



Bruxelles, 23. siječnja 2020.
(OR. en)

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

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NAPOMENA O TOČKI „I/A”

Od: Glavno tajništvo Vijeća

Za: Odbor stalnih predstavnika (dio 1.) / Vijeće

Br. dok. Kom.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Predmet: Paket za mobilnost I.:

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova prilagođavanja kretanjima u sektoru

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

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

– Politički dogovor

Ova se Dopuna odnosi na prijedlog o izmjeni Direktive 2006/22/EZ i uspostavu *lex specialisa* o upućivanju radnika.

Prijedlog

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 i izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („Uredba IMI”)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) 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 prijevoznike.

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

S obzirom na veliku mobilnost 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) Velika mobilnost, koja je svojstvena uslugama cestovnog prijevoza, zahtijeva posebnu pozornost pri osiguravanju da vozači iskorištavaju prava koja imaju te da se prijevoznici, od kojih su većina mali MSP-ovi, ne suočavaju s neproporcionalnim administrativnim preprekama ili diskriminirajućim kontrolama kojima se nepotrebno ograničava njihova sloboda pružanja prekograničnih usluga.
- (3) Iz 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 socijalni i radni uvjeti za vozače te se njima mora olakšavati ostvarivanje slobode pružanja usluga cestovnog prijevoza na temelju poštenog tržišnog natjecanja između nacionalnih i stranih prijevoznika.
- (4) 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.
- (5) Nakon evaluacije djelotvornosti i učinkovitosti sadašnjeg socijalnog zakonodavstva Unije u području 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 pravila, čime se stvara veliko administrativno opterećenje za vozače i prijevoznike. Iz toga proizlazi pravna nesigurnost, što šteti radnim i socijalnim uvjetima te uvjetima tržišnog natjecanja u sektoru.

- (6) Kako bi se osigurala pravilna primjena direktiva 96/71/EZ³ i 2014/67/EU⁴ Europskog parlamenta i Vijeća, trebalo bi ojačati kontrole i suradnju na razini Unije radi borbe protiv prijevara povezanih s upućivanjem vozača.
- (7) Primjerena, učinkovita i dosljedna provedba odredaba 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 postojeće jedinstvene zahtjeve za provedbu iz Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵ na kontrolu usklađenosti s odredbama o radnom vremenu iz Direktive 2002/15/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁶.
- (8) S obzirom na nizove podataka koji su potrebni za provođenje kontrola usklađenosti s pravilima o radnom vremenu iz Direktive 2002/15/EZ, opseg provjera na cesti ovisi o razvoju i uvođenju razvojne tehnologije kojom su obuhvaćena dostatna vremenska razdoblja. Kontrole na cesti trebalo bi ograničiti na aspekte koji se već mogu provjeriti s pomoću tahografa i povezane opreme na vozilu, dok se sveobuhvatne provjere obavljaju u prostorijama prijevoznika.

3 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.).

4 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.).

5 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.).

6 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.).

- (9) Provjere na cesti trebalo bi provoditi učinkovito i brzo kako bi se dovršile u najkraćem mogućem roku i uz najmanje kašnjenje vozača, te bi trebalo jasno razlikovati obveze prijevoznika i obveze vozača.
- (10) 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 Vijeća⁷, obuhvaća Direktivu 2006/22/EZ, moglo bi imati važnu ulogu u pružanju pomoći državama članicama koje provode usklađene provjere. Europsko nadzorno tijelo za rad također bi moglo poduprijeti napore u pogledu obrazovanja i osposobljavanja.
- (11) Administrativna suradnja među državama članicama u pogledu primjene socijalnih pravila u cestovnom prometu 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.
- (12) Radi poticanja učinkovite administrativne suradnje i učinkovite razmjene informacija, člankom 16. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća⁸ zahtijeva se od država članica da međusobno povežu svoje nacionalne elektroničke registre (NER) putem sustava Europskog registra cestovnih prijevoznika (ERRU). Unutar tog sustava trebalo bi proširiti opseg informacija dostupnih na temelju provjera na cesti.

⁷ 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.).

⁸ 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.).

- (13) Kako bi se olakšala i poboljšala komunikacija među državama članicama, osigurala ujednačenija primjena socijalnih pravila u prometnom sektoru i usklađenost prijevoznika u cestovnom prometu s administrativnim zahtjevima pri upućivanju vozača, Komisija bi trebala razviti jedan ili više novih modula Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta (IMI) uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća⁹. Važno je da se Uredbom IMI tijekom provjera na cesti omogući provjera valjanosti izjava o upućivanju.
- (14) 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) 2016/679¹⁰ i (EU) 2018/1725¹¹ Europskog parlamenta i Vijeća. Razmjena informacija putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta (IMI) također bi trebala biti u skladu s Uredbom (EU) br. 1024/2012.
- (15) Kako bi se olakšala kontrola usklađenosti s pravilima o upućivanju utvrđenima u ovoj Direktivi, cestovni prijevoznici trebali bi podnijeti izjavu o upućivanju nadležnim tijelima država članica u koje upućuju vozače.
- (16) 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 podnose i ažuriraju informacije o upućivanju te podnose druge relevantne dokumente Informacijskom sustavu unutarnjeg tržišta ako je to potrebno.

⁹ 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.).

¹⁰ 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.).

¹¹ 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.).

- (17) Radi daljnjeg poboljšanja djelotvornosti, učinkovitosti i dosljednosti provedbe poželjno je razviti funkcije i uporabu postojećih nacionalnih sustava stupnjevanja rizika. Pristupom podacima u sustavima stupnjevanja rizika omogućilo bi se bolje usmjeravanje kontrola na prijevoznike koji ne ispunjavaju zahtjeve, dok bi se jedinstvenom formulom za procjenu stupnja rizika prijevoznog poduzeća trebalo doprinijeti pravednijem postupanju prema prijevoznicima tijekom kontrola.
- (18) Kako bi se osiguralo pravedno natjecanje te jednaki uvjeti za radnike i poduzeća, potrebno je ostvariti napredak u pogledu pametne provedbe i pružiti svu moguću potporu potpunom uvođenju i upotrebi sustava stupnjevanja rizika.
- (19) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Direktive 2006/22/EZ provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Komisija bi trebala osigurati jednako postupanje prema poduzećima prilikom uzimanja u obzir kriterija navedenih u ovoj Direktivi kako bi se uspostavila zajednička formula za izračun stupnja rizika za poduzeća. Te provedbene ovlasti trebalo bi izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹².
- (20) Osim toga, bilo je i poteškoća u primjeni pravila o upućivanju radnika iz Direktive 96/71/EZ te pravila o administrativnim zahtjevima iz Direktive 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 velika administrativna opterećenja 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 prijevoznih poduzeća. Potrebno je uskladiti administrativne zahtjeve i mjere kontrole kako bi se spriječila izloženost prijevoznika nepotrebnim kašnjenjima.

¹² 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.).

- (21) Na prijevozna poduzeća odnose se određena posebna pravila o upućivanju i kao takva podliježu posljedicama eventualnih povreda koje su počinila. Međutim, kako bi se poduzeća koja ugovaraju prijevozne usluge s prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta spriječilo u zloporabama, države članice također bi trebale predvidjeti jasna i predvidiva pravila o kaznama za pošiljatelje, špeditere, otpremnike, izvođače i podizvođače u slučaju da su znali ili su, s obzirom na sve relevantne okolnosti, trebali znati da usluge prijevoza koje naručuju uključuju povrede posebnih pravila o upućivanju.
- (22) Komisija je u svojem prijedlogu od 8. ožujka 2016.¹³ 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.
- (23) 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 je odražena posebnost 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.
- (24) S obzirom na 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 izričito pojasniti u kojim se okolnostima pravila o dugoročnom upućivanju iz Direktive 96/71/EZ ne primjenjuju na te vozače.
- (25) Takvi bi se uravnoteženi kriteriji trebali temeljiti na konceptu dostatne povezanosti pruženih usluga i vozača s državnim područjem države članice domaćina. Kako bi se olakšala provedba pravilâ, trebalo bi razlikovati različite vrste prijevoza ovisno o stupnju povezanosti s državnim područjem države članice domaćina.

¹³ COM(2016) 128.

- (26) 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 ukrcaja ili iskrcaja 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 iz, primjerice, higijenskih razloga.
- (27) Ako vozač sudjeluje u bilateralnom prijevozu iz države članice u kojoj poduzeće ima poslovni nastan na državno područje druge države članice ili treće zemlje ili države članice poslovnog nastana, priroda usluge usko je povezana s državom članicom poslovnog nastana. Vozač može obavljati 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 predstavljalo nerazmjerno ograničenje slobode pružanja prekograničnih usluga cestovnog prijevoza.
- (28) S druge strane, povezanost s državnim područjem države članice domaćina jest dostatna ako vozač u toj državi članici obavlja druge vrste prijevoza, osobito kabotažu ili nebilateralni međunarodni prijevoz. Ta dostatna povezanost postoji u slučaju kabotaže, kako je definirano u uredbama (EZ) br. 1072/2009¹⁴ i (EZ) br. 1073/2009¹⁵ Europskog parlamenta i Vijeća jer se čitav prijevoz obavlja u državi članici domaćinu i usluge su stoga usko povezane s državnim područjem države članice domaćina. Nebilateralni međunarodni prijevoz obilježava činjenica da vozač sudjeluje u međunarodnom prijevozu izvan države članice u kojoj poduzeće koje upućuje ima poslovni nastan. Obavljene usluge stoga su povezane s dotičnom državom članicom domaćinom, a ne državom članicom poslovnog nastana. U tim slučajevima posebna pravila za sektor potrebna su samo u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole.

¹⁴ 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.).

¹⁵ 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.).

- (29) U slučaju da 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, postoji dostatna povezanost s državnim područjem države članice domaćina ako se prijevoz na cestovnoj dionici odvija unutar države članice domaćina ili kao dio nebilateralnog međunarodnog prijevoza te bi se stoga u takvom slučaju trebala primjenjivati pravila o upućivanju.
- (30) 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 trebale omogućiti učinkovite provjere. Važno je da se novim pravilima ne uvede nepotrebno administrativno opterećenje i da se njima uzmu u obzir interesi MSP-ova.
- (31) 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 u nacionalnom pravu, propisima ili administrativnim odredbama ili kolektivnim ugovorima ili arbitražnim pravorijecima koji su u toj državi članici proglašeni univerzalno primjenjivima ili na neki drugi način primjenjivi u skladu s člankom 3. stavcima 1. i 8. te Direktive, uključujući, prema potrebi, kolektivne ugovore koji se općenito primjenjuju na sva slična poduzeća na dotičnom zemljopisnom području, dostupni na pristupačan i transparentan način prijevoznim poduzećima iz drugih država članica te upućenim vozačima. Relevantne informacije trebale bi posebno obuhvaćati sastavne elemente naknade koji su obvezni na temelju takvih instrumenata. U skladu s tom Direktivom treba tražiti sudjelovanje socijalnih partnera.
- (32) Prijevoznici iz EU-a suočavaju se sa sve većom konkurencijom prijevoznika sa sjedištem u državama koje nisu članice EU-a. Stoga je iznimno važno osigurati da se poduzeća Unije ne diskriminira. U skladu s člankom 1. stavkom 4. Direktive 96/71/EZ, s poduzećima s poslovnim nastanom u državi koja nije članica EU-a ne smije se povoljnije postupati nego s poduzećima s poslovnim nastanom u državi članici. To načelo trebalo bi primjenjivati i u pogledu posebnih pravila o upućivanju iz ove Direktive. Osobito bi se trebalo primjenjivati u slučajevima kada poduzeća iz trećih zemalja obavljaju prijevoz u okviru bilateralnih ili multilateralnih sporazuma kojima se odobrava pristup tržištu Unije.

- (33) Sustav višestrane kvote ECMT-a jedan je od glavnih instrumenata kojima se regulira pristup subjekata izvan EU-a tržištu EU-a i pristup subjekata iz EU-a tržištima izvan EU-a. O broju dozvola za svaku državu članicu ECMT-a odlučuje se jednom godišnje. Kako bi se osiguralo da se poduzeća Unije ne diskriminira, obvezu država članica u tom pogledu treba poštovati i pri dogovaranju uvjeta za pristup tržištu EU-a unutar ECMT-a.
- (34) Osim toga, 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 Vijeća¹⁶, trebala uskladiti mehanizme kontrole kojima se može kontrolirati poštuju li prijevoznici iz trećih zemalja nacionalna socijalna pravila te socijalna pravila Unije koji se primjenjuju na prijevoznike Unije.
- (35) Kako bi se osigurala djelotvorna i učinkovita provedba sektorskih pravila o upućivanju radnika i izbjegla neproporcionalna administrativna opterećenja za prijevoznike nerezidente, u sektoru cestovnog prometa trebalo bi utvrditi posebne administrativne zahtjeve i zahtjeve u pogledu 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 smanjila složenost te zadaće, državama članicama trebalo bi dopustiti da za prijevoznike u cestovnom prometu uvedu samo administrativne zahtjeve utvrđene u ovoj Direktivi, koji su prilagođeni za sektor cestovnog prometa.
- (36) 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 na cesti, prijevoznici u cestovnom prometu i, prema potrebi, nadležna tijela država članica u kojoj subjekt ima poslovni nastan, trebali bi ostale dokumente staviti na raspolaganje putem javnog sučelja sustava IMI. Nadležna tijela trebala bi upotrebljavati okvir uzajamne pomoći među državama članicama utvrđen u Direktivi 2014/67/EU.

¹⁶ 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.).

- (37) 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. Relevantne informacije trebalo bi pružiti socijalnim partnerima izvan sustava IMI.
- (38) Kako bi se priloge ovoj Direktivi prilagodilo razvoju najbolje prakse, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u odnosu na izmjenu tih priloga. 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 zakonodavstva¹⁷ od 13. travnja 2016. 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.
- (39) Komisija bi trebala procijeniti učinak primjene i provedbe pravila o upućivanju radnika u sektoru cestovnog prometa te Parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o rezultatima te procjene, prema potrebi zajedno sa zakonodavnim prijedlogom.
- (40) Ova Direktiva trebala bi se primjenjivati od ... [18 mjeseci od datuma stupanja na snagu]. To će biti datum od kojeg se Direktiva 2018/957 treba primjenjivati na sektor cestovnog prometa u skladu s člankom 3. stavkom 3.
- (41) Direktivu 2006/22/EZ stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti,

¹⁷ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

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 Europskog parlamenta i Vijeća 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 jednu od transnacionalnih mjera navedenih u članku 1. stavku 3. točki (a) Direktive 96/71/EZ.
3. Za potrebe članka 3. stavka 1.a Direktive 96/71/EZ upućivanje se smatra završenim ako vozač napusti državu članicu domaćina za vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza robe ili putnika te se to razdoblje upućivanja ne može zbrajati s prethodnim razdobljima upućivanja u kontekstu takvih međunarodnih prijevoza koje je izvršio isti vozač ili drugi vozač kojeg je taj vozač zamijenio.
4. U svrhu Direktive 96/71/EZ ne smatra se da je vozač upućen kada obavlja bilateralni prijevoz.

Za svrhe ove Direktive bilateralni prijevoz robe jest kretanje robe, na temelju ugovora o prijevozu, iz države članice poslovnog nastana, kako je definirana u članku 2. stavku 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.

5. Od datuma na koji vozači ručno bilježe podatke o prelasku granice, kako se zahtijeva u članku 34. stavku 7. Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁸, države članice primjenjuju i izuzeće iz stavka 4. u pogledu prijevoza robe ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja jednu aktivnost utovara i/ili istovara u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje prolazi, pod uvjetom da vozač ne 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 druga aktivnost slijedi bilateralni prijevoz u državu članicu poslovnog nastana, izuzeće se primjenjuje na do dvije dodatne aktivnosti istovara i/ili utovara pod gore navedenim uvjetima.

To se izuzeće primjenjuje samo do datuma na koji se u vozila registrirana u državi članici prvi put ugrađuje pametni tahograf koji je usklađen sa specifikacijama za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. podstavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014, kako je utvrđeno u članku 8. stavku 1. podstavku 2. te Uredbe. Od tog se datuma izuzeće iz ovog stavka primjenjuje isključivo na vozače koji se koriste vozilima opremljenima pametnim tahografom kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. te Uredbe.

6. Za potrebe ove Direktive bilateralni prijevoz putnika u međunarodnom povremenom ili redovnom prijevozu putnika, kako je definiran u Uredbi (EZ) br. 1073/2009, znači prijevoz kada vozač:
- primi putnike u državi članici poslovnog nastana i iskrca ih u drugoj državi članici ili trećoj zemlji ili
 - primi putnike u državi članici ili trećoj zemlji i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana ili

18 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.).

- 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.
7. Od datuma na koji vozači ručno bilježe podatke o prelasku granice, kako se zahtijeva u članku 34. stavku 7. Uredbe (EU) br. 165/2014, države članice primjenjuju i izuzeće iz stavka 6. u odnosu na prijevoz putnika ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga:
- obavlja ukrcaj putnika jednom; i/ili
 - iskrca 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.

To se izuzeće primjenjuje samo do datuma na koji se u vozila registrirana u državi članici prvi put ugrađuje pametni tahograf koji je usklađen sa specifikacijama za evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. podstavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014, kako je utvrđeno u članku 8. stavku 1. podstavku 2. te Uredbe. Od tog se datuma izuzeće iz ovog stavka primjenjuje isključivo na vozače koji se koriste vozilima opremljenima pametnim tahografom kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. te Uredbe.

8. 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.
9. Ne dovodeći u pitanje članak 2. stavak 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim na državno područje države članice u kojoj vozač obavlja provoz bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcaja ili iskrcaja putnika.

10. Ako vozač odrađuje početnu ili završnu cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza kako je definiran u Direktivi Vijeća 92/106/EEZ¹⁹, vozač se ne smatra upućenim za svrhe Direktive 96/71/EZ ako sama cestovna dionica predstavlja bilateralni prijevoz kako je definiran u stavku 4.
11. Države članice osiguravaju da su, u skladu s Direktivom 2014/67/EU, uvjeti zaposlenja iz članka 3. Direktive 96/71/EZ, koji su utvrđeni u nacionalnom pravu, propisima ili administrativnim odredbama ili kolektivnim ugovorima ili arbitražnim pravorijecima koji su u toj državi članici proglašeni univerzalno primjenjivima ili na neki drugi način primjenjivi u skladu s člankom 3. stavcima 1. i 8. te Direktive, na pristupačan i transparentan način dostupni prijevoznim poduzećima iz drugih država članica te upućenim vozačima. Relevantne informacije posebno obuhvaćaju sastavne elemente naknade koji su obvezni na temelju takvih instrumenata, uključujući, prema potrebi, kolektivne ugovore koji se općenito primjenjuju na sva slična poduzeća na dotičnom zemljopisnom području.
12. Prijevozna poduzeća s poslovnim nastanom u državi koja nije članica EU-a ne smiju dobivati 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.
13. 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:

19 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.).

- (a) obvezu da cestovni prijevoznik s poslovnim nastanom u drugoj državi članici dostavi 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 Informacijskim sustavom unutarnjeg tržišta (IMI) uspostavljenim Uredbom (EU) br. 1024/2012. Izjava o upućivanju sadrži sljedeće informacije:
- i. identitet cestovnog prijevoznika, barem u obliku broja licencije Zajednice, ako je dostupan;
 - ii. podatke za kontakt upravitelja prijevoza ili druge osobe (drugih osoba) za kontakt u državi članici poslovnog nastana prijevoznika radi povezivanja s nadležnim tijelima države članice domaćina u kojoj se pružaju usluge te slanja i primanja dokumenata ili obavijesti;
 - iii. sljedeće informacije o upućenom vozaču: identitet i adresa vozača te broj vozačke dozvole;
 - 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. vrstu usluga prijevoza, odnosno prijevoz robe, prijevoz putnika, međunarodni prijevoz, kabotaža;
- (b) obvezu cestovnog prijevoznika da osigura da vozač ima na raspolaganju te da vozač drži i, na zahtjev, stavlja na raspolaganje na cesti, u papirnatom ili elektroničkom obliku:
- i. primjerak izjave o upućivanju podnesene u sustavu IMI;

- ii. dokaz da se prijevozne djelatnosti odvijaju u državi članici domaćinu kao što je elektronički tovarni list (e-CMR) ili dokaz iz članka 8. Uredbe (EZ) br. 1072/2009;
 - iii. zapise tahografa te posebice šifre 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 Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Uredbe (EU) br. 165/2014;
- (c) obvezu cestovnog prijevoznika da nakon razdoblja upućivanja na izravan zahtjev nadležnog tijela države članice u koju je vozač upućen putem javnog sučelja sustava IMI dostavi primjerke dokumenata iz točke (b) podtočaka ii. i iii., kao i dokumentaciju o naknadama upućenog vozača koja se odnosi na razdoblje upućivanja te njegov ugovor o radu ili jednakovrijedan dokument u smislu članka 3. Direktive Vijeća 91/533/EEZ²⁰, radne naloge koji se odnose na rad vozača i dokaz o isplati plaća.

Prijevoznik šalje dokumentaciju putem javnog sučelja sustava IMI najkasnije osam tjedana od datuma zahtjeva. Ako prijevoznik ne dostavi traženu dokumentaciju u zadanom roku, nadležna tijela države članice u koju je vozač 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 ima pristup izjavi o upućivanju i drugim relevantnim informacijama koje je prijevoznik podnio putem javnog sučelja sustava IMI.

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.).

Nadležna tijela države članice poslovnog nastana prijevoznika osiguravaju da dokumenti koje su zatražila nadležna tijela države članice u koju je vozač bio upućen budu dostavljeni putem sustava IMI u roku od 25 radnih dana od dana podnošenja zahtjeva.

Kako bi se utvrdilo da se u skladu sa stavicima od 4. do 7. vozači ne smatraju upućenima, države članice mogu samo kao mjeru kontrole vozaču uvesti obvezu da posjeduje i stavi na raspolaganje, ako se to zahtijeva tijekom kontrole na cesti, dokaz u papirnatom ili elektroničkom obliku o relevantnoj djelatnosti međunarodnog prijevoza ili više njih poput elektroničkog tovarnog lista (e-CMR) ili dokaza na koje se upućuje u članku 8. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 te zapise tahografa na koje se upućuje u točki (b) podtočki iii.

14. Za svrhe kontrole cestovni prijevoznik u javnom sučelju sustava IMI redovito ažurira izjave o upućivanju iz stavka 13. točke (a).
15. Podaci iz izjava pohranjuju se u repozitorij sustava IMI u svrhu provjera u razdoblju od 24 mjeseca.

Država članica može dopustiti nadležnom tijelu da nacionalnim socijalnim partnerima 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:

- da su informacije povezane s upućivanjem na državno područje dotične države članice;
- da se informacije upotrebljavaju isključivo u svrhu provedbe pravila o upućivanju; i
- da je obrada podataka u skladu s Uredbom (EU) 2016/679.

16. Do [SL: 6 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] Komisija provedbenim aktom određuje funkcionalnosti javnog sučelja sustava IMI. Taj provedbeni akt donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 4. stavka 2.

17. Države članice izbjegavaju nepotrebna kašnjenja u provedbi mjera kontrole koje mogu utjecati na trajanje upućivanja i datume upućivanja.
18. Nadležna tijela država članica blisko surađuju i pružaju si uzajamnu pomoć i sve relevantne informacije, u skladu s 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 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:

„Članak 1.

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

* 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:

„Ove provjere svake godine obuhvaćaju širok i reprezentativan presjek mobilnih radnika, vozača, poduzeća i vozila obuhvaćenih područjem primjene uredba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te mobilnih radnika i vozača obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2002/15/EZ. Provjere na cesti povezane s provedbom Direktive 2002/15/EZ ograničene su na pravila koja se mogu učinkovito kontrolirati upotrebom tahografa i povezanih uređaja za bilježenje podataka. Sveobuhvatna provjera provedbe Direktive 2002/15/EZ može se provesti samo u prostorijama poduzeća.”;

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

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

(c) umeće se sljedeći stavak:

„3.a Svaka država članica organizira provjere usklađenosti s odredbama Direktive 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 odredbe Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (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 provjerenih vozača na cesti, broj provjera u prostorijama poduzeća, broj provjerenih radnih dana te broj i vrstu prijavljenih povreda, uz zabilješku o tome je li se prevezio teret ili putnici.”;

4. Članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

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

5. 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 pri provjerama na cestama utvrde ozbiljne povrede Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 ili Direktive 2002/15/EZ.”;

6. U članku 7. stavku 1. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

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

7. U članku 7. stavku 1. dodaje se sljedeća točka:

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

8. Članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„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.:

(a) najmanje jednom svakih šest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive;

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

(b) umeće se sljedeći stavak:

„1.a Države članice dostavljaju informacije koje su zatražile druge države članice na temelju ovog članka 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 ako je potrebna jednostavna provjera u registrima, kao što je sustav stupnjevanja rizika, zatraženi podaci 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 o tome 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 postoje poteškoće pri ispunjavanju zahtjeva za dostavljanje informacija ili provođenju provjera, inspekcija ili istraga, dotična država članica u roku od 10 radnih dana o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev i navodi utemeljene razloge zbog kojih je došlo do poteškoća u pružanju informacija ili ih je nemoguće pružiti. Dotične države članice međusobno se dogovaraju kako bi pronašle rješenje za sve moguće poteškoće.

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

(c) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Razmjena informacija predviđena u ovom članku provodi se putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta (IMI) uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća*, isključujući informacije koje države članice razmjenjuju izravnim pretraživanjem nacionalnih elektroničkih registara iz članka 16. stavka 5. Uredbe (EZ) 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.

Do ... [SL: unijeti datum 10 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] Komisija provedbenim aktima utvrđuje zajedničku formulu za izračun stupnja rizika poduzeća kojim se uzimaju 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 (EZ) br. 165/2014 i težina tih povreda navedeni su u Prilogu III.

Radi utvrđivanja ili ažuriranja težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 15.a ove Direktive o izmjeni Priloga III., uzimajući u obzir regulatorna kretanja i razmatranja o sigurnosti na cestama.

U kategoriju najtežih povreda trebale bi biti uključene one povrede kod kojih se neusklađenošću s relevantnim odredbama Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Uredbe (EZ) 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 podacima sadržanima u 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. U članku 11. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:
- „3. Komisija provedbenim aktima utvrđuje zajednički pristup za evidentiranje i kontrolu razdoblja ostalih poslova, kako je definirano u članku 4. točki (e) Uredbe (EZ) br. 561/2006, uključujući oblik evidentiranja i posebne slučajeve u kojima se evidentira te 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.”;
11. Članak 12. zamjenjuje se sljedećim:

*„Članak 12.
Postupak odbora*

1. Komisiji pomaže odbor osnovan na temelju članka 42. stavka 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 dostavi mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

* 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. U članku 13. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) radi poticanja usklađenosti pristupa među provedbenim tijelima i usklađene interpretacije Uredbe (EZ) br. 561/2006 među provedbenim tijelima;”

13. Članak 14. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 14.

Pregovori s trećim zemljama

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

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

14. Članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

*„Članak 15.
Ažuriranje priloga*

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 15.a kojima se izmjenjuju prilozi I. i II. kako bi se unijele potrebne prilagodbe u pogledu razvoja najbolje prakse.”;

15. Umeće se sljedeći članak:

*„Članak 15.a
Izvršavanje 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 od [datuma stupanja na snagu ove Direktive]. 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. te 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. Njime se 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 od 13. travnja 2016 o boljoj izradi zakonodavstva*.
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 Europski parlament ili 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 uložiti prigovore. Na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća taj se rok produljuje za dva mjeseca .

* SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

16. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) u dijelu A točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

(b) u dijelu A točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. 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.).”;

(c) u dijelu A 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;”

(d) u dijelu A dodaje se sljedeća točka 6.:

„6. prošireno najduže 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, pod uvjetom da je tehnološki moguće provesti učinkovite provjere.”;

(e) u dijelu B stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Države članice mogu, ako je to primjereno, provjeravati zajedničku odgovornost drugih sudionika u prijevoznom lancu, kao što su špediteri, otpremnici ili izvođači radova, u slučaju otkrivene povrede, uključujući i provjeru sukladnosti ugovora o pružanju prijevoza s uredbama (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014.”;

(f) u dijelu B dodaju se sljedeće točke:

„4. najduže prosječno tjedno radno vrijeme, stanke i zahtjevi 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 organiziranje rada vozača, u skladu s člankom 8. stavkom 8. i stavkom 8.a Uredbe (EZ) 561/2006.”

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 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: Članak [8].
14. Direktiva (EU) .../... 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 i izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („Uredba IMI”): Članak [1. stavak 14.]”

Članak 4.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan na temelju članka 42. stavka 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.

Članak 5.

Pravila i sankcije

1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama za pošiljatelje, špeditere, otpremnike, izvođače i podizvođače zbog nepoštovanja odredaba iz članka 1. ove Direktive ako su svjesni ili su s obzirom na sve relevantne okolnosti trebali biti svjesni da se uslugama prijevoza koje naručuju krše propisi iz tog članka.

2. Države članice utvrđuju pravila o kaznama koje se primjenjuju na povrede odredaba članka 1. ove Direktive i poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovo izvršenje. Predviđene sankcije su učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće.

Članak 6.

Pametna provedba

Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2014/67/EU i kako bi se dodatno provele obveze propisane u članku 1. ove Direktive, države članice osiguravaju primjenu usklađene 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 Europskog parlamenta i Vijeća.

Članak 7.

Evaluacija

1. Komisija evaluira provedbu ove Direktive, posebno učinak članka 1., do [31. prosinca 2025.] i izvješćuje Europski parlament i Vijeće o njezinoj primjeni. Izvješću Komisije prema potrebi se prilaže zakonodavni prijedlog. To se izvješće objavljuje.
2. Nakon izvješća iz stavka 1. Komisija redovito evaluira ovu Direktivu i rezultate evaluacije podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.
3. Izvješća iz stavaka 1. i 2. prema potrebi su popraćena odgovarajućim prijedlozima.

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 povezanim s ovom Direktivom.

Članak 9.

1. Države članice najkasnije do [SL: unijeti datum 18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive] donose i objavljuju zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Primjenjuju te odredbe od [SL: unijeti isti datum kao iz prethodnog stavka].

Kada države članice donose te odredbe, one prilikom njihove službene objave sadrže 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 10.

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

Članak 11.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u [...]

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik
