pružaju usluge na cijelom unutarnjem tržištu.

- (9) U onoj mjeri u kojoj pristup djelatnosti cestovnog prijevoznika ovisi o dobrom ugledu dotičnog poduzeća potrebna su razjašnjenja kad je riječ o osobama čije se ponašanje mora uzeti u obzir, o administrativnim postupcima koji se moraju provesti i o razdobljima čekanja prije rehabilitacije nakon što upravitelj prijevoza izgubi dobar ugled.
- (10) Budući da mogu znatno utjecati na uvjete jednakog tržišnog natjecanja u cestovnom prijevozu tereta, teške povrede nacionalnih poreznih pravila trebalo bi uvrstiti među stavke relevantne za procjenjivanje dobrog ugleda.
- (11) Budući da mogu znatno utjecati na tržište cestovnog prijevoza tereta i na socijalnu zaštitu radnika, teške povrede pravila Unije o upućivanju radnika u cestovnom prijevozu, kabotaži i pravu mjerodavnom za ugovorne obveze trebalo bi uvrstiti među stavke relevantne za procjenjivanje dobrog ugleda.
- (12) S obzirom na važnost poštenog tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu povrede pravila Unije relevantne za to pitanje, uključujući pravila o pristupu tržištu, kao što su pravila o kabotaži, trebalo bi uzeti u obzir pri procjenjivanju dobrog ugleda upravitelja prijevoza i prijevoznih poduzeća. U skladu s time trebalo bi pojasniti uvjete ovlasti na temelju kojih Komisija treba utvrditi stupanj težine relevantnih povreda.
- (13) Nacionalna nadležna tijela imala su poteškoća s utvrđivanjem dokumenata koje poduzeća mogu podnijeti radi dokazivanja svojeg financijskog položaja, posebno u nedostatku potvrđenih godišnjih financijskih izvještaja. Trebalo bi razjasniti pravila koja se odnose na dokumente za dokazivanje financijskog položaja.

<sup>(6)</sup> Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

- (14) Poduzeća koja obavljaju djelatnost prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta s pomoću motornih vozila ili kombinacije vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz tereta, koja sudjeluju u međunarodnom prijevozu i čija dopuštena masa natovarenog vozila prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona trebala bi ispunjavati minimalne zahtjeve o financijskom položaju da bi se osiguralo da imaju sredstva za stabilno i dugoročno poslovanje. Međutim, s obzirom na to da su aktivnosti koje se obavljaju tim vozilima općenito ograničena opsega, odgovarajući zahtjevi o financijskom položaju trebali bi biti manje strogi od onih koji se primjenjuju na prijevoznike koji upotrebljavaju vozila koja premašuju to ograničenje. Pri utvrđivanju potrebnog financijskog položaja u obzir bi trebalo uzeti kombinacije vozila. Nadležno tijelo trebalo bi primjenjivati višu razinu financijskih zahtjeva ako dopuštena masa natovarene kombinacije vozila prelazi 3,5 tona.
- (15) Kako bi se zadržali i stvorili visoki standardi za poduzeća bez stvaranja negativnih učinaka na unutarnje tržište u području cestovnog prometa, državama članicama trebalo bi biti dopušteno da financijske zahtjeve koji se odnose na uporabu teških vozila primjenjuju i na poduzeća s poslovnim nastanom na njihovim državnim područjima u pogledu vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona.
- (16) Kako bi se osigurao pouzdan sektor cestovnog prometa i poboljšalo prikupljanje dugova prema tijelima uređenima javnim pravom, države članice trebale bi moći zahtijevati usklađenost s obvezama plaćanja prema javnim subjektima, kao što su dugovanja poreza na dodanu vrijednost i doprinosi za socijalno osiguranje, kao i zahtijevati da poduzeća ne podliježu postupcima uvedenima radi zaštite njihove imovine.
- (17) Informacije o prijevoznicima koje sadržavaju nacionalni elektronički registri trebale bi biti što je moguće potpunije i ažuriranije kako bi se nacionalnim tijelima nadležnima za provedbu relevantnih pravila omogućio odgovarajući pregled nad prijevoznicima koji se istražuju. Bolja nacionalna i prekogranična provedba uredaba (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 posebno bi se trebala ostvariti s pomoću informacija o registracijskim brojevima vozila kojima prijevoznici raspolažu i stupnjeva rizika prijevoznika. Stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti pravila o nacionalnom elektroničkom registru.
- (18) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za donošenje, među ostalim, tehničkih postupaka za elektroničko pretraživanje nacionalnih elektroničkih registara drugih država članica. To bi moglo obuhvaćati postupke potrebne kako bi se osiguralo da nadležna tijela tijekom provjera na cesti mogu pristupiti usklađenom stupnjevanju rizika poduzeća na temelju članka 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(7)</sup>. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(8)</sup>.
- (19) Definicija najteže povrede koja se odnosi na prekoračenje dnevnog vremena vožnje, kako je predviđeno u Prilogu IV. Uredbi (EZ) br. 1071/2009, nije dosljedna s postojećom odgovarajućom odredbom iz Uredbe (EZ) br. 561/2006. Ta nedosljednost uzrokuje nesigurnost i različite prakse nacionalnih tijela, što dovodi do poteškoća u provedbi relevantnih pravila. Stoga bi tu definiciju trebalo pojasniti kako bi se osigurala međusobna dosljednost tih dviju uredaba.
- (20) Pravila za nacionalni cestovni prijevoz koji u državi članici domaćinu privremeno obavlja nerezidentni cestovni prijevoznik („kabotaža“) trebala bi biti jasna, jednostavna i laka za provedbu te istodobno održavati dosad postignutu razinu liberalizacije.
- (21) Kabotaža bi trebala pomoći u povećanju faktora opterećenja teških teretnih vozila i smanjenju vožnji praznih vozila te bi trebala biti dopuštena sve dok se ne obavlja tako da predstavlja trajnu ili stalnu aktivnost u dotičnoj državi članici. Kako bi se osiguralo da se kabotaža ne obavlja tako da predstavlja trajnu ili stalnu aktivnost, cestovnim prijevoznicima ne bi trebalo dopustiti da obavljaju kabotažu u istoj državi članici u određenom razdoblju nakon završetka jedne kabotaže.

<sup>(7)</sup> Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).

<sup>(8)</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (22) Iako je dodatna liberalizacija utvrđena u članku 4. Direktive Vijeća 92/106/EEZ <sup>(9)</sup>, u odnosu na kabotažu na temelju Uredbe (EZ) br. 1072/2009, bila korisna u promicanju kombiniranog prijevoza te bi je u načelu trebalo zadržati, potrebno je osigurati da ne dođe do zlorababe. Iz iskustva se pokazalo da je ta odredba u određenim dijelovima Unije bila sustavno upotrebljavana kako bi se zaobišla privremena priroda kabotaže te kao osnova za stalnu prisutnost vozila u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća. Rizik kod takvih nepoštenih praksi jest socijalni damping i dovođenje u opasnost poštovanja pravnog okvira koji se odnosi na kabotažu. Stoga bi državama članicama trebalo omogućiti odstupanje od članka 4. Direktive 92/106/EEZ i primjenu odredaba koje se odnose na kabotažu u Uredbi (EZ) br. 1072/2009 u svrhu traženja rješenja takvih problema uvođenjem razmjernog ograničenja stalne prisutnosti vozila na njihovu državnom području.
- (23) Učinkovita i djelotvorna provedba pravila preduvjet je za pošteno tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu. Daljnja digitalizacija provedbenih alata ključna je za oslobađanje provedbenog kapaciteta, smanjenje nepotrebnih administrativnih opterećenja za međunarodne prijevoznike, a osobito mala i srednja poduzeća, bolje utvrđivanje prijevoznika s visokim stupnjem rizika i otkrivanje prijevarnih radnji. Trebalo bi razjasniti sredstva s pomoću kojih cestovni prijevoznici mogu dokazati usklađenost s pravilima o kabotaži. Kontrole na cesti trebale bi se temeljiti na prijevoznim ispravama te, ako su dostupni, zapisima tahografa. Radi pojednostavnjenja pružanja relevantnih dokaza i postupanja nadležnih tijela s tim dokazima uporabu i slanje elektroničkih prijevoznih informacija trebalo bi priznati načinom dokazivanja usklađenosti. Formatom koji se upotrebljava u tu svrhu trebalo bi osigurati pouzdanost i vjerodostojnost. S obzirom na sve veću uporabu učinkovite elektroničke razmjene informacija u području prijevoza i logistike važno je osigurati koherentnost u regulatornim okvirima i uspostaviti odredbe kojima se pojednostavnjuju administrativni postupci.
- (24) Prijevozna poduzeća adresati su pravila o međunarodnom prijevozu robe te kao takva podliježu posljedicama eventualnih povreda koje su počinila. Međutim, kako bi se poduzeća koja ugovaraju prijevozne usluge s prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta spriječilo u zlorabama, države članice trebale bi također propisati jasna i predvidiva pravila o sankcijama za otpremnike, špeditere, izvođače i podizvođače u slučajevima kada su znali, ili su s obzirom na sve relevantne okolnosti trebali znati, da usluge prijevoza koje naručuju uključuju povrede Uredbe (EZ) br. 1072/2009.
- (25) Europsko nadzorno tijelo za rad, čije područje aktivnosti, kako je utvrđeno u članku 1. stavku 4. Uredbe (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(10)</sup>, obuhvaća Uredbu (EZ) br. 1071/2009, imat će važnu ulogu u pružanju pomoći državama članicama da na odgovarajući način provedu pravila ove Uredbe. Ta uloga posebice će se odnositi na usklađene provjere, olakšavanje suradnje i razmjene informacija između država članica, promicanje i dijeljenje najboljih praksi, podupiranje izgradnje kapaciteta, osposobljavanje i kampanje podizanja svijesti.
- (26) Kako bi se u obzir uzela kretanja na tržištu i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi izmjene priloga I., II. i III. Uredbi (EZ) br. 1071/2009 te radi izmjena priloga I., II. i III. Uredbi (EZ) br. 1072/2009. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. <sup>(11)</sup> Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (27) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno uvođenje određenog stupnja usklađenosti u pojedinim područjima koja do sada nisu bila usklađena pravom Unije, a posebno u pogledu prijevoza lakim gospodarskim vozilima i provedbenih praksi, te približavanje uvjeta tržišnog natjecanja i poboljšavanje provedbe, ne mogu dostatno ostvariti

<sup>(9)</sup> Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

<sup>(10)</sup> Uredba (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o osnivanju Europskog nadzornog tijela za rad, izmjeni uredaba (EZ) br. 883/2004, (EU) br. 492/2011 i (EU) 2016/589 i stavljanju izvan snage Odluke (EU) 2016/344 (SL L 186, 11.7.2019., str. 21.).

<sup>(11)</sup> SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

države članice, nego se zbog prirode ciljeva kojima se teži i prekogranične prirode cestovnog prijevoza oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

- (28) Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 te Uredbu (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(12)</sup> trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

#### Članak 1.

### Izmjene Uredbe (EZ) br. 1071/2009

Uredba (EZ) br. 1071/2009 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. stavak 4. mijenja se kako slijedi:

- (a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) poduzeća koja obavljaju djelatnost prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta isključivo motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona i koja obavljaju isključivo nacionalni prijevoz u državi članici poslovnog nastana;”;

- (b) umeće se sljedeća točka:

„(aa) poduzeća koja obavljaju djelatnost prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta isključivo motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 2,5 tona;”;

- (c) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) poduzeća koja pružaju usluge cestovnog prijevoza u putničkom prometu isključivo u nekomercijalne svrhe, odnosno čija glavna djelatnost nije cestovni prijevoz putnika;”;

- (d) dodaje se sljedeći podstavak:

„Za potrebe prvog podstavka točke (b), svaki cestovni prijevoz, osim prijevoza uz naknadu ili za vlastiti račun, za koji se ne prima izravna ili neizravna naknada za rad i kojim se izravno ili neizravno ne ostvaruje prihod za vozača vozila ili druge i koji nije povezan s profesionalnom aktivnošću, smatra se prijevozom isključivo u nekomercijalne svrhe.”;

2. u članku 3. briše se stavak 2.;

3. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

#### Uvjeti u vezi sa zahtjevom u pogledu poslovnog nastana

1. Kako bi se ispunio zahtjev iz članka 3. stavka 1. točke (a), u državi članici poslovnog nastana poduzeće mora:

- (a) imati prostorije u kojima može pristupiti izvornicima svoje temeljne poslovne dokumentacije u elektroničkom ili nekom drugom obliku, a posebno ugovorima o prijevozu, dokumentaciji koja se odnosi na vozila na raspolaganju poduzeću, računovodstvenoj dokumentaciji, kadrovskoj dokumentaciji, ugovorima o radu, dokumentaciji o socijalnoj sigurnosti, dokumentaciji koja sadrži podatke o raspoređivanju i upućivanju vozača, dokumentaciji koja sadrži podatke o kabotaži, trajanju vožnje i odmora te bilo kojem drugom dokumentu koji mora biti dostupan nadležnom tijelu kako bi ono moglo provjeriti ispunjava li poduzeće uvjete utvrđene ovom Uredbom;

- (b) organizirati aktivnosti svojeg voznog parka na takav način kojim se osigurava da se vozila koja su na raspolaganju poduzeću i upotrebljavaju se u međunarodnom prijevozu robe vraćaju u jedan od operativnih centara u toj državi članici najkasnije osam tjedana nakon što su ga napustili;

<sup>(12)</sup> Uredba (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2008/49/EZ („Uredba IMI”) (SL L 316, 14.11.2012., str. 1.).

- (c) biti upisano u registar trgovačkih društava te države članice ili u sličan registar kad se to zahtijeva u skladu s nacionalnim pravom;
- (d) podlijetati plaćanju poreza na prihode i, kad se to zahtijeva u skladu s nacionalnim pravom, imati valjan broj upisa u registar obveznika poreza na dodanu vrijednost;
- (e) kada je dozvola izdana, imati na raspolaganju jedno ili više vozila registriranih ili stavljenih u promet za koja posjeduje odobrenje da ih može upotrebljavati u skladu sa zakonodavstvom te države članice, bez obzira na to je li to poduzeće jedini vlasnik vozila ili njima raspolaže na temelju, na primjer, ugovora o kupoprodaji s obročnim otplatama cijene, ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu;
- (f) stvarno i stalno obavljati svoje administrativne i komercijalne aktivnosti raspolažući potrebnom opremom i infrastrukturom u prostorijama, kako je navedeno u točki (a), koje se nalaze u toj državi članici te stvarno i stalno upravljati svojim obavljanjem prijevoza upotrebom vozila iz točke (g) raspolažući odgovarajućom tehničkom opremom koja se nalazi u toj državi članici;
- (g) redovito imati na raspolaganju određeni broj vozila koja ispunjavaju uvjete utvrđene u točki (e) i vozače koji su uobičajeno smješteni u operativnom središtu u toj državi članici, u oba slučaja razmjerno opsegu prijevoza koji obavlja poduzeće.

2. Uz zahtjeve utvrđene u stavku 1. države članice od poduzeća mogu zahtijevati da u državi članici poslovnog nastana ima:

- (a) razmjerno veličini djelatnosti poduzeća, propisno kvalificirano administrativno osoblje u prostorijama ili upravitelja prijevoza dostupnog tijekom uobičajenog radnog vremena;
- (b) razmjerno veličini djelatnosti poduzeća, operativnu infrastrukturu osim tehničke opreme iz stavka 1. točke (f) na državnom području te države članice, uključujući ured koji je otvoren tijekom uobičajenog radnog vremena.”;

4. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Prilikom utvrđivanja je li poduzeće ispunilo taj zahtjev, države članice razmatraju ponašanje tog poduzeća, njegovih upravitelja prijevoza, izvršnih direktora i svake druge relevantne osobe koju država članica odredi. Svako upućivanje u ovom članku na osude, sankcije ili povrede uključuje i osude, sankcije ili povrede samog poduzeća, njegovih upravitelja prijevoza, izvršnih direktora i svake druge relevantne osobe koju odredi država članica.”;

ii. u trećem podstavku točki (a) podtočki vi. briše se riječ „i”;

iii. u trećem podstavku točki (a) dodaje se sljedeća podtočka:

„vii. porezno pravo; i”;

iv. u trećem podstavku točki (b) dodaju se sljedeće točke:

„xi. upućivanja radnika u cestovnom prijevozu;

xii. prava mjerodavnog za ugovorne obveze;

xiii. kabotaže.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Za potrebe stavka 1. trećeg podstavka točke (b), ako je upravitelju prijevoza ili prijevoznom poduzeću u jednoj državi članici ili više njih izrečena osuđujuća presuda za teško kazneno djelo ili sankcija za neku od najtežih povreda pravila Unije, kako su navedene u Prilogu IV., nadležno tijelo države članice poslovnog nastana na odgovarajući način i pravodobno provodi te zaključuje upravni postupak koji uključuje, ako je primjereno, inspekcijski pregled prostorija dotičnog poduzeća.

Tijekom upravnog postupka upravitelju prijevoza ili drugom pravnom zastupniku prijevoznog poduzeća, ovisno o slučaju, daje se pravo da iznesu svoje argumente i objašnjenja.

Tijekom upravnog postupka nadležno tijelo procjenjuje bi li u konkretnom slučaju, uzimajući u obzir posebne okolnosti, gubitak dobrog ugleda predstavljao nerazmjernu mjeru. Tijekom tog procjenjivanja nadležno tijelo uzima u obzir broj teških povreda nacionalnih pravila i pravila Unije, kako su navedene u stavku 1. trećem podstavku, kao i broj najtežih povreda pravila Unije, kako su navedene u Prilogu IV., za koje je upravitelju prijevoza ili prijevoznom poduzeću izrečena osuđujuća presuda ili sankcija. Svaki takav zaključak mora biti propisno obrazložen i opravdan.

Ako nadležno tijelo utvrdi da bi gubitak ugleda bio nerazmjernan, odlučuje da dotično poduzeće i dalje ima dobar ugled. Obrazloženje takve odluke unosi se u nacionalni registar. Broj takvih odluka navodi se u izvješću iz članka 26. stavka 1.

Ako nadležno tijelo utvrdi da gubitak dobrog ugleda ne bi bio nerazmjernan, posljedica osuđujuće presude ili sankcije jest gubitak dobrog ugleda.”;

(c) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju popis kategorija, vrsta i stupnjeva težine teških povreda pravila Unije, kako su navedene u stavku 1. trećem podstavku točki (b), koje, uz one navedene u Prilogu IV., mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda. Prilikom određivanja prioriteta za preglede na temelju članka 12. stavka 1. države članice uzimaju u obzir informacije o tim povredama, uključujući informacije koje su im prosljedile druge države članice.

U tu svrhu Komisija:

- (a) utvrđuje kategorije i vrste povreda koje su najčešće zabilježene;
- (b) definira stupanj težine povreda prema njihovu potencijalu za uzrokovanje smrtnih ili teških ozljeda te narušavanja tržišnog natjecanja u području cestovnog prometa, među ostalim dovodenjem u pitanje uvjeta rada za radnike u sektoru prijevoza;
- (c) određuje koliko se puta povreda mora ponoviti da bi se smatrala težom povredom, uzimajući u obzir broj vozila u okviru prijevozne djelatnosti kojom upravlja upravitelj prijevoza.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 25. stavka 3.”;

5. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„1. Kako bi se ispunio zahtjev utvrđen u članku 3. stavku 1. točki (c), poduzeće tijekom poslovne godine mora u svakom trenutku biti sposobno ispuniti svoje financijske obveze. Poduzeće na temelju godišnjih financijskih izvještaja koje je potvrdio revizor ili propisno ovlaštena osoba mora dokazati da svake godine raspolaze kapitalom i pričuvama u ukupnom iznosu od najmanje:

- (a) 9 000 EUR za prvo motorno vozilo koje se upotrebljava;
- (b) 5 000 EUR za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju vozila koja se upotrebljavaju i čija dopuštena masa natovarenog vozila prelazi 3,5 tona; i
- (c) 900 EUR za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju motornih vozila koja se upotrebljavaju i čija dopuštena masa natovarenog vozila prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona.

Poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoza tereta obavljaju isključivo motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona na temelju godišnjih financijskih izvještaja koje je potvrdio revizor ili propisno ovlaštena osoba moraju dokazati da svake godine raspolaze kapitalom i pričuvama u ukupnom iznosu od najmanje:

- (a) 1 800 EUR za prvo vozilo koje se upotrebljava; i
- (b) 900 EUR za svako dodatno vozilo koje se upotrebljava.

Države članice mogu zahtijevati da poduzeća s poslovnim nastanom na njihovu državnom području dokažu da za ta vozila raspoložu istim količinama kapitala i pričuva kao za vozila iz prvog podstavka. U takvim slučajevima nadležno tijelo dotične države članice o tome obavješćuje Komisiju, a Komisija osigurava da te informacije budu dostupne javnosti.”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

„1.a Uz zahtjeve navedene u stavku 1. države članice mogu zahtijevati da poduzeće, upravitelj prijevoza ili bilo koja druga relevantna osoba koju države članice odrede nema nepodmirena neosobna dugovanja prema tijelima uređenima javnim pravom te da ne smije biti u stečaju ili u postupku u slučaju nesolventnosti ili u likvidacijskom postupku.”;

(c) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Odstupajući od stavka 1., nadležno tijelo može se složiti ili zahtijevati da poduzeće svoj financijski položaj dokaže potvrdom koju je odredilo nadležno tijelo, na primjer bankovnim jamstvom ili osiguranjem, uključujući osiguranje od profesionalne odgovornosti, koje izdaju jedna ili više banaka ili drugih financijskih institucija, uključujući osiguravajuća društva, ili drugim obvezujućim dokumentom kojim se pruža solidarno jamstvo za poduzeće u pogledu iznosa navedenih u stavku 1.”;

(d) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Odstupajući od stavka 1., u nedostatku potvrđenih godišnjih financijskih izvještaja za godinu u kojoj je poduzeće izvršilo registraciju nadležno tijelo prihvaća da poduzeće svoj financijski položaj dokaže potvrdom, na primjer bankovnim jamstvom, dokumentom koji je financijska institucija izdala u svrhu omogućivanja pristupa kreditima na ime poduzeća ili drugim obvezujućim dokumentom koji je odredilo nadležno tijelo, a kojim poduzeće dokazuje da raspolaze iznosima navedenima u stavku 1.”;

6. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. „Države članice mogu promicati periodično osposobljavanje iz stručnih područja nabrojanih u Prilogu I. svake tri godine kako bi osigurale da su osoba ili osobe iz stavka 1. dovoljno upoznate s razvojem u tom području.”;

(b) stavak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„9. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 24.a kojima se mijenjaju prilozima I., II. i III. radi njihove prilagodbe kretanjima na tržištu i tehničkom napretku.”;

7. u članku 9. dodaje se sljedeći stavak:

„U svrhu izdavanja licencije poduzeću za cestovni prijevoz tereta koje upotrebljava samo motorna vozila ili kombinacije vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona, države članice mogu odlučiti izuzeti od obveze polaganja ispitâ iz članka 8. stavka 1. osobe koje predoče dokaz da su poduzećem iste vrste kontinuirano upravljale tijekom razdoblja od 10 godina prije 20. kolovoza 2020.”;

8. u članku 11. stavku 4. briše se treći podstavak;

9. članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Nadležna tijela redovito prate je li poduzeća kojima su izdali dozvole za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika nastavljaju ispunjavati zahtjeve utvrđene u članku 3. ove Uredbe. U tu svrhu države članice provode preglede, uključujući, prema potrebi, inspekcijski pregled prostorija dotičnog poduzeća, usmjerene na poduzeća za koja smatraju da predstavljaju povećani rizik. U tu svrhu države članice proširuju sustav stupnjevanja rizika, koji su uspostavile na temelju članka 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (\*), kako bi obuhvatile sve povrede navedene u članku 6. ove Uredbe.

(\*) Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).”;



(b) u stavku 2. briše se drugi podstavak;

10. u članku 13. stavku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) rok od najviše šest mjeseci ako zahtjev u pogledu financijskog položaja nije bio ispunjen, kako bi se dokazalo da je taj zahtjev ponovno trajno ispunjen.”;

11. članak 14. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. dodaje se sljedeći podstavak:

„Nadležno tijelo ne poduzima rehabilitirajuću mjeru u korist upravitelja prijevoza prije isteka godine dana od datuma gubitka dobrog ugleda, a u svakom slučaju ne prije nego što je upravitelj prijevoza dokazao da je pohađao odgovarajuće osposobljavanje tijekom razdoblja od najmanje tri mjeseca ili položio ispit iz stručnih područja navedenih u Prilogu I. dijelu I. ove Uredbe.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ako i dok se ne poduzme rehabilitirajuća mjera u skladu s relevantnim odredbama nacionalnog prava i stavkom 1. ovog članka, potvrda o stručnoj osposobljenosti iz članka 8. stavka 8. upravitelja prijevoza koji je bio proglašen nesposobnim prestaje vrijediti u svim državama članicama.”;

12. članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. mijenja se kako slijedi:

i. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) imena i prezimena upravitelja prijevoza imenovanih kao osobe koje ispunjavaju uvjete utvrđene u članku 3. u pogledu dobrog ugleda i stručne osposobljenosti ili, prema potrebi, ime i prezime pravnog zastupnika.”;

ii. dodaju se sljedeće točke:

„(g) registracijske brojeve vozila na raspolaganju poduzeću na temelju članka 5. stavka 1. točke (g);

(h) broj osoba zaposlenih u poduzeću na dan 31. prosinca prethodne godine, što se upisuje u nacionalni registar do 31. ožujka svake godine;

(i) stupanj rizika poduzeća na temelju članka 9. stavka 1. Direktive 2006/22/EZ.”;

iii. drugi, treći i četvrti podstavak zamjenjuju se sljedećim:

„Podaci iz prvoga podstavka točaka od (a) do (d) dostupni su javnosti u skladu s relevantnim odredbama o zaštiti osobnih podataka.

Države članice mogu odlučiti da će podatke iz prvoga podstavka točaka od (e) do i. pohraniti u zasebne registre. U tim slučajevima podaci iz točaka (e) i (f) dostupni su na uvid na zahtjev ili su neposredno dostupni svim nadležnim tijelima dotične države članice. Traženi podaci daju se na uvid u roku od pet radnih dana od primitka zahtjeva.

Podaci iz prvog podstavka točaka (g), (h) i i. dostupni su nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti najkasnije 12 mjeseci od stupanja na snagu provedbenog akta, donesenog na temelju stavka 6., kojim se određuju funkcionalnosti koje omogućuju da podaci budu dostupni nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti.

Podaci iz prvog podstavka točaka od (e) do i. dostupni su tijelima koja nisu nadležna tijela samo ako su ta tijela ovlaštena za provedbu nadzora i izricanje sankcija u području cestovnog prometa i ako su njihovi službenici položili prisegu da će čuvati tajnu ili su se na neki drugi način formalno obvezali čuvati tajnu.”;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale ažurnost i točnost svih podataka u nacionalnom elektroničkom registru.”;

(c) u stavku 6. dodaju se sljedeći podstavci:

„Najkasnije 14 mjeseci nakon donošenja provedbenog akta o zajedničkoj formuli za izračun stupnja rizika iz članka 9. stavka 1. Direktive 2006/22/EZ, Komisija donosi provedbene akte kojima se određuju funkcionalnosti koje omogućuju da podaci iz stavka 2. prvog podstavka točaka (g), (h) i i. budu dostupni nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti.

Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 25. stavka 2.”;

(d) stavak 7. briše se.

13. članak 18. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 18.

#### **Administrativna suradnja među državama članicama**

1. Države članice određuju nacionalnu kontaktnu točku odgovornu za razmjenu informacija s drugim državama članicama u pogledu primjene ove Uredbe. Države članice Komisiji prosljeđuju nazive i adrese svojih nacionalnih kontaktnih točaka do 4. prosinca 2011. Komisija sastavlja popis svih kontaktnih točaka i prosljeđuje ga državama članicama.

2. Nadležna tijela država članica blisko surađuju i jedna drugima žurno pružaju uzajamnu pomoć i sve druge relevantne informacije kako bi se olakšala primjena i provedba ove Uredbe.

3. Nadležna tijela država članica razmjenjuju informacije o osuđujućim presudama i sankcijama za teške povrede iz članka 6. stavka 2. Država članica koja primi obavijest o teškoj povredi iz članka 6. stavka 2. zbog koje je u drugoj državi članici tijekom prethodne dvije godine donesena osuđujuća presuda ili izrečena sankcija tu povredu upisuje u svoj nacionalni elektronički registar.

4. Države članice odgovaraju na zahtjeve za pružanje informacija od svih nadležnih tijela ostalih država članica i provode provjere, inspekcijske preglede i istrage u pogledu usklađenosti cestovnih prijevoznika s nastanom na njihovu državnom području sa zahtjevom utvrđenim u članku 3. stavku 1. točki (a). Takvi zahtjevi za pružanje informacija mogu uključivati pristup dokumentima potrebnima da bi se dokazalo da su uvjeti utvrđeni u članku 5. ispunjeni. Zahtjevi za pružanje informacija koje upućuju nadležna tijela država članica moraju biti valjano opravdani i obrazloženi. U tu svrhu u zahtjevima se navode vjerodostojne naznake mogućih povreda članka 3. stavka 1. točke (a), svrha zahtjeva te dovoljno detaljan opis zatraženih informacija i dokumentacije.

5. Države članice dostavljaju informacije koje su zatražile druge države članice na temelju stavka 4. u roku od 30 radnih dana od primitka zahtjeva. Države članice mogu se međusobno dogovoriti o kraćem roku.

6. Ako država članica kojoj je podnesen zahtjev smatra da zahtjev nije dovoljno obrazložen, u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev. Država članica koja je podnijela zahtjev dužna je dodatno potkrijepiti zahtjev. Ako država članica koja je podnijela zahtjev nije u mogućnosti dodatno potkrijepiti zahtjev, država članica kojoj je podnesen zahtjev može odbiti zahtjev.

7. Ako je teško postupiti u skladu sa zahtjevom za pružanje informacija ili provesti provjere, inspekcijske preglede ili istrage, država članica kojoj je podnesen zahtjev u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev, navodeći razloge za te poteškoće. Dotične države članice međusobno se dogovaraju kako bi pronašle rješenje za poteškoće koje su eventualno istaknute. U slučaju da pružanje informacija državi članici koja je podnijela zahtjev stalno kasni, obavješćuje se Komisija koja poduzima odgovarajuće mjere.

8. Razmjena informacija iz stavka 3. provodi se putem sustava za razmjenu poruka, to jest Europskog registra cestovnih prijevoznika (ERRU) koji je uspostavljen Uredbom Komisije (EU) br. 1213/2010 (\*). Administrativna suradnja i uzajamna pomoć između nadležnih tijela država članica predviđena u staccima od 4. do 7. provodi se putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta (IMI) uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća (\*\*). U tu svrhu svaka država članica kontaktnu točku iz stavka 1. može imenovati nadležnim tijelom i o tome obavješćuje Komisiju putem sustava IMI.

9. Države članice osiguravaju da se informacije koje su im poslone u skladu s ovim člankom upotrebljavaju samo u kontekstu predmeta za koje su bile zatražene. Svaka obrada osobnih podataka provodi se isključivo u svrhu poštovanja ove Uredbe i mora biti u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća (\*\*).

10. Uzajamna administrativna suradnja i pomoć pružaju se bez naknade.

11. Zahtjev za pružanje informacija ne isključuje da nadležna tijela poduzmu mjere u skladu s relevantnim nacionalnim pravom i pravom Unije kako bi istražila i spriječila navodna kršenja ove Uredbe.

---

(\*) Uredba Komisije (EU) br. 1213/2010 od 16. prosinca 2010. o uspostavljanju zajedničkih pravila o međusobnom povezivanju nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika (SL L 335, 18.12.2010., str. 21.).

(\*\*) Uredba (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2008/49/EZ („Uredba IMI“) (SL L 316, 14.11.2012., str. 1.).

(\*\*\*) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).“;

14. u članku 23. dodaju se sljedeći stavci:

„Odstupajući od članka 1. stavka 2., do 21. svibnja 2022. poduzeća za cestovni prijevoz tereta koja u međunarodnom prijevozu sudjeluju samo s motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona izuzimaju se od odredaba ove Uredbe, osim ako je drukčije predviđeno pravom države članice poslovnog nastana.

Odstupajući od članka 16. stavka 2., zahtjev da se ocjena rizika za poduzeće uključi u nacionalne elektroničke registre počinje se primjenjivati 14 mjeseci nakon stupanja na snagu provedbenog akta o zajedničkoj formuli za izračun stupnja rizika iz članka 9. stavka 1. Direktive 2006/22/EZ.“;

15. članak 24. briše se;

16. umeće se sljedeći članak:

„Članak 24.a

#### **Izvršavanje delegiranja ovlasti**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 8. stavka 9. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od 20. kolovoza 2020.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 8. stavka 9. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. (\*).

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 8. stavka 9. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

---

(\*) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.“;

17. članak 25. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća (\*).

(\*) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).“;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.“;

18. članak 26. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Izvjешćivanje i preispitivanje“;

(b) u stavku 1. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) broj, po godini i vrsti, dozvola izdanih u skladu s ovom Uredbom te privremeno i trajno oduzetih dozvola, broj slučajeva proglašenja nesposobnosti i razloge na kojima se te odluke temelje. Izvjешća koja se odnose na razdoblje nakon 21. svibnja 2022. također uključuju raščlambu tih stavki prema:

- i. prijevoznicima u cestovnom prijevozu putnika;
- ii. prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta koji isključivo upotrebljavaju motorna vozila ili kombinacije vozila čija dopuštena masa opterećenog vozila ne prelazi 3,5 tona; i
- iii. svim drugim prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta;“;

(c) dodaju se sljedeći stavci:

„3. Države članice svake dvije godine podnose izvješće Komisiji o zahtjevima koje su podnijele na temelju članka 18. stavaka od 4. do 9., o odgovorima koje su zaprimile od drugih država članica te o mjerama koje su poduzele na temelju pruženih informacija.

4. Komisija do 21. kolovoza 2023., na temelju informacija koje je prikupila na temelju stavka 3. i na temelju dodatnih dokaza, podnosi detaljno izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o opsegu administrativne suradnje među državama članicama, o svim mogućim nedostacima u vezi s tim i o mogućim načinima za poboljšanje te suradnje. Na temelju tog izvješća Komisija procjenjuje nužnost predlaganja dodatnih mjera.

5. Komisija do 21. kolovoza 2023. provodi evaluaciju provedbe ove Uredbe i izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Uredbe.

6. Nakon izvješća navedenog u stavku 5. Komisija provodi redovitu evaluaciju ove Uredbe i rezultate evaluacije podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.

7. Izvjешćima navedenima u stavcima 5. i 6. prema potrebi se prilažu relevantni zakonodavni prijedlozi.“;

19. Prilog IV. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„**Najteže povrede u smislu članka 6. Stavka 2.**“;

(b) u točki 1. podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Prekoračenje, tijekom dnevnog radnog vremena, ograničenja najduljeg dnevnog vremena vožnje za 50 % ili više.“;

(c) točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Tahograf i/ili uređaj za ograničenje brzine nije ugrađen ili se u vozilu nalazi i/ili upotrebljava uređaj kojim se mogu na prijevaru izmijeniti podaci opreme za bilježenje i/ili uređaja za ograničenje brzine ili se krivotvore tahografski ulošci, odnosno podaci preuzeti s tahografa i/ili vozačke iskaznice.”

#### Članak 2.

### Izmjene Uredbe (EZ) br. 1072/2009

Uredba (EZ) br. 1072/2009 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. stavak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) do 20. svibnja 2022.: prijevoz tereta vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona;”;

(b) umeće se sljedeća točka:

„(ca) od 21. svibnja 2022.: prijevoz tereta vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 2,5 tona;”;

2. članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. briše se treći podstavak;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Licencija Zajednice i njezine ovjerene vjerodostojne preslike oblikom odgovaraju uzorku prikazanom u Prilogu II. u kojem su ujedno utvrđeni uvjeti kojima se uređuje njezina uporaba. One sadrže barem dva sigurnosna obilježja navedena u Prilogu I.

Kada je riječ o vozilima koja se upotrebljavaju za prijevoz tereta, čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona i na koja se primjenjuju niži financijski zahtjevi utvrđeni u članku 7. stavku 1. drugom podstavku Uredbe (EZ) br. 1071/2009, tijelo koje izdaje licenciju u rubrici ‚posebne napomene‘ licencije Zajednice ili njezine ovjerene vjerodostojne preslike navodi sljedeće: ‚≤ 3,5 t.’

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 14.b kojima se mijenjaju prilozii I. i II. radi njihove prilagodbe tehničkom napretku.”;

3. u članku 5. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 14.b kojima se mijenja Prilog III. radi njegove prilagodbe tehničkom napretku.”;

4. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Cestovni prijevoznici ne smiju obavljati kabotažu istim vozilom ili, u slučaju skupa vozila, motornim vozilom tog istog vozila u istoj državi članici u razdoblju od četiri dana nakon okončanja njegove posljednje kabotaže obavljene u toj državi članici.”;

(b) u stavku 3. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„3. Smatra se da su nacionalne usluge cestovnog prijevoza tereta koje obavlja strani cestovni prijevoznik u državi članici domaćinu usklađene s ovom Uredbom samo ako cestovni prijevoznik može podastrijeti jasne dokaze o prethodnom međunarodnom prijevozu i o svakoj naknadno obavljenoj kabotaži. Ako se vozilo nalazilo na državnom području države članice domaćina u razdoblju od četiri dana prije međunarodnog prijevoza robe, prijevoznik također podastire jasne dokaze o svim kabotažama obavljenima tijekom tog razdoblja.”;

(c) umeće se sljedeći stavak:

„4.a. Dokazi navedeni u stavku 3. podnose se ili se šalju na zahtjev ovlaštenom inspektoru države članice domaćina te tijekom provjere na cesti. Oni se mogu podnositi ili slati elektronički, uporabom prilagodljivog strukturiranog formata koji se izravno može upotrebljavati za računalnu pohranu i obradu, primjerice elektronički teretni list (e-CMR) u skladu s Dodatnim ženevskim protokolom uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) o elektroničkom teretnom listu od 20. veljače 2008. Tijekom provjere na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sjedište, upravitelja prijevoza ili drugu osobu ili subjekt kako bi prije kraja provjere na cesti pružio bilo koje dokaze navedene u stavku 3.”;

(d) stavak 5. mijenja se kako slijedi:

„5. Svakom cestovnom prijevozniku koji u državi članici poslovnoga nastana ima pravo obavljati cestovne prijevoze tereta uz naknadu navedene u članku 1. stavku 5. točkama od (a) do (ca) u skladu s propisima te države članice, dopušteno je da pod uvjetima iz ovog poglavlja obavlja, ovisno o slučaju, kabotažu iste vrste ili kabotažu vozilima iz iste kategorije.”;

5. članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 3. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komisija proučava situaciju osobito na temelju relevantnih podataka te, nakon savjetovanja s odborom osnovanim na temelju članka 42. stavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća (\*), u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva države članice odlučuje jesu li zaštitne mjere potrebne i, ako jesu, donosi ih.

(\*) Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.)”;

(b) dodaje se sljedeći stavak:

„7. Uz stavke od 1. do 6. ovog članka i odstupajući od članka 4. Direktive 92/106/EEZ, države članice, ako je to potrebno kako bi se izbjegla zlouporaba potonje odredbe pružanjem neograničenih i stalnih usluga koje se sastoje od početnih ili završnih cestovnih dionica unutar države članice domaćina te koje su dio kombiniranog prijevoza između država članica, mogu predvidjeti da se članak 8. ove Uredbe primjenjuje na prijevoznike kad provode takve početne i/ili završne dionice cestovnog prijevoza tereta unutar te države članice. U pogledu takvih dionica cestovnog prijevoza tereta države članice mogu predvidjeti dulje razdoblje od razdoblja od sedam dana predviđenog u članku 8. stavku 2. ove Uredbe i mogu predvidjeti kraće razdoblje od razdoblja od četiri dana predviđenog u članku 8. stavku 2.a ove Uredbe. Primjenom članka 8. stavka 4. ove Uredbe na takav prijevoz ne dovode se u pitanje zahtjevi koji proizlaze iz Direktive 92/106/EEZ. Države članice koje se koriste odstupanjem predviđenim ovim stavkom obavješćuju Komisiju o tome prije nego što primijene relevantne nacionalne mjere. One preispituju te mjere najmanje svakih pet godina te obavješćuju Komisiju o rezultatima tog preispitivanja. One osiguravaju da su pravila, uključujući trajanje dotičnih rokova, javno dostupna na transparentan način.”;

6. umeće se sljedeći članak:

„Članak 10.a

### Pregledi

1. Kako bi se dodatno provele obveze utvrđene u ovom poglavlju, države članice osiguravaju primjenu koherentne nacionalne provedbene strategije na svojem državnom području. U toj strategiji naglasak je na poduzećima s visokim stupnjem rizika, kako je navedeno u članku 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (\*).

2. Svaka država članica osigurava da provjere predviđene člankom 2. Direktive 2006/22/EZ uključuju provjeru kabotaža, ako je to relevantno.

3. Države članice najmanje dva puta godišnje provode usklađene provjere kabotaže na cesti. Takve preglede istodobno provode nacionalna tijela nadležna za provedbu pravila u području cestovnog prijevoza dviju ili više država članica, od kojih svako nacionalno tijelo djeluje na svojem državnom području. Države članice te aktivnosti mogu provoditi zajedno s onima predviđenima člankom 5. Direktive 2006/22/EZ. Nacionalne kontaktne točke imenovane u skladu s člankom 18. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 razmjenjuju informacije o broju i vrsti povreda otkrivenih nakon provedbe usklađenih provjera na cesti.

(\*) Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uređaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.);

7. umeću se sljedeći članci:

„Članak 14.a

#### **Odgovornost**

Države članice utvrđuju pravila o sankcijama za špeditere, otpremnike, izvođače i podizvođače zbog nepoštovanja poglavlja II. i III. ako su znali ili su s obzirom na sve relevantne okolnosti trebali znati da usluge prijevoza koje su naručili uključuju povrede ove Uredbe.

Članak 14.b

#### **Izvršavanje delegiranja ovlasti**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 4. i članka 5. stavka 4. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno razdoblje počevši od 20. kolovoza 2020.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 4. i članka 5. stavka 4. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. (\*)
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 4. stavka 4. i članka 5. stavka 4. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

(\*) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

8. članak 15. briše se;

9. članak 17. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 17.

#### **Izvjешćivanje i preispitivanje**

1. Države članice najkasnije 31. ožujka svake druge godine obavješćuju Komisiju o broju cestovnih prijevoznika koji na dan 31. prosinca svake od prethodnih dviju godina imaju licenciju Zajednice i o broju ovjerenih vjerodostojnih preslika koje odgovaraju vozilima koja na taj dan prometuju. Izvjешća koja se odnose na razdoblje nakon 20. svibnja 2022. također uključuju raščlambu tih stavki prema prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta koji u međunarodnom prijevozu sudjeluju samo s vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona te prema preostalim prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta.

2. Države članice najkasnije 31. ožujka svake druge godine obavješćuju Komisiju o broju potvrda za vozače izdanih u svakoj od prethodnih dviju kalendarskih godina, kao i o ukupnom broju potvrda za vozače u prometu na dan 31. prosinca svake od prethodnih dviju godina. Izvješća koja se odnose na razdoblje nakon 20. svibnja 2022. također uključuju raščlambu tih stavki prema prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta koji u međunarodnom prijevozu sudjeluju samo s vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona te prema preostalim prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta.
3. Države članice najkasnije 21. kolovoza 2022. Komisiji prosljeđuju svoje nacionalne provedbene strategije usvojene na temelju članka 10.a. Države članice najkasnije 31. ožujka svake godine obavješćuju Komisiju o postupcima provedbe koji su provedeni u prethodnoj kalendarskoj godini na temelju članka 10.a, uključujući, ako je to prikladno, broj provedenih pregleda. Te informacije uključuju broj pregledanih vozila.
4. Komisija sastavlja izvješće o stanju na tržištu cestovnog prijevoza u Uniji do 21. kolovoza 2024.. To izvješće sadrži analizu stanja na tržištu, uključujući evaluaciju učinkovitosti kontrola i razvoja uvjeta zapošljavanja u toj struci.
5. Komisija do 21. kolovoza 2023. provodi evaluaciju provedbe ove Uredbe, a posebno učinka izmjena članka 8. uvedenih Uredbom (EU) 2020/1055 Europskog parlamenta i Vijeća (\*), te izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Uredbe.
6. Nakon izvješća navedenog u stavku 5. Komisija provodi redovitu evaluaciju ove Uredbe i rezultate evaluacije podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.
7. Izvješćima navedenima u stavcima 5. i 6. prema potrebi se prilažu odgovarajući zakonodavni prijedlozi.

(\*) Uredba (EU) 2020/1055 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni uredbi (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa (SL L 249, 31.7.2020., str. 17)."

#### Članak 3.

#### Izmjene Uredbe (EU) br. 1024/2012

U Prilogu Uredbi (EU) br. 1024/2012 dodaje se sljedeća točka:

„15. Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (\*): članak 18. stavak 8.

(\*) SL L 300, 14.11.2009., str. 51.”

#### Članak 4.

#### Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 21. veljače 2022.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 15. srpnja 2020.

Za Europski parlament

Predsjednik

D.M. SASSOLI

Za Vijeće

Predsjednica

J. KLOECKNER