



D.E.U. br. 17/027

HRVATSKI SABOR
Odbor za europske poslove

Klasa: 022-03/17-03/115
Urbroj: 6521-31-17-01
Zagreb, 17. listopada 2017.

**ODBOR ZA ZAŠTITU
OKOLIŠA I PRIRODE**
Predsjednik Mihael Zmajlović

**ODBOR ZA POMORSTVO,
PROMET I INFRASTRUKTURU**
Predsjednik Pero Čosić

Poštovani predsjednici odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za zaštitu okoliša i prirode te Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu stajalište o dokumentu Europske unije objavljenom u sklopu nove inicijative Europske komisije uključene u Radni program za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2017. godinu:

**Stajalište Republike Hrvatske o
Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br.
1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova prilagođavanja kretanjima u
sektoru COM (2017) 281**

koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku i ljudska prava Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom: Klasa: 022-03/17-07/335, Urbroj: 50301-23/22-17-1 na sjednici održanoj 11. srpnja 2017. godine.

Predmetni Prijedlog uredbe Komisija je dostavila Hrvatskom saboru 9. lipnja 2017., u sklopu nove inicijative iz Programa rada Europske komisije za 2017. „Provedba strategije energetske unije: putovanje i mobilnost s niskim emisijama“, te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 17. studenoga 2017. godine.

S poštovanjem,

PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Milošević

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2017) 281
- COM (2017) 281
Na znanje: - INFODOK služba

PRIJEDLOG OKVIRNOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova prilagođavanja kretanjima u sektoru

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the sector

Brojčana oznaka dokumenta: 9668/17, međuinstitucijski predmet 2017/0123(COD)

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta), ustrojstvena jedinica i službenik/ica:

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Ustrojstvena jedinica: Uprava cestovnog i željezničkog prometa i infrastrukture

Nadležni službenik/ica: Anđa Đogaš, voditeljica službe cestovnog prijevoza

Nadležni službenik/ica u MVEP (Sek. za koord. eur. poslova):

Martina Jurić (martina.juric@mvep.hr), Ana Đukić (ana.dukic@mvep.hr)

Nadležna radna skupina Vijeća EU i nadležni službenik/ica u SP RH pri EU:

Radna skupina za kopneni promet Vijeća EU, Dean Strbačko (dean.strbacko@mvep.hr)

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

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

Izmjenom članka 1. stavka 1. predlaže se u područje primjene Uredbe uključiti laka motorna vozila za prijevoz tereta, najveće dopuštene mase natovarenog vozila do 3,5 tone, pojašnjava se što se smatra nekomercijalnim prijevozom osoba, propisuju se određeni obvezni uvjeti za poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoza tereta obavljaju vozilima najveće dopuštene mase do 3,5 tona, kao što su stvaran i stabilan poslovni nastan i financijska sposobnost, a državama članicama (u daljnjem tekstu DČ) se i dalje ostavlja mogućnost da na takva poduzeća primjene sve uvjete za pristup u djelatnost ili da odrede nižu kategoriju vozila na koja se svi uvjeti ne primjenjuju.

Izmjenom članka 3. predlaže se brisanje stavka 2. prema kojem su DČ imale mogućnost propisati dodatne uvjete za pristup djelatnosti.

Izmjenom članka 5. predlaže se pojašnjenje uvjeta koji se odnosi na poslovni nastan, na način da poduzeće u dotičnoj DČ mora imati prostorije u kojima čuva poslovnu dokumentaciju, ugovore, računovodstvenu dokumentaciju, da stvarno obavlja svoje administrativne i

komercijalne poslove koristeći opremu i infrastrukturu u toj državi te da ima na raspolaganju imovinu i osoblje razmjerno aktivnostima u toj državi.

U članku 6. predlažu se izmjene kojima se pojašnjavaju postojeći uvjeti o dobrom ugledu i proširuje popis povreda koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda. Tako se u popis povreda koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda dodaju teške povrede nacionalnih poreznih pravila od strane upravitelja prijevoza ili prijevoznog poduzeća te teške povrede pravila EU-a o upućivanju radnika i prava koje se primjenjuje na ugovorne obveze. Izmjenom u stavku 2. navedenog članka daje se ovlaštenje Europskoj komisiji (u daljnjem tekstu EK) za donošenje delegiranih akata kojima se utvrđuju povrede pravila Unije koje, uz one već propisane, mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda, što uključuje i povrede zbog narušavanja tržišnog natjecanja.

Izmjenom članka 7. propisuju se i uvjeti financijske sposobnosti koje moraju ispunjavati poduzeća koja djelatnost obavljaju samo lakim teretnim vozilima, te se pojašnjava na koji način poduzeća mogu dokazati svoju financijsku sposobnost ako nemaju godišnjih financijskih izvješća, odnosno ako se radi o novootvorenim poduzećima.

Izmjenom članka 8. stavka 9. daje se ovlaštenje EK za donošenje delegiranih akata kojima se izmjenjuju prilozi Uredbe kojima se utvrđuje popis stručnih područja za stjecanje stručne osposobljenosti za upravitelja prijevoza, organizacija ispita o stručnoj osposobljenosti i sigurnosna obilježja potvrde o stručnoj osposobljenosti.

Izmjenom u članku 13. pojašnjava se odredba o načinu postupanja kada poduzeće više ne ispunjava uvjet financijske sposobnosti, na način da se unutar utvrđenog roka dokaže da su ti zahtjevi ponovno ispunjeni, a ne samo da će biti ispunjeni.

U članku 14., radi ujednačavanja postupanja u svim DČ, uvodi se odredba kojom nadležno tijelo ne može upravitelju prijevoza koji je izgubio dobar ugled vratiti status dobrog ugleda prije isteka roka od jedne godine od dana gubitka dobrog ugleda.

Izmjenom članka 16. predlaže se nadopunjavanje popisa podataka koji se vode u nacionalnim elektroničkim upisnicima sljedećim podacima: registracijskim brojevima vozila, brojem zaposlenih, ukupnom imovinom, dugovanjima, vlasničkim kapitalom i prometom tijekom zadnje dvije godine te se propisuje dostupnost tih podataka i rok davanja na uvid na temelju zahtjeva.

Člankom 18. predlaže se preciznije utvrđivanje uvjeta suradnje među DČ, kao što su utvrđivanje najduljeg roka za odgovor DČ na obrazložene zahtjeve drugih DČ i uvođenje obveze za DČ da provode inspekcijske preglede na temelju dokaza koje su dostavile druge DČ o neusklađenosti poduzeća osnovanih na njihovu državnom području s kriterijima o poslovnom nastanu.

Odredba članka 26. se dopunjuje na način da se propisuje obveza DČ da svake godine EK dostavljaju informacije o uporabi lakih teretnih vozila na njihovom području, a EK ima obvezu da do kraja 2024. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o prisutnosti prijevoznika koji obavljaju djelatnost takvim vozilima u nacionalnom i međunarodnom cestovnom prijevozu.

U prilogu IV. u popis najtežih povreda dodaje se prekoračenje najduljeg dnevnog radnog vremena za 50% i više.

Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (preinačena)

U članku 1. stavku 1. dodaje se novi podstavak kojim se pojašnjava u kojem slučaju se prijevoz praznih kontejnera ili paleta smatra prijevozom uz naknadu.

Izmjenom definicije kabotaže pojašnjava se da takav prijevoz može uključivati nekoliko točaka utovara, nekoliko točaka dostave ili nekoliko točaka utovara i dostave.

Izmjenom u članku 8. briše se odredba o najvećem dopuštenom broju kabotažnih vožnji koje se mogu obaviti u državi članici domaćinu nakon dolaznog međunarodnog prijevoza, te se smanjuje najveći dopušteni broj dana za obavljanje takvih kabotaža na pet umjesto dosadašnjih sedam. Ukida se zahtjev za predočenje dokaza o svakoj kabotaži, a dokazi o usklađenosti s ograničenjima za kabotažu podnose se tijekom pregleda na cesti, a moguće je dostaviti ih elektronički.

U članku 10. predlaže se izmjena stavka 3. kako bi se ažuriralo upućivanje na relevantni odborski postupak.

Predlaže se dodavanje članka 10.a kojim se države članice obvezuje na provođenje minimalnog broja provjera usklađenosti s odredbama o kabotaži, 2 % od ukupnog broja kabotaža od 1. siječnja 2020. te 3 % od 1. siječnja 2022.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Uredba (EZ) br. 1071/2009 o pristupu u djelatnost cestovnih prijevoznika, Uredba (EZ) br. 1072/2009 o pristupu tržištu međunarodnog prijevoza tereta i Uredba (EZ) br. 1073/2009 o pristupu tržištu međunarodnog prijevoza putnika donesene su kao dio paketa mjera namijenjenih osuvremenjivanju pravila u području cestovnog prijevoza.

Analizom djelotvornosti i provedivosti postojećih propisa utvrđeni su nedostaci u propisima koji dovode do različite primjene u pojedinim DČ. Tako je utvrđeno da postoji različita razina nadzora, posebno u području stabilnog poslovnog nastana, uvjeta dobrog ugleda za pristup zanimanju te nezakonitog obavljanja kabotaže. Utvrđeno je i da postoji potreba za boljom suradnjom između država članica. Stoga je EK pripremila ovaj prijedlog, koji ima za cilj povećanje djelotvornosti i smanjenje regulatornog opterećenja za poduzeća, propisivanjem jasnijih pravila o pristupu zanimanju i poboljšanjem uvjeta tržišnog natjecanja.

Status dokumenta:

EK je 1. lipnja 2017. godine na sastanku Radne skupine za kopneni promet Vijeća EU predstavila prijedlog akta.

Tijekom srpnja 2017. godine očekuje se početak rasprave o Prijedlogu uredbe.

Stajalište RH:

Uredba (EZ) br. 1071/2009

RH nema primjedbi na prijedlog izmjena članka 1. stavka 4. (članak 1. stavak 1. Prijedloga), članka 3. stavka 2. (članak 1. stavak 2. Prijedloga), članka 5. (članak 1. stavak 3. Prijedloga), osim u djelu koji se odnosi na članak 1. stavak 3. podstavak (d) Prijedloga, za kojeg smatramo da će stvoriti nove pravne nejasnoće.

RH podržava izmjene u članku 6. (članak 1. stavak 4. Prijedloga), članku 7. (članak 1. Stavak 5. Prijedloga), članku 8. stavku 9. (članak 1. stavak 6. Prijedloga), članku 13. (članak 1. stavak 9. Prijedloga), članku 14. (članak 1. stavak 10. Prijedloga), članku 18. (članak 1. stavak 12. Prijedloga), članka 26. (članak 1. stavak 16. Prijedloga) i dopunu u prilogu IV (članak 1. stavak 17. Prijedloga).

RH **ne podržava** prijedlog izmjena članka 16. (članak 1. stavak 11. Prijedloga) zbog značajnog povećanja troškova nadogradnje i održavanja sustava nacionalnih elektroničkih upisnika i povećanja administrativnih opterećenja bez stvarnog utjecaja na bolju provedbu pravila o pristupu zanimanju.

Uredba (EZ) br. 1072/2009

S obzirom na činjenicu da se odredbe o kabotaži na RH u potpunosti primjenjuju tek od 1. srpnja 2017. godine, ne postoje dovoljna saznanja za procjenu učinka predložene izmjene odredbe članka 8. kojom se uvodi neograničeni broj kabotažnih vožnji unutar pet dana, umjesto dosadašnje prema kojoj je bilo dopušteno obaviti tri vožnje unutar sedam dana.

RH podržava izmjenu definicije kabotaže.

Predloženi članak 10.a smatramo neprovedivim jer nije jasno na koji način će se utvrditi minimalni broj potrebnih provjera usklađenosti s odredbama o kabotaži.

Sporna/otvorena pitanja za RH:

RH smatra spornim prijedlog izmjene odredbe članka 16. iz razloga značajnog povećanja troškova nadogradnje i održavanja sustava nacionalnih elektroničkih upisnika i povećanja administrativnih opterećenja bez stvarnog utjecaja na bolju provedbu pravila o pristupu zanimanju. Izmjenom se predlaže nadopunjavanje popisa podataka koji se vode u nacionalnim elektroničkim upisnicima: registracijskim brojevima vozila, brojem zaposlenih, ukupnom imovinom, dugovanjima, vlasničkim kapitalom i prometom tijekom zadnje dvije godine.

Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:

Određene DČ izrazile su zabrinutost zbog neuključivanja Direktive o kombiniranom prometu u Prijedlog (Danska: u daljnjem tekstu DK, Nizozemska: u daljnjem tekstu NL).

Neke države smatraju upitnom potrebu uključivanja lakih komercijalnih vozila u opseg Uredbe (DK, Ujedinjena Kraljevina: u daljnjem tekstu UK, Litva, u daljnjem tekstu LT, Irska: u daljnjem tekstu IE).

Smatraju da EK nije u procjeni učinka prijedloga predstavila podatke koji bi dokazali da bi se uključivanjem lakih komercijalnih vozila povećala sigurnost cestovnog prometa.

Ograničenje dana za obavljanje kabotaže problematičnim smatraju Poljska (u daljnjem tekstu PL), Latvija (u daljnjem tekstu LV), Portugal (u daljnjem tekstu PT) i Mađarska (u daljnjem tekstu HU). PT ne može podržati prijedlog ograničenja na 5 dana jer procjena učinka ne sadrži podatke za takvo ograničenje (samo za ograničenje na 4 i 7 dana). Smatra da je cilj Prijedloga smanjiti kabotažu te da Prijedlog daje prednost domaćim prijevoznicima pred starim. Kritizira EK zbog nedosljednosti podataka u procjeni učinka vezano za smanjenje kabotaže i zbog nepostojanja podataka po pojedinim DČ. Italija (u daljnjem tekstu IT) je zabrinuta jer dio Prijedloga koji se odnosi na kabotažu sadrži samo vremensku referencu i smatraju da je definicija preopćenita.

PL zanima je li rađena procjena učinka za mala i srednja poduzeća, a NL je li napravljena procjena učinka i za velike i manje DČ.

Određene DČ zanima zašto u procjenu učinka nije uključen digitalni tahograf (Belgija: u daljnjem tekstu BG).

Analitičku rezervu na prijedlog uložile su PL i IT.

EK navodi kako Direktiva o kombiniranom prometu nije mogla biti uključena u ovaj dio paketa za cestovni promet, ali će se o ovom pitanju raspravljati kod predstavljanja ostatka paketa na jesen. Smatraju da postoji dovoljno podataka za uključivanje lakih komercijalnih vozila u opseg Prijedloga. Vezano za pitanje kabotaže, smatraju da bi sve preko 5 dana uz mogućnost obavljanja operacija i u susjednim državama negativno utjecalo na liberalizaciju tržišta. Naveli su da je postojalo previše tehničkih problema za uključivanje digitalnog tahografa u procjenu učinka, ali planiraju novu studiju koja će se baviti navedenim pitanjem.

Sporna/otvorena pitanja za DČ, EK i Predsjedništvo EU:

Kao sporna pitanja su se pokazale odredbe o uključivanju lakih teretnih vozila u opseg primjene uredbi i izmjene odredbe koja se odnosi na način obavljanja kabotaže.

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ, EK i Predsjedništva EU:

S obzirom da nema dovoljno podataka o stvarnom utjecaju lakih teretnih vozila na tržište prijevoznih usluga smatramo da bi bilo korisno da EK detaljnije predstavi podatke kojima raspolaže, a koji bi opravdali potrebu uključivanja lakih teretnih vozila u opseg primjene uredbi.

S obzirom na činjenicu da se odredbe o kabotaži na RH u potpunosti primjenjuju tek od 1. srpnja 2017. godine, nema dovoljno saznanja za procjenu učinka predložene izmjene odredbe

članka 8. kojom se uvodi neograničeni broj kabotažnih vožnji unutar pet dana, umjesto dosadašnje prema kojoj je bilo dopušteno obaviti tri vožnje unutar sedam dana.

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ br. 82/2013) sadrži odredbe o primjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 te će ga trebati izmijeniti po usvajanju Prijedloga.

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

Provedba izmjena prema ovom Prijedlogu iziskuje dodatna sredstva iz državnog proračuna za povećanje administrativnih kapaciteta potrebnih za provedbu i kontrolu, povećanje troškova nadzora i povećanje troškova nadogradnje i održavanja sustava nacionalnog elektroničkog upisnika cestovnih prijevoznika.



Bruxelles, 31.5.2017.
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova
prilagođavanja kretanjima u sektoru**

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Uredba (EZ) br. 1071/2009 o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika¹ i Uredba (EZ) br. 1072/2009 o pristupu međunarodnom tržištu cestovnog prijevoza² („Uredba (EZ) br. 1071/2009”, „Uredba (EZ) br. 1072/2009” ili „uredbe”) donesene su kao dio paketa mjera namijenjenih osuvremenjivanju pravila kojima se uređuje pristup djelatnosti cestovnog prijevoznika i pristup tržištu cestovnog prijevoza.

Opći je cilj uredaba pružanje potpore dobrom funkcioniranju jedinstvenog tržišta u cestovnom prometu, njegovoj učinkovitosti i konkurentnosti.

Uredbom (EZ) br. 1071/2009 utvrđuju se odredbe koje poduzeća moraju ispuniti radi pristupanja djelatnosti cestovnog prijevoznika (u putničkom ili teretnom prijevozu). Njome se utvrđuju i određene odredbe kojima se uređuje i omogućuje provedba u državama članicama.

Uredbom (EZ) br. 1072/2009 utvrđuju se odredbe koje moraju ispunjavati poduzetnici koji žele poslovati na međunarodnom tržištu cestovnog prijevoza tereta i na stranim nacionalnim tržištima (kabotaža). Uredba uključuje odredbe koje se odnose na dokumente koje takvim poduzećima izdaje država članica registracije (licencije Zajednice), kao i vozačima iz trećih zemalja (potvrde za vozače).

Tijekom 2014. i 2015.³ provedena je *ex post* evaluacija Uredbe čiji je zaključak da su uredbe bile samo djelomično djelotvorne u ostvarivanju njihova prvotnog cilja stvaranja odgovarajućih uvjeta tržišnog natjecanja. Glavne zabilježene poteškoće odnose se na nedostatke u pravilima i njihovoj provedbi. Ovaj prijedlog, koji je dio inicijative REFIT⁴, namijenjen je i za ispravljanje tih nedostataka.

• Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području

Ovaj je prijedlog dio šire tekuće revizije zakonodavstva u području cestovnog prometa. Usko je povezan s drugim postojećim pravnim aktima koji se odnose na cestovni promet, posebno sa socijalnim zakonodavstvom u cestovnom prometu (Uredba (EZ) br. 561/2006⁵, Direktiva 2002/15/EZ⁶, Direktiva 2006/22/EZ⁷ i Uredba (EU) br. 165/2014⁸). Kako je navedeno u ovom prijedlogu, postojećim sinergijama olakšat će se bolja provedba „tržišnih pravila” i istodobno posredno doprinijeti provedbi socijalnog zakonodavstva.

• Dosljednost u odnosu na druge politike Unije

Prijedlogom se izravno doprinosi jednom od prioriteta aktualne Komisije, a to je poticanje povezanijeg i pravednijeg jedinstvenog tržišta. Glavni je cilj prijedloga dodatno poboljšati jedinstveno tržište u području cestovnog prometa izmjenama kojima bi se uklonili uzroci nejednakosti i osigurala bolja provedba pravila.

¹ SL L 300, 14.11.2009., str. 51.

² SL L 300, 14.11.2009., str. 72.

³ Komisija je objavila Radni dokument službi Komisije s rezultatima te evaluacije:

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

⁴ Inicijativa br. 10 u Prilogu 2. programu rada Komisije za 2017.

⁵ SL L 102, 11.4.2006., str. 1.

⁶ SL L 80, 23.3.2002., str. 35.

⁷ SL L 102, 11.4.2006., str. 35.

⁸ SL L 60, 28.2.2014., str. 1.

Ovim se prijedlogom ispunjava cilj u okviru programa REFIT povećanjem učinkovitosti i smanjenjem administrativnog i regulatornog opterećenja za poduzeća. Usto se državama članicama pruža mogućnost smanjenja određenih nepotrebnih troškova u vezi s provedbom pravila.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna je osnova uredba i predloženih izmjena članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”) (bivši članak 71. UEZ-a). Tim se člankom pruža osnova za donošenje zakonodavstva EU-a kojim se konkretno utvrđuju: i. zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni promet prema državnom području države članice ili iz njega, odnosno, promet preko državnog područja jedne države članice ili više njih (članak 91. stavak 1. točka (a) UFEU-a); i ii. uvjeti pod kojima prijevoznici nerezidentni u nekoj državi članici mogu pružati prometne usluge unutar te države članice (članak 91. stavak 1. točka (b) UFEU-a).

• Supsidijarnost

U skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a, kad je riječ o reguliranju u području prometa, EU dijeli nadležnost s državama članicama. Međutim, izmjene postojećih pravila može donijeti samo zakonodavac Unije.

Osim toga, postojeće razlike u praksi država članica i nedostaci u provedbi negativno utječu na funkcioniranje jedinstvenog tržišta, a suštinski su povezane s nedostacima u usklađivanju i stoga se mogu djelotvorno rješavati samo na razini Unije.

• Proporcionalnost

Kako je navedeno u odjeljku 6.3. izvješća o procjeni učinka, prijedlog politike proporcionalan je utvrđenim problemima i ne prelazi ono što je potrebno za njihovo rješavanje. Konkretno, kad je riječ o malim i srednjim poduzećima, predviđene mjere politike općenito nemaju nerazmjeran učinak. Prijedlog je uglavnom usmjeren na pojednostavnjenje i pojašnjenje postojećeg regulatornog okvira te na njegovu strožu provedbu, i njime se ne uvode dodatni regulatorni zahtjevi za zainteresirane strane koji ne bi bili proporcionalni utvrđenim problemima.

• Odabir instrumenta

S obzirom na to da su pravni akti koji se izmjenjuju uredba, akt kojim se izmjenjuju u načelu bi trebao biti istog oblika.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

• Ex post evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva

Provedena je *ex post* evaluacija uredba⁹. Evaluacija je dopunjena vanjskom studijom¹⁰.

Kad je riječ o provedbi, glavni utvrđeni problemi su:

⁹ Vidjeti bilješku 3.

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

- u državama članicama postoje različite razine nadzora, posebno u području stabilnog poslovnog nastana i kriterija dobrog ugleda za pristup zanimanju te nezakonitih kabotaža,
- suradnja (barem nekih) država članica nedostatna je, posebno na usklađivanju s kriterijem stalnog i stabilnog poslovnog nastana za pristup zanimanju.

Ostali nedostaci u propisima odnose se na činjenicu da su neka pravila neprecizna u određenim pitanjima ili se njima izričito ostavlja prostor za jednostrane mjere država članica, što je dovelo do razlika u praksi koje su nepovoljne za funkcioniranje jedinstvenog tržišta:

- definicijom stvarnog i stabilnog poslovnog nastana, uključujući pojam poslovnog centra, ostavljena su brojna otvorena pitanja. Zbog toga su se pojavile različite prakse,
- razdoblje prije vraćanja statusa dobrog ugleda nije definirano ni drukčije uređeno Uredbom (EZ) br. 1071/2009 i uvelike se razlikuje među državama članicama,
- pozivajući se na članak 3. stavak 2. Uredbe br. 1071/2009 neke države članice propisuju dodatne uvjete za pristup djelatnosti cestovnog prijevoznika,
- odredbe o kabotaži nedovoljno su precizne u određenim točkama, što je dovelo do razlika u praksi država članica. Neke države članice prihvaćaju nekoliko utovara i/ili istovara unutar iste kabotaže, a druge to ne dopuštaju.

Uredbom (EZ) br. 1071/2009 državama članicama ostavljena je mogućnost primjene njezinih odredaba na vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona („laka gospodarska vozila”), zbog čega se zahtjevi za ista vozila razlikuju u državama članicama.

• **Savjetovanje sa zainteresiranim stranama**

Savjetovanjima sa zainteresiranim stranama provedenim tijekom pripremanja ovog prijedloga ispunjeni su minimalni standardi za savjetovanje sa zainteresiranim stranama iz Komunikacije Komisije od 11. prosinca 2002. (COM(2002) 704 final).

Proces savjetovanja uključivao je dvije vrste mjera, to jest prikupljanje mišljenja i prikupljanja podataka. Upotrijebljene su otvorene i ciljane metode savjetovanja te razni alati za savjetovanje.

Kad je riječ o **otvorenom savjetovanju**, u razdoblju od 15. lipnja do 15. rujna 2016. održano je javno savjetovanje putem interneta. Glavni ciljevi savjetovanja bili su: i. prikupiti dodatne informacije o postojanju problema utvrđenih tijekom *ex post* evaluacije te informacija koje omogućuju kvantifikaciju utvrđenih problema, ii. prikupiti mišljenja zainteresiranih strana o mogućim mjerama politike te iii. procijeniti očekivane učinke mogućih mjera politike. Komisija je zaprimila 175 doprinosa: 23 odgovora srednjih i velikih poduzeća (cestovni prijevoznici i otpremnici s najmanje 50 zaposlenih), 18 odgovora malih poduzeća (cestovni prijevoznici i otpremnici s najviše 49 zaposlenih), 17 odgovora predstavnika sektora logistike, 33 odgovora udruženja radnika u cestovnom prometu, 48 odgovora udruženja cestovnih prijevoznika, 18 odgovora nacionalnih tijela i relevantnih udruženja i 18 odgovora ostalih ispitanika.

Nadalje, u sklopu javnog savjetovanja primljena su 22 dokumenta o stajalištima različitih zainteresiranih strana, uključujući sektorska udruženja, organizacije radnika, nacionalna tijela, provedbene organizacije, nevladine organizacije i stručnjake.

Savjetodavni dokument, zaprimljeni doprinosi i sažetak tih doprinosa dostupni su na internetskoj stranici strategije za cestovni prijevoz u Europi („A road transport strategy for Europe”)¹¹ Glavne uprave za mobilnost i promet te na internetskoj stranici Komisije „Vaš glas u Europi“.

Ciljana savjetovanja uključivala su:

- panel-ispitivanje među MSP-ovima usmjereno na pitanja uporabe lakih gospodarskih vozila u cestovnom prijevozu i mogućeg učinka mjera politike koje se odnose na proširenje područja primjene pravnog okvira kojim bi se obuhvatila ta vozila. Ukupno je zaprimljeno 17 odgovora, uključujući 7 odgovora pružatelja usluga teretnog cestovnog prijevoza uz naknadu s vlastitim ili unajmljenim vozilima, 7 odgovora poduzeća koja vlastitim ili unajmljenim vozilima prevoze vlastitu robu („za vlastiti račun”) i 8 odgovora korisnika usluga teretnog cestovnog prijevoza.
- anketu među nadležnim tijelima radi dobivanja mišljenja nacionalnih tijela o ovdje predloženim mjerama politike s obzirom na njihov očekivani učinak na primjenu i provedbu pravnog okvira te radi dobivanja podataka ili procjena o mogućim troškovima za nadležna tijela koji bi primjenom tih mjera mogli nastati. Ukupno je zaprimljeno 18 odgovora iz 16 država članica¹² te jedan odgovor iz službe Euro-Contrôle-Route.
- anketu među prijevoznicima radi dobivanja relevantnih podataka od prijevoznika o troškovima i karakteristikama poslovanja koji bi se mogli upotrijebiti za procjenu učinka (u okviru osnovnog scenarija) te dobivanja njihovih mišljenja o troškovima ili uštedama i njihovih procjena na temelju razmatranih mjera politike. Ukupno je 80 poduzeća odgovorilo na anketu među prijevoznicima.
- telefonske razgovore sa zainteresiranim stranama (31 razgovor s nacionalnim i međunarodnim prijevoznim poduzećima i njihovim udruženjima te nacionalnim tijelima) radi detaljnijeg uvida u mišljenja zainteresiranih strana o različitim razmatranim mjerama, dobivanja podataka ili procjena troškova i stajališta o mogućim poteškoćama koje bi mogle nastati primjenom svake pojedinačne mjere.
- niz seminara, sastanaka i drugih događanja sa zainteresiranim stranama koji su organizirani tijekom *ex post* evaluacije i procjene učinka ove inicijative i na kojima su sudjelovali socijalni partneri, a u nekoliko inicijativa koje su organizirali socijalni partneri sudjelovala je i Komisija.

Informacije prikupljene tijekom savjetovanja potvrdile su postojanje glavnih problema utvrđenih tijekom faze evaluacije, a time i primjerenost glavnih ciljeva intervencije.

Kad je riječ o mogućim mjerama politike utvrđenima tijekom savjetovanja, postoji snažna potpora za mjere namijenjene jačanju provedbe.

Moguće izmjene ograničenja kabotaže izazvale su različite reakcije pa su neke zainteresirane skupine podržale izmjene, a druge su izrazile nesklonost. U državama članicama s visokim dohocima prednost se daje strožim pravilima o kabotaži, što je opcija koju podržavaju i sindikati, dok se u državama članicama s niskim dohocima prednost daje daljnjoj liberalizaciji pravila o kabotaži, što podržava i većina udruga prijevoznika.

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

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

Ideja da se donesu mjere kojima bi se postrožili kriteriji na kojima se temelji zahtjev za stabilni poslovni nastan naišla je na odobravanje. Mnoge su zainteresirane strane iznijele mišljenje da je to nužno kako bi se osiguralo da samo stvarno poslovanje u državi članici poslovnog nastana ispunjava uvjete u skladu s odgovarajućim pravilima.

Većina zainteresiranih strana smatra pozitivnim uključivanje lakih gospodarskih vozila u područje primjene uredaba.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Vanjski izvođač doprinio je izvješću o *ex post* evaluaciji i popratnoj studiji procjene učinka¹³, koji su zaključeni u travnju 2017. godine.

- **Procjena učinka**

Ovaj je prijedlog popraćen procjenom učinka za koju je Odbor za regulatorni nadzor iznio pozitivno mišljenje s izraženim zadržkama. Kako je opisano u Prilogu 1. izvješću o procjeni učinka, zadržke su riješene detaljnijim objašnjavanjem opsega utvrđenih problema i povezanosti inicijative s programom REFIT, čime je poboljšana osnova za strukturu predloženih mjera i bolje objašnjen međuodnos ovog prijedloga i inicijative u socijalnom zakonodavstvu u cestovnom prometu.

Razmotrena su četiri paketa mjera koji odražavaju sve veći stupanj regulatorne intervencije te se očekuje da će imati sve veće učinke. Prvi paket mjera usmjeren je na pojašnjenje pravnog okvira. Drugi paket mjera usmjeren je na jačanje provedbe. Treći paket mjera usmjeren je na bitne promjene pravila, posebno pravila o kabotaži i poslovnom nastanu te uključuje i mjere iz prva dva paketa mjera. Četvrti paket mjera uključuje proširenje područja primjene uredaba na laka gospodarska vozila.

Najpoželjnija opcija je kombinacija trećeg paketa mjera i izmjena odredaba o kabotaži i poslovnom nastanu te djelomično proširenje odredaba Uredbe (EZ) br. 1071/2009 na laka gospodarska vozila.

To je općenito najdjelotvornija opcija jer se procjenjuje da će poduzećima donijeti uštede u rasponu od 2,7 do 5,2 milijarde EUR u 28 država članica EU-a u razdoblju od 2020. do 2035. Očekuje se da će smanjiti povrede pravila o kabotaži za 62 %, a rizik od osnivanja fiktivnih poduzeća za otprilike 10 %, što bi se trebalo pozitivno odraziti na uvjete rada. Trebala bi dovesti i do veće profesionalizacije prijevoznika koji upotrebljavaju laka gospodarska vozila. Međutim, najpoželjnija opcija povećat će troškove primjene i provedbe za nacionalna tijela u rasponu od 65 do 166 milijuna EUR u 28 država članica EU-a u razdoblju od 2020. do 2035. Osim toga, djelomičnom primjenom Uredbe (EZ) br. 1071/2009 na laka gospodarska vozila nastat će dodatni troškovi usklađivanja za poduzeća na razini od 4 do 10 % većih troškova poslovanja.

Ovaj prijedlog u skladu je s najpoželjnjom opcijom iz procjene učinka.

- **Primjerenost propisa i pojednostavnjivanje**

Ovim se prijedlogom teži ostvarenju cilja programa REFIT koji se odnosi na povećanje djelotvornosti i smanjenje regulatornog opterećenja za poduzeća. To je prije svega postignuto time što su nacionalna provedbena tijela dužna prihvatiti elektroničke prijevozne isprave u međunarodnom prijevozu te jasnijim i usklađenijim pravilima o pristupu zanimanju. Iako se

¹³Vidjeti bilješku 10.

očekuje povećanje troškova provedbe za javna tijela, to povećanje je mnogo manje od ušteda za poduzeća te je svakako opravdano time što će se poboljšati uvjeti tržišnog natjecanja, smanjiti broj povreda pravila o kabotaži i osnivati manje fiktivnih poduzeća te poboljšati uvjeti rada za radnike u sektoru prijevoza.

- **Temeljna prava**

Ovim prijedlogom poštuju se temeljna prava i načela posebno priznata Poveljom o temeljnim pravima Europske unije. Konkretno, u mjeri u kojoj se njime propisuju dodatni podaci koje treba uključiti u nacionalne elektroničke registre poduzeća za cestovni prijevoz i koje nacionalna tijela trebaju obraditi, ovaj je prijedlog u skladu s člankom 8. Povelje s obzirom na to da su ti podaci potrebni za ostvarivanje bolje nacionalne i prekogranične provedbe odredaba uredbi.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog neće utjecati na proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Trebalo bi pribaviti još informacija o raširenosti lakih gospodarskih vozila u nacionalnom i međunarodnom prijevozu uz naknadu. Stoga je u tom pogledu potrebno pažljivo praćenje i prikupljanje podataka radi uočavanja kretanja na tržištu. To će se postići kombinacijom prikupljanja podataka na nacionalnoj razini i izvješćivanjem koje će provoditi države članice. Praćenje bi trebalo započeti odmah nakon stupanja na snagu uredbi.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Glavni su elementi prijedloga sljedeći:

Uredba (EZ) br. 1071/2009

Članak 1. – Predmet i područje primjene

Važećim člankom 1. stavkom 4. točkom (a) iz područja primjene Uredbe isključeni su prijevoznici koji posluju isključivo s lakim gospodarskim vozilima, osim ako države članice propišu drukčije (usp. uvodnu rečenicu). Kako bi se zajedničkim pravilima osigurala minimalna razina profesionalizacije u sektoru lakih gospodarskih vozila i ujednačili uvjeti tržišnog natjecanja među prijevoznicima, predloženo je da se ta odredba izbriše te da se određena pravila propišu kao obvezna i za ovu kategoriju prijevoznika.

Za ostvarivanje tih ciljeva predloženo je dodavanje novog stavka 6. kojim se prijevoznici koji posluju isključivo s lakim gospodarskim vozilima izuzimaju od određenih, ali ne i svih zahtjeva Uredbe. Predlaže se da zahtjevi koji se odnose na upravitelja prijevoza, dobar ugled, stručnu osposobljenost i obveze povezane s tim zahtjevima ne budu obvezni, ali bi države članice zadržale mogućnost da ih primjenjuju kao i dosad. Nasuprot tomu predlaže se da za takve prijevoznike zahtjevi koji se odnose na stvaran i stabilan poslovni nastan te odgovarajući financijski položaj postanu obvezni u svim državama članicama. Na taj bi se način smanjile mogućnosti za razlike među državama članicama.

Članak 3. – Zahtjevi za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika

Predlaže se brisanje stavka 2., kojim se dopuštalo uvođenje dodatnih uvjeta za pristup djelatnosti uz četiri kriterija utvrđena u članku 3. stavku 1. Ta je mogućnost uzrokovala

odstupanja u pogledu uvjeta za pristup zanimanju. Stoga, a i zbog toga što se nije pokazala potrebnom u kontekstu nužnih potreba, tu mogućnost trebalo bi ukinuti.

Članak 5. – Uvjeti u vezi sa zahtjevom u pogledu poslovnog nastana

Predloženo je pojašnjenje odredaba članka 5. kako bi se osiguralo da poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici imaju stvarnu i trajnu djelatnost u toj državi. Konkretno, predlaže se sljedeće: u točki (a) dodano je upućivanje na komercijalne ugovore i ugovore o radu, koje bi stoga trebalo čuvati u prostorijama koje se nalaze u državi članici poslovnog nastana; točka (c) podijeljena je na točke (c) i (d) radi boljeg razlikovanja administrativnih i komercijalnih postupaka od poslova u vezi s vozilima; dodana je točka (e) kojom je propisano da poduzeća moraju u državi članici poslovnog nastana imati na raspolaganju imovinu i osoblje razmjerno aktivnostima u tom poslovnom nastanu.

Članak 6. – Uvjeti koji se odnose na zahtjeve o dobrom ugledu

U članku 6. predložen je niz izmjena radi pojašnjavanja i dodatnog usklađivanja procjene dobrog ugleda te proširivanja popisa povreda koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda. Konkretno, predlaže se sljedeće:

Stavak 1. izmijenjen je kako bi se bolje ograničile kategorije osoba čije se ponašanje treba uzeti u obzir za potrebe procjenjivanja dobrog ugleda poduzeća. U trećem podstavku točki (a) dodana je podtočka vii. kako bi se teške povrede nacionalnih poreznih pravila uzele u obzir pri procjenjivanju dobrog ugleda upravitelja prijevoza ili prijevoznog poduzeća. U trećem podstavku točki (b) dodane su dvije podtočke xi. i xii. kako bi se teške povrede pravila EU-a o upućivanju radnika i prava koje se primjenjuje na ugovorne obveze uzele u obzir pri procjenjivanju dobrog ugleda upravitelja prijevoza ili prijevoznog poduzeća. Članak 6. stavak 2. izmijenjen je radi detaljnijeg utvrđivanja administrativnog postupka koji mora primijeniti nadležno tijelo države članice poslovnog nastana u kojoj je prijevozno poduzeće ili upravitelj prijevoza počinio ozbiljnu povredu nacionalnih pravila ili pravila EU-a kako bi se utvrdilo jesu li dotično prijevozno poduzeće ili upravitelj prijevoza izgubili dobar ugled. Članak 6. stavak 2. točka (b) zamjenjuje se novim stavkom 2.a, u kojem je navedeno da je Komisija ovlaštena donositi delegirane akte kojima se utvrđuju povrede pravila Unije koje, uz one iz Priloga IV., mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda. U tom kontekstu predlaže se ovlastiti Komisiju za utvrđivanje stupnja težine povreda i na temelju njihova potencijala za narušavanje tržišnog natjecanja (što se posebno odnosi na pravila o kabotaži). Na isti način trebalo bi postupati s povredama koje bi mogle narušiti uvjete rada zbog njihovih učinaka na tržišno natjecanje¹⁴.

Članak 7. – Uvjeti koji se odnose na zahtjev o financijskom položaju

Predlaže se izmjena stavka 1. radi uvođenja preciznijih i manje strogih uvjeta koje moraju ispuniti prijevoznici koji posluju isključivo s lakim gospodarskim vozilima. U stavku 2. predlaže se pojašnjavanje načina na koje poduzeća mogu dokazati svoj financijski položaj u nedostatku godišnjih financijskih izvještaja kako bi se provedbenim tijelima omogućila procjena usklađenosti s tim kriterijem, posebno kad je riječ o novoosnovanim poduzećima koja još nemaju ovjerene financijske izvještaje.

Članak 13. – Postupak za privremeno ili trajno oduzimanje dozvola

Predloženim izmjenama članka 13. stavka 1. točke (c) pojašnjava se položaj nadležnih tijela u slučaju da poduzeća više ne ispunjavaju zahtjeve o financijskom položaju. Unutar utvrđenog

¹⁴ Prijedlogom se ne bi mijenjala mogućnost da Komisija utvrdi stupanj težine povrede i na temelju njihova potencijala za uzrokovanje smrtnih ili teških ozljeda.

roka poduzeće bi trebalo dokazati da su ti zahtjevi ponovno ispunjeni (a ne samo da će biti ispunjeni).

Članak 14. – Proglašenje upravitelja prijevoza nesposobnim

Predloženo je uvođenje odredbe kojom nadležno tijelo ne može upravitelju prijevoza koji je izgubio dobar ugled vratiti status dobrog ugleda prije isteka jedne godine od dana gubitka dobrog ugleda (usp. novi podstavak dodan u stavak 1.). Svrha te odredbe je izbjeći bitne razlike među državama članicama u tom pogledu.

Članak 16. – Nacionalni elektronički upisnici

U stavku 2. predlaže se dodavanje elemenata informacija koje treba uključiti u nacionalne elektroničke registre. Time bi se trebala omogućiti bolja provedba pravila o pristupu zanimanju.

Članak 18. – Administrativna suradnja među državama članicama

Predlaže se preciznije utvrđivanje uvjeta suradnje među državama članicama. Konkretno, predlaže se utvrđivanje najduljeg roka za odgovor države članice na obrazložene zahtjeve drugih država članica i uvođenje obveze za države članice da provode inspekcijske preglede na temelju dokaza koje su dostavile druge države članice o neusklađenosti poduzeća osnovanih na njihovu državnom području s kriterijima o poslovnom nastanu.

Članak 26. – Izvješćivanje

Predlaže se uvođenje zahtjeva za države članice da Komisiji dostavljaju informacije o aktivnostima prijevoznika koji na njihovu državnom području posluju s lakim gospodarskim vozilima (novi stavak 3.). Nacrtom novog stavka 4. propisano je da Komisija do kraja 2024. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o prisutnosti prijevoznika koji posluju s lakim gospodarskim vozilima u nacionalnom i međunarodnom cestovnom prijevozu te na temelju toga ponovno procijeni nužnost uvođenja dodatnih mjera.

Prilog IV. – Najteže povrede u smislu članka 6. stavka 2. točke (a)

Stavak 1. točka (b) mijenja se radi dosljednosti s Uredbom (EZ) br. 561/2006 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet¹⁵ te kako bi se uklonila pravna nesigurnost u njezinoj provedbi.

Uredba (EZ) br. 1072/2009

Članak 1. – Područje primjene

U stavku 1. dodaje se novi podstavak radi pojašnjavanja da se prijevoz praznih kontejnera ili paleta smatra prijevozom uz naknadu samo ako je za takav prijevoz sklopljen ugovor o prijevozu između pošiljatelja i primatelja.

Članak 2. – Definicije

Stavak 6. mijenja se kako bi se pojasnilo da kabotaža može uključivati nekoliko točaka utovara, nekoliko točaka dostave ili nekoliko točaka utovara i dostave.

Članak 8. – Kabotaža, opća načela

Predložene su sljedeće izmjene:

Iz stavka 2. uklanja se odredba o najvećem dopuštenom broju kabotaža koje se mogu obaviti u državi članici domaćinu nakon dolaznog međunarodnog prijevoza te se smanjuje najveći dopušteni broj dana za obavljanje takvih kabotaža. U skladu sa zaključcima iz procjene

¹⁵ Vidjeti bilješku br. 5.

učinka tim bi se izmjenama ostvarila lakša provedba pravila. U stavku 3. ukida se zahtjev za podastiranje dokaza za svaku kabotažu jer postaje suvišan zbog izmjena stavka 2. Nacrtom novog stavka 4.a navodi se da se dokazi o usklađenosti s ograničenjima za kabotažu podnose tijekom pregleda na cesti, što je moguće učiniti s pomoću elektroničkih sredstava, čime bi se pojednostavio postupak i uklonila pravna nesigurnost kad je riječ o pravodobnosti podnošenja dokaza.

Članak 10. – Zaštitni postupak

Predlaže se izmjena članka 10. stavka 3. kako bi se ažuriralo upućivanje na relevantni odborski postupak nakon predloženog brisanja članka 15.

Članak 10.a – Kabotaža, sustavi provjera

Dodaje se članak 10.a kojim se države članice obvezuje na provođenje minimalnog broja provjera usklađenosti s odredbama o kabotaži (toj jest 2 % od ukupnog broja kabotaža od 1. siječnja 2020. te 3 % od 1. siječnja 2022.). Usto se od država članica zahtijeva provođenje minimalnog broja usklađenih pregleda na cesti godišnje (3) u pogledu odredaba o kabotaži iz Uredbe.

Članak 14.a – Odgovornost

Predloženo je propisati da otpremnici i špediteri podliježu kaznama u slučaju da svjesno provode usluge prijevoza koje uključuju povrede odredaba Uredbe.

Članak 17. – Izvješćivanje

Predlaže se izmjena stavaka 1. i 2., čime bi se utvrdio datum do kojeg su države članice dužne izvijestiti Komisiju o broju licencijskih Zajednice, ovjerenih vjerodostojnih preslika i potvrda za vozače izdanih u prethodnoj kalendarskoj godini, to jest najkasnije do 31. siječnja sljedeće godine. Novim nacrtom stavka 3. zahtijeva se od država članica da izvješćuju Komisiju o broju provjera kabotaža koje su provedene tijekom prethodne godine.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova prilagodavanja kretanjima u sektoru

(Tekst značajan za EGP)

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 nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹⁶,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁷,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Iskustvo u provedbi uredaba (EZ) br. 1071/2009¹⁸ i (EZ) br. 1072/2009¹⁹ pokazalo je da su pravila predviđena tim uredbama omogućila poboljšanja u nizu točaka.
- (2) Pravila o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika do sada se, osim ako je drukčije propisano nacionalnim zakonodavstvom, nisu primjenjivala na poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoznika obavljaju isključivo motornim vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona ili kombinacijom vozila koja ne prelaze 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, kako je predviđeno u Uredbi (EZ) br. 1071/2009. Kako bi se zajedničkim pravilima osigurala minimalna razina profesionalizacije u sektoru u kojem se upotrebljavaju vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona te ujednačili uvjeti tržišnog natjecanja za sve prijevoznike, tu bi odredbu trebalo izbrisati budući da bi zahtjevi u pogledu stvarnog i stabilnog poslovnog nastana i odgovarajućeg financijskog položaja trebali postati obvezni.

¹⁶ SL C , , str. .

¹⁷ SL C , , str. .

¹⁸ Uredba (EZ) br. 1071/2009 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.).

¹⁹ Uredba (EZ) br. 1072/2009 o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

- (3) 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.
- (4) Potrebno je osigurati da cestovni prijevoznici s poslovnim nastanom u državi članici imaju stvarnu i stalnu prisutnost u toj državi članici i odande vode svoje poslovanje. Stoga, a i s obzirom na stečena iskustva, potrebno je razjasniti odredbe o postojanju stvarnog i stabilnog poslovnog nastana.
- (5) U onoj mjeri u kojoj pristup djelatnosti ovisi o dobrom ugledu dotičnog poduzeća potrebna su razjašnjenja kad je riječ o osobama čije se ponašanje treba uzeti u obzir, o administrativnim postupcima koji se moraju provesti i o razdobljima čekanja prije vraćanja statusa dobrog ugleda nakon što upravitelj prijevoza izgubi dobar ugled.
- (6) Budući da mogu znatno narušiti uvjete jednakog tržišnog natjecanja u cestovnom prijevozu tereta, teške povrede nacionalnih poreznih pravila trebalo bi uvrstiti među stavke relevantne za procjenjivanje dobrog ugleda.
- (7) Budući da mogu znatno utjecati na tržište cestovnog prijevoza i na socijalnu zaštitu radnika, teške povrede pravila Unije o upućivanju radnika i prava koje se primjenjuje na ugovorne obveze trebalo bi uvrstiti među stavke relevantne za procjenjivanje dobrog ugleda.
- (8) S obzirom na važnost poštenog tržišnog natjecanja povrede pravila Unije relevantne za to pitanje trebalo bi uzeti u obzir pri procjenjivanju dobrog ugleda upravitelja prijevoza i prijevoznih poduzeća. U skladu s time trebalo bi pojasniti ovlasti Komisije za utvrđivanje stupnja težine takvih povreda.
- (9) Nacionalna nadležna tijela imala su poteškoća s utvrđivanjem dokumenata koje prijevozna poduzeća mogu podnijeti radi dokazivanja svojeg financijskog položaja, posebno u nedostatku godišnjih financijskih izvještaja. Trebalo bi razjasniti pravila koja se odnose na dokumente za dokazivanje financijskog položaja.
- (10) Poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoznika obavljaju isključivo motornim vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona ili kombinacijom vozila koja ne prelaze to ograničenje trebala bi ispunjavati minimalnu razinu zahtjeva o financijskom položaju, čime bi se osiguralo da imaju sredstva za stabilno i dugoročno poslovanje. Međutim, budući da su dotične aktivnosti općenito ograničena opsega, odgovarajući zahtjevi trebali bi biti manje strogi od onih koji se primjenjuju na prijevoznike koji upotrebljavaju vozila ili kombinacije vozila koje prelaze to ograničenje.
- (11) Informacije o prijevoznicima koje sadržavaju nacionalni elektronički registri trebale bi biti što potpunije kako bi se nacionalnim tijelima nadležnima za provedbu relevantnih pravila omogućio odgovarajući pregled prijevoznika 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, broju njihovih zaposlenika, stupnju rizika i osnovnim financijskim informacijama. Stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti pravila o nacionalnom elektroničkom registru.
- (12) 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 Europskog

parlamenta i Vijeća²⁰. Ta nedosljednost uzrokuje nesigurnost i različite prakse nacionalnih tijela i s time povezane poteškoće u provedbi relevantnih propisa. Stoga bi tu definiciju trebalo pojasniti kako bi se osigurala međusobna dosljednost tih dviju uredbi.

- (13) Pravila za nacionalni cestovni prijevoz koji u državi članici domaćinu privremeno obavlja strani prijevoznik („kabotaža”) trebala bi biti jasna, jednostavna i laka za provedbu te istodobno općenito održavati razinu liberalizacije kakva nije dosad ostvarena.
- (14) U tu svrhu te kako bi se olakšale provjere i uklonila nesigurnost, ograničenje broja kabotaža koje slijede nakon međunarodnog prijevoza trebalo bi ukinuti, no istodobno smanjiti najveći dopušteni broj dana za takve kabotaže.
- (15) Trebalo bi razjasniti sredstva s pomoću kojih cestovni prijevoznici mogu dokazati usklađenost s pravilima o kabotaži. U tu svrhu trebalo bi dopustiti uporabu i slanje elektroničkih prijevoznih informacija, što bi trebalo pojednostaviti odredbu o relevantnim dokazima i postupanje nadležnih tijela s tim dokazima. 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 dosljednost u regulatornim okvirima i odredbama kojima se pojednostavnjuju administrativni postupci.
- (16) Prijevozna poduzeća su adresati 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 kazne za otpremnike i špeditere u slučaju da svjesno provode usluge prijevoza koje uključuju povrede odredaba Uredbe (EZ) br. 1072/2009.
- (17) Budući da se ovom Uredbom uvodi određeni stupanj usklađenosti u pojedinim područjima koja do sada nisu bila usklađena pravom Unije, a posebno u pogledu prijevoza lakim gospodarskim vozilima i provedbenih praksi, njezini ciljevi, to jest ujednačavanje uvjeta tržišnog natjecanja i poboljšavanje provedbe, ne mogu se u dostatnoj mjeri ostvariti pojedinačnim djelovanjem država članica, nego se zbog prirode ciljeva kojima se teži i prekogranične prirode cestovnog prijevoza mogu bolje ostvariti na razini Unije. Stoga Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (18) Kako bi se u obzir uzela kretanja na tržištu i tehnički napredak, u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije Komisiji bi trebalo delegirati ovlasti za donošenje akata radi izmjena priloga I., II. i III. Uredbi (EZ) br. 1071/2009, za dopunjavanje te Uredbe sastavljanjem popisa kategorija, vrsta i stupnjeva težine teških povreda pravila koje mogu, uz one iz Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 1071/2009, dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika, 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

²⁰ 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.).

Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.²¹ Točnije, kako bi se osiguralo ravnopravno sudjelovanje u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi zaprimati sve dokumente istodobno kad i stručnjaci država članica te bi njihovi stručnjaci trebali imati sustavan pristup sastancima stručnih skupina Komisije koje se bave pripremom delegiranih akata.

- (19) Stoga je Uredbu (EZ) br. 1071/2009 i Uredbu (EZ) br. 1072/2009 potrebno na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

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

- (1) Članak 1. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 4. mijenja se kako slijedi:

i. briše se točka (a);

ii. 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.

Svaki cestovni prijevoz za koji nije primljena naknada i kojim se ne ostvaruje prihod, kao što je prijevoz osoba u dobrotvorne svrhe ili za strogo privatne potrebe, smatra se prijevozom isključivo u nekomercijalne svrhe.”;

- (b) dodaje se sljedeći stavak 6.:

„6. Članak 3. stavak 1. točke (b) i (d) te članci 4., 6., 8., 9., 14., 19. i 21. ne primjenjuju se na poduzeća koja obavljaju djelatnost cestovnog prijevoznika isključivo motornim vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona ili kombinacijom vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona.

Međutim, države članice mogu:

- (a) od tih poduzeća zahtijevati primjenu određenih ili svih odredaba iz prvog podstavka;

- (b) spustiti graničnu vrijednost iz prvog podstavka za sve ili za određene kategorije cestovnog prijevoza.”;

- (2) U članku 3. briše se stavak 2.

- (3) Članak 5. mijenja se kako slijedi:

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

(a) ima prostorije u kojima čuva svoju temeljnu poslovnu dokumentaciju, a posebno trgovačke ugovore, računovodstvenu dokumentaciju, kadrovsku dokumentaciju, ugovore o radu, dokumentaciju koja sadrži podatke o trajanju vožnje i odmora te bilo koji drugi dokument koji mora biti dostupan nadležnom

²¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

tijelu kako bi moglo provjeriti jesu li uvjeti propisani ovom Uredbom ispunjeni.

(b) točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) stvarno i kontinuirano obavlja svoje administrativne i komercijalne aktivnosti raspoložujući potrebnom administrativnom opremom i infrastrukturom u prostorijama koje se nalaze u toj državi članici;”;

(c) dodaje se sljedeća točka (d):

„(d) obavlja prijevoz vozilima iz točke (b) raspoložujući odgovarajućom tehničkom opremom u toj državi članici;”;

(d) dodaje se sljedeća točka (e):

„(e) ima na raspolaganju imovinu i osoblje razmjerno aktivnostima u tom poslovnom nastanu.”;

(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 uvjet, države članice razmatraju ponašanje poduzeća, njegovih upravitelja prijevoza, izvršnih direktora, komplementara ako je riječ o javnom trgovačkom društvu, drugih pravnih zastupnika i svake druge relevantne osobe koju država članica odredi. Svako pozivanje u ovomu članku na osude, kazne ili povrede uključuje i osude, kazne ili povrede samog poduzeća, njegovih upravitelja prijevoza, izvršnih direktora, komplementara ako je riječ o javnom trgovačkom društvu, drugih pravnih zastupnika i svake druge relevantne osobe koju odredi država članica.

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

„vii. porezno pravo.”;

iii. u trećem podstavku točki (b) dodaju se sljedeće točke xi. i xii.:

„xi. upućivanja radnika;

xii. prava koje se primjenjuje na ugovorne obveze.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. U smislu 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 dosuđena kazna za neku od najtežih povreda pravila Unije, navedenih u Prilogu IV., nadležno tijelo države članice poslovnog nastana dužno je na odgovarajući način i pravovremeno započeti te propisno zaključiti upravni postupak, prema potrebi zajedno s inspekcijskim pregledom 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

mora uzeti 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 kazna. 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 nije nerazmjernan, posljedica osuđujuće presude ili kazne je gubitak dobrog ugleda;”;

(c) dodaje se sljedeći stavak 2.a:

„2.a Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 24. kojima se utvrđuje popis kategorija, vrsta i stupnjeva težine teških povreda pravila Unije, kako je navedeno u stavku 1. trećem podstavku točki (b), koje, uz one iz Priloga IV., mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda. Prilikom određivanja prioriteta za preglede na temelju članka 12. stavka 1. države članice dužne su uzeti u obzir informacije o tim povredama, uključujući informacije koje su im proslijedile druge države članice.

U tu svrhu Komisija:

(a) propisuje kategorije i vrste povreda koje su najčešće zabilježene;

(b) definira stupanj težine povreda na temelju njihova potencijala 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 vozača u okviru prijevozne djelatnosti kojom upravlja upravitelj prijevoza.”

(5) Članak 7. mijenja se kako slijedi:

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

„Kako bi se ispunio zahtjev propisan člankom 3. stavkom 1. točkom (c), poduzeće mora u svakom trenutku tijekom poslovne godine biti sposobno ispuniti svoje financijske obveze. Poduzeće mora na temelju godišnjih financijskih izvještaja koje je potvrdio revizor ili propisno ovlaštena osoba dokazati da svake godine raspolaže vlasničkim kapitalom u ukupnom iznosu od najmanje 9 000 EUR ako se upotrebljava samo jedno vozilo te najmanje 5 000 EUR za svako dodatno vozilo koje se upotrebljava. Poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoznika obavljaju isključivo motornim vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona ili kombinacijom vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi to ograničenje moraju dokazati, na temelju godišnjih financijskih izvještaja koje je potvrdio revizor ili propisno ovlaštena osoba, da svake godine raspolažu vlasničkim kapitalom u ukupnom iznosu od barem 1 800 EUR ako se upotrebljava samo jedno vozilo te najmanje 900 EUR za svako dodatno vozilo koje se upotrebljava.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Odstupajući od stavka 1., u nedostatku godišnjih financijskih izvještaja nadležno tijelo dopušta da poduzeće svoj financijski položaj dokaže potvrdom, na primjer bankovnom garancijom, dokumentom koji je izdala financijska institucija u svrhu potvrđivanja pozitivne bilance na ime poduzeća ili drugim obvezujućim dokumentom kojim poduzeće dokazuje da raspolaže iznosima navedenim u stavku 1. prvom podstavku”;

(6) U članku 8. stavak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„9. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 24. kojima se izmjenjuju prilozi I., II. i III. radi njihove prilagodbe kretanjima na tržištu i tehničkom napretku.”;

(7) U članku 11. stavku 4. briše se treći podstavak;

(8) U članku 12. stavku 2. briše se drugi podstavak.

(9) U članku 13. stavku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

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

(10) U članku 14. stavku 1. dodaje se sljedeći drugi podstavak:

„Nadležno tijelo ne poduzima rehabilitirajuću mjeru u korist upravitelja prijevoza prije isteka godine dana od datuma gubitka dobrog ugleda.”;

(11) Članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. mijenja se kako slijedi:

i. dodaju se sljedeće točke (g), (h), (i) i (j):

„(g) registracijske brojeve vozila na raspolaganju poduzeću u skladu s člankom 5. točkom (b);

(h) broj zaposlenih;

(i) ukupnu imovinu, dugovanja, vlasnički kapital i promet tijekom zadnje dvije godine;

(j) stupanj rizika poduzeća u skladu s člankom 9. Direktive 2006/22/EZ.”;

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

„Države članice mogu odlučiti da će podatke iz prvoga podstavka točaka od (e) do (j) pohraniti u zasebne registre. U tom slučaju relevantni podaci daju se na uvid na zahtjev i neposredno su dostupni svim nadležnim tijelima dotične države članice. Traženi podaci moraju se dati na uvid u roku od pet radnih dana od primitka zahtjeva. Podaci iz prvoga podstavka točaka od (a) do (d) dostupni su javnosti u skladu s relevantnim odredbama o zaštiti osobnih podataka.

U svakom slučaju, podaci iz točaka od (e) do (j) prvoga podstavka dostupni su tijelima koja nisu nadležna tijela samo ako su navedena tijela ovlaštena za provedbu nadzora i izricanje kazni 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 dužne su poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurale ažurnost i točnost svih podataka u nacionalnom elektroničkom registru.”;

- (c) stavak 7. briše se.
- (12) Članak 18. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 18.

Administrativna suradnja država članica

1. Države članice određuju nacionalnu kontaktnu točku odgovornu za razmjenu informacija s drugim državama članicama o primjeni ove Uredbe. Države članice dužne su obavijestiti Komisiju o imenima i adresama nacionalnih kontaktnih točaka do 31. prosinca 2018. Komisija sastavlja popis svih kontaktnih točaka i prosljeđuje ga državama članicama. Države članice moraju odmah obavijestiti Komisiju o svim promjenama u pogledu kontaktnih točaka.
2. Država članica koja primi obavijest o teškoj povredi zbog koje je u drugoj državi članici tijekom zadnje dvije godine donesena osuđujuća presuda ili izrečena kazna tu povredu upisuje u svoj nacionalni elektronički registar.
3. Države članice odgovaraju na zahtjeve za pružanje informacija od svih nadležnih tijela ostalih država članica i, ako je potrebno, 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). Zahtjevi za pružanje informacija koje upućuju nadležna tijela država članica moraju biti obrazloženi. U tom cilju zahtjevi moraju sadržavati vjerodostojne naznake mogućih povreda članka 3. stavka 1. točke (a).
4. Ako država članica kojoj je upućen zahtjev smatra da zahtjev nije dovoljno obrazložen, u roku od deset radnih dana o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev. Država članica koja podnosi zahtjev dodatno potkrepljuje zahtjev. Ako to nije moguće, država članica može odbiti zahtjev.
5. Ako je teško ili nemoguće postupiti u skladu sa zahtjevom za pružanje informacija ili provesti provjere, inspekcijske preglede ili istrage, dotična država članica u roku od deset radnih dana o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev. Dotične države članice međusobno se dogovaraju u cilju pronalaženja rješenja za poteškoće koje mogu nastati.
6. Kao odgovor na zahtjev u skladu sa stavkom 3. države članice moraju dostaviti zatražene informacije i provesti potrebne provjere, inspekcijske preglede i istrage u roku od 25 radnih dana od primitka zahtjeva, osim ako su državu članicu koja je podnijela zahtjev obavijestile o nedovoljnoj obrazloženosti zahtjeva ili o nemogućnosti ili poteškoćama kako je navedeno u stavcima 4. i 5.
7. Države članice osiguravaju da se informacije koje su im proslijeđene u skladu s ovim člankom upotrebljavaju samo u kontekstu predmeta za koje su bile zatražene.
8. Uzajamna administrativna suradnja i pomoć pružaju se bez naknade.
9. Zahtjev za pružanje informacija ne isključuje da nadležna tijela poduzmu mjere u skladu s važećim nacionalnim pravom i pravom Unije kako bi istražila i spriječila navodna kršenja ove Uredbe.”;

- (13) Članak 24. briše se;
- (14) Umeće se sljedeći članak 24.a:

„Članak 24.a

Izvršenje delegiranja

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 6. stavka 2. i članka 8. stavka 9. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno razdoblje počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe (o izmjenama)].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 6. stavka 2. i 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. Odluka 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 6. stavka 2. i članka 8. stavka 9. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav 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.”;

- (15) U članku 25. briše se stavak 3.;
- (16) U članku 26. dodaju se sljedeći stavci 3., 4. i 5.:

„3. Države članice svake godine sastavljaju izvješće o uporabi motornih vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona ili kombinacija vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona na njihovom državnom području i prosljeđuju ga Komisiji najkasnije do 30. lipnja godine koja slijedi nakon završetka razdoblja izvješćivanja. To izvješće sadržava:

- (a) broj odobrenja dodijeljenih za prijevoznike koji djelatnost cestovnog prijevoznika obavljaju isključivo motornim vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona ili kombinacijom vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona;
- (b) broj vozila registriranih u državi članici svake kalendarske godine čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona;

(c) ukupni broj vozila registriranih u državi članici na dan 31. prosinca svake godine čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona;

(d) procijenjeni udio motornih vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona ili kombinacija vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona u ukupnoj djelatnosti cestovnog prijevoza za sva vozila registrirana u državi članici, razvrstano po nacionalnim prijevozima, međunarodnim prijevozima i kabotažama.

4. Na temelju informacija koje prikuplja u skladu sa stavkom 3. i dodatnih dokaza Komisija najkasnije do 31. prosinca 2024. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o razvoju ukupnog broja motornih vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona ili kombinacija vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona, a koja se upotrebljavaju za nacionalni i međunarodni cestovni prijevoz. Na temelju tog izvješća Komisija ponovno procjenjuje nužnost uvođenja dodatnih mjera.

5. Države članice svake godine podnose izvješće Komisiji o zahtjevima koji su im upućeni na temelju članka 18. stavaka 3. i 4., o odgovorima koje su zaprimile od drugih država članica te o mjerama koje su poduzele na temelju pruženih informacija.”;

(17) U Prilogu IV. točki 1. podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

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

Članak 2.

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

(1) U članku 1. stavku 1. dodaje se sljedeći podstavak:

„prijevoz praznih kontejnera ili paleta smatra se prijevozom uz naknadu samo ako je takav prijevoz predmet ugovora o prijevozu.”;

(2) Članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. ‚kabotaža’ znači prijevoz uz naknadu u nacionalnom cestovnom prijevozu koji se privremeno obavlja u državi članici domaćinu, a koji uključuje prijevoz od ukrcanja robe na jednoj ili nekoliko točaka utovara do njihove dostave na jednom ili više mjesta dostave, kako je navedeno u teretnom listu.”;

(3) Članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 14.b kojima se izmjenjuje ova Uredba radi prilagođavanja najduljeg dopuštenog razdoblja valjanosti licencije Zajednice kretanjima na tržištu.”;

(b) u stavku 4. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 14.b kojima se izmjenjuju prilozi I. i II. radi njihove prilagodbe tehničkom napretku.”;

(4) U članku 5. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 14.b kojima se izmjenjuje Prilog III. radi njegove prilagodbe tehničkom napretku.”;

(5) Članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Nakon dostavljanja tereta koji se prevozi u okviru dolaznog međunarodnog prijevoza iz druge države članice ili treće zemlje u državu članicu koja je domaćin, cestovni prijevoznici iz stavka 1. imaju pravo istim vozilom, ili u slučaju kombinacije vozila motornim vozilom toga istoga vozila, obaviti kabotaže u državi članici koja je domaćin ili u susjednim državama članicama. Zadnji istovar u okviru kabotaže obavlja se u roku od 5 dana od zadnjeg istovara u državi članici domaćinu u okviru dolaznog međunarodnog prijevoza.”;

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

„Smatra se da je cestovni prijevoz tereta koji obavlja strani cestovni prijevoznik u državi članici domaćinu u skladu s ovom Uredbom samo ako cestovni prijevoznik može podastrijeti jasne dokaze o prethodnom međunarodnom prijevozu.”;

(c) umeće se sljedeći stavak 4.a:

„4.a Dokazi navedeni u stavku 3. podnose se ili se šalju na zahtjev ovlaštenom inspektoru države članice domaćina te tijekom pregleda vozila na cesti. Dopusšteno je podnijeti ih ili poslati elektronički, uporabom prilagodljivog strukturiranog formata koji se izravno može upotrebljavati za računalnu pohranu i obradu, primjerice formata eCMR.* Tijekom pregleda vozila na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sa sjedištem, upraviteljem prijevoza ili drugom osobom ili subjektom koji mogu pružiti dokaze navedene u stavku 3.

* Elektronički tovarni list u skladu s Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom.”;

(6) U članku 10. stavku 3. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Komisija proučava situaciju prije svega na temelju relevantnih podataka te, nakon što se posavjetuje s odborom osnovanim u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća**, u roku 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.).

(7) Umeće se sljedeći članak 10.a:

„Članak 10.a

Pregledi

1. Svaka država članica organizira preglede tako da u razdoblju od 1. siječnja 2020. u svakoj kalendarskoj godini pregleda najmanje 2 % svih kabotaža koje

se obavljaju na njezinu državnom području. Taj se postotak od 1. siječnja 2022. povećava na najmanje 3 %. Osnova za izračun tog postotka su ukupne aktivnosti kabotaže u državi članici izražene u tonskim kilometrima u godini t-2, kako ih navodi Eurostat.

2. Države članice ciljano nadziru ona poduzeća za koja je procijenjen povećani rizik od povreda određena ovog poglavlja, a koja se na njih primjenjuju. U tom cilju države članice, u okviru sustava stupnjevanja rizika koji su uvele na temelju članka 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*** i koji je proširen u skladu s člankom 12. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća****, rizik od takvih povreda smatraju rizikom samim po sebi.

3. Države članice najmanje tri puta godišnje provode usklađene preglede kabotaže na cesti. Takve preglede istodobno provode nacionalna tijela nadležna za provedbu pravila u području cestovnog prijevoza dviju ili više država članica, od kojih svaka djeluje na svojem državnom području. Nacionalne kontaktne točke imenovane u skladu s člankom 18. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća**** razmjenjuju informacije o broju i vrsti povreda otkrivenih nakon provedbe usklađenih pregleda na cesti.

*** Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).

**** 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.).”;

(8) Umeću se sljedeći članci 14.a i 14.b:

„Članak 14.a

Odgovornost

Države članice propisuju kazne za pošiljatelje, špeditere, izvođače i podizvođače zbog neispunjavanja odredaba iz poglavlja II. i III. ako svjesno provode usluge prijevoza koje uključuju povrede odredaba Uredbe.

Članak 14.b

Izvršenje delegiranja

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

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavaka 2. i 4. te članka 5. stavka 4. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno razdoblje počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe (o izmjenama)].

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavaka 2. i 4. te 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. Odluka 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. stavaka 2. i 4. te članka 5. stavka 4. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav 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.”;

(9) Članak 15. briše se;

(10) Članak 17. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 17.

Izvješćivanje

1. Države članice najkasnije do 31. siječnja svake godine obavješćuju Komisiju o broju cestovnih prijevoznika koji na dan 31. prosinca prethodne godine imaju licenciju Zajednice i o broju ovjerenih vjerodostojnih preslika koje odgovaraju vozilima koja na taj dan prometuju.

2. Države članice najkasnije do 31. siječnja svake godine obavješćuju Komisiju o broju potvrda za vozače izdanih u prethodnoj kalendarskoj godini i o ukupnom broju potvrda za vozače na dan 31. prosinca prethodne kalendarske godine.

3. Države članice najkasnije do 31. siječnja svake godine obavješćuju Komisiju o broju izvršenih pregleda kabotaža u prethodnoj kalendarskoj godini u skladu s člankom 10.a. Te informacije uključuju broj pregledanih vozila i broj pregleda po tonskim kilometrima.”;

Članak 3.

Preispitivanje

1. Najkasnije do [tri godine od dana stupanja na snagu ove Uredbe] Komisija ocjenjuje provedbu ove Uredbe, a posebno učinak članka 2. o izmjeni članka 8. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 i izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Uredbe. Izvješću Komisije prema potrebi se prilaže zakonodavni prijedlog.

2. Nakon izvješća navedenog u stavku 1. Komisija redovito ocjenjuje ovu Direktivu i rezultate ocjene podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.

3. Izvješća navedena u stavcima 1. i 2. prema potrebi su popraćena odgovarajućim prijedlozima.

Članak 4.

Stupanje na snagu

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

Primjenjuje se od [xx].

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

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica