

Bruselj, 27. november 2023
(OR. en)

15972/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0155(COD)

TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265

POROČILO

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	15208/23
Št. dok. Kom.:	9734/23
Zadeva:	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka v sektorju občasnega prevoza potnikov – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 24. maja 2023 Svetu predložila Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka v sektorju občasnega prevoza potnikov.

2. Cilj predloga je prožnejša razporeditev odmorov in časa počitka za poklicne voznike, ki opravljajo občasne prevoze potnikov, ter uskladitev pravil med tovrstnimi mednarodnimi in domačimi storitvami. Komisija ne predlaga sprememb najkrajših odmorov ali časa počitka ali najdaljšega časa vožnje. Splošni cilj je zagotoviti učinkovite in visokokakovostne storitve za potnike ter hkrati izboljšati pogoje dela voznikov, zlasti da se čim bolj zmanjšata njihov stres in utrujenost.
3. Posebna pravila o odmorih in času počitka za občasne prevoze potnikov temeljijo na značilnostih teh storitev, ki se razlikujejo od linijskega prevoza potnikov in prevoza tovora po cesti. To se nanaša na
 - sezonskost,
 - stike s potniki,
 - pogoste *ad hoc* spremembe pri načrtovanju,
 - krajši povprečni dnevni čas vožnje in
 - bolj skoncentrirano vožnjo na začetku in na koncu potovanja.

Evropska zakonodajalca sta leta 2020 Komisijo pozvala, naj oceni morebitna pravila v zvezi s tem¹.

¹Glej člen 8(10) Uredbe (ES) št. 561/2006, ki je bil vstavljen z Uredbo o spremembi (EU) 2020/1054, UL L 249, 31.7.2020, str. 1.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

4. Evropski parlament je za pristojni odbor za ta predlog imenoval Odbor za promet in turizem (TRAN), za katerega je poročevalka Henna VIRKKUNEN (EPP, FI), za pridruženi odbor pa je imenoval Odbor za zaposlovanje in socialne zadeve (EMPL), za katerega je poročevalka Marianne VIND (S&D, DK). Glasovanje o poročilu Marianne VIND je potekalo 7. novembra 2023, o poročilu Henne VIRKKUNEN pa 16. novembra 2023. Glasovanje na plenarnem zasedanju je načrtovano za teden od 11. do 14. decembra 2023.
5. Evropski ekonomsko-socialni odbor je sprejel mnenje 21. septembra 2023, Odbor regij pa je sklenil, da mnenja ne bo dal.

III. DELO V SVETU IN V OKVIRU NJEGOVIH PRIPRAVLJALNIH TELES

6. Predlog in njegova ocena učinka sta bila 7. junija 2023 med švedskim predsedovanjem predstavljena Delovni skupini za kopenski promet. Nekatere delegacije so poudarile, da bi bile bolj naklonjene izvedbi dopolnilne znanstvene študije za oceno možnih učinkov novih pravil na utrujenost voznikov.
7. O zakonodajnem besedilu se je nato razpravljalo med 7. julijem in 13. novembrom 2023 med španskim predsedovanjem. Delegacije so načeloma podprle uvedbo prožnejših pravil za voznike, ki opravljajo občasne prevoze potnikov. Njihova stališča so se razlikovala glede želenega obsega prožnosti in s tem povezanih zaščitnih ukrepov, zlasti glede minimalnih odmorov v času vožnje in odložitve začetka dnevnega počitka. Poleg tega je veliko delegacij izrazilo pomisleke glede možnosti nadzora v smislu zapletenosti posledičnih pravil, tehničnih nadzornih sredstev in spremnih dokumentov na avtobusu.
8. Predsedstvo je septembra 2023 pripravilo kompromisni predlog, katerega cilj je uravnotežena opredelitev področja uporabe prožnosti in povezanih zaščitnih ukrepov ter okrepitev določb o nadzoru. Predstavnik Komisije je zagovarjal predlog Komisije in pokazal pripravljenost za omejene prilagoditve besedila.

9. Zadnja seja delovne skupine je bila 13. novembra 2023. Večina delegacij je predlog predsedstva podprla. Eni delegaciji se kompromisno besedilo ni zdelo dovolj uravnoteženo. V zvezi s posebnimi pravili o odmorih in času počitka so nekatere delegacije ponovile svojo zahtevo, da se jamstvo glede prožnosti pri jemanju odmorov v času vožnje omeji na dneve, ko skupni čas vožnje ne presega šestih ur (namesto sedmih), druge pa se s tem niso strinjale. Te druge delegacije bi se lahko strinjale z omejitvijo na 7 ur, vendar bi se tako kot predstavnik Komisije raje odločile za omejitev v zvezi z dnevno vožnjo. Nekaj delegacij je ponovilo svojo zahtevo po večji prožnosti pri odložitvi dnevnega počitka in uporabi tega odstopanja za potovanja štirih dni in več (namesto šestih dni).
10. Kar zadeva določbe o nadzoru, so se nekaterim delegacijam zdele preveč obremenjujoče, njihova mnenja pa so se razlikovala glede tega, ali bi bilo boljše, če bi bila uskladitev potniške spremnice obvezna oziroma če naj bi jo celo določili neposredno v uredbi. Poleg tega so nekatere delegacije želele spodbuditi uvedbo prihodnje različice tahografa, in sicer tako, da bi bila uporaba odstopanj pogojena z njegovo prisotnostjo v vozilu, medtem ko so druge nasprotovale takšnemu pristopu, češ da je preveč tog.
11. Odbor stalnih predstavnikov je po seji 22. novembra 2023 na podlagi sprememb kompromisnega besedila pripravil dosje, da bi Svet lahko sprejel splošni pristop¹. Delegacije so podprle kompromisno besedilo. Dve delegaciji sta ponovno zahtevali večjo prožnost glede obsega potovanj, med katerimi bi se lahko uporabila možnost odloga dnevnega počitka (novi člen 8(2a) spremenjene uredbe). Nekaterе druge delegacije so se zavzele za zaščitni ukrep v členu 7, ki omeji odstopanje na dnevni čas. Predsedstvo je po pojasnitvi besedila novega odstavka 5 v členu 16 spremenjene uredbe zaključilo razpravo in sklenilo, da bi bilo treba predlog predložiti Svetu, da se dogovori o splošnem pristopu.

¹ Dok. 15208/23.

12. Pomembne spremembe predloga Komisije so naslednje:

- kar zadeva redne odmore pri dnevnem času vožnje, se bo z odstopanjem, ki omogoča krajše odmore, omogočilo več odmorov v skupnem času 45 minut, če je vsak odmor dolg vsaj 15 minut. Odstopanje se lahko uporabi le, če skupni dnevni čas vožnje ne presega 7 ur;
- kar zadeva možnost odloga dnevnega časa počitka (člen 8(2a)), je bilo trajanje odloga omejeno na eno uro, vendar se lahko ta možnost uporabi dvakrat med potovanjem, in sicer glede na dolžino potovanja. V ta potovanja so sedaj zajeta tudi potovanja, ki trajajo vsaj šest dni (namesto osem);
- kar zadeva določbe o nadzoru (člen 16), bo potniška spremnica, ki jo je treba imeti v vozilu in ki se že uporablja pri mednarodnih občasnih prevozi potnikov, podlaga za utemeljitev katerega koli odstopanja. Komisija lahko uskladi spremnice za njihovo uporabo pri notranjih prevozi;
- med cestnimi preverjanji je treba predložiti tudi potniške spremnice, ki zajemajo potovanja v preteklosti;
- Komisija si prizadeva za posodobitev specifikacij tahografa, da se lahko vrsta prevoza potnikov prebere s tahografa;
- v členu 19 je bilo pojasnjeno, da lahko države članice preganjajo kršitve pravil o tahografu, storjene v drugi državi članici, kadar se kršitev odkrije na njihovem ozemlju in za katero kazen še ni bila naložena.

IV. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

13. Glede na navedeno naj Svet (promet, telekomunikacije in energija) na seji 4. decembra 2023 doseže dogovor o splošnem pristopu glede kompromisnega besedila iz priloge k temu poročilu.

2023/0155 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka v sektorju občasnega prevoza potnikov in glede pristojnosti držav članic, da naložijo kazni za kršitve Uredbe (EU) št. 165/2014, storjene v drugi državi članici

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom, ob upoštevanju naslednjega:

ob upoštevanju naslednjega:

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

- (1) Dobri pogoji dela za voznike in pravično poslovno okolje za podjetja cestnega prevoza so ključnega pomena za vzpostavitev učinkovitega, varnega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa, zagotavljanje nediskriminacije ter privabljanje kvalificiranih delavcev. Zato je bistveno, da so socialna pravila Unije na področju cestnega prometa jasna in sorazmerna, da ustrezajo svojemu namenu, da jih je mogoče preprosto uporabljati in izvrševati ter da se učinkovito in dosledno izvajajo po vsej Uniji.
- (2) Pravila o najdaljšem dnevnem in tedenskem času vožnje, najkrajših odmorih ter dnevnem in tedenskem času počitka iz Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta¹ se uporabljajo za cestne prevoznike in njihove voznike, ne glede na to, ali so vključeni v prevoz potnikov ali blaga oziroma, kar zadeva prevoz potnikov, opravljajo linijski ali občasni prevoz.
- (3) Vendar posebnosti sektorja občasnega cestnega prevoza potnikov niso enake posebnostim sektorja cestnega prevoza tovora ali sektorja linijskega cestnega prevoza potnikov. Za občasni cestni prevoz potnikov sta značilna visoka sezonskost in različno trajanje vožnje, ki je odvisno od turističnih dejavnosti potnikov. Upoštevati je treba nenačrtovane in nenapovedane prošnje potnikov v smislu dodatnih postankov in sprememb poti ali načrta vožnje, kadar je to izvedljivo. Občasni cestni prevoz potnikov v primerjavi s prevozom tovora ali linijskim avtobusnim prevozom običajno vključuje krajši čas vožnje. Poleg tega vozniki običajno spijo v hotelih in redko vozijo ponoči. Po drugi strani so vozniki med delovnim časom morda vključeni v nekatere dodatne dejavnosti, do katerih pogosto pride zaradi stikov s potniki.

¹ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

- (4) V naknadni oceni Uredbe (ES) št. 561/2006 je bilo ugotovljeno, da nekatera enotna pravila v zvezi z najkrajšimi odmori in časom počitka ne ustrezajo posebnostim občasnih cestnih prevozov potnikov. Nadaljnje ocene, ki jih je v zvezi s tem opravila Komisija, so pokazale, da so nekatere zahteve iz Uredbe (ES) št. 561/2006 o odmorih ter dnevnem in tedenskem času počitka neprimerne in nepraktične za voznike in prevoznike, ki opravljajo občasni cestni prevoz potnikov, saj negativno vplivajo na zmožnost organiziranja učinkovitih in visokokakovostnih občasnih prevozov potnikov, na pogoje dela voznikov in posledično na varnost v cestnem prometu.
- (5) Zato je primerno, da se zahteve glede najkrajših odmorov in časa počitka prilagodijo tudi specifičnim zahtevam občasnih cestnih prevozov potnikov. Prav tako je primerno uskladiti veljavna pravila za notranje in mednarodne občasne prevoze potnikov po cesti.
- (6) Prožnejša pravila glede načrtovanja odmorov in dnevnega časa počitka voznikov, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, nikakor ne bi smela ogroziti varnosti voznikov ali varnosti v cestnem prometu, povečati stopnje utrujenosti voznikov ali poslabšati pogojev dela. Zaradi take prožnosti, ki bi se uporabljala v 24-urnih obdobjih z manj kot skupno sedem ur vožnje, se zato ne bi smela spremeniti sedanja pravila o skupnih najkrajših odmorih, najdaljšem času vožnje na dan in na teden ter najdaljšem dvotedenskem času vožnje. Minimalne zahteve glede delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, kot so določene v Direktivi 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹, bi se morale prav tako še naprej uporabljati nespremenjene.

¹ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

- (7) Za zagotovitev enotne opredelitve občasnih prevozov potnikov je treba pojasniti, da opredelitev iz Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta¹ zajema notranje in tudi mednarodne prevoze. Prav tako je primerno posodobiti sklic na Uredbo (ES) št. 1073/2009, s katero je bila razveljavljena Uredba Sveta (EGS) št. 684/92².
- (8) Večja prožnost pri načrtovanju odmorov za voznike, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, tem voznikom ne bi smela preprečiti, da vzamejo najkrajše odmore, ki jim omogočajo ustrezen počitek. Zato je primerno, da se za vsak odmor določi najkrajše trajanje. Tako bi bilo treba voznikom, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, dovoliti, da obvezni odmor razdelijo na ločene odmore, od katerih vsak traja vsaj 15 minut, poleg druge možnosti, da odmor razdelijo na dva dela.
- (9) Da se večja prožnost pri načrtovanju časa počitka voznikov, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, ne bi zlorabljala, je bistvenega pomena, da se jasno razmeji obseg take prožnosti in tudi določijo ustrezna preverjanja. Voznikom bi bilo zato treba omogočiti, da začetek dnevnega časa počitka odložijo za največ eno uro, kadar čas vožnje za zadevni dan ne presega sedmih ur, pri čemer bi morali začetek odložiti le, kadar enkratni občasni prevoz traja vsaj šest dni. Takšno prožnost bi bilo treba nadalje omejiti, tako da se odstopanje lahko uporabi samo enkrat med potovanjem ali dvakrat v enkratnem občasnem prevozu, ki traja vsaj osem dni. Uporaba odstopanja ne spremeni zadnjega časa začetka tedenskega časa počitka. Prav tako bi bilo treba omogočiti, da se za preverjanje takih okoliščin poleg tahografskih vložkov uporabi tudi izpis iz tahografa ali urnika dela.

¹ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (ES) (prenovitev) (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

² Uredba Sveta (EGS) št. 684/92 z dne 16. marca 1992 o skupnih pravilih za mednarodni avtobusni prevoz potnikov (UL L 74, 20.3.1992, str. 1).

- (10) Omejitev možnosti odloga tedenskega časa počitka za do 12 zaporednih 24-urnih obdobji izključno na ponudnike občasnih mednarodnih prevozov potnikov negativno vpliva na neizkrivljeno in pošteno konkurenco med prevozniki, zlasti malimi in srednjimi podjetji. Tudi ponudniki občasnih notranjih prevozov potnikov bi lahko svoje storitve zagotavljali pod enakimi pogoji kot ponudniki občasnih mednarodnih prevozov potnikov, in sicer v smislu prevožene razdalje, trajanja ali storitev za potnike. Od take možnosti bi zato morali imeti koristi tudi ponudniki občasnih notranjih prevozov potnikov.
- (10a) Da bi omogočili uspešen in učinkovit nadzor pravilne uporabe prožnosti pri načrtovanju odmorov ter možnosti odložitve dnevnega in tedenskega časa počitka v okviru občasnih prevozov potnikov, bi morali vozniki med celotnim potovanjem imeti v vozilu „potniško spremnico“, ki bi vsebovala ključne informacije o potovanju; navedena potniška spremnica se že uporablja pri mednarodnih občasnih prevozih potnikov v skladu z Uredbo (ES) št. 1073/2009. V skladu z določbami o nadzoru iz Uredbe (EU) št. 165/2014 o vodenju ročnih zapisov bi morali vozniki imeti v vozilu tudi papirne ali elektronske izhode potniških spremnic za občasni prevoz, opravljen v zadnjih 28 dneh, od 31. decembra 2024 pa v zadnjih 56 dneh. Komisija bi morala pri pregledu tehničnih specifikacij tahografa razviti možnost zapisovanja vrste potniškega prevoza (linijski ali občasni potniški prevoz).
- (10b) Uredba (ES) št. 561/2006 od držav članic zahteva, da določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve navedene uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014, ter zagotovijo njihovo izvajanje. Sodišče je v sodbi v zadevi C-906/19 pojasnilo, da države članice ne smejo naložiti kazni, potem ko so ugotovile kršitev Uredbe (EU) št. 165/2014, ki je bila storjena na ozemlju druge države članice in za katero kazen še ni bila naložena, in v točki 45 priznalo, da „[k]er ima lahko ta vidik veljavne ureditve Unije negativne učinke na pogoje dela voznikov in varnost v cestnem prometu, mora zakonodajalec Unije odločiti o morebitni spremembi“. Glede na to, da se kršitve teh dveh uredb pogosto dogajajo hkrati in ker je namen Uredbe (EU) št. 165/2014 zagotoviti skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006, je primerno, da se lahko naložitev kazni podjetju ali vozniku za kršitev, ki je bila ugotovljena na ozemlju ene države članice, vendar storjena na ozemlju druge države članice, nanaša na kršitve obeh uredb.

(11) Ker ciljev te uredbe, tj. zagotavljanja poštene konkurence ter izboljšanja pogojev dela in varnosti v cestnem prometu z uskladitvijo pravil o odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, ter zagotavljanja, da države članice lahko naložijo kazni za kršitve pravil o tahografih, ugotovljene na njihovem ozemlju, ne glede na to, kje je bila kršitev storjena, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi narave ciljev ti lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(12) Uredbo (ES) št. 561/2006 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

(1) člen 4 se spremeni:

(a) točka (n) se nadomesti z naslednjim:

„(n) ‚linijski prevozi potnikov‘ pomenijo notranje in mednarodne prevoze, kot so določeni v členu 2, točki 2 in 3, Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta*;

* Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (ES) (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).“

(b) vstavi se naslednja točka (na):

„(na) ‚občasni prevozi potnikov‘ pomenijo notranje in mednarodne občasne prevoze, kot so določeni v členu 2, točka 4, Uredbe (ES) št. 1073/2009;“

(2) v členu 7 se doda naslednji četrti odstavek:

„Za voznika, ki opravlja občasni prevoz potnikov, se lahko odmor iz prvega odstavka nadomesti tudi z odmori, ki trajajo vsaj 15 minut in ki so v času vožnje iz prvega odstavka razporejeni tako, da je to v skladu s prvim odstavkom, če skupni dnevni čas vožnje za zadevni dan ne presega sedem ur.“;

(3) člen 8 se spremeni:

(a) vstavi se odstavek 2a:

„2a. Če s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu, lahko voznik, ki opravlja en občasni prevoz potnikov, ki traja vsaj šest zaporednih 24-urnih obdobij, odstopa od odstavka 2, prvi pododstavek, tako da vzame enkrat dnevni čas počitka v največ 25 urah po koncu prejšnjega dnevnega časa počitka ali tedenskega časa počitka, če skupni čas vožnje za zadevni dan ne presega sedem ur. Ob upoštevanju enakih pogojev se lahko to odstopanje uporabi dvakrat pri enem občasnem prevozu potnikov, ki traja vsaj osem zaporednih 24-urnih obdobij.“;

(b) v odstavku 6a se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:

„Z odstopanjem od odstavka 6 lahko voznik, ki opravlja enkraten občasni prevoz potnikov, tedenski čas počitka odloži za največ 12 zaporednih 24-urnih obdobij po predhodnem rednem tedenskem času počitka, če:

(c) v odstavku 6a se črta točka (a);

(4) v členu 16 se dodajo naslednji odstavki:

„4. Za namene cestnih preverjanj je voznik sposoben utemeljiti uporabo odstopanj iz člena 7(4) ter člena 8(2a) in (6a) tako, da:

(a) ima v vozilu izpolnjen obrazec („potniško spremnico“). Prevozno podjetje je odgovorno za opremljanje voznika z izpolnjenimi potniškimi spremnicami pred vsakim potovanjem. Potniška spremnica vsebuje vsaj naslednje podatke:

(i) vrsto prevoza;

(ii) glavni načrt poti, vključno z datumi potovanja;

(iii) ime zadevnega(-e) prevoznika(-e);

(b) ima v vozilu papirne ali elektronske izvode takih potniških spremnic za zadnjih 28 dni, od 31. decembra 2024 pa za zadnjih 56 dni. Ta obveznost preneha veljati, kadar vozilo uporablja tahograf, ki omogoča beleženje vrste potniške storitve iz odstavka 5.

Za nacionalne prevoze se lahko uporabi potniška spremnica, ki se uporablja za mednarodne prevoze in je prilagojena tako, da vsebuje navedbo o svoji uporabi za nacionalne prevoze. Komisija lahko z izvedbenim aktom določi obliko potniške spremnice za nacionalne prevoze, da se po potrebi poenostavi nadzor. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2a).

5. Za zagotovitev enotne uporabe in izvrševanja člena 7(4) ter člena 8(2a) in (6a) Komisija ob prvem možnem pregledu Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2016/799 ali vsakega izvedbenega akta, ki jo nadomesti, vključi ustrezne tehnične specifikacije, ki omogočajo, da se na tahografu beležijo in shranjujejo podatki v zvezi z vrsto potniškega prevoza, tj. linijskega ali občasnega potniškega prevoza.“; Izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2a); datum začetka uporabe teh izvedbenih aktov se določi po posvetovanju z ustreznimi deležniki.“;

(5) v členu 19 se prvi pododstavek odstavka 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Država članica omogoči pristojnim organom, da naložijo kazen podjetju in/ali vozniku za kršitev te uredbe ali Uredbe (EU) št. 165/2014, ugotovljene na njenem ozemlju, za katero še ni bila naložena kazen, tudi če je bila kršitev storjena na ozemlju druge države članice ali tretje države.“.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica
