



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 8. travnja 2020.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0121 (COD)

5112/1/20
REV 1

TRANS 6
SOC 7
EMPL 7
MI 6
CODEC 11
PARLNAT 19

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012
- Vijeće usvojilo 7. travnja 2020.

DIREKTIVA (EU) 2020/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

**o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU
za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ
u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012**

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 postupkom³,

¹ SL C 197, 8.6.2018., str. 45.

² SL C 176, 23.5.2018., str. 57.

³ Stajalište Europskog parlamenta od 4. travnja 2019. [(SL ...)/(još nije objavljeno u Službenom listu)] i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 7. travnja 2020. [(SL ...)/(još nije objavljeno u Službenom listu)]. Stajalište Europskog parlamenta od ... [(SL ...)/(još nije objavljeno u Službenom listu)] [i odluka Vijeća od ...].

budući da:

- (1) Kako bi se stvorio siguran, učinkovit i socijalno odgovoran sektor cestovnog prometa, potrebno je osigurati, s jedne strane, primjerene uvjete rada i socijalnu zaštitu za vozače te, s druge strane, primjerene uvjete poslovanja i poštenog tržišnog natjecanja za cestovne prijevoznike („prijevoznici”). S obzirom na visok stupanj mobilnosti radne snage u sektoru cestovnog prometa, potrebna su posebna pravila za taj sektor kako bi se osigurala ravnoteža između slobode prijevoznika da pružaju prekogranične usluge, slobodnog kretanja robe, primjerenih uvjeta rada i socijalne zaštite vozača.
- (2) S obzirom na visok stupanj mobilnosti, koji je svojstven uslugama cestovnog prijevoza, posebnu pozornost treba posvetiti osiguravanju da vozači koriste prava koja imaju te da se prijevoznici, od kojih su većina mala poduzeća, ne suočavaju s neproporcionalnim administrativnim preprekama ili diskriminirajućim kontrolama kojima se nepotrebno ograničava njihova sloboda pružanja prekograničnih usluga. Zbog istog razloga sva nacionalna pravila koja se primjenjuju na cestovni promet moraju biti proporcionalna, kao i opravdana, i u njima se mora uzimati u obzir potreba da se osiguraju primjereni uvjeti rada i socijalna zaštita vozača te da se olakšava ostvarivanje slobode pružanja usluga cestovnog prijevoza na temelju poštenog tržišnog natjecanja između nacionalnih i stranih prijevoznika.

- (3) Ravnoteža između poboljšanja socijalnih uvjeta i uvjeta rada vozača te lakšeg ostvarivanja slobode pružanja usluga cestovnog prijevoza na temelju poštenog tržišnog natjecanja između nacionalnih i stranih prijevoznika ključna je za neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta.
- (4) Nakon evaluacije djelotvornosti i učinkovitosti sadašnjeg socijalnog zakonodavstva Unije u sektoru cestovnog prometa utvrđeni su određeni nedostaci u postojećim odredbama i u njihovoj provedbi, poput onih povezanih s upotrebom fiktivnih poduzeća. Nadalje, države članice različito tumače, primjenjuju i provode te odredbe, čime se stvara veliko administrativno opterećenje za vozače i prijevoznike. Iz toga proizlazi pravna nesigurnost, što šteti socijalnim uvjetima i uvjetima rada vozača te uvjetima poštenog tržišnog natjecanja za prijevoznike u sektoru.
- (5) Kako bi se osigurala pravilna primjena direktiva 96/71/EZ¹ i 2014/67/EU² Europskog parlamenta i Vijeća, trebalo bi ojačati kontrole i suradnju na razini Unije radi borbe protiv prijevara povezanih s upućivanjem vozača.

¹ 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.).

² Direktiva 2014/67/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 15. svibnja 2014. o provedbi Direktive 96/71/EZ o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga i izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („Uredba IMI”) (SL L 159, 28.5.2014., str. 11.).

- (6) Komisija je u svojem prijedlogu od 8. ožujka 2016. za reviziju Direktive 96/71/EZ prepoznala da provedba te direktive povlači posebna pravna pitanja i poteškoće u izrazito mobilnom sektoru cestovnog prometa te je navela da bi bilo najbolje da se ta pitanja rješavaju posebnim zakonodavstvom za sektor cestovnog prometa.
- (7) Kako bi se osigurala djelotvorna i proporcionalna provedba Direktive 96/71/EZ u sektoru cestovnog prometa, potrebno je utvrditi posebna pravila za taj sektor u kojima se odražavaju posebnosti izrazito mobilne radne snage u sektoru cestovnog prometa i kojima se osigurava ravnoteža između socijalne zaštite vozača i slobode prijevoznika da pružaju prekogranične usluge. Odredbe o upućivanju radnika iz Direktive 96/71/EZ i odredbe o provedbi tih odredaba iz Direktive 2014/67/EU primjenjuju se na sektor cestovnog prometa i trebale bi podlijegati posebnim pravilima utvrđenima u ovoj Direktivi.
- (8) S obzirom na izrazito mobilnu prirodu sektora prometa, vozači općenito nisu upućeni u drugu državu članicu na temelju ugovorâ o uslugama za duga razdoblja, kao što je katkad slučaj u drugim sektorima. Stoga bi trebalo pojasniti u kojim se okolnostima pravila o dugoročnom upućivanju iz Direktive 96/71/EZ ne primjenjuju na te vozače.

- (9) Uravnotežena posebna sektorska pravila o upućivanju trebala bi se temeljiti na postojanju dostatne povezanosti vozača i pruženih usluga i s državnim područjem države članice domaćina. Kako bi se olakšala provedba tih pravila, trebalo bi razlikovati različite vrste prijevoza ovisno o stupnju povezanosti s državnim područjem države članice domaćina.
- (10) Ako vozač sudjeluje u bilateralnom prijevozu iz države članice u kojoj poduzeće ima poslovni nastan („država članica poslovnog nastana”) na državno područje druge države članice ili treće zemlje ili natrag u državu članicu poslovnog nastana, priroda usluge usko je povezana s državom članicom poslovnog nastana. Moguće je da vozač obavlja bilateralni prijevoz više puta tijekom jednog putovanja. Ako bi se pravila o upućivanju te time uvjeti zaposlenja koje jamči država članica domaćin primjenjivali na takav bilateralni prijevoz, to bi bilo nerazmjerno ograničenje slobode pružanja prekograničnih usluga cestovnog prijevoza.

- (11) Trebalo bi pojasniti da međunarodni prijevoz u okviru kojeg se odvija provoz preko državnog područja države članice nije slučaj upućivanja. Takve vrste prijevoza obilježava činjenica da vozač prolazi kroz državu članicu bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcanja ili iskrcanja putnika i stoga između vozačevih aktivnosti i države članice u kojoj se provoz odvija ne postoji znatna povezanost. Stoga na utvrđivanje da prisutnost vozača u državama članicama predstavlja provoz ne utječu zaustavljanja zbog, primjerice, higijenskih razloga.
- (12) Ako vozač sudjeluje u kombiniranom prijevozu, priroda usluge koja se pruža tijekom početne ili završne cestovne dionice usko je povezana s državom članicom poslovnog nastana ako se sama cestovna dionica odnosi na bilateralni prijevoz. S druge strane, ako se prijevoz na cestovnoj dionici odvija unutar države članice domaćina ili kao dio nebilateralnog međunarodnog prijevoza, postoji dostatna povezanost s državnim područjem države članice domaćina te bi se stoga trebala primjenjivati pravila o upućivanju.

- (13) Ako vozač obavlja druge vrste prijevoza, osobito kabotažu ili nebilateralni međunarodni prijevoz, postoji dostatna povezanost s državnim područjem države članice domaćina. Povezanost postoji u slučaju kabotaže kako je definirana u uredbama (EZ) br. 1072/2009¹ i (EZ) br. 1073/2009² Europskog parlamenta i Vijeća jer se čitav prijevoz obavlja u državi članici domaćinu i usluga je stoga usko povezana s državnim područjem države članice domaćina. Nebilateralni međunarodni prijevoz obilježava činjenica da vozač sudjeluje u međunarodnom prijevozu izvan države članice poslovnog nastana poduzeća koje upućuje. Obavljene usluge stoga su povezane s dotičnom državom članicom domaćinom, a ne s državom članicom poslovnog nastana. U tim slučajevima posebna sektorska pravila potrebna su samo u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole.

¹ Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

² 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.).

- (14) Države članice trebale bi osigurati da su, u skladu s Direktivom 2014/67/EU, uvjeti zaposlenja iz članka 3. Direktive 96/71/EZ, koji su utvrđeni nacionalnim zakonom ili drugim propisom ili kolektivnim ugovorima ili arbitražnim pravorijecima koji su na njihovu državnom području proglašeni univerzalno primjenjivima ili na neki drugi način primjenjivi u skladu s člankom 3. stavcima 1. i 8. Direktive 96/71/EZ, na pristupačan i transparentan način dostupni prijevoznim poduzećima iz drugih država članica te upućenim vozačima. To bi trebalo uključivati, ako je relevantno, uvjete zaposlenja utvrđene kolektivnim ugovorima koji se općenito primjenjuju na sva slična poduzeća na dotičnom zemljopisnom području. Relevantne informacije trebale bi osobito obuhvaćati sastavne elemente naknade koji su obvezni na temelju takvih instrumenata. U skladu s Direktivom 2014/67/EU treba tražiti sudjelovanje socijalnih partnera.
- (15) Prijevoznici Unije suočavaju se sa sve većom konkurencijom prijevoznika sa sjedištem u trećim zemljama. Stoga je iznimno važno osigurati da se prijevoznike Unije ne diskriminira. U skladu s člankom 1. stavkom 4. Direktive 96/71/EZ, poduzeća s poslovnim nastanom u državi nečlanici ne smiju imati povoljniji tretman od poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici. To načelo trebalo bi primjenjivati i u pogledu posebnih pravila o upućivanju predviđenih u ovoj Direktivi. Osobito bi se trebalo primjenjivati u slučajevima kada prijevoznici iz trećih zemalja obavljaju prijevoz u okviru bilateralnih ili multilateralnih sporazuma kojima se odobrava pristup tržištu Unije.

- (16) Sustav višestране kvote Europske konferencije ministara prijevoza („ECMT”) jedan je od glavnih instrumenata kojima se regulira pristup prijevoznika trećih zemalja tržištu Unije i pristup prijevoznika Unije tržištima trećih zemalja. O broju dozvola koje se dodjeljuju svakoj državi članici ECMT-a odlučuje se jednom godišnje. Države članice trebaju poštovati svoju obvezu da se poduzeća Unije ne diskriminira, među ostalim i pri dogovaranju uvjeta za pristup tržištu Unije unutar ECMT-a.
- (17) Ovlast za pregovaranje i sklapanje Europskog sporazuma o radu posada vozila koje sudjeluju u međunarodnom cestovnom prometu („AETR”) ima Unija, kao dio svojih isključivih vanjskih nadležnosti. Unija bi, u skladu s člankom 2. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća¹, trebala uskladiti mehanizme kontrole kojima se može kontrolirati poštuju li poduzeća iz trećih zemalja nacionalna socijalna pravila te socijalna pravila Unije s mehanizmima kontrole koji se primjenjuju na poduzeća Unije.

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.).

- (18) Bilo je i poteškoća u primjeni pravila o upućivanju radnika utvrđenih u Direktivi 96/71/EZ te pravila o administrativnim zahtjevima utvrđenih u Direktivi 2014/67/EU na izrazito mobilan sektor cestovnog prometa. Nekoordiniranim nacionalnim mjerama za primjenu i provedbu odredaba o upućivanju radnika u sektoru cestovnog prometa prouzročena je pravna nesigurnost te veliko administrativno opterećenje za prijevoznike nerezidente Unije. Zbog toga je došlo do nepotrebnih ograničenja slobode pružanja prekograničnih usluga cestovnog prijevoza, što ima negativne posljedice na radna mjesta i konkurentnost prijevoznika. Stoga je potrebno uskladiti administrativne zahtjeve i mjere kontrole. Time bi se također spriječila izloženost prijevoznika nepotrebnim kašnjenjima.
- (19) Kako bi se osigurala djelotvorna i učinkovita provedba posebnih sektorskih pravila o upućivanju radnika i izbjeglo neproporcionalno administrativno opterećenje za prijevoznike nerezidente Unije, u sektoru cestovnog prometa trebalo bi utvrditi posebne administrativne zahtjeve i mjere kontrole, uz potpuno iskorištavanje alata za kontrolu kao što je digitalni tahograf. Kako bi se pratila usklađenost s obvezama iz ove Direktive i Direktive 96/71/EZ te istovremeno smanjila složenost te zadaće, državama članicama trebalo bi dopustiti da za prijevoznike uvedu samo administrativne zahtjeve i mjere kontrole utvrđene u ovoj Direktivi, koji su prilagođeni za sektor cestovnog prometa.

- (20) Prijevoznim poduzećima potrebna je pravna sigurnost u pogledu pravila i zahtjeva koje moraju poštovati. Ta pravila i zahtjevi trebali bi biti jasni, razumljivi i lako dostupni prijevoznim poduzećima te bi se njima trebala omogućiti provedba učinkovitih provjera. Važno je da se novim pravilima ne uvede nepotrebno administrativno opterećenje i da se njima uzmu u obzir interesi malih i srednjih poduzeća.
- (21) Administrativno opterećenje i zadaće u pogledu postupanja s dokumentacijom koji se odnose na vozače trebali bi biti razumni. Stoga, iako bi određeni dokumenti trebali biti dostupni u vozilu u slučaju inspekcije tijekom provjera na cesti, prijevoznici i, prema potrebi, nadležna tijela države članice poslovnog nastana prijevoznika trebali bi ostale dokumente staviti na raspolaganje putem javnog sučelja povezanog s Informacijskim sustavom unutarnjeg tržišta („sustav IMI”) uspostavljenim Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Nadležna tijela trebala bi upotrebljavati okvir uzajamne pomoći među državama članicama utvrđen u Direktivi 2014/67/EU.
- (22) Kako bi se olakšala kontrola usklađenosti s pravilima o upućivanju utvrđenima u ovoj Direktivi, prijevoznici bi trebali podnijeti izjavu o upućivanju nadležnim tijelima država članica u koje upućuju vozače.

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

- (23) Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje za prijevoznike, potrebno je pojednostavniti postupak slanja i ažuriranja izjava o upućivanju. Stoga bi Komisija trebala razviti višejezično javno sučelje kojem prijevoznici mogu pristupiti i putem kojeg mogu podnijeti i ažurirati informacije o upućivanju te podnijeti druge relevantne dokumente sustavu IMI ako je to potrebno.
- (24) S obzirom na to da u nekim državama članicama socijalni partneri imaju ključnu ulogu u provedbi socijalnog zakonodavstva u sektoru cestovnog prometa, državama članicama trebalo bi dopustiti da nacionalnim socijalnim partnerima pružaju relevantne informacije koje se dijele putem sustava IMI, isključivo radi provjere usklađenosti s pravilima o upućivanju uz poštovanje Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Relevantne informacije trebalo bi pružiti socijalnim partnerima putem sredstava izvan sustava IMI.
- (25) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za određivanje funkcionalnosti javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća².

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

² 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.).

- (26) Primjerena, učinkovita i dosljedna provedba pravila o radnom vremenu i vremenu odmora ključna je za poboljšanje cestovne sigurnosti, zaštitu uvjeta rada vozača i sprečavanje narušavanja tržišnog natjecanja koje je posljedica neusklađenosti. Stoga je poželjno proširiti područje primjene postojećih jedinstvenih zahtjeva za provedbu utvrđenih u Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ na kontrolu usklađenosti s odredbama o radnom vremenu utvrđenima u Direktivi 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća².
- (27) S obzirom na nizove podataka koji su potrebni za provođenje kontrola usklađenosti s pravilima o radnom vremenu utvrđenima u Direktivi 2002/15/EZ, opseg provjera na cesti ovisi o razvoju i uvođenju tehnologije kojom se omogućuje obuhvaćanje dostatnih razdoblja. Provjere na cesti trebalo bi ograničiti na one aspekte koji se mogu učinkovito provjeriti s pomoću tahografa i povezanih uređaja za bilježenje podataka u vozilu, dok bi se sveobuhvatne provjere trebale obavljati samo u prostorijama prijevoznika.

¹ 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.).

² 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.).

- (28) Provjere na cesti trebalo bi provoditi učinkovito i brzo kako bi se dovršile u najkraćem mogućem roku i uz minimalno kašnjenje vozača. Trebalo bi jasno razlikovati obveze prijevoznika i obveze vozača.
- (29) Suradnju među provedbenim tijelima država članica trebalo bi dodatno promicati usklađenim provjerama, koje bi države članice trebale nastojati proširiti na provjere u prostorijama prijevoznika. Europsko nadzorno tijelo za rad, čiji opseg aktivnosti, kako je utvrđeno u članku 1. stavku 4. Uredbe (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća¹, obuhvaća Direktivu 2006/22/EZ, moglo bi imati važnu ulogu u pružanju pomoći državama članicama koje provode usklađene provjere te bi moglo poduprijeti napore u pogledu obrazovanja i osposobljavanja.
- (30) Administrativna suradnja među državama članicama u pogledu primjene socijalnih pravila u sektoru cestovnog prometa pokazala se nedovoljnom, zbog čega je prekogranična provedba teža, neučinkovita i nedosljedna. Stoga je potrebno uspostaviti okvir za djelotvornu komunikaciju i uzajamnu pomoć, uključujući razmjenu podataka o povredama i informacija o dobrim praksama u provedbi.

¹ Uredba (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o osnivanju Europskog nadzornog tijela za rad, izmjeni uredaba (EZ) br. 883/2004, (EU) br. 492/2011 i (EU) 2016/589 i stavljanju izvan snage Odluke (EU) 2016/344 (SL L 186, 11.7.2019., str. 21).

- (31) Radi poticanja učinkovite administrativne suradnje i učinkovite razmjene informacija, Uredbom (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹ zahtijeva se od država članica da međusobno povežu svoje nacionalne elektroničke registre („NER”) putem sustava Europskog registra cestovnih prijevoznika („ERRU”). Trebalo bi proširiti informacije dostupne putem tog sustava tijekom provjera na cesti.
- (32) Kako bi se olakšala i poboljšala komunikacija među državama članicama, osigurala ujednačenija primjena socijalnih pravila u sektoru prometa i olakšala usklađenost prijevoznika s administrativnim zahtjevima pri upućivanju vozača, Komisija bi trebala razviti jedan ili više novih modula za sustav IMI. Važno je da se sustavom IMI omogući provedba provjera valjanosti izjava o upućivanju tijekom provjera na cesti.

¹ 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.).

- (33) Razmjena informacija u kontekstu učinkovite administrativne suradnje i uzajamne pomoći među državama članicama trebala bi biti u skladu s pravilima o zaštiti osobnih podataka utvrđenima u uredbama (EU) 2016/679 i (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Razmjena informacija putem sustava IMI također bi trebala biti u skladu s Uredbom (EU) br. 1024/2012.
- (34) Radi poboljšanja djelotvornosti, učinkovitosti i dosljednosti provedbe poželjno je razviti funkcije i proširiti uporabu postojećih nacionalnih sustava stupnjevanja rizika. Pristupom podacima u sustavima stupnjevanja rizika nadležnim tijelima dotične države članice koja provode kontrole omogućilo bi se bolje usmjeravanje provjera na prijevoznike koji ne ispunjavaju zahtjeve. Zajedničkom formulom za izračun stupnja rizika prijevoznika trebalo bi se doprinijeti pravednijem postupanju prema prijevoznicima tijekom provjera.
- (35) Kao posljedica stupanja na snagu Ugovora iz Lisabona ovlasti dodijeljene Komisiji na temelju Uredbe (EZ) br. 2006/22/EZ trebalo bi uskladiti s člancima 290. i 291. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

¹ Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

- (36) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Direktive 2006/22/EZ provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za povećanje minimalnog postotka radnih dana vozača koje provjeravaju države članice do 4 %; za dodatno pojašnjavanje definicija kategorija statistike koje se moraju prikupljati; za imenovanje tijela za aktivno promicanje razmjene podataka, iskustava i obavještajnih podataka između država članica; za utvrđivanje zajedničke formule za izračun stupnja rizika poduzeća; za utvrđivanje smjernica o najboljoj praksi provedbe; za utvrđivanje zajedničkog pristupa za evidentiranje i kontrolu razdoblja ostalih poslova te evidentiranje i kontrolu razdoblja od najmanje jednog tjedna tijekom kojeg vozač nije u vozilu i nije u mogućnosti izvršiti nikakve aktivnosti tim vozilom; te za promicanje zajedničkog pristupa provedbi te direktive, poticanje koherentnosti pristupa među provedbenim tijelima i usklađenog tumačenja Uredbe (EZ) br. 561/2006 među provedbenim tijelima i olakšavanje dijaloga između prijevozničkog sektora i provedbenih tijela. Komisija bi posebno pri donošenju provedbenih akata radi uspostave zajedničke formule za izračun stupnja rizika poduzeća trebala osigurati jednako postupanje prema poduzećima prilikom uzimanja u obzir kriterija navedenih u ovoj Direktivi. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.

- (37) Radi odražavanja razvoja najbolje prakse u pogledu provjera i standardne opreme kojom moraju raspolagati provedbene jedinice te radi utvrđivanja ili ažuriranja ocjene težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća¹, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u pogledu izmjene priloga I. i II. odnosno Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ. 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.^{2*}. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (38) Direktivu 2006/22/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

¹ 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.).

² SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (39) Prijevozna poduzeća adresati su određenih posebnih pravila o upućivanju i snose posljedice eventualnih povreda tih pravila koje počine. Međutim, kako bi se poduzeća koja ugovaraju usluge prijevoza s prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta spriječilo u zloporabama, države članice također bi trebale predvidjeti jasna i predvidiva pravila o sankcijama za pošiljatelje, otpremnike, ugovaratelje i podugovaratelje ako su znali ili su, s obzirom na sve relevantne okolnosti, trebali znati da su usluge prijevoza koje su naručili uključivale povrede posebnih pravila o upućivanju.
- (40) Kako bi se osigurali uvjeti poštenog tržišnog natjecanja te jednaki uvjeti za radnike i poduzeća, potrebno je ostvariti napredak u pogledu pametne provedbe i pružiti svu moguću potporu potpunom uvođenju i upotrebi sustavâ stupnjevanja rizika.
- (41) Komisija bi trebala provesti evaluaciju učinka primjene i provedbe pravila o upućivanju radnika na sektor cestovnog prometa te Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o rezultatima te evaluacije, prema potrebi zajedno sa zakonodavnim prijedlogom.

- (42) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, to jest osiguravanje, s jedne strane, primjerenih uvjeta rada i socijalne zaštite za vozače te, s druge strane, primjerenih uvjeta poslovanja i poštenog tržišnog natjecanja za prijevoznike, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog opsega i učinaka ove Direktive 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 Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (43) Nacionalne mjere kojima se prenosi ova Direktiva trebale bi se primjenjivati od 18 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive. Direktiva (EU) 2018/957 Europskog parlamenta i Vijeća¹ treba se primjenjivati na sektor cestovnog prometa, u skladu s člankom 3. stavkom 3. te direktive, od ... [18 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive],

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹ Direktiva (EU) 2018/957 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o izmjeni Direktive 96/71/EZ o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga (SL L 173, 9.7.2018., str. 16.).

Članak 1.

Posebna pravila o upućivanju vozača

1. Ovim se člankom utvrđuju posebna pravila o određenim aspektima Direktive 96/71/EZ u pogledu upućivanja vozača u sektoru cestovnog prometa i Direktive 2014/67/EU u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole za upućivanje tih vozača.
2. Ta posebna pravila primjenjuju se na vozače zaposlene u poduzećima s poslovnim nastanom u državi članici koja poduzimaju transnacionalnu mjeru iz u članka 1. stavka 3. točke (a) Direktive 96/71/EZ.
3. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja bilateralni prijevoz robe.

Za potrebe ove Direktive bilateralni prijevoz robe znači kretanje robe, na temelju ugovora o prijevozu, iz države članice poslovnog nastana, kako je definirana u članku 2. točki 8. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, u drugu državu članicu ili treću zemlju ili iz druge države članice ili treće zemlje u državu članicu poslovnog nastana.

Počevši od ... [18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive], što je datum od kojeg su vozači dužni ručno bilježiti podatke o prelasku granice na temelju članka 34. stavka 7. Uredbe (EU) br. 165/2014, države članice primjenjuju izuzeće za bilateralni prijevoz robe iz prvog i drugog podstavka ovog stavka i ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja jednu aktivnost utovara i/ili istovara u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač niti utovaruje niti istovaruje robu u istoj državi članici.

Ako nakon bilateralnog prijevoza koji je započeo u državi članici poslovnog nastana i tijekom kojeg nije obavljena nijedna dodatna aktivnost slijedi bilateralni prijevoz u državu članicu poslovnog nastana, izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka primjenjuje se na najviše dvije dodatne aktivnosti istovara i/ili utovara, pod uvjetima navedenima u trećem podstavku.

Izuzeća za dodatne aktivnosti iz trećeg i četvrtog podstavka ovog stavka primjenjuju se samo do datuma od kojeg se, na temelju članka 8. stavka 1. četvrtog podstavka Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. prvog podstavka te uredbe. Od tog se datuma izuzeća za dodatne aktivnosti iz trećeg i četvrtog podstavka ovog stavka primjenjuju isključivo na vozače koji se koriste vozilima opremljenima pametnim tahografima, kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. te uredbe.

4. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja bilateralni prijevoz putnika.

Za potrebe ove Direktive bilateralni prijevoz putnika u međunarodnom povremenom ili linijskom prijevozu putnika u smislu Uredbe (EZ) br. 1073/2009 jest prijevoz u okviru kojeg vozač obavi bilo koju od sljedećih radnji:

- (a) primi putnike u državi članici poslovnog nastana i iskrca ih u drugoj državi članici ili trećoj zemlji;
- (b) primi putnike u državi članici ili trećoj zemlji i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana; ili

- (c) primi putnike i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana radi odlazaka na lokalne izlete u drugu državu članicu ili treću zemlju, u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009.

Počevši od ... [18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive], što je datum od kojeg su vozači dužni ručno bilježiti podatke o prelasku granice na temelju članka 34. stavka 7. Uredbe (EU) br. 165/2014, države članice primjenjuju izuzeće za bilateralni prijevoz putnika iz prvog i drugog podstavka ovog stavka i ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja ukrcaj putnika jednom i/ili iskrcava putnike jednom u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač ne pruža usluge prijevoza putnika između dviju lokacija unutar prijedene države članice. Isto vrijedi za povratno putovanje.

Izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka ovog stavka primjenjuje se samo do datuma od kojeg se, na temelju članka 8. stavka 1. četvrtog podstavka Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. prvog podstavka te uredbe. Od tog se datuma izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka ovog stavka primjenjuje isključivo na vozače koji se koriste vozilima opremljenima pametnim tahografima, kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. te uredbe.

5. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja provoz kroz državno područje države članice bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcaja ili iskrcaja putnika.
6. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada odrađuje početnu ili završnu cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza, kako je definiran u Direktivi Vijeća 92/106/EEZ¹, ako sama cestovna dionica predstavlja bilateralni prijevoz kako je definiran u stavku 3. ovog članka.
7. Vozač koji obavlja kabotažu kako je definirana u uredbama (EZ) br. 1072/2009 i (EZ) br. 1073/2009 smatra se upućenim na temelju Direktive 96/71/EZ.
8. Upućivanje se za potrebe članka 3. stavka 1. a Direktive 96/71/EZ smatra završenim kada vozač napusti državu članicu domaćina za vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza robe ili putnika. To razdoblje upućivanja ne može se zbrajati s prethodnim razdobljima upućivanja u kontekstu takvih međunarodnih prijevoza koje je izvršio isti vozač ili drugi vozač kojeg je taj vozač zamijenio.

¹ 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.).

9. Države članice osiguravaju da su, u skladu s Direktivom 2014/67/EU, uvjeti zaposlenja iz članka 3. Direktive 96/71/EZ, koji su utvrđeni nacionalnim zakonom ili drugim propisom ili kolektivnim ugovorima ili arbitražnim pravorijecima koji su na njihovu državnom području proglašeni univerzalno primjenjivima ili na neki drugi način primjenjivi u skladu s člankom 3. stavcima 1. i 8. Direktive 96/71/EZ, na pristupačan i transparentan način dostupni prijevoznim poduzećima iz drugih država članica te upućenim vozačima. Relevantne informacije osobito obuhvaćaju sastavne elemente naknade koji su obvezni na temelju takvih instrumenata, uključujući, ako je relevantno, na temelju kolektivnih ugovora koji se općenito primjenjuju na sva slična poduzeća na dotičnom zemljopisnom području.
10. Prijevozna poduzeća s poslovnim nastanom u državi nečlanici ne smiju imati povoljniji tretman od poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici, među ostalim i pri obavljanju prijevoza u okviru bilateralnih ili multilateralnih sporazuma kojima se odobrava pristup tržištu Unije ili njegovim dijelovima.

11. Odstupajući od članka 9. stavaka 1. i 2. Direktive 2014/67/EU, države članice mogu uvesti samo sljedeće administrativne zahtjeve i mjere kontrole u pogledu upućivanja vozača:
- (a) obvezu da prijevoznik s poslovnim nastanom u drugoj državi članici podnese izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice u koju je vozač upućen najkasnije na početku upućivanja, služeći se standardnim višejezičnim obrascem javnog sučelja povezanog s Informativnim sustavom unutarnjeg tržišta („sustav IMI”) uspostavljenim Uredbom (EU) br. 1024/2012.; ta izjava o upućivanju sadržava sljedeće informacije:
- i. identitet prijevoznika, barem u obliku broja licencije Zajednice, ako je taj broj dostupan;
 - ii. podatke za kontakt upravitelja prijevoza ili druge osobe za kontakt u državi članici poslovnog nastana radi povezivanja s nadležnim tijelima države članice domaćina u kojoj se pružaju usluge te slanja i primanja dokumenata ili obavijesti;
 - iii. identitet, adresu boravišta i broj vozačke dozvole vozača;

- iv. datum početka ugovora o radu vozača i pravo koje se na njega primjenjuje;
 - v. predviđeni datum početka i kraja upućivanja;
 - vi. broj registarskih pločica motornih vozila;
 - vii. jesu li usluge prijevoza koje se pružaju prijevoz robe, prijevoz putnika, međunarodni prijevoz ili kabotaža;
- (b) obvezu prijevoznika da osigura da vozač ima na raspolaganju u papirnatom ili elektroničkom obliku te obvezu da vozač drži i, na zahtjev, stavlja na raspolaganje na cesti:
- i. primjerak izjave o upućivanju podnesene u sustavu IMI;
 - ii. dokaz da se prijevoz odvija u državi članici domaćinu, kao što je elektronički tovarni list (e-CMR) ili dokaz iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009;

- iii. zapise tahografa te posebice simbole država članica u kojima je vozač bio tijekom obavljanja međunarodnog cestovnog prijevoza ili kabotaže, u skladu sa zahtjevima u pogledu unosa informacija i vođenja evidencije na temelju uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014;
- (c) obvezu prijevoznika da nakon razdoblja upućivanja, na izravan zahtjev nadležnih tijela država članica u koje je vozač bio upućen, putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI dostavi primjerke dokumenata iz točke (b) podtočaka ii. i iii. ovog stavka, kao i dokumentaciju u vezi s naknadom vozača u odnosu na razdoblje upućivanja te njegov ugovor o radu ili jednakovrijedan dokument u smislu članka 3. Direktive Vijeća 91/533/EEZ¹, radne naloge koji se odnose na rad vozača i dokaz o isplatama.

¹ Direktiva Vijeća 91/533/EEZ od 14. listopada 1991. o obvezi poslodavca da obavijesti radnike o uvjetima koji se primjenjuju na ugovor o radu ili radni odnos (SL L 288, 18.10.1991., str. 32.).

Prijevoznik šalje dokumentaciju putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI najkasnije osam tjedana od datuma zahtjeva. Ako prijevoznik ne podnese traženu dokumentaciju u tom roku, nadležna tijela države članice u koju je vozač bio upućen mogu putem sustava IMI od nadležnih tijela države članice poslovnog nastana zatražiti pomoć u skladu s člancima 6. i 7. Direktive 2014/67/EU. Ako je takav zahtjev za uzajamnu pomoć podnesen, nadležna tijela države članice poslovnog nastana prijevoznika imaju pristup izvaji o upućivanju i drugim relevantnim informacijama koje je prijevoznik podnio putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI.

Nadležna tijela države članice poslovnog nastana osiguravaju da nadležnim tijelima države članice u koju je vozač bio upućen dostave zatraženu dokumentaciju putem sustava IMI u roku od 25 radnih dana od dana podnošenja zahtjeva za uzajamnu pomoć.

Za potrebe utvrđivanja da se vozač ne smatra upućenim u skladu sa stavicima 3. i 4. ovog članka države članice mogu samo kao mjeru kontrole vozaču uvesti obvezu da posjeduje i stavi na raspolaganje, ako se to zahtijeva tijekom provjere na cesti, u papirnatom ili elektroničkom obliku, dokaz o relevantnim djelatnostima međunarodnog prijevoza poput elektroničkog tovarnog lista (e-CMR) ili dokaza iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 te zapise tahografa iz točke (b) podtočke iii. ovog stavka.

12. Za potrebe kontrole prijevoznik u javnom sučelju povezanom sa sustavom IMI redovito ažurira izjave o upućivanju iz stavka 11. točke (a).
13. Podaci iz izjava o upućivanju pohranjuju se u repozitorij sustava IMI u svrhu provjera u razdoblju od 24 mjeseca.

Država članica može dopustiti nadležnom tijelu da nacionalnim socijalnim partnerima putem sredstava izvan sustava IMI dostavi relevantne informacije dostupne u sustavu IMI u mjeri u kojoj je to potrebno za provjeru usklađenosti s pravilima o upućivanju i u skladu s nacionalnim pravom i praksama, pod uvjetom:

- (a) da su informacije povezane s upućivanjem na državno područje dotične države članice;
 - (b) da se informacije upotrebljavaju isključivo u svrhu provedbe pravila o upućivanju; i
 - (c) da je svaka obrada podataka provedena u skladu s Uredbom (EU) 2016/679.
14. Komisija do ... [6 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive] provedbenim aktom određuje funkcionalnosti javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI. Taj provedbeni akt donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 4. stavka 2.

15. Države članice izbjegavaju nepotrebna kašnjenja u provedbi mjera kontrole koje bi mogle utjecati na trajanje upućivanja i datume upućivanja.
16. Nadležna tijela država članica blisko surađuju i pružaju si uzajamnu pomoć i sve relevantne informacije, podložno uvjetima utvrđenima u Direktivi 2014/67/EU i Uredbi (EZ) br. 1071/2009.

Članak 2.

Izmjena Direktive 2006/22/EZ

Direktiva 2006/22/EZ mijenja se kako slijedi:

1. naslov se zamjenjuje sljedećim:

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

2. članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Predmet

Ovom se Direktivom utvrđuju minimalni uvjeti za provedbu uredbi (EZ) br. 561/2006* i (EU) br. 165/2014** Europskog parlamenta i Vijeća te Direktive 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća***.

* 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.).

** 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.).

*** 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.).”;

3. članak 2. mijenja se kako slijedi:

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

„Te provjere svake godine obuhvaćaju širok i reprezentativan presjek mobilnih radnika, vozača, poduzeća i vozila obuhvaćenih područjem primjene uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te mobilnih radnika i vozača obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2002/15/EZ. Provjere na cesti usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ ograničene su na aspekte koji se mogu učinkovito provjeriti s pomoću tahografa i povezanih uređaja za bilježenje podataka. Sveobuhvatna provjera usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ može se provesti samo u prostorijama poduzeća.”;

(b) u stavku 3. prvi i drugi podstavak zamjenjuju se sljedećim:

„Svaka država članica organizira provjere tako da najmanje 3 % radnih dana vozača vozila koji su obuhvaćeni područjem primjene uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 bude provjereno. Tijekom provjere na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sjedište, upravitelja prijevoza ili drugu osobu ili subjekt kako bi prije kraja provjere na cesti pružio bilo koje dokaze koji se u tom trenutku ne nalaze u vozilu; time se ne dovodi u pitanje obveza vozača da osigura pravilnu upotrebu tahografske opreme.

Komisija od 1. siječnja 2012. može provedbenim aktom povećati minimalni postotak do 4 %, pod uvjetom da statistike prikupljene na temelju članka 3. pokažu da je u prosjeku više od 90 % svih provjerenih vozila opremljeno digitalnim tahografom. Pri donošenju odluke Komisija također uzima u obzir učinkovitost postojećih provedbenih mjera, a posebno dostupnost podataka s digitalnih tahografa u prostorijama poduzeća. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;

(c) umeće se sljedeći stavak:

„3.a Svaka država članica organizira provjere usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ uzimajući u obzir sustav stupnjevanja rizika predviđen u članku 9. ove Direktive. Te provjere usmjerene su na poduzeće ako jedan ili više njegovih vozača neprekidno ili ozbiljno krši Uredbu (EZ) br. 561/2006 ili Uredbu (EU) br. 165/2014.”;

(d) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Informacije podnesene Komisiji u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006 i člankom 13. Direktive 2002/15/EZ uključuju broj vozača provjerenih na cesti, broj provjera u prostorijama poduzeća, broj provjerenih radnih dana te broj i vrstu prijavljenih povreda, uz naznaku jesu li se prevozili putnici ili teret.”;

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

„Komisija, ako je potrebno, provedbenim aktima dodatno pojašnjava definicije kategorija navedene u prvom stavku točkama (a) i (b). Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;

5. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Usklađene provjere

Države članice najmanje šest puta godišnje provode usklađene provjere na cesti vozača i vozila obuhvaćenih područjem primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014. Osim toga, države članice nastoje organizirati usklađene provjere u prostorijama poduzeća.

Takve usklađene provjere u isto vrijeme poduzimaju provedbena tijela dviju ili više država članica, od kojih svako djeluje na vlastitom državnom području.”;

6. u članku 6. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Provjere u prostorijama poduzeća planiraju se s obzirom na prošla iskustva u vezi s različitim vrstama prijevoza i poduzeća. One se provode i ako se na cestama utvrde ozbiljne povrede Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 ili Direktive 2002/15/EZ.”;

7. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) slati dvogodišnja statistička izvješća Komisiji na temelju članka 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006;”;

ii. dodaje se sljedeća točka:

„(d) osigurati razmjenu informacija s drugim državama članicama na temelju članka 8. ove Direktive o primjeni nacionalnih odredaba kojima se prenose ova Direktiva i Direktiva 2002/15/EZ.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Razmjena podataka, iskustava i obavještajnih podataka između država članica aktivno se promiče, ponajprije, ali ne isključivo, putem Odbora navedenog u članku 12. stavku 1. i bilo kojeg tijela koje Komisija može imenovati provedbenim aktima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;

8. članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Razmjena informacija

1. Informacije bilateralno stavljene na raspolaganje na temelju članka 22. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 također se razmjenjuju između imenovanih tijela prijavljenih Komisiji u skladu s člankom 7. ove Direktive:

- (a) najmanje jednom svakih šest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive;
- (b) na temelju obrazloženog zahtjeva države članice u pojedinačnim slučajevima.”;

2. Države članice dostavljaju informacije koje je zatražila druga država članica na temelju stavka 1. točke (b) u roku od 25 radnih dana od primitka zahtjeva. Države članice mogu se međusobno dogovoriti o kraćem roku. U hitnim slučajevima ili u slučajevima kada je potreban samo jednostavan uvid u registre, kao što su registri sustava stupnjevanja rizika, zatražene informacije dostavljaju se u roku od tri radna dana.

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

Ako je teško ili nemoguće postupiti u skladu sa zahtjevom za dostavljanje informacija ili provesti provjere, inspekcije ili istrage, dotična država članica u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev i navodi utemeljene razloge za te poteškoće ili tu nemogućnost. Dotične države članice međusobno se dogovaraju kako bi pronašle rješenje.

U slučaju stalnih kašnjenja u pružanju informacija državi članici na čije državno područje je radnik upućen, obavješćuje se Komisija koja poduzima odgovarajuće mjere.

3. Razmjena informacija predviđena u ovom članku provodi se putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („sustav IMI”) uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća^{*}. To se ne primjenjuje na informacije koje države članice razmjenjuju izravnim pretraživanjem nacionalnih elektroničkih registara iz članka 16. stavka 5. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća^{**}.

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

^{**} Uredba (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.).”;

9. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice uvode sustav stupnjevanja rizika za poduzeća na temelju relativnog broja i težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 ili nacionalnih odredaba kojima se prenosi Direktiva 2002/15/EZ koje je pojedino poduzeće počinilo.

Komisija do ... [10 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] provedbenim aktima utvrđuje zajedničku formulu za izračun stupnja rizika poduzeća. Tom zajedničkom formulom uzimaju se u obzir broj, težina i učestalost povreda, kao i rezultati kontrola u kojima nije otkrivena povreda te je li cestovni prijevoznik u svim svojim vozilima upotrebljavao pametni tahograf na temelju poglavlja II. Uredbe (EU) br. 165/2014. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.”;

(b) u stavku 2. briše se druga rečenica;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Početni popis povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Uredbe (EU) br. 165/2014 i ocjena težine tih povreda navedeni su u Prilogu III.

Radi utvrđivanja ili ažuriranja ocjene težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 15.a ove Direktive u svrhu izmjene Priloga III. kako bi se uzelo u obzir regulatorna kretanja i razmatranja o sigurnosti na cestama.

U kategoriju najtežih povreda trebale bi biti uključene one povrede kod kojih se nepoštovanjem relevantnih odredaba uredbi (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 uzrokuje ozbiljan rizik od smrti ili teških tjelesnih ozljeda.”;

(d) dodaju se sljedeći stavci:

„4. Radi olakšavanja ciljanih provjera na cesti, podaci sadržani u nacionalnom sustavu stupnjevanja rizika dostupni su za vrijeme kontrole svim nadležnim tijelima dotične države članice koja provode kontrole.

5. Države članice nadležnim tijelima drugih država članica omogućuju izravan pristup informacijama sadržanima u njihovu nacionalnom sustavu stupnjevanja rizika putem interoperabilnih nacionalnih elektroničkih registara kako je navedeno u članku 16. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, u skladu s člankom 16. stavkom 2. te uredbe.”;

10. članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija provedbenim aktima utvrđuje smjernice o najboljoj praksi provedbe. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.

Te se smjernice objavljuju u dvogodišnjem izvješću Komisije.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komisija provedbenim aktima utvrđuje zajednički pristup za evidentiranje i kontrolu razdoblja ostalih poslova, kako su definirani u članku 4. točki (e) Uredbe (EZ) br. 561/2006, uključujući oblik evidentiranja i posebne slučajeve u kojima se ono provodi, te za evidentiranje i kontrolu razdoblja od najmanje jednog tjedna tijekom kojeg vozač nije u vozilu i nije u mogućnosti izvršiti nikakve aktivnosti s tim vozilom. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.”;

11. članci od 12. do 15. zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 12.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 13.

Provedbene mjere

Komisija na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu donosi provedbene akte, osobito s jednim od sljedećih ciljeva:

- (a) radi promicanja zajedničkog pristupa provedbi ove Direktive;
- (b) radi poticanja koherentnosti pristupa među provedbenim tijelima i usklađenog tumačenja Uredbe (EZ) br. 561/2006 među provedbenim tijelima;
- (c) radi olakšavanja dijaloga između prijevozničkog sektora i provedbenih tijela.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.

Članak 14.

Pregovori s trećim zemljama

Kada ova Direktiva stupi na snagu, Unija započinje pregovore s relevantnim trećim zemljama s ciljem primjene pravila jednakovrijednih onima utvrđenima u ovoj Direktivi.

Do zaključenja tih pregovora države članice uključuju podatke o provjerama izvršenima na vozilima iz trećih zemalja u svoja izvješća Komisiji, kako je utvrđeno u članku 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006

Članak 15.

Ažuriranje priloga

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 15.a u svrhu izmjene priloga I. i II. kako bi se unijele potrebne prilagodbe koje odražavaju razvoj najbolje prakse.

* 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.).”;

12. umeće se sljedeći članak:

„Članak 15.a

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9. stavka 3. i članka 15. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9. stavka 3. i članka 15. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.*.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 9. stavka 3. i članka 15. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

* SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

13. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) dio A mijenja se kako slijedi:

i. točke 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. dnevna i tjedna vremena vožnje, stanke i dnevni i tjedni odmori; kao i tahografski listići prethodnih dana koji se moraju držati u vozilu u skladu s člankom 36. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 i/ili podaci pohranjeni za isto razdoblje na kartici vozača i/ili u memoriji tahografa u skladu s Prilogom II. ovoj Direktivi i/ili na ispisima;

2. za razdoblje navedeno u članku 36. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) br. 165/2014, bilo koji slučaj kada je vozilo prekoračilo dozvoljenu brzinu, a koje se definira kao svako razdoblje duže od jedne minute tijekom kojeg je brzina vozila premašila 90 km/h za vozila kategorije N₃ ili 105 km/h za vozila kategorije M₃ (kategorije N₃ i M₃ kako su definirane u Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*);

* Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).”;

- ii. točka 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. ispravna primjena tahografa (utvrđivanje mogućih zloupotreba uređaja i/ili kartice vozača i/ili tahografskih listića) ili, ako je to primjereno, postojanje dokumenata iz članka 16. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006;”;

iii. dodaje se sljedeća točka:

„6. produženo maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati kako je utvrđeno u članku 4. točki (a) Direktive 2002/15/EZ; ostala tjedna radna vremena kako je utvrđeno u člancima 4. i 5. Direktive 2002/15/EZ samo ako je tehnološki moguće provesti učinkovite provjere.”;

(b) dio B mijenja se kako slijedi:

i. u prvom stavku dodaju se sljedeće točke:

„4. poštovanje maksimalnog prosječnog tjednog radnog vremena, stanki i zahtjevâ u pogledu noćnog rada kako je utvrđeno u člancima 4., 5. i 7. Direktive 2002/15/EZ;

5. poštovanje obveza poduzeća u pogledu plaćanja smještaja za vozače i organiziranja rada vozača, u skladu s člankom 8. stavcima 8. i 8.a Uredbe (EZ) br. 561/2006.”;

ii. drugi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Države članice mogu, ako je to primjereno, provjeravati zajedničku odgovornost drugih sudionika u prijevoznom lancu, kao što su špediteri, otpremnici ili ugovaratelji, u slučaju otkrivene povrede, uključujući provjeru toga da ugovori o pružanju prijevoza omogućuju usklađenost s uredbama (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014.”.

Članak 3.

Izmjena Uredbe (EU) br. 1024/2012

U Prilogu Uredbi (EU) br. 1024/2012 dodaju se sljedeće točke:

„13. Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ*: članak 8.

14. Direktiva (EU) 2020/... Europskog parlamenta i Vijeća od ...⁺ o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012^{**+}: članak 1. stavak 14.

* SL L 102, 11.4.2006., str. 35.

** SL L ..., ..., str. ...”.

Članak 4.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

⁺ SL: Molimo umetnuti u tekst serijski broj i datum ove Direktive te dopuniti pripadajuću bilješku.

Članak 5.

Sankcije

1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama za pošiljatelje, otpremnike, ugovaratelje i podugovaratelje zbog nepoštovanja nacionalnih odredaba donesenih na temelju članka 1. ako su znali ili su s obzirom na sve relevantne okolnosti trebali znati da su usluge prijevoza koje su naručili uključivale povrede tih odredaba.
2. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na povrede nacionalnih odredaba donesenih na temelju članka 1. i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće.

Članak 6.

Pametna provedba

Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2014/67/EU i kako bi se dodatno provele obveze predviđene u članku 1. ove Direktive, države članice osiguravaju primjenu koherentne nacionalne provedbene strategije na svojem državnom području. U toj strategiji naglasak je na poduzećima s visokim stupnjem rizika iz članka 9. Direktive 2006/22/EZ.

Članak 7.
Evaluacija

1. Komisija provodi evaluaciju provedbe ove Direktive, posebno učinka članka 1., do 31. prosinca 2025. te izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Direktive. Izvješću Komisije prema potrebi se prilaže zakonodavni prijedlog. To se izvješće objavljuje.
2. Nakon izvješća iz stavka 1. Komisija redovito provodi evaluaciju ove Direktive i rezultate evaluacije podnosi Europskom parlamentu i Vijeću. Rezultatima evaluacije prema potrebi se prilažu relevantni prijedlozi.

Članak 8.
Osposobljavanje

Države članice surađuju u području pružanja obrazovanja i osposobljavanja tijelima za provedbu, nadovezujući se na postojeće sustave provedbe.

Poslodavci su dužni osigurati da njihovi vozači steknu znanje o svojim pravima i obvezama koji proizlaze iz ove Direktive.

Članak 9.

Prenošenje

1. Države članice do ... [18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive] donose i objavljuju mjere potrebne radi usklađivanja s ovom Direktivom. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

One primjenjuju te mjere od ... [18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive].

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 10.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 11.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik
