

Bruxelles, 28. studenoga 2018.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmeti:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće

Br. preth. dok.:	13205/3/18 REV 3
Br. dok. Kom.:	ST 9670/17

Predmet:	Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa – opći pristup
----------	--

Za delegacije se u prilogu nalazi kompromis predsjedništva o uredbama br. 561/2006 i 165/2014.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa

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 odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Dobri uvjeti rada za vozače i poštenu uvjeti poslovanja za cestovne prijevoznike od ključne su važnosti za stvaranje sigurnog, učinkovitog i društveno odgovornog sektora cestovnog prometa. Kako bi se taj postupak olakšao, ključno je da socijalna pravila Unije u području cestovnog prometa budu jasna, svrsishodna, jednostavna za primjenu i provedbu te da se učinkovito i dosljedno provode na području čitave Unije.

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

- (2) Nakon ocjenjivanja učinkovitosti i djelotvornosti provedbe postojećeg skupa socijalnih pravila Unije u području cestovnog prometa, a posebno Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća³, u postojećem pravnom okviru utvrđeni su određeni nedostaci. Zbog nejasnih i neprimjerenih pravila o tjednom odmoru, objektima za odmor, stankama u slučaju višečlane posade i nepostojanja pravila o povratku vozača kući dolazi do različitih tumačenja i praksi provedbe u državama članicama. Nekoliko država članica nedavno je donijelo jednostrane mjere kojima se dodatno povećala pravna nesigurnost te nejednako postupanje prema vozačima i prijevoznicima.
- (3) Ex post evaluacijom Uredbe (EZ) br. 561/2006 potvrdilo se da je nedosljedna i neučinkovita provedba socijalnih prava Unije uglavnom posljedica nejasnih pravila, neučinkovite uporabe alata za kontrolu i nedovoljne administrativne suradnje među državama članicama.
- (3a) Kako bi se poboljšale jasnoća i dosljednost trebalo bi definirati izuzeće iz područja primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 za nekomercijalnu uporabu vozila.
- (4) Jasna, primjerena i jednakomjerno provedena pravila ključna su i za postizanje ciljeva politike u pogledu poboljšanja uvjeta rada za vozače, a posebice u pogledu osiguravanja nenarušenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i doprinosa sigurnosti cestovnog prometa za sve sudionike u prometu.
- (5) Postojeći zahtjev u pogledu stanki pokazao se neprimjerenim i nepraktičnim za vozače koji su dio posade. Stoga bi zahtjev u pogledu bilježenja stanki trebalo prilagoditi posebnostima prijevoza koji obavljaju vozači koji voze u posadi, a da se ne ugrožava sigurnost vozača i sigurnost na cestama.

³ Uredba(EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet te o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

- (6) Vozači koji obavljaju međunarodni prijevoz na duge relacije provode dulja razdoblja daleko od kuće. [...] Potrebno je [...] predvidjeti da prijevoznici organiziraju rad vozača tako da razdoblja koja provode daleko od kuće ne budu preduga te da vozači mogu imati na raspolaganju duga razdoblja odmora koja se uzimaju kao naknada za smanjena tjedna razdoblja odmora. Povratak bi trebao biti organiziran tako da se omogući dolazak do operativnog sjedišta poduzeća u državi članici u kojoj ima poslovni nastan ili do mjesta prebivališta vozača. Prijevoznik bi trebao moći dokazati organizaciju redovnog povratka s pomoću zapisâ tahografa, rasporeda dužnosti vozača ili sličnih dokaza.
- (7) [...] S ciljem promicanja socijalnog napretka primjereno je odrediti gdje se može provesti tjedni odmor kako bi se vozačima osigurali odgovarajući uvjeti za odmor. Kvaliteta smještaja osobito je važna tijekom redovnog tjednog odmora, koji bi vozač trebao provesti izvan kabine vozila i u odgovarajućem smještaju, na trošak poslodavca. Međutim, ako je vozilo parkirano na sigurnom i zaštićenom parkiralištu koje ispunjava određene kriterije utvrđene radi udobnosti vozača, vozač iznimno može spavati u kabini i koristiti se sadržajima takvog parkirališta, na trošak poslodavca. Ako takva parkirališta u državi članici u kojoj se provodi redovni tjedni odmor nisu dostupna, vozač treba pronaći drugi odgovarajući smještaj izvan vozila.
- (7a) Sigurna i zaštićena parkirališta opremljena primjerenim prostorijama za odmor ključna su za poboljšanje radnih uvjeta u tom sektoru te očuvanje sigurnosti na cestama. Stoga je od ključne važnosti promicati razvoj infrastrukture za parkiranje, uključujući odmorišta, čime bi se osigurali željeni standardi u pogledu sigurnosti, zaštite i usluga. Važno je da postoji dovoljno prilika za sufinanciranje od strane Europske unije u skladu s postojećim i budućim pravnim aktima Unije kojima se uspostavljaju uvjeti za financijsku potporu, kako bi se ubrzala i poticala izgradnja te infrastrukture za parkiranje. Međutim, države članice nisu obvezne financirati dodatnu infrastrukturu za parkiranje na svojim državnim područjima uz svoje postojeće obveze na temelju smjernica Unije za infrastrukturu mreže TEN-T. Komisija bi trebala objaviti ažurirani popis sigurnih odmorišta koja zadovoljavaju minimalne standarde kvalitete.

- (8) Vozači se [...] suočavaju s nepredvidivim okolnostima zbog kojih ne mogu stići na željeno odredište u kojem provode tjedni odmor, a da pritom ne prekrše pravila Unije. Trebalo bi olakšati vozačima da se nose s tim okolnostima i omogućiti im da stignu na odredište u kojem provode tjedni odmor. Takve su iznimne okolnosti iznenadne okolnosti koje se ne mogu izbjeći niti predvidjeti te cjelovita primjena odredaba Uredbe neočekivano postaje nakratko nemoguća. Kako bi se osigurala pravilna provedba, vozač bi trebao bilježiti okolnosti. Usto bi se zaštitnom mjerom trebalo osigurati da vrijeme vožnje nije prekomjerno [...].
- (9) Kako bi se smanjila i spriječila pojava različitih praksi provedbe te dodatno poboljšale učinkovitost i djelotvornost prekogranične provedbe, ključno je uspostaviti jasna pravila za redovitu administrativnu suradnju među državama članicama.
- (10) Radi osiguravanja jedinstvenih uvjeta provedbe Uredbe (EZ) br. 561/2006 Komisiji bi trebalo prenijeti provedbene ovlasti kako bi se pojasnile sve odredbe te Uredbe i uspostavili zajednički pristupi za njihovu primjenu i provedbu. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011⁴.
- (11) Kako bi se poboljšala isplativost provedbe socijalnih pravila, trebalo bi u potpunosti iskoristiti potencijal postojećih i budućih sustava tahografa. Stoga bi trebalo unaprijediti funkcionalnosti tahografa kako bi se omogućilo preciznije pozicioniranje, posebice tijekom obavljanja međunarodnog prijevoza. Iz istog bi razloga trebalo poticati ugradnju pametnih tahografa u postojećim voznim parkovima koji djeluju u međunarodnom prijevozu i koji upotrebljavaju analogne ili digitalne tahografe.
- (11a) Konkretno, u vozilima koja nisu opremljena pametnim tahografom trebalo bi u tahografu evidentirati prelazak granice države članice na najbližem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice.

⁴ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (11b) Kako bi se osiguralo da vozači, prijevoznici i tijela koja provode kontrole što ranije iskoriste prednosti pametnih tahografa, uključujući njihovo automatizirano evidentiranje prelazaka granice, postojeći vozni park trebalo bi opremiti takvim uređajima u odgovarajućem razdoblju nakon stupanja na snagu detaljnih tehničkih odredaba osiguravajući dovoljno vremena za pripremu.
- (11c) Kako bi se smanjilo opterećenje prijevoznika i nadzornih tijela kada službenici za kontrolu uklone pečat tahografa u svrhu kontrole, trebalo bi dopustiti da službenik za kontrolu ponovno stavi pečat u određenim dobro zabilježenim okolnostima.
- (11d) Važno je da prijevoznici u cestovnom prometu s poslovnim nastanom u trećim zemljama pri obavljanju djelatnosti cestovnog prometa na području EU-a podliježu pravilima koja su istovjetna pravilima navedenima u ovom zakonodavstvu. Komisija bi trebala procijeniti ispunjavanje tog načela na razini EU-a i predložiti odgovarajuća rješenja o kojima će EU raspravljati u kontekstu AETR-a.
- (12) Uredbe (EZ) br. 561/2006 i (EU) 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća⁵ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 561/2006 mijenja se kako slijedi:

- (1) [...] U članku 4. dodaju se sljedeće točke (r) i (s):

„(r) ‚nekomercijalni prijevoz‘ znači svaki cestovni prijevoz, osim prijevoza za račun drugoga ili vlastiti račun, za koji se ne prima izravna ili neizravna naknada za rad i kojim se izravno ili neizravno ne ostvaruje prihod za vozača vozila ili druge i koji nema nikakve veze s profesionalnim ili komercijalnim aktivnostima;

⁵ 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.).

(s) „posebna zona’ znači područje koje je zaštićeno, ima odgovarajuća mjesta za spavanje i sanitarne čvorove te ispunjava posebne zahtjeve utvrđene u Prilogu ovoj Uredbi”;

(2) Članak 6. stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Vozač evidentira kao ostale poslove svako vrijeme provedeno na način opisan u članku 4. točki (e) kao i svako vrijeme provedeno u upravljanju vozilom koje se upotrebljava za komercijalne djelatnosti koje nisu obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe, te evidentira sva razdoblja raspoloživosti kako je utvrđeno u članku 3. točki (b) Direktive 2002/15/EZ, u skladu s člankom 34. stavkom 5. točkom (b) podtočkom iii. Uredbe (EU) br. 165/2014. Ova se evidencija unosi ili ručno na evidencijskom listu, ispisu ili uporabom opcije ručnog unosa uređaja za bilježenje.”;

(3) U članku 7. dodaje se sljedeći treći stavak:

„Vozač koji je dio višečlane posade može [...] uzeti stanku od 45 minuta u vozilu kojim upravlja drugi vozač uz uvjet da vozač koji uzima stanku ne pruža pomoć vozaču koji upravlja vozilom.”;

(4) Članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. U bilo koja četiri uzastopna tjedna vozač uzima najmanje četiri tjedna razdoblja odmora, od kojih su najmanje dva redovna tjedna razdoblja odmora. [...]

Skraćena tjedna razdoblja odmora nadoknađuju se istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (*en bloc*) prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se to odnosi. U slučaju ako se skraćena tjedna razdoblja odmora iskorištavaju uzastopno, sljedećem tjednom razdoblju odmora prethodi ili nakon njega slijedi razdoblje odmora koje se dobiva kao naknada.

Tjedno razdoblje odmora započinje najkasnije na kraju šest 24-satnih razdoblja od kraja prethodnog tjednog razdoblja odmora.”

[...]

„(c) [...] Stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Kada vozač odluči to učiniti, dnevna razdoblja odmora i skraćena tjedna razdoblja odmora izvan sjedišta mogu se provesti u vozilu, ako ono ima pogodno mjesto za spavanje za svakog vozača ako je vozilo u mirovanju.

Redovna tjedna razdoblja odmora i svako tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao naknada prethodnog skraćenog tjednog razdoblja odmora ne provode se u vozilu. [...]

Odstupajući od drugog podstavka, redovno tjedno razdoblje odmora može se provesti u vozilu pod uvjetom

- da je vozilo parkirano u posebnoj zoni sa sigurnim parkirnim mjestima za komercijalna vozila i uslužnim objektima koji ispunjavaju minimalne zahtjeve iz Priloga; i
- da kabina ispunjava minimalne zahtjeve iz Priloga.

Do [SL: 18 mjeseci nakon stupanja na snagu] vozilo može biti parkirano u redovnoj parkirališnoj zoni sa sanitarnim čvorovima pod uvjetom da kabina ispunjava zahtjeve iz Priloga.

Komisija putem provedbenih akata dodatno specificira uvjete koje je potrebno ispuniti radi oslanjanja na ovo odstupanje prilikom parkiranja u posebnoj zoni. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.

Države članice do [SL: šest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] obavješćuju Komisiju o lokacijama posebnih zona koje su dostupne na njihovim državnim područjima te je potom obavješćuju o svim promjenama u vezi s tom informacijom. Komisija objavljuje popis posebnih zona na samo jednoj službenoj internetskoj stranici te ga ažurira.

Najkasnije do [SL: dvije godine nakon datuma stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] Komisija Europskom parlamentu i Vijeću predstavlja izvješće o raspoloživosti tih posebnih zona. Izvješće uključuje informacije o broju posebnih zona i njihovim lokacijama, kapacitetu i uporabi te o potražnji za dodatnim mjestima ili objektima. To izvješće sadrži i procjenu mjera koje su države članice poduzele ili ih planiraju. Na temelju tog izvješća Komisija, prema potrebi, predlaže mjere za povećanje broja i kvalitete posebnih zona i/ili mjere za preispitivanje odredaba iz četvrtog podstavka kako bi se redovito tjedno razdoblje odmora provodilo u vozilu.

Sve troškove smještaja izvan vozila pokriva poslodavac kao i sve naknade koje proizlaze iz korištenja posebnom zonom.”;

(d) Umeće se sljedeći stavak:

„8.a Prijevoznik organizira rad vozača tako da se vozači mogu [...] vratiti u jedno od operativnih središta u državi članici poslovnog nastana poslodavca ili u mjesto prebivališta vozača u svakom razdoblju od četiri uzastopna tjedna, kako bi proveli najmanje jedno redovno tjedno razdoblje odmora ili tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao naknada skraćenog tjednog razdoblja odmora. Međutim, ako je vozač uzastopno iskoristio dva skraćena razdoblja tjednog odmora bez vraćanja, prijevoznik rad vozača organizira tako da se vozač može vratiti već krajem trećeg tjedna.

Poduzeće bilježi način na koji ispunjava tu obvezu te u svojim prostorima drži dokumentaciju kako bi je moglo pokazati na zahtjev nadzornih tijela.”;

(5) U članku 9. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Odstupajući od članka 8., kada vozač prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom te uzima redovno dnevno razdoblje odmora ili tjedno razdoblje odmora, to se razdoblje može prekinuti najviše dva puta drugim aktivnostima koje ukupno ne traju dulje od jednog sata. Tijekom takvog redovnog dnevnog razdoblja ili tjednog razdoblja odmora vozač ima pristup kabini ili ležaju.”;

(6) [...] Članak 12. zamjenjuje se sljedećim:

„[...] Pod uvjetom da sigurnost na cestama time nije ugrožena te kako bi se omogućilo da vozilo stigne do prikladnog mjesta za zaustavljanje, vozač može odstupiti od članaka od 6. do 9. u mjeri u kojoj je to potrebno kako bi se osigurala sigurnost osoba, vozila ili njegova tereta. Pod uvjetom da sigurnost na cestama time nije ugrožena, vozač u iznimnim okolnostima može odstupiti i od članka 6. stavaka 1. i 2. te članka 8. stavka 2. na način da prekorači dnevna ili tjedna vremena vožnje za najviše jedan sat kako bi stigao do operativnog središta poslodavca kako bi iskoristio tjedni odmor. Vozač naznačuje razlog takvog odstupanja ručno na obrascu evidencije ili na ispisu uređaja za bilježenje ili na rasporedu dužnosti, najkasnije po dolasku na odredište ili prikladno mjesto za zaustavljanje.”;

(7) Članak 13. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) vozila koja se upotrebljavaju isključivo na otocima ili u područjima koja su odsječena od ostatka državnog područja čija površina nije veća od 2300 kvadratnih kilometara te koja nisu povezana s ostatkom državnog područja mostom, gazom ili tunelom otvorenim za motorna vozila, niti graniče s bilo kojom drugom državom članicom.”;

(b) dodaje se sljedeća točka (q):

„(q) vozila koja se upotrebljavaju za dostavu gotove betonske smjese.”;

(8) U članku 14. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. U izvanrednim slučajevima države članice u iznimnim okolnostima mogu odobriti privremenu iznimku na razdoblje od najviše 30 dana koja je opravdana i o njoj odmah obavješćuju Komisiju.”;

(9) Članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Države članice osiguravaju da vozači vozila iz članka 3. točke (a) poštuju nacionalna pravila kojima se osigurava odgovarajuća zaštita u pogledu dozvoljenih vremena vožnje te obveznih stanki i razdoblja odmora. Države članice obavješćuju Komisiju o mjerodavnim nacionalnim pravilima koja se primjenjuju na te vozače.”;

(9a) U članku 16. stavku 3. točka (a) zamjenjuje se sljedećom:

„(a) sadrži sve pojedinosti određene u stavku 2. za minimalno razdoblje koje obuhvaća dan na koji se provodi kontrola i prethodnih 56 dana; te se pojedinosti moraju ažurirati u redovitim razmacima čije trajanje ne može biti duže od jednog mjeseca;”

(10) U članku 19. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice utvrđuju pravila sankcioniranja koja se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i Uredbe (EU) br. 165/2014 te poduzimaju mjere potrebne za osiguranje njihove provedbe. Te su sankcije učinkovite, proporcionalne svojoj težini kako je utvrđeno u skladu s Prilogom III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁶, odvraćajuće i nediskriminirajuće. Svako kršenje ove Uredbe i Uredbe (EU) br. 165/2014 podliježe samo jednoj sankciji ili postupku. Države članice obavješćuju Komisiju o tim mjerama i pravilima sankcioniranja do datuma koji je određen u članku 29. drugom podstavku. One bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama tih mjera i pravila. Komisija o tome obavješćuje države članice.”;

(11) Članak 22. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice blisko surađuju i uzajamno si pomažu bez nepotrebnog odgađanja kako bi olakšale dosljednu primjenu ove Uredbe i njezinu učinkovitu provedbu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u članku 8. Direktive 2006/22/EZ.”;

(b) u stavku 2. dodaje se sljedeća točka (c):

„(c) ostale posebne informacije, uključujući o klasifikaciji rizika poduzeća, koje mogu utjecati na usklađenost s odredbama ove Uredbe.”;

⁶ 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) 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na djelatnosti cestovnoga prometa i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).

„(c) umeću se sljedeći stavci 3.a i 3.b:

„3.a U svrhu razmjene informacija u okviru ove Uredbe države članice koriste se tijelima za povezivanje unutar zajednice ovlaštenima u skladu s člankom 7. Direktive 2006/22/EZ.

3.b Uzajamna administrativna suradnja i pomoć pružaju se bez naknade.”;

(11a) U članak 24. umeće se sljedeći stavak:

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

(12) U članku 25. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. U slučajevima iz stavka 1. točke (b) Komisija donosi provedbene akte u kojima se utvrđuju zajednički pristupi u skladu s postupkom [...] ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.”;

(13) Dodaje se sljedeći Prilog:

„PRILOG

- A. Minimalni zahtjevi u pogledu sigurnosti, zaštite i usluga za posebnu zonu iz članka 8. stavka 8. podstavka 3.
1. Detekcija i sprečavanje neovlaštenog pristupa
 2. Rasvjeta i vidljivost
 3. Kontaktna točka i postupci u hitnim slučajevima
 4. Sanitarni čvorovi
 5. Mogućnosti kupnje hrane i pića
 6. Veze kojima se omogućuje komunikacija
 7. Napajanje na svakom parkirnom mjestu.
- B. Minimalni zahtjevi za kabinu iz članka 8. stavka 8. podstavka 3.
1. Krevet s madracem za svakog vozača
 2. Grijanje i klimatizacija neovisni o motoru
 3. Zastor kojim se blokira svjetlost
 4. Pretinac za pohranjivanje dostupan iz kabine.
 5. Ugrađeni hladnjak za čuvanje hrane
 6. Sklopivi stolić
 7. Sjedala s pomičnim naslonom za leđa

8. Protuprovalni alarmni sustav
9. Električna energija.”

Članak 2.

Uredba (EU) br. 165/2014 mijenja se kako slijedi:

(-1) U članku 1. stavak 1. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

- „1. Ovom se Uredbom utvrđuju obveze i zahtjevi u vezi s izradom, ugradnjom, uporabom, ispitivanjem i provjerom tahografa koji se upotrebljavaju u cestovnom prometu radi provjere usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 561/2006, Direktivom 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁷ i Direktivom Vijeća 92/6/EEZ⁸, Direktivom Vijeća 92/106/EEZ⁹, Uredbom (EZ) br. 1072/2009, Uredbom (EZ) br. 1073/2009, Direktivom 96/71 i Direktivom 2014/67/EU u mjeri u kojoj se odnose na upućivanje radnika u cestovnom prijevozu te s Direktivom xxx/xxx/EU o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje radnika u cestovnom prijevozu.*”

* Napomena: upućivanja na pravila o upućivanju radnika treba uskladiti s konačnim kompromisom o tim predmetima.

⁷ Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (SL L 80, 23.3.2002., str. 35.).

⁸ Direktiva Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 57, 2.3.1992., str. 27.).

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

(-1a) U članku 3. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Najkasnije četiri godine nakon kraja godine stupanja na snagu* detaljnih odredaba iz druge rečenice prvog stavka članka 11. koje sadrže specifikacije za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti, sva vozila koja se rabe u državi članici osim države članice u kojoj su registrirana i koja su opremljena tahografom koji nije usklađen sa specifikacijama iz tih detaljnih odredaba, opremljena su pametnim tahografom kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. ove Uredbe.”;

* [NAPOMENA: očekuje se krajem 2024.]

(-1b) Članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.
Zaštita podataka

1. Države članice osiguravaju da se obrada osobnih podataka u kontekstu ove Uredbe vrši isključivo za potrebe provjere usklađenosti s ovom Uredbom i Uredbom (EZ) br. 561/2006, Direktivom 2002/15/EZ, Direktivom Vijeća 92/6/EEZ, Direktivom Vijeća 92/106/EEZ, Uredbom (EZ) br. 1072/2009, Uredbom (EZ) br. 1073/2009, Direktivom 96/71 i Direktivom 2014/67/EU u mjeri u kojoj se odnose na upućivanje radnika u cestovnom prijevozu te s Direktivom xxx/xxx/EU o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje radnika u cestovnom prijevozu, u skladu s Uredbom (EU) br. 2016/679 i Direktivom [...] 2002/58/EZ te pod nadzorom nadzornog tijela države članice iz članka 51. Uredbe (EU) br. 2016/679.

2. Države članice posebno osiguravaju da su osobni podaci zaštićeni od uporabe koja nije strogo povezana sa zakonodavnim aktima iz stavka 1. u pogledu:

- uporabe globalnog navigacijskog satelitskog sustava (GNSS) za bilježenje podataka o položaju iz članka 8.,
- uporabe daljinske komunikacije za potrebe provedbe kontrole iz članka 9., uporabe tahografa sa sučeljem iz članka 10., elektroničke razmjene podataka na karticama vozača kako je navedeno u članku 31., a posebno prekogranične razmjene takvih podataka s trećim zemljama,
- evidencije koju provode prijevozna poduzeća u skladu s člankom 33.

3. Digitalni tahografi osmišljeni su na način da osiguravaju zaštitu privatnosti. Obrađuju se isključivo podaci potrebni za svrhe navedene u stavku 1.

4. Vlasnici vozila, prijevozna poduzeća i sva druga tijela prema potrebi poštuju relevantne odredbe o zaštiti osobnih podataka.”;

(1) Članak 8. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) prvi podstavak [...] zamjenjuje se sljedećim:

„Kako bi se olakšala potvrda usklađenosti s relevantnim zakonodavstvom, položaj vozila bilježi se automatski na sljedećim mjestima, ili u točki koja je najbliža takvim mjestima gdje je dostupan satelitski signal:

- početnom mjestu dnevnog radnog vremena;
- svaki put kad vozilo prijeđe granicu neke države članice;
- svaki put kad se vozilom obavljaju aktivnosti utovara ili istovara;
- svaka tri sata akumuliranog vremena vožnje; i

– završnom mjestu dnevnog radnog vremena.”;

(b) u drugi podstavak dodaje se sljedeća rečenica:

„Međutim, evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz prvog podstavka druge i treće alineje odnosi se na vozila koja su prvi put registrirana u državi članici¹⁰ dvije godine* nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz druge rečenice prvog stavka članka 11., ne dovodeći u pitanje obvezu naknadne ugradnje u određena vozila u skladu s člankom 3. stavkom 4.”

* [NAPOMENA: očekuje se najkasnije u lipnju 2022.]

(1a) Članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) U stavku 2. prva rečenica mijenja se kako slijedi:

„Četiri godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz članka 11. stavka 1. druge rečenice koja sadrži specifikacije za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. druge i treće alineje, države članice u odgovarajućoj mjeri opremaju svoja nadzorna tijela opremom za daljinsko rano otkrivanje potrebnom kako bi se omogućila komunikacija podataka navedena u ovom članku, uzimajući u obzir njihove posebne zahtjeve i strategije za provedbu.”;

¹⁰ NAPOMENA: ostale odredbe ove Uredbe, koje sadrže slično upućivanje na datum registracije vozila, uskladit će se s ovim dodatnim pojašnjenjem („u državi članici”).

(b) Stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komunikacija s tahografom iz stavka 1. uspostavlja se samo ako je za to primljen zahtjev s uređaja nadzornih tijela. Komunikacija je zaštićena kako bi se osigurala nepovredivost podataka i autentifikacija uređaja za bilježenje podataka i provjeru. Pristup razmijenjenim podacima omogućuje se isključivo nadzornim tijelima ovlaštenima za provjeru kršenja pravnih akata iz članka 7. stavka 1. i ove Uredbe te radionicama u mjeri potrebnoj da bi se utvrdio ispravan rad tahografa.”;

„(c) U stavku 4. dodaje se sljedeća alineja:

„– prekoračenje najduljeg dnevnog vremena vožnje.”;

(1aa) U članku 10. dodaje se sljedeći stavak:

2. „Tahografi vozila koja su prvi put registrirana u nekoj državi članici dvije godine* nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz druge rečenice stavka 1. članka 11. koje sadrže specifikacije za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. druge i treće alineje opremljena su sučeljem iz stavka 1.”;

* [NAPOMENA: očekuje se najkasnije u lipnju 2022.]

(1ab) U članku 11. nakon prve rečenice u prvom stavku umeće se sljedeća rečenica:

„Komisija donosi provedbene akte s detaljnim odredbama za jedinstvenu primjenu obveze evidentiranja prelazaka granice vozilom i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. druge i treće alineje i pohranjivanje tih podataka najkasnije [SL: 12 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni].”;

(1ac) U članku 22. stavku 5. zadnja dva podstavka zamjenjuju se sljedećim:

„Uklonjene ili uništene pečate zamjenjuju ovlašteni instalater ili radionica bez nepotrebne odgode, a najkasnije sedam dana od njegova uklanjanja. Ako je pečat uklonjen ili uništen za potrebe kontrole, može ga zamijeniti službenik za kontrolu opremljen uređajem za pečaćenje i jedinstvenom posebnom oznakom bez nepotrebne odgode.

Ako službenik za kontrolu ukloni pečat, kontrolna kartica umeće se u tahograf od trenutka uklanjanja pečata do završetka inspekcije, uključujući u slučaju postavljanja novoga pečata. Službenik za kontrolu izdaje pismenu izjavu koja sadrži barem sljedeće podatke:

- identifikacijski broj vozila;
- ime službenika;
- nadzorno tijelo i državu članicu;
- broj kontrolne kartice;
- broj uklonjenog pečata;
- datum i vrijeme uklanjanja pečata;
- broj novoga pečata, ako je službenik za kontrolu postavio novi pečat.

Prije zamjene pečata ovlaštena radionica provjerava i kalibrira tahograf, osim ako je pečat uklonjen ili uništen za potrebe kontrole te ga je zamijenio službenik za kontrolu.”;

(1ad) U članku 26. dodaje se sljedeći stavak:

„(7a) Nadležno tijelo države članice izdavateljice može zatražiti od vozača da zamijeni karticu vozača novom ako je to potrebno radi usklađivanja s relevantnim tehničkim specifikacijama.”;

(1b) U članku 34. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Vozači upotrebljavaju tahografske listiće ili kartice vozača svaki dan tijekom vožnje, počevši od trenutka kada preuzmu vozilo. Tahografski listić ili kartica vozača ne vade se prije kraja dnevnog radnog vremena, osim ako je to odobreno ili potrebno radi unosa simbola nakon prelaska granice. Tahografski listić ili kartica vozača ne smiju se upotrebljavati dulje od razdoblja za koje su namijenjeni.”;

(1c) U članku 34. stavku 6. dodaje se sljedeća točka (f):

„(f) simbole zemalja u kojima je započeto i završeno dnevno radno vrijeme. Vozač također unosi simbol zemlje u koju uđe nakon prelaska granice države članice na početku prvog zaustavljanja u toj državi članici. To se prvo zaustavljanje obavlja na najbližem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice. Kada se granica države članice prelazi na trajektu ili u vlaku, vozač simbol zemlje upisuje u luci ili na kolodvoru dolaska.”;

(2) U članku 34. stavku 7. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„7. Vozač unosi u digitalni tahograf simbole zemalja u kojima je započeto i završeno dnevno radno vrijeme [...].

Godinu dana nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz druge rečenice stavka 1. članka 11. koje sadrže specifikacije kojima se dopušta unos i pohrana podataka o prelascima granica, vozač također unosi simbol zemlje u koju uđe nakon prelaska granice države članice na početku prvog zaustavljanja u toj državi članici. To se prvo zaustavljanje obavlja na najbližem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice. Kada se granica države članice prelazi na trajektu ili u vlaku, vozač simbol zemlje upisuje u luci ili na kolodvoru dolaska.

Države članice mogu od vozača vozila koji obavljaju prijevoz unutar njihova područja zahtijevati unošenje detaljnijih zemljopisnih specifikacija uz simbol zemlje, uz uvjet da su države članice te detaljnije zemljopisne oznake priopćile Komisiji prije 1. travnja 1998.”;

(3) Članak 36. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. točka i. zamjenjuje se sljedećim:

„i. tahografske listiće za tekući dan i prethodnih 56 dana,”;

(b) stavak 1. točka iii. zamjenjuje se sljedećim:

„iii. svu ručnu evidenciju i ispise izvršene tijekom tekućeg dana i prethodnih 56 dana.”;

„(c) stavak 2. točka ii. zamjenjuje se sljedećim:

„ii. svu ručnu evidenciju i ispise izvršene tijekom tekućeg dana i prethodnih 56 dana.”;

Članak 3.

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

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

Članak 1. stavak 9.a i članak 2. stavak 3. primjenjuju se od 31. prosinca 2024. Do tog datuma članak 16. stavak 3. podstavak (a) Uredbe (EZ) br. 561/2006 i članak 36. stavak 1. podtočke i. i ii. te stavak 2. podtočka ii. Uredbe (EU) 165/2014 primjenjuju se u formulaciji prije izmjena uvedenih ovom Uredbom.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik
