

Bruxelles, 4. prosinca 2023.
(OR. en)

16343/23

Međuinstitucijski predmet:
2023/0155(COD)

TRANS 571
SOC 849
CODEC 2382

ISHOD POSTUPAKA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	15972/23
Br. dok. Kom.:	9734/23
Predmet:	Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora u sektoru povremenog prijevoza putnika – opći pristup

Za delegacije se u informativne svrhe u prilogu nalazi tekst o kojem je Vijeće za promet, telekomunikacije i energetiku (promet) na sastanku 4 prosinca 2023. postiglo opći pristup o navedenom prijedlogu.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora u sektoru povremenog prijevoza putnika i s obzirom na ovlast država članica za izricanje sankcija za kršenja Uredbe (EU) br. 165/2014 počinjena u drugoj državi članici

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 odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

1. Dobri radni uvjeti za vozače i poštenu uvjeti poslovanja za cestovne prijevoznike od ključne su važnosti za stvaranje učinkovitog, sigurnog i društveno odgovornog sektora cestovnog prometa, osiguravanje nediskriminacije i privlačenje kvalificiranih radnika. Stoga je važno da socijalna pravila Unije u području cestovnog prometa budu jasna, proporcionalna, svrsishodna i jednostavna za primjenu i izvršavanje te da se učinkovito i dosljedno provode na području čitave Unije.
2. Pravila o maksimalnim dnevnim i tjednim vremenima vožnje, minimalnim stankama te dnevnim i tjednim razdobljima odmora utvrđena Uredbom (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća¹ primjenjuju se na cestovne prijevoznike i njihove vozače, bez obzira na to bave li se prijevozom putnika ili tereta i na to je li, kad je riječ o prijevozu putnika, prijevoz linijski ili povremen.
3. Međutim, posebnosti sektora povremenog cestovnog prijevoza putnika nisu zajedničke sektoru cestovnog prijevoza tereta i sektoru linijskog cestovnog prijevoza putnika. Povremeni cestovni prijevoz putnika karakteriziraju velike razlike po sezonama i različita razdoblja vožnje, koja ovise o turističkim aktivnostima putnika. U njemu se moraju uzeti u obzir neplanirani i nenajavljeni zahtjevi putnika kao što su dodatna zaustavljanja te promjena rute ili rasporeda, kad god je to izvedivo. Povremeni cestovni prijevoz putnika općenito podrazumijeva kraće vrijeme vožnje nego prijevoz tereta ili linijski autobusni prijevoz. Vozači obično spavaju u hotelima i rijetko voze noću. S druge strane, od vozača se tijekom radnog vremena mogu očekivati dodatne aktivnosti koje često proizlaze iz interakcije s putnicima.

¹ 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.).

4. U *ex post* evaluaciji Uredbe (EZ) br. 561/2006 zaključeno je da neka od jedinstvenih pravila koja se odnose na minimalne stanke i razdoblja odmora ne odgovaraju posebnostima usluga povremenog cestovnog prijevoza putnika. Daljnje procjene koje je Komisija provela u tom pogledu pokazale su da su neki od zahtjeva Uredbe (EZ) br. 561/2006 u pogledu stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora neprimjereni i nepraktični za vozače i prijevoznike koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika jer negativno utječu na organizaciju učinkovitih i visokokvalitetnih usluga povremenog prijevoza putnika i na radne uvjete vozača, a time i na sigurnost cestovnog prometa.
5. Stoga je zahtjeve u pogledu minimalnih stanki i razdoblja odmora primjereno prilagoditi i posebnostima usluga povremenog cestovnog prijevoza putnika. Također je primjereno uskladiti pravila koja se primjenjuju na usluge unutarnjeg i međunarodnog povremenog cestovnog prijevoza putnika.
6. Fleksibilnijim pravilima o rasporedu stanki i dnevnih razdoblja odmora vozača koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika ni na koji način ne bi se smjela ugroziti sigurnost vozača ni sigurnost na cestama, povećati umor vozača niti pogoršati radne uvjete. Takvom se fleksibilnošću, koja bi se primjenjivala na razdoblja od 24 sata s manje od sedam akumuliranih sati vožnje, stoga ne bi trebala izmijeniti postojeća pravila o ukupnim minimalnim stankama, maksimalnim razdobljima vožnje po danu i tjedno te o najduljem vremenu vožnje od dva tjedna. Minimalni zahtjevi za radno vrijeme osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza, kako su utvrđeni u Direktivi 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹, također bi se trebali nastaviti primjenjivati u nepromijenjenom obliku.

¹ 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.).

7. Kako bi se osigurala jedinstvena definicija usluga povremenog prijevoza putnika, potrebno je pojasniti da definicija iz Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹ obuhvaća usluge unutarnjeg i međunarodnog prijevoza. Primjereno je ažurirati i upućivanje na Uredbu (EZ) br. 1073/2009, kojom je stavljena izvan snage Uredba Vijeća (EEZ) br. 684/92².
8. Fleksibilnije planiranje stanki za vozače koji obavljaju usluge povremenog cestovnog prijevoza putnika ne bi ih smjelo spriječiti da uzmu stanke u minimalnom trajanju koje im je potrebno da se primjereno odmore. Stoga je primjereno utvrditi minimalno trajanje svake stanke. Stoga bi vozačima koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika trebalo dopustiti da, uz drugu mogućnost dijeljenja stanke, podijele svoju obveznu stanku na odvojene stanke od najmanje 15 minuta.
- (9) Kako se veća fleksibilnost planiranja razdoblja odmora vozača koji obavljaju usluge povremenog cestovnog prijevoza putnika ne bi zlorabila, važno je precizno odrediti opseg te fleksibilnosti i predvidjeti odgovarajuće provjere. Vozači bi stoga trebali moći odgoditi početak dnevnih razdoblja odmora za najviše jedan sat ako razdoblje vožnje za taj dan nije premašilo sedam sati te bi trebali odgoditi početak samo ako uslugu povremenog prijevoza obavljaju šest dana ili dulje. Takvu fleksibilnost trebalo bi dodatno ograničiti na samo jedno odstupanje tijekom putovanja ili na dva u jednom povremenom prijevozu od osam dana ili dulje. Primjena odstupanja ne mijenja posljednje vrijeme početka tjednog razdoblja odmora. Osim zapisa tahografa pri provjeri tih okolnosti trebalo bi biti moguće iskoristiti i ispis iz uređaja za bilježenje ili rasporeda zaduženja.

¹ Uredba (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (preinaka) (SL L 300, 14.11.2009., str. 88.).

² Uredba Vijeća (EEZ) br. 684/92 od 16. ožujka 1992. o zajedničkim pravilima za međunarodni prijevoz putnika običnim i turističkim autobusima (SL L 74, 20.3.1992., str. 1.).

- (10) Ograničavanje mogućnosti odgode tjednog razdoblja odmora za do 12 uzastopnih dvadesetčetverosatnih razdoblja isključivo na usluge međunarodnog povremenog prijevoza putnika narušava i negativno utječe na pošteno tržišno natjecanje među prijevoznicima, osobito malim i srednjim poduzećima. Usluge unutarnjeg povremenog prijevoza putnika također se mogu pružati pod istim uvjetima u smislu prijedene udaljenosti ili trajanja ili usluga pruženih putnicima kao i pružanja usluge međunarodnog povremenog prijevoza putnika. Stoga bi ta mogućnost trebala postojati i za usluge unutarnjeg povremenog prijevoza putnika.
- (10a) Kako bi se omogućila djelotvorna i učinkovita kontrola pravilne primjene fleksibilnosti u planiranju stanki i mogućnosti odgode dnevnih i tjednih razdoblja odmora u povremenom prijevozu putnika, vozači bi tijekom cijelog putovanja u vozilu trebali imati „putni list” s ključnim informacijama o putovanju; takav putni list već se upotrebljava za uslugu međunarodnog povremenog prijevoza putnika na temelju Uredbe (EZ) br. 1073/2009. U skladu s odredbama o kontroli iz Uredbe (EU) br. 165/2014 o vođenju ručne evidencije, vozači bi trebali imati i papirnate ili elektroničke primjerke putnih listova koji obuhvaćaju povremeni prijevoz obavljen u prethodnih 28 dana, a od 31. prosinca 2024. u prethodnih 56 dana. Komisija bi pri preispitivanju tehničkih specifikacija tahografa trebala razviti mogućnost bilježenja vrste putničkog prijevoza (linijski ili povremeni putnički prijevoz).
- (10b) Uredbom (EZ) br. 561/2006 od država članica zahtijeva se da utvrde pravila o sankcijama koje se primjenjuju u slučaju kršenja te Uredbe i Uredbe (EU) br. 165/2014 te da osiguraju provedbu tih uredaba. U svojoj presudi u predmetu C-906/19 Sud je pojasnio da države članice ne mogu izreći sankciju nakon što otkriju povredu Uredbe (EU) br. 165/2014 koja je počinjena na državnom području druge države članice i za koju još nije izrečena sankcija te je u točki 45. priznao da „budući da taj aspekt propisa Unije može imati negativne učinke na radne uvjete vozača i cestovnu sigurnost, na zakonodavcu Unije je da odluči o mogućoj izmjeni”. S obzirom na to da se povrede tih dviju uredaba često događaju istodobno i da je svrha Uredbe (EU) br. 165/2014 osigurati usklađenost s Uredbom (EZ) br. 561/2006, primjereno je da se izricanje sankcija poduzeću ili vozaču za kršenje otkriveno na državnom području jedne države članice, ali počinjeno na državnom području druge države članice, može odnositi na povrede obje uredbe.

(11) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja i poboljšanje radnih uvjeta i sigurnosti na cestama usklađivanjem pravila o stankama i razdobljima odmora za vozače koji obavljaju usluge povremenog cestovnog prijevoza putnika, i osiguravanje toga da države članice mogu izreći sankcije za kršenja pravila tahografa otkrivena na njihovu državnom području bez obzira na to gdje su ta kršenja počinjena, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog prirode ciljeva oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

(12) Uredbu (EZ) br. 561/2006 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,
DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

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

1. članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (n) zamjenjuje se sljedećim:

„(n) „linijski prijevoz putnika” znači unutarnji i međunarodni prijevoz kako je definiran u članku 2. točkama 2. i 3. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća*;

* Uredba (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (SL L 300, 14.11.2009., str. 88.).”;

(b) umeće se točka (na):

„(na) „povremeni prijevoz putnika” znači unutarnji i međunarodni povremeni prijevoz kako je definiran u članku 2. točki 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća;”;

2. u članku 7. dodaje se četvrti stavak:

„Za vozača koji obavlja povremeni prijevoz putnika stanka iz prvog stavka može se zamijeniti i s tri stanke od kojih svaka mora trajati najmanje 15 minuta, raspoređene tijekom razdoblja vožnje iz prvog stavka, na način koji je u skladu s prvim stavkom, pod uvjetom da ukupno akumulirano dnevno vrijeme vožnje za taj dan ne prelazi 7 sati.

3. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak 2.a:

„2.a Pod uvjetom da time nije ugrožena sigurnost na cestama, vozač koji obavlja jednokratnu uslugu povremenog prijevoza putnika u trajanju od najmanje šest uzastopnih 24-satnih razdoblja može odstupati od stavka 2. prvog podstavka tako da jednom uzme dnevno razdoblje odmora u roku od najviše 25 sati nakon završetka prethodnog dnevnog razdoblja odmora ili tjednog razdoblja odmora, pod uvjetom da ukupno akumulirano vrijeme vožnje za taj dan ne premašuje sedam sati. U skladu s istim uvjetima to se odstupanje može koristiti dvaput u jednom povremenom prijevozu putnika u trajanju od najmanje osam uzastopnih 24-satnih razdoblja.”;

(b) u stavku 6.a uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Odstupajući od odredaba iz stavka 6. vozač koji pruža jednokratnu uslugu povremenog prijevoza putnika smije odgoditi tjedno razdoblje odmora za do 12 uzastopnih dvadesetčetverosatnih razdoblja nakon prethodnog redovnog tjednog razdoblja odmora ako:”;

(c) u stavku 6.a briše se točka (a);

4. u članku 16. dodaju se sljedeći stavci:

„4. Za potrebe kontrola na cesti vozač mora moći opravdati primjenu odstupanja iz članka 7. stavka 4. i članka 8. stavaka 2.a i 6.a:

a) nošenjem ispunjenog obrasca („putni list”) u vozilu. Prijevoznik je odgovoran za opremanje vozača ispunjenim putnim listovima prije svakog putovanja. Putni list sadrži najmanje sljedeće podatke:

i. vrstu usluge prijevoza;

ii. glavni plan puta, uključujući datume putovanja;

iii. prijevoznika(-e) koji pruža(ju) uslugu prijevoza.

b) posjedovanjem papirnatih ili elektroničkih primjeraka takvih putnih listova koji obuhvaćaju prethodnih 28 dana, a od 31. prosinca 2024. prethodnih 56 dana. Ta se obveza prestaje primjenjivati kada vozilo upotrebljava tahograf koji omogućuje bilježenje vrste usluge prijevoza putnika iz stavka 5.

Za nacionalne usluge može se koristiti putni list koji se odnosi na međunarodne usluge i koji je prilagođen kako bi se naznačilo njegovo korištenje za nacionalne usluge. Komisija može provedbenim aktom utvrditi format putnog lista za nacionalne službe kako bi se, prema potrebi, pojednostavnila kontrola. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.

5. Kako bi se osigurala ujednačena primjena i izvršavanje članka 7. stavka 4. i članka 8. stavaka 2.a i 6.a, Komisija u najranijem trenutku preispitivanja Provedbene uredbe Komisije (EU) 2016/799 ili bilo kojeg provedbenog akta kojim se ona zamjenjuje uključuje odgovarajuće tehničke specifikacije kojima se omogućuju bilježenje i pohrana podataka u tahografu koji se odnose na vrstu usluge prijevoza putnika, odnosno linijski ili povremeni prijevoz putnika. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a; datum početka primjene tih provedbenih akata određuje se nakon savjetovanja s relevantnim dionicima.”;

5. U članku 19. stavak 2. prvi podstavak mijenja se kako slijedi:

„2. Države članice nadležnim tijelima omogućuju određivanje sankcije poduzeću i/ili vozaču za kršenje ove Uredbe ili Uredbe (EU) br. 165/2014 koje je otkriveno na njezinu državnom području i za koje sankcija još nije određena, čak i ako je kršenje počinjeno na državnom području druge države članice ili treće zemlje.”.

Članak 2.

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.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće

Predsjednik/Predsjednica
