



## USVOJENI TEKSTOVI

### P8\_TA(2019)0341

#### Prilagođavanje kretanjima u sektoru cestovnog prometa \*\*\*I

**Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 4. travnja 2019. 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)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))**

**(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)**

*Europski parlament,*

- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2017)0281),
  - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela Prijedlog Parlamentu (C8-0169/2017),
  - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
  - uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 18. siječnja 2018.<sup>1</sup>,
  - uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od 1. veljače 2018.<sup>2</sup>,
  - uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,
  - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenje Odbora za zapošljavanje i socijalna pitanja (A8-0204/2018),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
  2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;
  3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

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

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

**Stajalište Europskog parlamenta usvojeno u prvom čitanju 4. travnja 2019. radi donošenja Uredbe (EU) ... / ... 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 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>,

---

<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.

budući da:

- (1) Iskustvo u provedbi uredbama (EZ) br. 1071/2009<sup>1</sup> i (EZ) br. 1072/2009<sup>2</sup> pokazalo je da su pravila predviđena tim uredbama omogućila poboljšanja u nizu točaka.

---

<sup>1</sup> Uredba (EZ) br. 1071/2009 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>2</sup> Uredba (EZ) br. 1072/2009 od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

(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, **uključujući masu prikolica**, ne prelazi 3,5 tona ili kombinacijom vozila koja ne prelaze to ograničenje. Broj takvih poduzeća koja posluju u nacionalnom i međunarodnom prijevozu **je** 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 **izbjegle moguće praznine i kako bi se** zajedničkim pravilima osigurala minimalna razina profesionalizacije u sektoru u kojem se upotrebljavaju **motorna** vozila čija dopuštena ukupna masa ~~ne prelazi~~, **uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona za međunarodni prijevoz** 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 zahtjevi za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika trebali bi se jednako primjenjivati, dok bi se neproporcionalno administrativno opterećenje trebalo izbjegavati. Budući da se ova Uredba primjenjuje samo na poduzeća koja prevoze robu za naknadu ili nagradu, ovom odredbom nisu obuhvaćena poduzeća koja obavljaju prijevoz za vlastite potrebe.~~ [Am. 110]

- (2a) ***U svojoj procjeni rizika Komisija predviđa da će poslovni subjekti u razdoblju od 2020. do 2035. uštedjeti između 2,7 i 5,2 milijarde EUR. [Am. 111]***
- (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 U cilju suzbijanja pojave tzv. fiktivnih poduzeća i jamčenja poštenog tržišnog natjecanja i jednakih uvjeta za sve na unutarnjem tržištu, nužni su jasniji kriteriji za poslovni nastan, intenzivnije praćenje i provedba te bolja suradnja među državama članicama. Cestovni prijevoznici s poslovnim nastanom u državi članici imaju trebali bi imati stvarnu i stalnu prisutnost u toj državi članici i uistinu odande vode voditi svoje poslovanje poslove prijevoza i obavljati znatan dio aktivnosti. Stoga je, a i s obzirom na stečena iskustva, potrebno je razjasniti i ojačati odredbe o postojanju stvarnog i stabilnog poslovnog nastana te pritom izbjeći neproporcionalno administrativno opterećenje. [Am. 112]***

- (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, *kabotaži* i prava koje se primjenjuje na ugovorne obveze trebalo bi uvrstiti među stavke relevantne za procjenjivanje dobrog ugleda. **[Am. 113]**
- (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~~ , **uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona ili kombinacijom vozila i koja ne prelaze to ograničenje** **obavljaju međunarodni prijevoz** 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~~ **aktivnosti koje se obavljaju tim vozilima** 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.
- [Am. 114]**

- (11) Informacije o prijevoznicima koje sadržavaju nacionalni elektronički registri trebale bi biti ~~što potpunije~~ **potpune i ažurirane** 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. **i drugih relevantnih zakonodavnih propisa Unije** posebno bi se trebala ostvariti s pomoću informacija o registracijskim brojevima vozila kojima prijevoznici raspolažu, broju njihovih zaposlenika, ~~i stupnju rizika i osnovnim finansijskim informacijama~~. ***Osim toga, kako bi se službenim osobama, uključujući i one koje obavljaju provjere na cesti, dao jasan i potpun pregled prijevoznika koje se provjerava, one bi trebale imati izravan pristup svim relevantnim informacijama u stvarnom vremenu. Stoga bi nacionalni elektronički registri trebali biti istinski interoperabilni, a sve imenovane službene osobe svih država članica trebale bi imati izravan pristup podacima koje sadrže u stvarnom vremenu.*** Stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti pravila o nacionalnom elektroničkom registru. [Am. 115]



- (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 Vijeća<sup>1</sup>. 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.~~ [Am. 116]
- (14) ***Kako bi se izbjegle prazne vožnje, kabotažu bi trebalo, uz određena ograničenja, dopustiti u državi članici domaćinu.*** 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. [Am. 117]

---

<sup>1</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.).

*(14a) Kako bi se spriječila sustavna kabotaža koja bi mogla predstavljati stalnu ili trajnu aktivnost kojom se narušava nacionalno tržište, trebalo bi skratiti razdoblje u kojem se u jednoj državi članici domaćinu može obavljati kabotaža. Osim toga, prijevoznici ne bi smjeli obavljati nove kabotaže u istoj državi članici domaćinu u određenom vremenskom razdoblju i sve dok ne obave novi međunarodni prijevoz iz države članice u kojoj poduzeće ima poslovni nastan. Ova odredba ne dovodi u pitanje obavljanje međunarodnog prijevoza. [Am. 118]*

- (15) *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 nepotrebnog administrativnog opterećenja za međunarodne prijevoznike, a osobito mala i srednja poduzeća, i bolje utvrđivanje prijevoznika s visokim stupnjem rizika i otkrivanje prijevarnih radnji. Kako se prijevozni dokumenti više ne bi koristili u tiskanom obliku, u budućnosti bi upotreba elektroničkih dokumenata trebala postati pravilo, što osobito vrijedi za elektronički teretni list u skladu s Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (eCMR).* 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. **[Am. 119]**

- (15a) ***Brzo uvođenje pametnog tahografa od iznimne je važnosti jer će se njime provedbenim tijelima omogućiti obavljanje provjera na cesti kako bi se brže i efikasnije otkrile povrede i nepravilnosti, što bi rezultiralo boljom provedbom ove Uredbe. [Am. 120]***
- (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 zloporabama, države članice trebale bi također propisati kazne za ~~otpremnike i pošiljatelje, otpremnike~~, špeditere u slučaju da svjesno provode, ***ugovaratelje i podugovaratelje ako znaju da*** usluge prijevoza koje ***naručuju*** uključuju povrede odredaba Uredbe (EZ) br. 1072/2009. ***Kada poduzeća koja ugovaraju prijevozne usluge naručuju te usluge od prijevoznih poduzeća s niskom ocjenom rizika, trebalo bi smanjiti njihovu odgovornost. [Am. 121]***

- (16a) *Cilj predloženog Europskog nadzornog tijela za rad [...] jest podupiranje i olakšavanje suradnje i razmjene informacija između nacionalnih nadležnih tijela kako bi se efektivno provodilo relevantno pravo Unije. Podupiranjem i olakšavanjem provedbe ove Uredbe Europsko nadzorno tijelo za rad može imati važnu ulogu u doprinosu razmjeni informacija između nadležnih tijela, u pomaganju državama članicama u izgradnji kapaciteta kroz razmjenu osoblja i osposobljavanje te u pomaganju državama članicama pri organizaciji usklađenih provjera. Time bi se povećalo povjerenje između država članica, poboljšala suradnja između nadležnih tijela i pomoglo u borbi protiv prijevara i kršenja propisa. [Am. 122]*
- (16b) *Potrebno je ojačati zakonodavstvo u području cestovnog prometa kako bi se zajamčila pravilna primjena i provedba Uredbe Rim I. tako što bi se u ugovorima o radu odražavalo uobičajeno mjesto rada radnika. Kao nadopuna toga i izravno povezano s Uredbom Rim I. jesu temeljna pravila iz Uredbe (EZ) br. 1071/2009 utvrđena radi borbe protiv fiktivnih poduzeća i u cilju jamčenja odgovarajućih kriterija za poslovni nastan poduzeća. Potrebno je ojačati ta pravila kako bi se zajamčila prava zaposlenika u slučaju privremenog rada izvan uobičajene zemlje rada te poštenog tržišnog natjecanja među cestovnim prijevoznicima. [Am. 123]*

(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 Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.<sup>1</sup> 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:

---

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

*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);~~ i. **točka (a) zamjenjuje se sljedećim:**

**„(a) poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoza obavljaju isključivo motornim vozilima čija dopuštena ukupna masa, uključujući masu prikolica, ne prelazi 2,4 tone;**

**(aa) poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoza obavljaju isključivo motornim vozilima čija dopuštena ukupna masa, uključujući masu prikolica, ne prelazi 3,5 tona i koja se bave isključivo nacionalnim prijevozom;”**; [Am. 124]



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 *čija svrha* nije primljena naknada i kojim se ne ostvaruje prihod, kao što je prijevoz osoba u dobrotvorne svrhe *ostvarivanje dobiti za vozača ili ostale, npr. pružanje usluge na humanitarnoj* ili za strogo privatne potrebe *dobrotvornoj osnovi*., smatra se prijevozom isključivo u nekomercijalne svrhe;” [Am. 125]

(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.”; — [Am. 126]

2. U članku 3. briše se stavak 2.

3. Članak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

(a) ima *prikladne* prostorije, *proporcionalne aktivnostima poduzeća*, u kojima čuva svoju temeljnu poslovnu dokumentaciju *može pristupiti svojoj originalnoj temeljnoj poslovnoj dokumentaciji u pisanom ili elektroničkom obliku*, a posebno ~~trgovačke~~ *trgovačke* ugovore, računovodstvenu dokumentaciju, kadrovsku dokumentaciju, ugovore *trgovačkim ugovorima, računovodstvenoj dokumentaciji, kadrovskoj dokumentaciji, ugovorima* o radu, dokumentaciju *dokumentaciji o socijalnom osiguranju, dokumentaciji* koja sadrži podatke o *kabotaži, upućivanju radnika i* trajanju vožnje i odmora te bilo koji drugi dokument koji mora biti dostupan nadležnom tijelu kako bi moglo provjeriti jesu li uvjeti propisani ovom Uredbom ispunjeni. [Am. 127]

(aa) *umeće se sljedeća točka:*

*„(aa) vozila iz točke (b) svaka četiri tjedna obavljaju najmanje jedan utovar ili istovar tereta u okviru ugovora o prijevozu u državi članici u kojoj poduzeće ima poslovni nastan.”* [Am. 128]

(b) točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) stvarno i kontinuirano obavlja svoje administrativne i komercijalne aktivnosti raspoložuci potrebnom ~~administrativnom~~ opremom i infrastrukturom u prostorijama **iz točke (a)** koje se nalaze u toj državi članici;”; [Am. 129]

(c) dodaje se sljedeća točka (d):

„(d) obavlja **stvarno i kontinuirano obavlja** prijevoz vozilima iz točke (b) raspoložuci odgovarajućom tehničkom opremom u toj državi članici;”; [Am. 130]

(d) dodaje se sljedeća točka (e):

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

*(da) dodaje se sljedeća točka (f):*

*„(f) ima jasnu vezu između djelatnosti prijevoza koje se obavljaju i države članice u kojoj poduzeće ima poslovni nastan, operativni centar i pristup dovoljnom broju parkirališnih mjesta kojima se vozila iz točke (b) mogu redovito koristiti;” [Am. 131]*

*(db) dodaje se sljedeća točka (g):*

*„(g) traži i zapošljava vozače u skladu s pravom mjerodavnim za ugovore o radu u toj državi članici;” [Am. 132]*

*(dc) dodaje se sljedeća točka (h):*

*„(h) jamči da je poduzeće mjesto u kojem ili iz kojeg radnici uobičajeno obavljaju svoj rad u skladu s Uredbom (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća\* i/ili Rimskom konvencijom;”*

---

*\* Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I), (SL L 177, 4.7.2008., str. 6.). [Am. 133]*

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.”;  
**xiii. kabotaže.”; [Am. 134]**

(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 nerazmjeran, 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 prosljedile 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 *ili* narušavanja tržišnog natjecanja u području cestovnog prometa, među ostalim dovođenjem u pitanje uvjeta rada za radnike u sektoru prijevoza; **[Am. 135]**
- (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~~ **i čija dopuštena ukupna masa, uključujući masu prikolica, prelazi 3,5 tona te 900 EUR za svako dodatno vozilo** čija dopuštena ukupna masa ~~ne prelazi~~ **, uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona.** ~~ili kombinacijom vozila~~ **Poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoznika obavljaju isključivo motornim vozilima** čija dopuštena ukupna masa ~~ne prelazi to ograničenje~~ **, uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona** 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.”; [Am. 136]

(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~~ ***ili osiguranjem, uključujući osiguranje od profesionalne odgovornosti koje su izdale jedna ili više banaka ili drugih financijskih institucija, uključujući osiguravateljska*** poduzeća ili drugim obvezujućim dokumentom kojim ~~poduzeće se~~ ***dokazuje da raspolaze iznosima navedenim jamstvo za solidarnu odgovornost poduzeća u pogledu iznosa navedenih*** u stavku 1. prvom podstavku”; [Am. 137]

5.a U članku 8. stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

***„Države članice mogu promicati redovitu obuku iz stručnih područja nabrojenih u Prilogu I. svake tri godine kako bi osigurale da su osoba ili osobe iz stavka 1. dovoljno upoznate s razvojem u tom području.“***; [Am. 138]

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 ***drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:***  
***„Države članice provode provjere barem svake tri godine kako bi utvrdile ispunjavaju li poduzeća zahtjeve propisane člankom 3.” [Am. 139]***
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.”;

10.a **Članak 14. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:**

**„2. Ako i dok se ne poduzme rehabilitirajuća mjera u skladu s relevantnim nacionalnim propisima, potvrda o stručnoj osposobljenosti iz članka 8. stavka 8. upravitelja prijevoza koji je proglašen nesposobnim za upravljanje prijevoznom djelatnošću prestaje vrijediti u svim državama članicama. Komisija sastavlja popis rehabilitirajućih mjera kojima se može povratiti dobar ugled.”; [Am. 140]**

11. Članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. mijenja se kako slijedi:

**-i.a točka (c) zamjenjuje se sljedećim:**

**„(c) imena i prezimena upravitelja prijevoza imenovanih radi ispunjenja uvjeta iz članka 3. u pogledu dobrog ugleda i stručne osposobljenosti te, prema potrebi, ime i prezime pravnog zastupnika;”;** [Am. 141]

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 *u poduzeću u zadnjoj kalendarskoj godini*;[Am. 142]

(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.”;

*i.a dodaje se sljedeća točka (ja):*

„(ja) *ugovore o radu međunarodnih vozača u posljednjih šest mjeseci.*”;[Am. 143]



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.~~

**[Am. 144]**

~~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.”~~ **[Am. 145]**

***Za potrebe članka 14.a Uredbe (EZ) br. 1072/2009 podaci iz točke (j) dostupni su na zahtjev pošiljatelja, špeditera, ugovaratelja i podugovaratelja. [Am. 146]***

(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.”;

(ba) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. ***Kako bi se povećala djelotvornost prekogranične provedbe propisa, države članice dužne su osigurati međupovezanost i interoperabilnost nacionalnih elektroničkih registara diljem Unije preko Europskog registra cestovnih prijevoznika iz Provedbene uredbe Komisije (EU) 2016/480 kako bi podaci iz stavka 2. bili izravno dostupni svim nadležnim provedbenim i nadzornim tijelima svih država članica u stvarnom vremenu.***” [Am. 147]

**(bb) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:**

**„6. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 24.a kako bi uspostavila i ažurirala zajednička pravila radi osiguranja potpune međupovezanosti i interoperabilnosti nacionalnih elektroničkih registara kako bi nadležno tijelo ili nadzorno tijelo bilo koje države članice moglo izravno i u stvarnom vremenu pristupiti nacionalnom elektroničkom registru bilo koje države članice kako je propisano stavkom 5. Takva zajednička pravila uključuju pravila koja se odnose na format razmijenjenih podataka, tehničke postupke za elektroničko pretraživanje nacionalnih elektroničkih registara drugih država članica i interoperabilnost tih registara, kao i posebna pravila o pristupu podacima te njihovu unošenju i nadzoru.”**

**[Am. 148]**

**(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.~~

1. ***Nadležna tijela država članica tijesno surađuju i jedna drugima hitro pružaju uzajamnu pomoć i sve druge relevantne informacije kako bi se olakšala primjena i provedba ove Uredbe. [Am. 149]***

- 1.a** *Za potrebe stavka 1., administrativna suradnja predviđena ovim člankom provodi se preko Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta (IMI) uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća\* koji svim prijevoznicima omogućuje pružanje podataka na vlastitom jeziku. [Am. 150]*
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 **valjano opravdani i** obrazloženi. U tom cilju zahtjevi moraju sadržavati vjerodostojne naznake mogućih povreda članka 3. stavka 1. točke (a). [Am. 151]

4. Ako država članica kojoj je upućen zahtjev smatra da zahtjev nije dovoljno obrazložen, u roku od ~~deset~~ **pet** 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.

[Am. 152]

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~~ **pet** radnih dana o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev ***i uredno navodi razloge zbog kojih je to teško ili nemoguće.*** Dotične države članice međusobno ~~se dogovaraju~~ ***suraduju*** u cilju pronalaženja rješenja za poteškoće koje mogu nastati. ***U slučaju bilo kakvog trajnog problema u pogledu razmjene informacija ili trajnog odbijanja pružanja informacija bez odgovarajućeg obrazloženja, Komisija nakon primanja obavijesti o tome i nakon savjetovanja s dotičnim državama članicama može poduzeti sve potrebne mjere za rješavanje situacije.***

[Am. 153]

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 petnaest** radnih dana od primitka zahtjeva, osim **ako dotične države članice međusobno ne dogovore drugi rok ili** 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., **a da nije pronađeno rješenje za te poteškoće. [Am. 154]**
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.”;

---

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

**12.a** *Umeće se sljedeći članak 18.a:*

**„Članak 18.a**

***Prateće mjere***

- 1. Države članice poduzimaju prateće mjere kako bi razvile, olakšale i promicale razmjene među dužnosnicima zaduženima za administrativnu suradnju i uzajamnu pomoć među državama članicama, kao i među dužnosnicima za praćenje sukladnosti s mjerodavnim pravilima ove Uredbe i njihovu provedbu.***
- 2. Komisija pruža tehničku i drugu potporu radi daljnjeg poboljšanja administrativne suradnje i povećanja međusobnog povjerenja između država članica, uključujući promicanjem razmjena zaposlenika i zajedničkih programa osposobljavanja, kao i razvoja, olakšavanja i promicanja inicijativa za razmjenu najboljih praksi. Komisija može, ne dovodeći u pitanje ovlasti Europskog parlamenta i Vijeća u postupku donošenja proračuna, upotrijebiti dostupne financijske instrumente za daljnje jačanje izgradnje kapaciteta i administrativne suradnje između država članica.***



**3. Države članice pokreću program stručnih ocjena u kojem sudjeluju sva nadležna provedbena tijela, pri čemu se vodi briga o odgovarajućoj rotaciji i nadležnih provedbenih tijela koja provode ocjenjivanje i onih koja se ocjenjuju. Države članice Komisiju svake dvije godine obavješćuju o tim programima u okviru izvješća o aktivnostima nadležnih tijela iz članka 26.” [Am. 155]**

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 od 13. travnja 2016. o boljoj izradi zakonodavstva.\*
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~~, **uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona ili kombinacija vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona i koja sudjeluju u međunarodnom prijevozu i imaju poslovni nastan** na njihovom državnom području i prosljeđuju ga Komisiji najkasnije do 30. lipnja godine koja slijedi nakon završetka razdoblja izvješćivanja. To izvješće sadržava: [Am. 156]

(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~~, **uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona i koja sudjeluju u međunarodnom prijevozu**; [Am. 157]

(b) broj **motornih** vozila registriranih u državi članici svake kalendarske godine čija dopuštena ukupna masa ~~ne prelazi~~, **uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona i koja sudjeluju u međunarodnom prijevozu**; [Am. 158]

- (c) ukupni broj **motornih** vozila registriranih u državi članici na dan 31. prosinca svake godine čija dopuštena ukupna masa ~~ne prelazi~~ , **uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona i koja sudjeluju u međunarodnom prijevozu**; [Am. 159]
- (d) procijenjeni udio motornih vozila čija dopuštena ukupna masa ~~ne prelazi~~ , **uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona ili kombinacija kao i vozila čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona 2,4 tone** u ukupnoj djelatnosti cestovnog prijevoza za sva vozila registrirana u državi članici, razvrstano po nacionalnim prijevozima, međunarodnim prijevozima i kabotažama. [Am. 160]

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~~ **uključujući masu prikolica, iznosi između 2,4 i 3,5 tona**, a koja se upotrebljavaju za nacionalni i međunarodni cestovni prijevoz. Na temelju tog izvješća Komisija ponovno procjenjuje nužnost uvođenja dodatnih mjera. **[Am. 161]**
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.”; **[Am. 162]**

**16.a** *Dodaje se sljedeći stavak 5.a:*

***„5.a Na temelju informacija koje je prikupila u skladu sa stavkom 5. i dodatnih dokaza, Komisija najkasnije do 31. prosinca 2020. podnosi detaljno izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o opsegu administrativne suradnje između država članica, o svim mogućim nedostacima u vezi s tim i o mogućim načinima za poboljšanje te suradnje. Na temelju tog izvješća Komisija procjenjuje nužnost uvođenja dodatnih mjera.” [Am. 163]***

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.”;

**1.a U članku 1. stavku 1. dodaje se sljedeći podstavak:**

**„Rokovi iz članka 8. stavaka 2. i 2.a ove Uredbe primjenjuje se i na dolazni ili odlazni cestovni prijevoz tereta koji čini ili domaću početnu i/ili domaću završnu dionicu kombiniranog prijevoza, kako je utvrđeno Direktivom Vijeća 92/106/EEZ.” [Am. 164]**



**1.b** *Članak 1. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:*

**„2. Kod prijevoza iz države članice u treću zemlju i obratno, ova se Uredba primjenjuje na dio vožnje na državnom području bilo koje prijedene tranzitne države članice. Međutim, taj se dio vožnje u tranzitu izuzima iz područja primjene Direktive o upućenim radnicima. Ne primjenjuje se na onaj dio vožnje na državnom području države članice utovara ili istovara, sve dok se ne sklope potrebni sporazumi između Zajednice i dotične treće zemlje.” [Am. 165]**

**1.c** *U stavku 5. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:*

**(c) „prijevoz tereta motornim vozilima čija je dopuštena ukupna masa, uključujući masu prikolica, manja od 2,4 tone;” [Am. 166]**

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 ukrcaja robe na jednoj ili nekoliko točaka utovara do njihove dostave na jednom ili više mjesta dostave, kako je navedeno u teretnom listu;”;

**(aa) Dodaje se sljedeća točka:**

**„7.a „tranzit” znači vožnja koja se obavlja natovarenim vozilom kroz jednu državu članicu ili treću zemlju ili više država članica ili trećih zemalja, pri čemu se polazište i odredište ne nalaze u tim državama članicama ili trećim zemljama. „[Am. 167]**

3. Članak 4. mijenja se kako slijedi:

*(-a) u stavku 1. dodaje se sljedeća točka:*

*„(ba) obavlja međunarodni prijevoz vozilima opremljenima pametnim tahografom kao što je utvrđeno u članku 3. i poglavlju II. Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća\*.”*

---

*\* 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.).“ [Am. 168]*

(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~~ **3** dana od zadnjeg istovara u državi članici domaćinu u okviru *tog* dolaznog međunarodnog prijevoza ***ako je takav prijevoz predmet primjenjivog ugovora o prijevozu.***”; [Am. 169]

**(aa) umeće se sljedeći stavak:**

**„2.a Nakon isteka trodnevnog razdoblja iz stavka 2.prijevoznici ne smiju istim vozilom ili, u slučaju kombinacije vozila, motornim vozilom te kombinacije, obavljati kabotaže u istoj državi članici domaćinu u razdoblju od 60 sati nakon povratka u državu članicu u kojoj prijevoznik ima poslovni nastani dok ne obave novi međunarodni prijevoz iz države članice kojoj poduzeće ima poslovni nastan.” [Am. 170]**

**(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. ~~Dopušteno je podnijeti ih ili poslati~~ **Države članice prihvaćaju da se dokazi podnose ili šalju** elektronički, uporabom prilagodljivog strukturiranog formata koji se izravno može upotrebljavati za računalnu pohranu i obradu, primjerice formata eCMR.\* **elektronički teretni list u skladu s Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (eCMR)**. Tijekom pregleda **provjere** vozila na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sa sjedištem, upraviteljem prijevoza ili drugom osobom ili subjektom koji mogu pružiti dokaze navedene-u stavku 3.“ [Am. 171]

---

\* Elektronički tovarni list u skladu s Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom.<sup>22</sup>;

**5.a U članku 9. stavku 1. dodaje se sljedeća točka:**

**„(ea) plaće i plaćenog godišnjeg odmora kako su predviđeni točkama (b) i (c) prvog podstavka članka 3. stavka 1. Direktive 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća\*.**

---

**\* Direktiva 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 1996. o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga (SL L 18, 21.1.1997., str. 1).“  
[Am. 172]**

**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 (EU) 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 Pametna provedba [Am. 173]**

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~~ ***Države članice osiguravaju primjenu usklađene nacionalne provedbene strategije na svojem 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 kako bi se dodatno potaknula provedba obveza predviđenih ovim poglavljem. Naglasak te strategije je na poduzećima s visokim stupnjem rizika u skladu s člankom 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1a</sup>.***
- 1.a Svaka država članica osigurava da provjere predviđene člankom 2. Direktive 2006/22/EZ po potrebi uključuju provjeru kabotaža. [Am. 175]***



2. Države članice ciljano nadziru ona poduzeća za koja je procijenjen povećani rizik od povreda odredaba 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.
- 2.a Za potrebe stavka 2. države članice imaju pristup relevantnim informacijama i podacima koji se bilježe, obrađuju ili pohranjuju u pametnom tahografu iz poglavlja II. Uredbe (EU) br. 165/2014 i u elektroničkim dokumentima o prijevozu, npr. elektroničkim teretnim listovima u skladu s Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (eCMR). [Am. 176]***

- 2.b** *Države članice daju pristup tim podacima samo nadležnim tijelima koja imaju odobrenje za provjeru kršenja pravnih akata navedenih u ovoj Uredbi. Države članice obavješćuju Komisiju o podacima za kontakt svih nadležnih tijela na svom teritoriju kojima su odobrile pristup tim podacima. Najkasnije do... [XXX] Komisija sastavlja popis svih nadležnih tijela i prosljeđuje ga državama članicama. Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o svim naknadnim promjenama tih podataka. [Am. 177]*
- 2.c** *Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 14.b kojima se određuju karakteristike podataka kojima države članice imaju pristup, uvjeti za njihovo korištenje i tehničke specifikacije za njihov prijenos ili pristup njima, navodeći osobito:*
- (a)** *detaljan popis informacija i podataka kojima nacionalna nadležna tijela imaju pristup, a koji obvezno moraju uključivati vrijeme i mjesto prelaska granice, aktivnosti utovara i istovara, registarsku oznaku vozila i podatke o vozaču;*

- (b) prava nadležnih tijela na pristup, razvrstano, po potrebi, po vrsti nadležnih tijela, vrsti pristupa i namjeni za koju se podaci upotrebljavaju;*
- (c) tehničke specifikacije za prijenos ili pristup podacima iz točke (a), uključujući, po potrebi, najveće dopušteno trajanje razdoblja u kojem se podaci mogu zadržati, razvrstano, po potrebi, po vrsti podataka. [Am. 178]*

*2.d Pristup osobnim podacima iz ovog članka i njihovo pohranjivanje moguće je samo tijekom razdoblja koje je nužno za potrebe zbog kojih su podaci prikupljeni ili zbog kojih podliježu daljnjoj obradi. Kad više nisu potrebni za te svrhe, podaci se uništavaju. [Am. 179]*

3. Države članice najmanje tri puta godišnje provode usklađene ~~preglede~~ **provjere** kabotaže na cesti, **koje se mogu podudarati s provjerama koje se provode u skladu s člankom 5. Direktive 2006/22/EZ**. 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\*\*\*\*~~ **Države članice** razmjenjuju informacije o broju i vrsti povreda otkrivenih nakon provedbe usklađenih pregleda na cesti. [Am. 180]

---

\* **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 i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEC (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.). [Am. 174]**

\*\* 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 *učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće* kazne za pošiljatelje, špeditere, izvođače *ugovaratelje* i podizvođače *podugovaratelje* zbog neispunjavanja odredaba iz poglavlja II. i III. ako svjesno ~~provode~~ *znaju ili objektivno trebaju znati da* usluge prijevoza koje *naručuju* uključuju povrede odredaba *ove* Uredbe.

*Ako pošiljatelji, špediteri, ugovaratelji i podugovaratelji naruče usluge prijevoza od prijevoznih poduzeća s niskim stupnjem rizika u skladu s člankom 9. Direktive 2006/22/EZ, ne smatraju se odgovornima za sankcije za povrede, osim ako se ne dokaže da su zaista znali za te povrede. [Am. 181]*

## 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 Najkasnije do... [dvije godine od dana stupanja na snagu ove Uredbe] države članice Komisiji prosljeđuju svoje nacionalne provedbene strategije usvojene u skladu s člankom 10.a. Države članice najkasnije do 31. siječnja svake godine obavješćuju Komisiju o broju izvršenih pregleda kabotaža postupcima provedbe u prethodnoj kalendarskoj godini u skladu s člankom 10.a, uključujući, gdje je to prikladno, broj provedenih provjera. Te informacije uključuju broj pregledanih vozila i broj pregleda po tonskim kilometrima.”; [Am. 182]*
- 3.a *Komisija do kraja 2022. sastavlja izvješće o stanju na tržištu cestovnog prijevoza Unije. To izvješće sadrži analizu stanja na tržištu, uključujući procjenu učinkovitosti kontrola i razvoja uvjeta zapošljavanja u toj profesiji. [Am. 183]*

### *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 staccima 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 ...,

*Za Europski parlament*

*Predsjednik/Predsjednica*

*Za Vijeće*

*Predsjednik/Predsjednica*