



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 1. lipnja 2017.
(OR. en)

9671/17

**Međuinstitucijski predmet:
2017/0121 (COD)**

**TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926**

PRIJEDLOG

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	1. lipnja 2017.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2017) 278 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2017) 278 final.

Priloženo: COM(2017) 278 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i o utvrđivanju
posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje
vozača u sektoru cestovnog prometa**

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

- **Razlozi i ciljevi prijedloga**

Socijalna pravila Unije u sektoru cestovnog prometa pridonose ostvarivanju ciljeva politike u pogledu poboljšanja uvjeta rada vozača, osiguranja poštenog tržišnog natjecanja među poduzećima za cestovni prijevoz i unaprjeđenja sigurnosti na cestama za sve sudionike u cestovnom prometu. Prilagođavanje tih pravila potrebama sektora te omogućivanje njihove jednostavnije primjene te jedinstvene i učinkovite provedbe ključan je dio strategije Komisije za daljnju integraciju tržišta cestovnog prijevoza u EU-u te postizanje poštenog, učinkovitog i socijalno odgovornog sektora kako je navedeno u bijeloj knjizi o prometu od 28. ožujka 2011.¹

Ključna socijalna pravila koja se odnose na cestovni prijevoz uključuju odredbe o organizaciji radnog vremena vozača utvrđene u Direktivi 2002/15/EZ², minimalne uvjete za provedbu utvrđene u Direktivi 2006/22/EZ, pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora utvrđena u Uredbi (EZ) br. 561/2006³ te odredbe o upućivanju radnika utvrđene u Direktivi 96/71/EZ⁴ i Direktivi 2014/67/EU o provedbi⁵. Ti su pravni akti dio širih nastojanja usmjerenih na poboljšanje uvjeta rada vozača, osiguranje poštenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i poboljšanje sigurnosti na europskim cestama te osiguranje ravnoteže između socijalne zaštite vozača i slobode prijevoznika da pružaju prekogranične usluge.

U *ex post* evaluaciji socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu i njegove provedbe, koja je provedena u razdoblju 2015. – 2017.⁶ kao dio programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT), zaključeno je da se postojećim pravilima ne rješavaju djelotvorno i učinkovito rizici pogoršanja uvjeta rada i narušavanja tržišnog natjecanja. Tomu su razlog nedostaci u pravnom okviru. Određena su pravila nejasna, neprikladna ili ih je teško primijeniti ili provesti, zbog čega se zajednička pravila različito provode u državama članicama te se stvara rizik od fragmentacije unutarnjeg tržišta.

Analiza problema na terenu pokazuje da ponajprije hitno treba početi rješavati razlike u tumačenju i primjeni direktiva 96/71/EZ i 2014/67/EU na sektor cestovnog prometa. U procjeni učinka priloženoj ovom zakonodavnom Prijedlogu zaključeno je da odredbe o upućivanju i administrativni zahtjevi ne odgovaraju izrazito mobilnoj naravi posla vozača u međunarodnom cestovnom prijevozu. To uzrokuje neproporcionalna regulatorna opterećenja za prijevoznike te stvara neopravdane prepreke pružanju prekograničnih usluga. Pravne i praktične poteškoće u primjeni pravila o upućivanju na sektor cestovnog prometa istaknute su u uvodnoj izjavi 10. prijedloga Komisije od 8. ožujka 2016.⁷ o izmjeni Direktive 96/71/EZ: *Budući da je posao u sektoru međunarodnog cestovnog prijevoza izrazito mobilne naravi, provedba Direktive o upućivanju radnika povlači posebna pravna pitanja i poteškoće (posebno kada poveznica s predmetnom državom članicom nije dovoljna). Bilo bi*

¹ COM(2011) 144 final

² SL L 80, 23.3.2002., str. 35.

³ SL L 102, 11.4.2006., str. 1.

⁴ SL L 18, 21.1.1997., str. 1.

⁵ SL L 159, 28.5.2014., str. 11.

⁶ *Ex post* evaluacijom obuhvaćena je Uredba (EZ) br. 561/2006 o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora, Direktiva 2006/22/EZ o provedbi odredaba Uredbe te Direktiva 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza.

⁷ COM(2016) 128

najprikladnije da se ti izazovi otklone kroz zakonodavstvo specifično za taj sektor, zajedno s drugim inicijativama EU-a usmjerenima na poboljšanje funkcioniranja unutarnjeg tržišta cestovnog prijevoza.

Ovim se Prijedlogom predviđa holistički pristup rješavanju rizika od neprimjerenih uvjeta rada za vozače, uključujući uvjete i odredbe zapošljavanja, uz istovremeno ublažavanje prekomjernih regulatornih opterećenja za prijevoznike i sprječavanje narušavanja tržišnog natjecanja. Glavni je cilj osigurati ravnotežu između primjerenih uvjeta rada za vozače i slobode prijevoznika da pružaju prekogranične usluge.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Ovaj je Prijedlog dio šire revizije zakonodavstva Unije u području cestovnog prijevoza koja je u tijeku. Usko je povezan s inicijativom za poboljšanje jasnoće i primjerenosti pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora iz Uredbe (EZ) br. 561/2006 te pravila o uporabi tahografa iz Uredbe (EU) br. 165/2014. Isto je tako povezan s tekućom revizijom tržišnih pravila za pristup djelatnosti cestovnog prijevoznika (Uredba (EZ) br. 1071/2009), pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (Uredba (EZ) br. 1072/2009) i pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza putnika (Uredba (EZ) br. 1073/2009). Socijalna i tržišna pravila čine sveobuhvatan i usklađen pravni okvir, a njihova dosljedna i djelotvorna provedba ključna je za stvaranje poštenog, sigurnog te ekološki i socijalno održivog sektora cestovnog prometa. Ni jedna od tih inicijativa ne može samostalno učinkovito riješiti tekuće socijalne i tržišne izazove.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Prijedlogom se pridonosi dvama prioritetima ove Komisije, odnosno stvaranju „povezanijeg i pravednijeg unutarnjeg tržišta” i poticanju „otvaranja radnih mjesta, rasta i ulaganja”. Usklađen je s mjerama usmjerenima na borbu protiv socijalne nepravde i nepoštenog tržišnog natjecanja te na stvaranje socijalnog okvira za nove mogućnosti zapošljavanja i poštene poslovne uvjete.

Jedan je od ciljeva Prijedloga osigurati pristojne uvjete rada i odgovarajuću socijalnu zaštitu. Stoga je on usklađen s ciljevima socijalnog programa Komisije te s inicijativom o uspostavi europskog stupa socijalnih prava. Usklađen je i s Poveljom Europske unije o temeljnim pravima, odnosno njezinim člankom 31. u kojem je utvrđeno pravo na poštene i pravične radne uvjete.

Prijedlogom se pridonosi programu REFIT smanjenjem regulatornih opterećenja te pojednostavnjenjem i prilagođavanjem određenih pravila posebnim potrebama sektora. Njime će se također omogućiti učinkovitija provedba boljom uporabom postojećih alata i sustava za kontrolu.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Ovim se Prijedlogom izmjenjuje Direktiva 2006/22/EZ i utvrđuju sektorska pravila o upućivanju radnika u pogledu direktiva 96/71/EZ i 2014/67/EU.

Direktiva 2006/22/EZ temelji se na sadašnjem članku 91. stavku 1. Ugovora o funkcioniranju EU-a (UFEU) te bi se i ova izmjena trebala temeljiti na toj odredbi.

Direktive 96/71/EZ i 2014/67/EU temelje se na (sadašnjem) članku 53. stavku 1. UFEU-a. Međutim, s obzirom na to da se ovdje predložena pravila primjenjuju isključivo na situacije povezane s pružanjem usluga prijevoza, trebalo bi se osloniti na članak 91. stavak 1. UFEU-a.

- **Supsidijarnost**

Prema članku 4. stavku 2. točki (g) UFEU-a, EU regulatornu nadležnost u području prometa dijeli s državama članicama. Međutim, postojeća pravila može izmijeniti samo zakonodavac EU-a.

Nedostaci u sadašnjem zakonodavstvu znače da države članice različito primjenjuju i provode socijalna pravila EU-a, uključujući ona o upućivanju radnika. Smjernice ili samoregulacija države članice ne bi bile dovoljne za osiguravanje da se socijalna pravila u cestovnom prijevozu dosljedno primjenjuju i provode u cijelom EU-u. Stoga je djelovanje na razini EU-a opravdano.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog ne prelazi okvire onog što je potrebno za rješavanje utvrđenih problema u pogledu neprimjerenih uvjeta rada za vozače i narušavanja tržišnog natjecanja među prijevoznicima.

Kako je navedeno u odjeljku 7.2. procjene učinka, u Prijedlogu se iznosi opcija politike koja se smatra najprikladnijom i najproporcionalnijom te koja osigurava ravnotežu između poboljšanja uvjeta rada za vozače, smanjenja regulatornih opterećenja za prijevoznike i učinkovite prekogranične provedbe pravila.

Prijedlog je usredotočen na pojednostavnjenje, razjašnjenje i prilagodbu određenih pravila kako bi se ispunile potrebe sektora. Njime se izbjegava svako nepotrebno administrativno opterećenje prijevoznika te se nastoji osigurati proporcionalnost zahtjeva u pogledu administrativne suradnje i međusobne pomoći među državama članicama. U procjeni učinka zaključeno je da predviđene mjere politike neće imati neproporcionalan učinak na mala i srednja poduzeća.

- **Odabir instrumenta**

Budući da se Prijedlogom uvodi ograničen broj izmjena Direktive 2006/22/EZ i utvrđuju pravila o upućivanju radnika specifična za sektor cestovnog prometa u pogledu direktiva 96/71/EZ i 2014/67/EU, odabrani je instrument također direktiva.

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

- ***Ex post* evaluacije / provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Direktiva 2006/22/EZ o provedbi, Uredba (EZ) br. 561/2006 o vremenu vožnje i Direktiva 2002/15/EZ o radnom vremenu bile su predmet cjelovite *ex post* evaluacije provedene u razdoblju 2015. – 2017.⁸ Ta je evaluacija bila potkrijepljena vanjskom studijom⁹.

⁸ Vidjeti bilješku 1.

Uočene su sljedeće glavne poteškoće:

- različito tumačenje i provedba odredbe o bilježenju razdoblja kada vozač nije u vozilu,
- kršenje pravila o radnom vremenu, što dovodi do prekomjernog broja radnih sati za vozače te nakupljenog umora s nepovoljnim učincima na zdravlje i sigurnost vozača te na sigurnost na cestama,
- slaba provedba odredaba o radnom vremenu i nedostatak ujednačenih podataka o praćenju i provjerama usklađenosti,
- slaba administrativna suradnja i uzajamna pomoć među državama članicama koja ometa dosljednu primjenu pravila EU-a,
- neusklađeni nacionalni sustavi za procjenu stupnja rizika prijevoznih poduzeća, što ometa razmjenu informacija i usporedbu podataka radi djelotvornih provjera,
- nedostatna uporaba podataka u sustavima stupnjevanja rizika koja otežava učinkovito usmjeravanje kontrola,
- neriješeni rizici sve lošijih uvjeta rada povezanih s neprimjerenim plaćama i socijalnom zaštitom vozača koji dugo rade izvan svoje države zaposlenja.

Odredbe o upućivanju radnika nisu bile izričit dio te evaluacije u okviru programa REFIT. Međutim, poteškoće u primjeni različitih nacionalnih mjera za upućivanje radnika u sektoru cestovnog prometa pokazale su da opća pravila o upućivanju nisu prikladna za izrazito mobilnu radnu snagu u cestovnom prijevozu te da su administrativni zahtjevi neproporcionalno opterećujući, zbog čega se ograničava sloboda pružanja prekograničnih usluga.

• **Savjetovanja s dionicima**

U okviru pripreme ovog Prijedloga provedena su opsežna savjetovanja s dionicima u skladu s minimalnim standardima za savjetovanje sa zainteresiranim stranama navedenima u Komunikaciji Komisije od 11. prosinca 2002. (COM(2002) 704 final).

Postupku savjetovanja pridonijele su sve relevantne skupine dionika: nacionalna tijela, provedbena tijela, udruženja koja zastupaju prijevoznike u cestovnom prijevozu (tereta i putnika), špeditere, otpremnike, mala i srednja poduzeća, sindikate, vozače i ostale radnike u cestovnom prijevozu. Konkretno, tijekom cijelog postupka provodila su se opsežna savjetovanja s europskim socijalnim partnerima. Upotrijebljene su brojne metode i alati za otvoreno i ciljano savjetovanje:

- na konferenciji na visokoj razini „Socijalni program za promet”, održanoj 4. lipnja 2015., pokrenuta je opsežna rasprava o socijalnim aspektima u cestovnom prometu; na njoj je sudjelovalo otprilike 350 sudionika: donositelji odluka, prometni stručnjaci, socijalni partneri,
- seminari održani krajem 2015. na kojima su sudjelovali dionici iz sektora, predstavnici država članica i socijalnih partnera na razini EU-a. Raspravljalo se o tome kako se socijalno zakonodavstvo i zakonodavstvo o unutarnjem tržištu primjenjuju na cestovni prijevoz,

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- na konferenciji o cestovnom prometu 19. travnja 2016. održana je radionica posvećena unutaršnjem tržištu i socijalnim aspektima cestovnog prometa. Bilo je otprilike 400 sudionika, ponajprije predstavnika država članica, zastupnika Europskog parlamenta i ključnih dionika koji su raspravljali o ciljevima i području primjene planiranih inicijativa za cestovni promet,
- započeto je pet prilagođenih anketa radi dobivanja mišljenja nacionalnih ministarstava prometa (s naglaskom na primjenu i tumačenje pravila), provedbenih tijela (s naglaskom na prakse provedbe, troškove i koristi provedbe), poduzeća (s naglaskom na učinak zakonodavstva na prijevoznike na tržištu), sindikata (s naglaskom na učinak zakonodavstva na vozače) i drugih dionika kao što su sektorska udruženja (s naglaskom na opća mišljenja o učincima zakonodavstva). Zaprimitelj je ukupno 1 441 odgovor (od čega 1 269 odgovora poduzeća za cestovni prijevoz),
- održani su razgovori sa 90 dionika (od čega 37 s vozačima) kako bi se prikupile informacije o iskustvima dionika s funkcioniranjem i učinkovitošću provedbe te izazova povezanih s usklađenošću,
- javno savjetovanje¹⁰ od 5. rujna do 11. prosinca 2016. radi definiranja problema i utvrđivanja potencijalnih rješenja. Od 1 378 odgovora 1 209 bilo je odgovora vozača, prijevoznika, otpremnika i špeditera te 169 odgovora nacionalnih tijela, provedbenih tijela, radničkih organizacija i sektorskih udruženja,
- panel-anketa malih i srednjih poduzeća od 4. studenoga 2016. do 4. siječnja 2017. Primitljeno je 109 odgovora, u kojima su izražena mišljenja o ciljevima revizije pravnog okvira i potencijalnim rješenjima,
- internetska anketa vozača (345 odgovora, u kojima su izražena mišljenja o potencijalnim mjerama, iako je od toga 140 odgovora bilo iz Nizozemske te 127 iz Ujedinjene Kraljevine); anketa nacionalnih tijela i provedbenih tijela (primitljeno je 41 odgovor iz 27 država članica EU-a te Norveške i Švicarske) i anketa prijevoznika (73 odgovora, ali oni opet nisu potpuno reprezentativni jer je 58 odgovora bilo iz Mađarske),
- razgovori sa sedam prijevoznih poduzeća, devet nacionalnih sektorskih udruženja, devet nacionalnih tijela, četiri nacionalna radnička sindikata i šest europskih socijalnih partnera.

Europski socijalni partneri također su bili redovito obaviješteni te su s njima održana savjetovanja na nekoliko bilateralnih sastanaka s Komisijom te na redovitim sastancima Odbora za sektorski dijalog o cestovnom prijevozu i Radne skupine socijalnih partnera.

Tijekom savjetovanja potvrđeni su glavni problemi: 1) neprimjereni uvjeti rada za vozače; 2) narušavanja tržišnog natjecanja među prijevoznicima i 3) regulatorna opterećenja za prijevoznike i države članice. Glavne su pravne teškoće povezane s tim izazovima: nejasna ili neprikladna socijalna pravila, različita primjena pravila, nedosljedna i neučinkovita provedba i slaba administrativna suradnja među državama članicama.

Kad je riječ o nacrtu mjera politike, svi su dionici odlučno podržali jačanje provedbe i suradnje među provedbenim tijelima, iako su određena nacionalna provedbena tijela izrazila zabrinutost u pogledu potencijalnih dodatnih troškova provedbe. Konkretno, nacionalna tijela i provedbene organizacije na razini EU-a snažno su (s više od 70 % potpore) podržale mjere

¹⁰ Sažetak nalaza http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

za usklađivanje nacionalnih sustava stupnjevanja rizika i omogućivanje pristupa u realnom vremenu podacima u sustavima stupnjevanja rizika.

Mišljenja dionika bila su podijeljena u pogledu nacrtu mjera koje se odnose na upućivanje radnika u cestovnom prijevozu, pri čemu su države članice EU-13 i prijevoznici podržali mjeru sa zadržkom (vremensko ograničenje ne smije biti prekratko), dok su sindikati smatrali da je mjera štetna za vozače. Mišljenja država članica EU-15 i prijevoznika bila su različita. Većina skupina dionika, osim sindikata, dala je prednost mjeri smanjivanja administrativnih opterećenja pri primjeni pravila o upućivanju radnika u cestovnom prijevozu.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Vanjski suradnici pomogli su Komisiji izradom popratne studije za *ex post* evaluaciju¹¹ te zasebne popratne studije za procjenu učinka koja je dovršena u svibnju 2017.

- **Procjena učinka**

Inicijativu podupire i procjena učinka za koju je Odbor za nadzor regulative dao pozitivno mišljenje s preporukama. U revidiranoj verziji procjene učinka obuhvaćeni su svi komentari Odbora (za pregled vidjeti Prilog 1.).

Razmotrene su četiri opcije politika. Prve su tri kumulativne u smislu povećanja razine regulatorne intervencije i očekivanih učinaka, dok je četvrta horizontalna i njezine se mjere mogu kombinirati s bilo kojom od prvih triju opcija.

Prva opcija politike bila je usredotočena na razjašnjenje pravnog okvira i povećanje suradnje među provedbenim tijelima. Druga je bila usredotočena na jačanje provedbe i poboljšanje rasporeda rada za radnike. Trećom su predložene temeljite promjene pravila, posebice zabrana plaće po učinku. Četvrta je obuhvaćala kriterije specifične za sektor te posebne provedbene mjere za upućivanje radnika u sektoru cestovnog prijevoza. Uključivala je mogućnosti na temelju vremenskih ograničenja: mogućnost (a) – 3 dana, (b) – 5 dana, (c) – 7 dana i (d) – 9 dana kao ukupan broj dana u kalendarskom mjesecu provedenih na području države članice domaćina nakon čega se na stranog prijevoznika primjenjuju pravila države članice domaćina u pogledu minimalne plaće i plaćenog godišnjeg odmora.

Opcija politike 1 činila se najmanje djelotvornom u rješavanju pitanja pravne nesigurnosti i nejednakosti između vozača i prijevoznika, uglavnom zbog dobrovoljne prirode mjera. Time bi se povećala zabrinutost u pogledu broja nacionalnih mjera koje bi vozači i prijevoznici morali ispuniti.

Čini se da bi opcija politike 3 imala određene negativne posljedice na uvjete rada vozača u putničkom prijevozu jer bi mjera o odgođenom tjednom odmoru prouzročila povećanje indeksa umora od 20 do 33 % te povećanje rizika za sigurnost u cestovnom prometu za od 4 do 5 %. Taj povećani umor i rizik donekle bi bili povezani sa smanjenjem troškova usklađivanja za prijevoznike od 3 do 5 %.

Opcija politike 2 ima najpozitivnije učinke u pogledu poboljšanih uvjeta rada za vozače (smanjenje indeksa umora za 28 % i razdoblja provedenih daleko od kuće za 43 % za vozače u EU-13 te za 16 % za vozače u EU-15). Istodobno doprinosi smanjenju narušavanja tržišnog

¹¹ Završno izvješće <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

natjecanja i poboljšanju sigurnosti u cestovnom prometu zahvaljujući mjerama kojima se omogućava dosljedna i učinkovitija provedba, donekle smanjujući administrativno opterećenje za nacionalna tijela i poduzeća za cestovni prijevoz.

Kad je riječ o horizontalnoj opciji o upućivanju radnika, troškovi usklađivanja za prijevoznike najniži su u slučaju duljeg ograničenja zbog smanjenog broja putovanja u okviru područja primjene pravila o minimalnoj plaći. S druge bi se strane kraćim vremenskim ograničenjem obuhvatio veći broj vozača koji pružaju usluge prekograničnog cestovnog prijevoza, što bi dovelo do povećanja sveukupnih pozitivnih učinaka u smislu pobošljanja socijalnih i radnih uvjeta za vozače, kao i privlačnosti radnih mjesta. Procijenjene znatne uštede prijevoznika uglavnom su rezultat opcije 4, posebno mjere koje se odnose na administrativne zahtjeve i zahtjeve u pogledu kontrole. Te uštede iznose otprilike 785 milijuna EUR godišnje za administrativne troškove. Uštede na temelju mjera u okviru opcije 2 nije bilo moguće kvantificirati. Međutim, očekuje se da će se njima smanjiti broj povreda pravila te time i troškovi neusklađenosti. Osim toga, njima se omogućuje učinkovitiji prijevoz i daje poticaj za češće povratke vozača kući. Međutim, one će prouzročiti nešto više troškove provedbe za nacionalna tijela (od 1,3 % do 8 %), posebice u pogledu provjera usklađenosti s pravilima o radnom vremenu.

- **Primjerenost propisa i pojednostavljanje**

Prijedlogom se nastoji ostvariti cilj programa REFIT u pogledu povećanja učinkovitosti zakonodavstva i smanjenja regulatornih opterećenja za poduzeća. To se uglavnom postiže pojednostavljenjem i prilagodbom pravila posebnim potrebama sektora i učinkovitijom uporabom ujednačenijih alata za provedbu i baza podataka. Dok se očekuje da će troškovi provedbe za nacionalna tijela biti malo viši, to je opravdano radi poboljšanja uvjeta rada vozača te uvjeta poslovanja prijevoznika, čime se omogućuju uštede troškova neusklađenosti. Prijedlogom će se također omogućiti učinkovitija provedba, na primjer većom uporabom sustava stupnjevanja rizika za usmjeravanje kontrola na prijevoznike koji ne ispunjavaju zahtjeve. Iz Prijedloga nisu izuzeta mikropoduzeća jer bi to prouzročilo rizik od nejednakih uvjeta tržišnog natjecanja i nejednakih uvjeta rada.

Temeljna prava

Prijedlogom se pridonosi ciljevima Povelje o temeljnim pravima, posebice članka 31. kojim je utvrđeno pravo na poštene i pravične radne uvjete.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog neće utjecati na proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

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

Praćenje razvoja događaja, posebice u pogledu broja, vrsta i učestalosti povreda socijalnih pravila provodit će se kombinacijom nacionalnih izvješća o provedbi i analize podataka dobivenih od provedbenih organizacija EU-a. Poteškoće s primjenom i provedbom redovito će pratiti i procjenjivati Odbor za cestovni prijevoz. Podaci o upućivanju prikupljat će se iz nacionalnih baza podataka na temelju obrasca A1 – izjave da je upućeni radnik i dalje obuhvaćen sustavom socijalne sigurnosti matične zemlje.

Ostala kretanja na tržištu i njihovi potencijalni utjecaji na uvjete rada i uvjete tržišnog natjecanja bit će procijenjeni s pomoću relevantnih podataka prikupljenih u okviru drugih inicijativa, posebice u okviru revizije Uredbe o pristupu tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta.

- **Dokumenti s obrazloženjima**

Ovim se Prijedlogom ograničeno izmjenjuju dvije postojeće direktive te se utvrđuju posebna pravila u odnosu na druge dvije postojeće direktive. Posebni dokumenti s obrazloženjima o prenošenju ne smatraju se potrebnima.

- **Moguća izmjena Direktive 2002/15/EZ**

U skladu s člankom 154. UFEU-a, koji uključuje obvezu savjetovanja s organizacijama socijalnih partnera na europskoj razini o pitanjima u pogledu zapošljavanja i socijalnim pitanjima navedenima u članku 153. Ugovora, Komisija će pokrenuti postupak savjetovanja radi dobivanja mišljenja socijalnih partnera o mogućem smjeru djelovanja Unije u pogledu Direktive 2002/15/EZ koja je dio pravnog okvira socijalnih pravila u cestovnom prijevozu.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba Prijedloga**

Glavni elementi Prijedloga su:

Direktiva 2006/22/EZ

Člankom 1. mijenja se Direktiva 2006/22/EZ kako slijedi:

Članak 1. – Predmet

Članak 1. mijenja se radi pojašnjenja da se zahtjevi za provedbu navedeni u toj Direktivi primjenjuju i na kontrolu usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ.

Članak 2. – Sustavi provjere

Članak 2. stavak 1. drugi podstavak mijenja se radi uvođenja zahtjeva da provjere koje provode države članice uključuju provjeru usklađenosti s odredbama o radnom vremenu navedenima u Direktivi 2002/15/EZ.

U članku 2. stavku 3. navodi se da minimalni broj provjera usklađenosti s odredbama Uredbe (EZ) br. 561/2006 uključuje provjere usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ.

U članku 2. stavku 4. zahtjeva se da informacije koje države članice dostavljaju Komisiji o rezultatima provjera na cesti i provjera u prostorijama poduzeća uključuju provjere usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ.

Članak 6. – Provjere u prostorijama poduzeća

U članku 6. stavku 1. navodi se da ozbiljne povrede zbog kojih se provode provjere u prostorijama poduzeća za cestovni prijevoz uključuju i povrede Direktive 2002/15/EZ.

Članak 7. – Veza unutar Zajednice

Članak 7. stavak 1. točka (d) umeće se radi zahtjeva da imenovana nacionalna tijela razmjenjuju podatke o provedbi te Direktive i Direktive 2002/15/EZ.

Članak 8. – Razmjena podataka

Članak 8. mijenja se kako bi se proširila administrativna suradnja i uzajamna pomoć među državama članicama. Članak 8. stavak 1. mijenja se kako bi se navelo da razmjena podataka među imenovanim nacionalnim tijelima obuhvaća i provedbu Direktive 2002/15/EZ i Uredbe (EZ) br. 561/2006. Članak 8. stavak 1.a umeće se radi utvrđivanja fiksnih rokova u kojima tijelo države članice mora odgovoriti na zahtjeve drugih država članica za podacima.

Članak 9. – Sustav stupnjevanja rizika

Članak 9. mijenja se radi poboljšanja usklađenosti i djelotvornosti nacionalnih sustava stupnjevanja rizika. U članku 9. stavku 1. dodaje se novi podstavak kojim se od Komisije zahtijeva da utvrdi jedinstvenu formulu za izračun stupnja rizika prijevoznih poduzeća; njime se i određuju kriteriji koje treba uzeti u obzir pri utvrđivanju takve formule, uključujući uporabu „pametnog” tahografa. Članak 9. stavak 2. mijenja se radi poticanja država članica na raspravu o pravilima za provođenje dodatnih provjera u prostorijama poduzeća za cestovni prijevoz s visokim stupnjem rizika. Dodaje se članak 9. stavak 4. kako bi se navelo da podaci u sustavu stupnjevanja rizika moraju biti dostupni tijelima koja obavljaju kontrole. Dodaje se članak 9. stavak 5. kako bi se obvezalo države članice da drugim državama članicama na njihov zahtjev omoguće pristup podacima u nacionalnom sustavu stupnjevanja rizika.

Članak 11. – Najbolja praksa

Dodaje se članak 11. stavak 3. u kojem se zahtijeva da Komisija uspostavi zajednički pristup za bilježenje i kontrolu razdoblja „ostalih poslova“, koji nisu vožnja, kada vozač nije u vozilu pa ne može unijeti potrebne evidencije u tahograf.

Prilog 1.

U dijelu A dodaje se točka 5. radi proširenja područja primjene provjera na cesti kako bi se obuhvatile provjere usklađenosti s ograničenjima tjednog radnog vremena. U dijelu B dodaje se točka 4. radi proširenja područja primjene provjera u prostorijama uključivanjem provjera tjednog radnog vremena, stanki i odredaba o noćnom radu iz Direktive 2002/15/EZ.

Posebna pravila o upućivanju u sektoru cestovnog prometa koja maju prednost pred određenim odredbama Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU

Članak 2. stavak 1.

U članku 2. stavku 1. objašnjavaju se ciljevi propisa kojima se utvrđuju posebna pravila o upućivanju u sektoru cestovnog prometa koja imaju prednost pred relevantnim odredbama Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU.

Članak 2. stavci 2. i 3.

U članku 2. stavku 2. navodi se minimalno razdoblje upućivanja unutar kojeg se pravila države članice domaćina u pogledu minimalne plaće i plaćenog godišnjeg odmora ne primjenjuju na međunarodni cestovni prijevoz. To se vremensko ograničenje ne primjenjuje na kabotažu jer se čitav prijevoz obavlja u državi članici domaćinu. Stoga bi se pravila države članice domaćina u pogledu minimalne plaće i minimalnog plaćenog godišnjeg odmora trebala primjenjivati na kabotažu bez obzira na učestalost i trajanje prijevoza koji obavlja vozač. U stavku 3. dodatno se objašnjava metoda izračuna takvih razdoblja upućivanja.

Članak 2. stavak 4.

U članku 3. stavcima 4. i 5. utvrđuju se posebni administrativni zahtjevi i mjere kontrole za provjeru usklađenosti s odredbama o upućivanju radnika u cestovnom prijevozu.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa

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 odbora¹²,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹³,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Radi stvaranja sigurnog, učinkovitog i socijalno odgovornog sektora 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 prijevoznike.
- (2) Velika mobilnost, koja je svojstvena uslugama cestovnog prijevoza, zahtijeva posebnu pozornost pri osiguravanju da vozači iskoriste prava koja imaju te da se prijevoznici ne suočavaju s neproporcionalnim administrativnim preprekama koje nepotrebno ograničavaju njihovu slobodu pružanja prekograničnih usluga.
- (3) Ravnoteža između poboljšanja socijalnih i radnih uvjeta za vozače 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 utvrđene su određene rupe u postojećim odredbama i nedostaci u njihovoj provedbi. Nadalje, države članice različito tumače, primjenjuju i provode pravila. Iz njih proizlazi pravna nesigurnost i neravnopravno

¹² SL C , , str. .

¹³ SL C , , str. .

postupanje prema vozačima i prijevoznicima, što šteti radnim i socijalnim uvjetima te uvjetima tržišnog natjecanja u sektoru.

- (5) Primjerena, učinkovita i dosljedna provedba odredaba o radnom vremenu ključna je za zaštitu uvjeta rada vozača i sprječavanje narušavanja tržišnog natjecanja koje je posljedica neusklađenosti. Stoga je poželjno proširiti postojeće jedinstvene zahtjeve za provedbu iz Direktive 2006/22/EZ na kontrolu usklađenosti s odredbama o radnom vremenu iz Direktive 2002/15/EZ.
- (6) Administrativna suradnja među državama članicama u pogledu primjene socijalnih pravila u cestovnom prometu pokazala se nedovoljnom, zbog čega je prekogranična provedba teža, neučinkovitija i nedosljednija. Stoga je potrebno uspostaviti okvir za djelotvornu komunikaciju i međusobnu pomoć, uključujući razmjenu podataka o povredama i informacija o dobrim praksama provedbe.
- (7) Radi daljnjeg poboljšanja djelotvornosti, učinkovitosti i dosljednosti provedbe poželjno je razviti funkcije i uporabu postojećih nacionalnih sustava stupnjevanja rizika. Pristup podacima u sustavima stupnjevanja rizika omogućio bi bolje usmjeravanje kontrola na prijevoznike koji ne ispunjavaju zahtjeve, dok bi jedinstvena formula za procjenu stupnja rizika prijevoznog poduzeća trebala pridonijeti pravednijem postupanju prema prijevoznicima tijekom kontrola.
- (8) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Direktive 2006/22/EZ provedbene ovlasti trebalo bi prenijeti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011¹⁴.
- (9) Osim toga, bilo je i poteškoća u primjeni pravila o upućivanju radnika iz Direktive 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵ te pravila o administrativnim zahtjevima iz Direktive 2014/67/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ na sektor cestovnog prometa izrazito mobilne naravi. Neujednačene nacionalne mjere koje se odnose na primjenu i provedbu odredaba o upućivanju radnika u sektoru cestovnog prometa prouzročile su velika administrativna opterećenja za prijevoznike nerezidente Unije. Zbog toga je nepotrebno ograničena sloboda pružanja prekograničnih usluga cestovnog prijevoza, što ima negativne posljedice na radna mjesta.
- (10) Komisija je u svojem prijedlogu od 8. ožujka 2016.¹⁷ za reviziju Direktive 96/71/EZ potvrdila da provedba te Direktive povlači posebna pravna pitanja i poteškoće u sektoru cestovnog prometa izrazito mobilne naravi te navela da bi se ta pitanja mogla najbolje riješiti kroz zakonodavstvo specifično za sektor cestovnog prometa.
- (11) Radi osiguranja djelotvorne i proporcionalne provedbe Direktive 96/71/EZ u sektoru cestovnog prometa potrebno je utvrditi pravila specifična za taj sektor koja održavaju

¹⁴ 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.).

¹⁵ 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.).

¹⁶ 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.).

¹⁷ COM(2016) 128

posebnost izrazito mobilne radne snage u sektoru cestovnog prometa te osiguravaju ravnotežu između socijalne zaštite vozača i slobode prijevoznika da pružaju prekogranične usluge.

- (12) Takvi bi se uravnoteženi kriteriji trebali temeljiti na konceptu dovoljne povezanosti vozača s područjem države članice domaćina. Stoga bi trebalo utvrditi vremensko ograničenje nakon kojeg se na međunarodni cestovni prijevoz primjenjuju pravila države članice domaćina u pogledu minimalne plaće i minimalnog plaćenog godišnjeg odmora. To se vremensko ograničenje ne bi trebalo primjenjivati na kabotažu, kako je definirana uredbama (EZ) br. 1072/2009¹⁸ i (EZ) br. 1073/2009¹⁹ jer se čitav prijevoz obavlja u državi članici domaćinu. Stoga bi se pravila države članice domaćina u pogledu minimalne plaće i minimalnog plaćenog godišnjeg odmora trebala primjenjivati na kabotažu bez obzira na učestalost i trajanje prijevoza koji obavlja vozač.
- (13) Radi osiguranja djelotvorne i učinkovite provedbe sektorskih pravila o upućivanju radnika te izbjegavanja neproporcionalnih administrativnih opterećenja za prijevoznike nerezidente trebalo bi utvrditi posebne administrativne zahtjeve i zahtjeve u pogledu kontrole u sektoru cestovnog prometa, uz potpuno iskorištavanje alata za kontrolu kao što je digitalni tahograf.
- (14) Direktivu 2006/22/EZ stoga je potrebno na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

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 Uredbe (EZ) br. 561/2006, Uredbe (EU) br. 165/2014 i Direktive 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ”;

- (2) članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

* 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

¹⁸ 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.).

¹⁹ 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.).

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:

„Ove provjere svake godine obuhvaćaju širok i reprezentativan presjek mobilnih radnika, vozača, poduzeća i vozila koji su obuhvaćeni područjem primjene uredbi (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te mobilnih radnika i vozača koji su obuhvaćeni područjem primjene Direktive 2002/15/EZ.”;

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

„Svaka država članica organizira provjere tako da se provjeri najmanje 3 % radnih dana vozača vozila koji su obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006, Uredbe (EU) br. 165/2014 i Direktive 2002/15/EZ.”;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Podaci podneseni Komisiji u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006 uključuju broj provjerenih vozača na cesti, broj provjera u prostorijama poduzeća, broj provjerenih radnih dana te broj i vrstu prijavljenih povreda, uz zabilješku o tome jesu li se prevozili teret ili putnici.”;

(4) u članku 6. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Provjere u prostorijama poduzeća planiraju se zbog prošlih iskustava s različitim vrstama prijevoza i poduzeća. One se provode i ako se pri provjerama na cestama utvrde ozbiljne povrede uredbi (EZ) br. 561/2006 ili (EU) br. 165/2014 ili Direktive 2002/15/EZ.”;

(5) u članku 7. stavku 1. dodaje se sljedeća točka (d):

„(d) osigurati razmjenu podataka s drugim državama članicama o primjeni nacionalnih odredaba kojima se prenosi ova Direktiva i Direktiva 2002/15/EZ.”;

(6) članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) na temelju obrazloženog zahtjeva države članice u pojedinačnim slučajevima.”;

(b) dodaje se sljedeći stavak 1.a:

„1.a Država članica dostavlja podatke koje su zatražile druge države članice u skladu sa stavkom 1. točkom (b) ovog članka u roku od 25 radnih dana od primitka zahtjeva u slučajevima koji zahtijevaju detaljan pregled ili uključuju provjeru u prostorijama predmetnih

poduzeća. Države članice mogu se međusobno dogovoriti o kraćem roku. U hitnim slučajevima ili kad je potrebna jednostavna provjera u registrima, kao što je sustav stupnjevanja rizika, zahtijevani podaci dostavljaju se u roku od tri radna dana.

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

Ako je teško ili nemoguće ispuniti zahtjev za podatke ili provesti provjere, inspekcije ili istrage, predmetna država članica o tome u roku od 10 radnih dana te navodeći obrazloženje obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev. Predmetne države članice međusobno raspravljaju kako bi pronašlo rješenje za eventualne poteškoće.”;

(7) 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 provedbenim aktima utvrđuje zajedničku formulu za izračun stupnja rizika poduzeća koja uzima u obzir broj, težinu i učestalost povreda kao i rezultate kontrola u kojima nije otkrivena povreda te je li poduzeće za cestovni prijevoz u svim vozilima upotrebljavalo pametni tahograf u skladu s poglavljem II. Uredbe (EU) br. 165/2014. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. Direktive”;

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

(c) dodaju se sljedeći stavci 4. i 5.:

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

5. Države članice omogućuju nadležnim tijelima drugih država članica, na zahtjev ili izravno, pristup podacima sadržanima u nacionalnom sustavu stupnjevanja rizika u skladu s rokovima utvrđenima u članku 8.”;

(8) u članku 11. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komisija provedbenim aktima uspostavlja zajednički pristup za evidentiranje i kontrolu razdoblja ostalih poslova kako su definirani u članku 4. točki (e) Uredbe (EZ) br. 561/2006 te razdoblja od najmanje jednog tjedna tijekom kojeg vozač nije u vozilu. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;

(9) Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) u dijelu A dodaje se sljedeća točka 5.:

„5. tjedno radno vrijeme kako je utvrđeno u člancima 4. i 5. Direktive 2002/15/EZ.”;

(b) u dijelu B dodaje se sljedeća točka 4.:

„4. tjedno radno vrijeme, stanke i zahtjevi u pogledu noćnog rada kako je utvrđeno u člancima 4., 5. i 7. Direktive 2002/15/EZ.”.

Članak 2.

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 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole za upućivanje tih vozača.
2. Države članice ne primjenjuju članak 3. stavak 1. prvi podstavak točke (b) i (c) Direktive 96/71/EZ na vozače u sektoru cestovnog prometa koji su zaposleni u poduzećima navedenima u članku 1. stavku 3. točki (a) te Direktive pri obavljanju međunarodne kabotaže, kako je definirana uredbama (EZ) br. 1072/2009 i (EZ) br. 1073/2009, ako razdoblje upućivanja na njihovo područje radi obavljanja takve kabotaže traje [3] dana ili kraće tijekom razdoblja od jednoga kalendarskog mjeseca.

Kada je razdoblje upućivanja dulje od [3] dana, države članice primjenjuju članak 3. stavak 1. prvi podstavak točke (b) i (c) Direktive 96/71/EZ za cijelo razdoblje upućivanja na njihovo područje tijekom razdoblja od jednoga kalendarskog mjeseca iz prvog podstavka.

3. Za izračun razdobljâ upućivanja iz stavka 2.:

- (b) dnevno radno vrijeme kraće od šest sati provedeno na području države članice domaćina broji se kao pola dana;
- (c) dnevno radno vrijeme od šest sati ili više provedeno na području države članice domaćina broji se kao cijeli dan;
- (d) stanke i razdoblja odmora te razdoblja raspoloživosti provedena na području države članice domaćina broje se kao radno vrijeme.

4. Države članice mogu nametnuti samo sljedeće administrativne zahtjeve i mjere kontrole:

(e) obvezu cestovnog prijevoznika s poslovnim nastanom u drugoj državi članici da pošalje izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima najkasnije na početku upućivanja, u elektroničkom obliku, na službenom jeziku države članice domaćina ili na engleskom jeziku, a koja sadržava samo sljedeće informacije:

- i. naziv cestovnog prijevoznika;
- ii. podatke za kontakt upravitelja prijevoza ili druge osobe (drugih osoba) za kontakt u državi članici poslovnog nastana prijevoznika radi povezivanja s nadležnim tijelima u državi članici domaćinu u kojoj se pružaju usluge te slanja i primanja dokumenata ili obavijesti;
- iii. predviđeni broj i identitete upućenih vozača;
- iv. predviđeno trajanje, predviđeni datum početka i kraja upućivanja;

- v. registarske oznake vozila koja se upotrebljavaju u okviru upućivanja;
 - vi. vrstu usluga prijevoza, odnosno prijevoz tereta, prijevoz putnika, međunarodni prijevoz, kabotaža;
- (f) obvezu vozača da čuva i stavi na raspolaganje, kada se to zahtijeva tijekom provjere na cesti, kopiju izjave o upućivanju u papirnatom ili elektroničkom obliku i dokaze o prijevozu koji se odvija u državi članici domaćinu kao što je elektronički teretni list (e-CMR) ili dokaze navedene u članku 8. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća;
- (g) obvezu vozača da čuva i stavi na raspolaganje, kada se to zahtijeva tijekom provjere na cesti, zapise tahografa te posebice šifre država članica u kojima je vozač bio tijekom obavljanja međunarodnog cestovnog prijevoza ili kabotaže;
- (h) obvezu vozača da čuva i stavi na raspolaganje, kada se to zahtijeva tijekom provjere na cesti, kopiju ugovora o radu u papirnatom ili elektroničkom obliku ili jednakovrijednog dokumenta u smislu članka 3. Direktive Vijeća 91/533/EEZ²⁰, prevedene na jedan od službenih jezika države članice domaćina ili na engleski jezik;
- (i) obvezu vozača da stavi na raspolaganje, kada se to zahtijeva tijekom provjere na cesti, kopiju platnih lista za posljednja dva mjeseca u papirnatom ili elektroničkom obliku; tijekom provjere na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati s glavnim uredom, upraviteljem prijevoza ili bilo kojom drugom osobom ili subjektom koji može osigurati tu kopiju;
- (j) obvezu cestovnog prijevoznika da, nakon razdoblja upućivanja, dostavi kopije dokumenata navedenih u točkama (b), (c) i (e) u papirnatom ili elektroničkom obliku na zahtjev tijela u državi članici domaćinu u razumnom roku.
5. Za potrebe točke (a) stavka 4. cestovni prijevoznik može dostaviti izjavu o upućivanju koja obuhvaća razdoblje od najviše šest mjeseci.

Članak 3.

1. Komisija ocjenjuje provedbu ove Direktive, posebno učinak članka 2., [tri godine nakon prenošenja ove Direktive] i izvješćuje Europski parlament i Vijeće o njezinoj primjeni. Izvješću Komisije prema potrebi se prilaže zakonodavni prijedlog.
2. Nakon izvješća navedenog u stavku 1. Komisija redovito ocjenjuje ovu Direktivu i rezultate ocjene podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.
3. Izvješća navedena u staccima 1. i 2. prema potrebi su popraćena odgovarajućim prijedlozima.

Članak 4.

1. Države članice najkasnije do [...] [rok za prenošenje bit će što je moguće kraći i, općenito, ne dulji od dvije godine] donose i objavljuju zakone i druge propise

²⁰ 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.).

potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

One primjenjuju te odredbe od [...].

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takvo upućivanje. Države članice određuju načine tog upućivanja.

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

Članak 5.

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

Članak 6.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednik/Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica*