

Bruselj, 23. januar 2020  
(OR. en)

---

**Medinstitucionalne zadeve:**  
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

**DOPIS O TOČKI POD „I/A“**

---

Pošiljatelj: generalni sekretariat Sveta

Prejemnik: Odbor stalnih predstavnikov (1. del)/Svet

---

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

---

Zadeva: Sveženj o mobilnosti I:

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa

– politični dogovor

---

Ta dodatek se nanaša na predlog spremembe Direktive 2006/22/ES in uvedbo *lex specialis* za napotitev delavcev.

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta

o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev  
voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za  
izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za  
notranji trg (uredba IMI)

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 odbora<sup>1</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>2</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa je treba zagotoviti ustrezne delovne pogoje in socialno zaščito za voznike, hkrati pa tudi primerne pogoje poslovanja in poštene konkurenčne pogoje za prevoznike.

---

<sup>1</sup> UL C , , str. .

<sup>2</sup> UL C , , str. .

Zaradi velike mobilnosti delovne sile v sektorju cestnega prometa so potrebna sektorska pravila, da bi se zagotovilo ravnotežje med svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve, prostim pretokom blaga, ustreznimi delovnimi pogoji in socialno zaščito voznikov.

- (2) Ker so storitve cestnega prevoza zelo mobilne, je treba zlasti zagotoviti, da vozniki lahko uveljavljajo pravice, ki jih imajo, ter da se prevozniki, ki so večinoma majhna MSP, ne soočajo z nesorazmernimi upravnimi ovirami ali diskriminatornim nadzorom, ki neupravičeno omejuje njihovo svobodo opravljanja čezmejnih storitev.
- (3) Iz istega razloga morajo biti vsa nacionalna pravila, ki se uporabljajo za cestni promet, sorazmerna in utemeljena, pri čemer je treba upoštevati potrebo po zagotavljanju ustreznih socialnih in delovnih pogojev za voznike ter omogočanju lažjega uveljavljanja svobode opravljanja storitev cestnega prevoza na podlagi poštene konkurence med nacionalnimi in tujimi prevozniki.
- (4) Ravnesje med izboljšanjem socialnih in delovnih pogojev za voznike ter omogočanjem lažjega uveljavljanja svobode opravljanja storitev cestnega prevoza na podlagi poštene konkurence med nacionalnimi in tujimi prevozniki je bistveno za nemoteno delovanje notranjega trga.
- (5) Pri oceni učinkovitosti in uspešnosti veljavne socialne zakonodaje Unije v sektorju cestnega prometa so bile ugotovljene nekatere vrzeli v obstoječih določbah in pomanjkljivosti pri njihovem izvrševanju, na primer v zvezi z uporabo slamnatih družb. Poleg tega obstajajo številne razlike pri tem, kako države članice razlagajo, uporabljajo in izvajajo pravila, kar ustvarja veliko upravno breme za voznike in prevoznike. To ustvarja pravno negotovost, ki škodi delovnim, socialnim in konkurenčnim pogojem v sektorju.

- (6) Za zagotovitev, da se direktivi 96/71/E<sup>3</sup> in 2014/67/EU<sup>4</sup> Evropskega parlamenta in Sveta pravilno uporabljata, bi bilo treba okrepiti nadzor in sodelovanje na ravni Unije z namenom boja proti goljufijam, povezanim z napotitvijo voznikov.
- (7) Ustrezno, učinkovito in dosledno izvrševanje določb o delovnem času in času počitka je bistveno za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, za zaščito delovnih pogojev voznikov in za preprečevanje izkrivljanja konkurence, ki je posledica neizpolnjevanja obveznosti. Zato je zaželeno, da se obstoječe enotne zahteve za izvrševanje iz Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>5</sup> razširijo na preverjanje skladnosti z določbami o delovnem času iz Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>6</sup>.
- (8) Zaradi vrst podatkov, ki so potrebni za izvajanje nadzora nad skladnostjo s pravili o delovnem času iz Direktive 2002/15/ES, je obseg cestnih preverjanj odvisen od razvoja in uvedbe omogočitvene tehnologije, ki pokriva zadostno dolga obdobja. Cestno preverjanje bi moralo biti omejeno na vidike, ki jih je že mogoče preveriti z uporabo tahografa in s tem povezane opreme v vozilu, medtem ko so celovita preverjanja omejena na prostore podjetja.

- 
- 3 Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 18, 21.1.1997, str. 1).
- 4 Direktiva 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o izvrševanju Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev in spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (uredba IMI) (UL L 159, 28.5.2014, str. 11).
- 5 Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).
- 6 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).

- (9) Cestna preverjanja bi bilo treba izvajati učinkovito in hitro, da bi se opravila v najkrajšem možnem času in s čim manjšo zamudo za voznika, jasno pa bi bilo treba razlikovati med obveznostmi prevoznikov in obveznostmi voznikov.
- (10) Sodelovanje med izvršilnimi organi držav članic bi bilo treba nadalje spodbujati z usklajenimi preverjanji, države članice pa bi si morale prizadevati, da bi slednja razširile na preverjanja v prostorih podjetja. Evropski organ za delo, katerega področje delovanja zajema Direktivo 2006/22/ES, kot je določeno v členu 1(4) Uredbe (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>7</sup>, bi lahko imel pomembno vlogo, tako da bi državam članicam zagotavljal pomoč pri izvajanju usklajenih preverjanj. Evropski organ za delo bi lahko podpiral tudi prizadevanja na področju izobraževanja in usposabljanja.
- (11) Upravno sodelovanje med državami članicami v zvezi z izvajanjem socialnih pravil v sektorju cestnega prometa se je izkazalo za nezadostno, zato je čezmejno izvrševanje težje ter bolj neučinkovito in neusklajeno. Zato je treba vzpostaviti okvir za učinkovito komunikacijo in medsebojno pomoč, vključno z izmenjavo podatkov o kršitvah in informacij o dobrih praksah pri izvrševanju.
- (12) Z namenom spodbujanja učinkovitega upravnega sodelovanja in učinkovite izmenjave informacij je v členu 16(5) Uredbe (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>8</sup> določeno, da morajo države članice medsebojno povezati svoje nacionalne elektronske registre (NER) prek sistema evropskega registra podjetij cestnega prevoza (ERRU). Obseg informacij, dostopnih pri cestnih preverjanjih, bi bilo treba znotraj tega sistema razširiti.

---

<sup>7</sup> Uredba (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o ustanovitvi Evropskega organa za delo, spremembi uredb (ES) št. 883/2004, (EU) št. 492/2011 in (EU) 2016/589 ter razveljavitvi Sklepa (EU) 2016/344 (UL L 186, 11.7.2019, str. 21).

<sup>8</sup> Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).

- (13) Da bi se olajšala in izboljšala komunikacija med državami članicami, zagotovila enotnejša uporaba socialnih predpisov v prometnem sektorju in bi se cestnim prevoznikom olajšalo izpolnjevanje upravnih zahtev pri napotitvi voznikov, bi morala Komisija razviti enega ali več novih modulov za informacijski sistem za notranji trg (IMI), vzpostavljen z Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>9</sup>. Pomembno je, da bo IMI omogočal, da se med cestnimi preverjanji lahko preveri veljavnost izjav o napotitvi.
- (14) Izmenjava informacij v okviru učinkovitega upravnega sodelovanja in medsebojne pomoči med državami članicami bi morala biti skladna s pravili o varstvu osebnih podatkov iz uredb (EU) 2016/679<sup>10</sup> in (EU) 2018/1725<sup>11</sup> Evropskega parlamenta in Sveta. Pri izmenjavi informacij prek informacijskega sistema za notranji trg (IMI) bi bilo treba upoštevati tudi Uredbo (EU) št. 1024/2012.
- (15) Za lažji nadzor skladnosti s pravili o napotitvi iz te direktive bi morali cestni prevozniki pristojnim organom držav članic, v katere napotijo voznike, predložiti izjavo o napotitvi.
- (16) Da bi se zmanjšalo upravno breme prevoznikov, je treba poenostaviti postopek pošiljanja in posodabljanja izjav o napotitvi. Zato bi morala Komisija razviti večjezični javno dostopni vmesnik, do katerega bodo imeli dostop cestni prevozniki in prek katerega bodo pošiljali in posodabljali informacije o napotitvi ter po potrebi v IMI posredovali tudi druge zadevne dokumente.

---

<sup>9</sup> Uredba (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg in razveljavitvi Odločbe Komisije 2008/49/ES (uredba IMI) (UL L 316, 14.11.2012, str. 1).

<sup>10</sup> Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

<sup>11</sup> Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

- (17) Za nadaljnje izboljšanje učinkovitosti, uspešnosti in skladnosti izvrševanja je zaželeno razviti funkcije in izboljšati uporabo obstoječih nacionalnih sistemov ocenjevanja tveganja. Dostop do podatkov v sistemih ocenjevanja tveganja bi omogočil boljši ciljni nadzor prevoznikov, ki ne upoštevajo pravil, enotna formula za ocenjevanje tveganja prevoznih podjetij pa bi morala prispevati k pravičnejši obravnavi prevoznikov med nadzorom.
- (18) Da bi zagotovili pošteno konkurenco in enake konkurenčne pogoje za delavce in podjetja, je treba doseči napredek v smeri pametnega izvrševanja ter zagotoviti vso možno podporo za popolno uvedbo in uporabo sistemov ocenjevanja tveganja.
- (19) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje Direktive 2006/22/ES bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Komisija bi morala pri razvijanju skupne formule za izračun ocene tveganja podjetij, ob upoštevanju meril iz te direktive, zagotoviti enako obravnavo podjetij. Ta izvedbena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>12</sup>.
- (20) Težave so se pojavile tudi pri uporabi pravil o napotitvi delavcev iz Direktive 96/71/ES ter pravil o upravnih zahtevah iz Direktive 2014/67/EU v sektorju cestnega prometa, ki je izjemno mobilni. Neusklajeni nacionalni ukrepi za uporabo in izvrševanje določb o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa so ustvarili pravno nejasnost in veliko upravno breme za prevoznike, ki niso rezidenti Unije. To je neupravičeno omejevanje svobode opravljanja čezmejnih storitev cestnega prevoza, ki ima škodljive posledice za delovna mesta in konkurenčnost prevoznih družb. Upravne zahteve in nadzorne ukrepe je treba uskladiti, da se preprečijo nepotrebne zamude za prevoznike.

---

<sup>12</sup> Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (21) Naslovniki nekaterih posebnih pravil o napotitvah so prevozna podjetja, ki tako nosijo posledice za katere koli kršitve, ki jih storijo. Da pa bi se preprečile zlorabe s strani podjetij, ki prevozne storitve prevzemajo od cestnih prevoznikov v tovornem prometu, bi morale države članice določiti tudi jasna in predvidljiva pravila o sankcijah za pošiljatelje, špediterje, izvajalce in podizvajalce, če so se zavedali oziroma bi se glede na vse relevantne okoliščine morali zavedati, da prevozne storitve, ki jih naročajo, vključujejo kršitve posebnih pravil o napotitvah.
- (22) Komisija je v svojem predlogu z dne 8. marca 2016<sup>13</sup> za spremembo Direktive 96/71/ES ugotovila, da izvajanje Direktive odpira posebna pravna vprašanja in povzroča težave v zelo mobilnem sektorju cestnega prometa, ter navedla, da bi bilo ta vprašanja najprimerneje obravnavati s sektorsko zakonodajo za cestni promet.
- (23) Da bi zagotovili učinkovito in sorazmerno izvajanje Direktive 96/71/ES v sektorju cestnega prometa, je treba določiti sektorska pravila, ki bodo odražala posebnost zelo mobilne delovne sile v tem sektorju ter zagotavljala ravnovesje med socialno zaščito voznikov in svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve. Določbe o napotitvi delavcev iz Direktive 96/71/ES in določbe o njihovem izvrševanju iz Direktive 2014/67/EU se uporabljajo za sektor cestnega prometa in bi zanje morala veljati posebna pravila iz te direktive.
- (24) Glede na mobilno naravo prometnega sektorja vozniki načeloma niso napoteni v drugo državo članico na podlagi pogodb o opravljanju storitev za dolga obdobja, kot včasih velja za druge sektorje. Zato bi bilo treba izrecno pojasniti, v katerih okoliščinah se pravila o dolgoročni napotitvi iz Direktive 96/71/ES za takšne voznike ne uporabljajo.
- (25) Taka usklajena merila bi morala temeljiti na konceptu zadostne povezave opravljene storitve in voznika z ozemljem države članice gostiteljice. Za lažje izvrševanje pravil bi bilo treba razlikovati med različnimi vrstami prevoza, odvisno od stopnje povezave z ozemljem države članice gostiteljice.

---

<sup>13</sup> COM(2016)128.



- (26) Treba bi bilo pojasniti, da mednarodni prevoz blaga v tranzitu čez ozemlje države članice ne pomeni napotitve. Za take prevoze je namreč značilno, da voznik prečka državo članico brez natovarjanja ali raztovarjanja tovora in brez pobiranja ali odlaganja potnikov in zato ne obstaja pomembna povezava med voznikovimi dejavnostmi in državo članico tranzita. Na to, ali je prisotnost voznika v državah članicah opredeljena kot tranzit, zato ne vplivajo postanki, povezani na primer s higienskimi razlogi.
- (27) Kadar voznik opravlja dvostranske prevoze iz države članice, v kateri ima podjetje sedež, na ozemlje druge države članice ali tretje države ali v državo članico sedeža, je narava storitev tesno povezana z državo članico sedeža. Voznik lahko izvede več dvostranskih prevozov med eno vožnjo. To bi pomenilo nesorazmerno omejevanje svobode opravljanja čezmejnih storitev cestnega prevoza, če bi za take dvostranske prevoze veljala pravila o napotitvi in s tem pogoji za zaposlitev, zajamčeni v državi članici gostiteljici.
- (28) Po drugi strani pa obstaja zadostna povezava z ozemljem države članice gostiteljice, kadar voznik opravlja druge vrste prevoza, zlasti kabotažo ali mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, v navedeni državi članici. Ta zadostna povezava obstaja v primeru kabotaže, kot je opredeljena v uredbah (ES) št. 1072/2009<sup>14</sup> in (ES) št. 1073/2009<sup>15</sup> Evropskega parlamenta in Sveta, ker se celotni prevoz izvaja v državi članici gostiteljici in je zato storitev tesno povezana z ozemljem države članice gostiteljice. Za mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, je značilno, da voznik opravlja mednarodni prevoz zunaj države članice, v kateri ima podjetje, ki voznika napoti, sedež. Opravljene storitve so zato povezane z zadevnimi državami članicami gostiteljicami in ne z matično državo članico. V teh primerih so sektorska pravila potrebna le v zvezi z upravnimi zahtevami in nadzornimi ukrepi.

---

<sup>14</sup> Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

<sup>15</sup> 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 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

- (29) V primeru, da voznik opravlja kombinirani prevoz, je narava storitev, ki se opravljajo v začetnem ali končnem cestnem delu, tesno povezana z državo članico sedeža, če cestni del sam po sebi predstavlja dvostranski prevoz. Po drugi strani pa obstaja zadostna povezava z ozemljem države članice gostiteljice, če se prevoz v cestnem delu opravi znotraj države članice gostiteljice ali kot mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, zato bi bilo treba v takem primeru uporabljati pravila o napotitvi.
- (30) Prevozna podjetja potrebujejo pravno varnost glede pravil in zahtev, ki jih morajo izpolnjevati. Ta pravila in zahteve bi morale biti jasne, razumljive ter lahko dostopne za prevozna podjetja, hkrati pa bi morala omogočati učinkovita preverjanja. Pomembno je, da nova pravila ne nalagajo nepotrebnega upravnega bremena ter da ustrezno upoštevajo interese MSP.
- (31) Države članice bi morale zagotoviti, da se v skladu z Direktivo 2014/67/EU pogoji za zaposlitev iz člena 3 Direktive 96/71/ES, določeni v nacionalnem pravu, predpisih ali upravnih določbah ali s kolektivnimi pogodbami ali arbitražnimi odločbami, ki so bile v tej državi članici razglašene za splošno veljavne ali se drugače uporabljajo v skladu s členom 3(1) in (8) navedene direktive, po potrebi tudi na podlagi kolektivnih pogojev, ki se splošno uporabljajo za vsa podobna podjetja na zadevnem geografskem območju, na dostopen in pregleden način dajo na voljo prevoznim podjetjem iz drugih držav članic in napotenim voznikom. Zadevne informacije bi morale zlasti zajemati sestavne elemente plačila, ki so na podlagi teh instrumentov obvezni. V skladu z navedeno direktivo si je treba prizadevati za sodelovanje s socialnimi partnerji.
- (32) Prevozniki iz EU se soočajo z vse večjo konkurenco prevoznikov s sedežem v državah, ki niso članice EU. Zato je izjemno pomembno zagotoviti, da podjetja iz Unije ne bodo diskriminirana. V skladu s členom 1(4) Direktive 96/71/ES podjetja s sedežem v državi, ki ni država članica, ne smejo biti obravnavana ugodneje kot podjetja s sedežem v kateri od držav članic. To načelo bi se moralo uporabljati tudi v zvezi s posebnimi pravili o napotitvi iz te direktive. Zlasti bi se moralo uporabljati, kadar podjetja iz tretjih držav opravljajo prevoze na podlagi dvostranskih ali večstranskih sporazumov, ki omogočajo dostop do trga Unije.

- (33) Večstranski sistem kvot CEMT je eden od glavnih instrumentov, ki urejajo dostop prevoznikov iz držav zunaj EU do trga EU in dostop prevoznikov iz EU do trgov zunaj EU. Število dovoljenj, dodeljenih vsaki državi članici CEMT, se določi vsako leto. Za zagotovitev, da podjetja iz Unije ne bi bila diskriminirana, je treba obveznost držav članic v zvezi s tem upoštevati tudi pri dogovarjanju o pogojih za dostop do trga EU v okviru CEMT.
- (34) Poleg tega je Unija v okviru svojih izključnih zunanjih pristojnosti pristojna za pogajanje in sklenitev Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR). Unija bi morala v skladu s členom 2(3) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>16</sup> uskladiti nadzorne mehanizme, ki se lahko uporabljajo za nadzor nad tem, kako prevozniki iz tretjih držav spoštujejo nacionalna socialna pravila in socialna pravila Unije, ki se uporabljajo za prevoznike iz Unije.
- (35) Za zagotovitev učinkovitega in uspešnega izvrševanja sektorskih pravil o napotitvi delavcev in za preprečitev nesorazmernih upravnih bremen za prevoznike, ki niso rezidenti, bi bilo treba v sektorju cestnega prometa določiti sektorske upravne zahteve in nadzorne ukrepe ter pri tem v celoti izkoristiti orodja za nadzor, kot je digitalni tahograf. Da bi države članice lahko spremljale izpolnjevanje obveznosti iz te direktive in Direktive 96/71/ES ter bi se hkrati zmanjšala kompleksnost te naloge, bi morale imeti možnost, da za cestne prevoznike uvedejo samo tiste upravne zahteve iz te direktive, ki so prilagojene sektorju cestnega prometa.
- (36) Upravno breme in naloge upravljanja dokumentov, naložene voznikom, bi morali biti razumni. Medtem ko bi nekateri dokumenti morali biti na voljo v vozilu za namene cestnega pregleda, bi morali druge dokumente prek javnega vmesnika IMI dati na voljo cestni prevozniki in po potrebi pristojni organi države članice, v kateri ima prevoznik sedež. Pristojni organi bi morali uporabiti okvir medsebojne pomoči med državami članicami, ki je določen v Direktivi 2014/67/EU.

---

<sup>16</sup> 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).

- (37) Glede na to, da imajo v nekaterih državah članicah socialni partnerji ključno vlogo pri izvrševanju socialne zakonodaje v sektorju cestnega prometa, bi države članice morale imeti možnost, da nacionalnim socialnim partnerjem zagotovijo ustrezne informacije, ki se izmenjujejo prek IMI, izključno za preverjanje skladnosti s pravili o napotitvah, pri čemer se upošteva Uredba (EU) 2016/679. Ustrezne informacije bi bilo treba zagotoviti socialnim partnerjem zunaj IMI.
- (38) Da bi priloge k tej direktivi prilagodili razvoju najboljše prakse, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembami teh prilog. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se to posvetovanje izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje<sup>17</sup>. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (39) Komisija bi morala oceniti učinek uporabe in izvrševanja pravil za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa ter Parlamentu in Svetu predložiti poročilo o rezultatih te ocene, po potrebi skupaj z zakonodajnim predlogom.
- (40) Ta direktiva se uporablja od ... [18 mesecev po datumu začetka veljavnosti]. To bo datum, od katerega se bo Direktiva 2018/957 uporabljala za sektor cestnega prometa v skladu z njenim členom 3(3).
- (41) Direktivo 2006/22/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

---

<sup>17</sup> UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

### *Člen 1*

#### *Posebna pravila o napotitvi voznikov*

1. Ta člen določa posebna pravila v zvezi z določenimi vidiki Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v sektorju cestnega prometa ter Direktive 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta o upravnih zahtevah in nadzornih ukrepih za napotitev voznikov.
2. Ta posebna pravila se uporabljajo za voznike, zaposlene pri podjetjih, ki imajo sedež v eni od držav članic in ki uporabljajo enega od čezmejnih ukrepov iz člena 1(3)(a) Direktive 96/71/ES.
3. Napotitev se za namene člena 3(1a) Direktive 96/71/ES šteje kot končana, ko voznik zapusti državo članico gostiteljico pri opravljanju mednarodnega prevoza blaga ali potnikov, in to obdobje napotitve se ne seštevava s prejšnjimi obdobji napotitve v okviru takih mednarodnih prevozov istega voznika ali drugega voznika, ki ga je nadomestil.
4. Voznik se ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar opravlja dvostranski prevoz.

Za namene te direktive dvostranski prevoz blaga pomeni premik blaga na podlagi prevozne pogodbe iz države članice sedeža, kot je opredeljena v členu 2(8) Uredbe (ES) št. 1071/2009, v drugo državo članico ali tretjo državo ali iz druge države članice ali tretje države v državo članico sedeža.

5. Od datuma, ko vozniki ročno beležijo podatke o prečkanju meja, kot določa člen 34(7) Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>18</sup>, države članice uporabijo tudi izjemo iz odstavka 4 v zvezi s prevozom blaga, kadar voznik, ki opravlja dvostranski prevoz, poleg tega opravi eno dejavnost natovarjanja in/ali raztovarjanja v državah članicah ali tretjih državah, ki jih prečka, pod pogojem, da blaga ne natovarja in raztovarja v isti državi članici.

Če dvostranskemu prevozu iz države članice sedeža, med katerim ni bila opravljena nobena dodatna dejavnost, sledi dvostranski prevoz v državo članico sedeža, se izjema uporablja za do dve dodatni dejavnosti natovarjanja in/ali raztovarjanja pod navedenimi pogoji.

Ta izjema se uporablja le do datuma, ko se v vozila, ki so prvič registrirana v državi članici, namestijo pametni tahografi, kot je določeno v pododstavku 2 člena 8(1) Uredbe (EU) št. 165/2014, ki izpolnjujejo določbe v zvezi z zapisovanjem prehoda meja in dodatnih dejavnosti iz pododstavka 1 člena 8(1) navedene uredbe. Od tega datuma se izjema iz tega odstavka uporablja samo za voznike, ki uporabljajo vozila, opremljena s pametnim tahografom, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 navedene uredbe.

6. Za namene te direktive gre za dvostranski prevoz v okviru občasnega ali rednega mednarodnega prevoza potnikov, kot je opredeljen v Uredbi (ES) št. 1073/2009, ko voznik:
- pobere potnike v državi članici sedeža in jih odloži v drugi državi članici ali tretji državi ali
  - pobere potnike v državi članici ali tretji državi in jih odloži v državi članici sedeža ali

---

**18** Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

- pobere in odloži potnike v državi članici sedeža za namene izvajanja lokalnih izletov v drugi državi članici ali tretji državi v skladu z Uredbo (ES) št. 1073/2009.
7. Od datuma, ko vozniki ročno beležijo prečkanje meje, kot je določeno v členu 34(7) Uredbe (EU) št. 165/2014, države članice uporabijo tudi izjemo v zvezi s prevozom potnikov, določeno v odstavku 6, če voznik, ki opravlja dvostranski prevoz, poleg tega:
- enkrat pobere potnike in/ali
  - enkrat odloži potnike v državah članicah ali tretjih državah, ki jih voznik prečka, pod pogojem, da ne nudi storitve potniškega prevoza med lokacijama v državi članici, ki jo prečka. Enako velja za povratno vožnjo.

Ta izjema se uporablja le do datuma, ko se v vozila, ki so prvič registrirana v državi članici, namestijo pametni tahografi, kot je določeno v pododstavku 2 člena 8(1) Uredbe (EU) št. 165/2014, ki izpolnjujejo določbe v zvezi z zapisovanjem prehoda meja in dodatnih dejavnosti iz pododstavka 1 člena 8(1) navedene uredbe. Od tega datuma se izjema iz tega odstavka uporablja samo za voznike, ki uporabljajo vozila, opremljena s pametnim tahografom, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 navedene uredbe.

8. Za voznika, ki opravlja kabotažo, kot je opredeljena v Uredbi (ES) št. 1072/2009 in Uredbi (ES) št. 1073/2009, se šteje, da je bil napoten na podlagi Direktive 96/71/ES.
9. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES se za voznika ne šteje, da je bil napoten na ozemlje države članice, če prek tega ozemlja potuje, ne da bi natovarjal ali raztovarjal tovor in ne da bi pobiral ali odlagal potnike.

10. Če voznik opravlja začetni ali končni cestni del kombiniranega prevoza, kot je opredeljen v Direktivi Sveta 92/106/EGS<sup>19</sup>, se ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, če cestni del sam po sebi predstavlja dvostranske prevoze, kot je opredeljeno v odstavku 4.
11. Države članice zagotovijo, da se v skladu z Direktivo 2014/67/EU pogoji za zaposlitev iz člena 3 Direktive 96/71/ES, določeni v nacionalnem pravu, predpisih ali upravnih določbah ali s kolektivnimi pogodbami ali arbitražnimi odločbami, ki so bile v tej državi članici razglašene za splošno veljavne ali se drugače uporabljajo v skladu s členom 3(1) in (8) navedene direktive, na dostopen in pregleden način dajo na voljo prevoznim podjetjem iz drugih držav članic in napotenim voznikom. Zadevne informacije bi morale zlasti zajemati sestavne elemente plačila, ki so obvezni na podlagi teh instrumentov, po potrebi tudi na podlagi kolektivnih pogojev, ki se splošno uporabljajo za vsa podobna podjetja na zadevnem geografskem območju.
12. Prevozna podjetja s sedežem v državi, ki ni država članica, se ne obravnavajo ugodneje kot podjetja s sedežem v državi članici, vključno pri opravljanju prevozov na podlagi dvostranskih ali večstranskih sporazumov, ki omogočajo dostop do trga Unije ali njegovih delov.
13. Države članice lahko z odstopanjem od odstavkov 1 in 2 člena 9 Direktive 2014/67/EU glede napotitve voznikov uvedejo samo naslednje upravne zahteve in nadzorne ukrepe:

---

**19** Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).



- (a) cestni prevoznik s sedežem v drugi državi članici mora pristojnim nacionalnim organom države članice, v katero je voznik napoten, predložiti izjavo o napotitvi najpozneje ob začetku napotitve, pri čemer uporabi večjezični standardni obrazec javnega vmesnika, povezanega z informacijskim sistemom za notranji trg (IMI), vzpostavljenim z Uredbo (EU) št. 1024/2012. Izjava o napotitvi vsebuje naslednje informacije:
- (i) identiteto cestnega prevoznika, če je na voljo najmanj v obliki številke licence Skupnosti;
  - (ii) kontaktne podatke upravljavca prevoza ali druge kontaktne osebe (ali oseb) v državi članici sedeža prevoznika, določene za stike s pristojnimi organi države članice gostiteljice, v kateri se opravljajo storitve, ter za pošiljanje in sprejemanje dokumentov ali obvestil;
  - (iii) naslednje informacije o napotenem vozniku: identiteto voznika, naslov voznikovega stalnega bivališča in številko vozniškega dovoljenja;
  - (iv) datum začetka pogodbe o zaposlitvi voznika in pravo, ki se zanjo uporablja;
  - (v) predvideni začetni in končni datum napotitve;
  - (vi) registrske oznake motornih vozil;
  - (vii) vrsto prevozne storitve, tj. navedba, ali gre za prevoz blaga, prevoz potnikov, mednarodni prevoz ali kabotažo;
- (b) cestni prevoznik mora zagotoviti, da ima voznik na razpolago naslednje dokumente v tiskani ali elektronski obliki, ki jih mora voznik hraniti in jih, če se to zahteva pri cestnem preverjanju, dati na razpolago:
- (i) izvod izjave o napotitvi, predložene prek IMI;

- (ii) dokazila o prevozu ali prevozih v državi članici gostiteljici, kot je elektronski tovorni list (e-CMR) ali dokazila iz člena 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009;
  - (iii) tahografske zapise in zlasti kode držav članic, v katerih je bil voznik prisoten med opravljanjem mednarodnega cestnega prevoza ali kabotaže, v skladu z zahtevami glede zapisovanja in hranjenja zapisov na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) 165/2014;
- (c) cestni prevoznik mora po obdobju napotitve na podlagi neposrednega zahtevka pristojnih organov v državah članicah, kamor je bil voznik napoten, prek javnega vmesnika IMI predložiti izvode dokumentov iz točke (b)(ii) in (iii) ter dokumentacijo o plačilu napotenega voznika, ki se nanaša na obdobje napotitve, pogodbo o zaposlitvi ali enakovreden dokument v smislu člena 3 Direktive Sveta 91/533/EGS<sup>20</sup>, obračun delovnih ur, ki jih je opravil, in dokazilo o plačilu.

Prevoznik pošlje dokumentacijo prek javnega vmesnika IMI najpozneje 8 tednov od datuma zahtevka. Če prevoznik ne predloži zahtevane dokumentacije v določenem roku, lahko pristojni organi države članice, v katero je bil voznik napoten, prek IMI zaprosijo za pomoč pristojne organe države članice sedeža v skladu s členoma 6 in 7 Direktive 2014/67/EU. V primeru take prošnje za medsebojno pomoč imajo pristojni organi držav članic, v katerih ima prevoznik sedež, dostop do izjave o napotitvi in drugih pomembnih informacij, ki jih prevoznik predloži prek javnega vmesnika IMI.

---

<sup>20</sup> Direktiva Sveta 91/533/EGS z dne 14. oktobra 1991 o obveznosti delodajalca, da zaposlene obvesti o pogojih, ki se nanašajo na pogodbo o zaposlitvi ali delovno razmerje (UL L 288, 18.10.1991, str. 32).

Pristojni organi držav članic, v katerih ima prevoznik sedež, zagotovijo, da se dokumenti, ki jih zahtevajo pristojni organi držav članic, v katere je bil voznik napoten, zagotovijo prek IMI v 25 delovnih dneh od dneva zahtevka.

Da se preveri, ali se vozniki v skladu z odstavki 4 do 7 ne štejejo za napotene, lahko države članice kot nadzorni ukrep uvedejo samo obveznost za voznika, da v tiskani ali elektronski obliki hrani in da na razpolago, kadar se to zahteva pri cestnih preverjanjih, dokazila o ustreznem mednarodnem prevozu(-ih), kot so elektronski tovorni list (e-CMR) ali dokazilo iz člena 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009 in tahografski zapisi iz točke (b)(iii).

14. Prevoznik za namene nadzora v javnem vmesniku IMI posodablja izjave o napotitvi iz točke (a) odstavka 13.
15. Podatki iz izjav se v podatkovnem skladišču IMI za namene preverjanja hranijo za obdobje 24 mesecev.

Država članica lahko pristojnemu organu dovoli, da nacionalnim socialnim partnerjem zunaj IMI zagotovi ustrezne informacije, ki so na voljo v IMI, kolikor je to potrebno za preverjanje skladnosti s pravili o napotitvi in skladno z nacionalnim pravom in praksami, pod pogojem, da:

- se informacije nanašajo na napotitev na ozemlje zadevne države članice;
- se informacije uporabljajo izključno za izvrševanje pravil o napotitvi in
- je obdelava podatkov skladna z Uredbo (EU) 2016/679.

16. Komisija do [UL: 6 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] z izvedbenim aktom opredeli funkcije javnega vmesnika IMI. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 4(2).

17. Države članice se izogibajo nepotrebnim zamudam pri izvajanju nadzornih ukrepov, ki lahko vplivajo na trajanje in datume napotitve.
18. Pristojni organi držav članic tesno sodelujejo in si zagotavljajo medsebojno pomoč in vse ustrezne informacije, v skladu s pogoji iz Direktive 2014/67/EU in Uredbe (ES) št. 1071/2009.

## *Člen 2*

### *Sprememba Direktive 2006/22/ES*

Direktiva 2006/22/ES se spremeni:

- (1) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 in Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS“;

(2) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Ta direktiva določa minimalne pogoje za izvajanje Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta\* in Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta\*\*.“;

---

\* Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 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).“;

(3) člen 2 se spremeni:

(a) drugi pododstavek odstavka 1 se nadomesti z naslednjim:

„Ta preverjanja vsako leto zajamejo obsežen in reprezentativen delež voznega osebja, voznikov, podjetij in vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014, ter voznega osebja in voznikov, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2002/15/ES. Cestna preverjanja izvajanja Direktive 2002/15/ES so omejena na pravila, ki jih je mogoče učinkovito nadzirati z uporabo tahografa in s tem povezane zapisovalne naprave. Celovit pregled izvajanja Direktive 2002/15/ES se lahko opravi samo v prostorih podjetja.“;

(b) v odstavku 3 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Vsaka država članica organizira preverjanja tako, da se preverijo najmanj 3 % delovnih dni voznikov vozil, za katere veljata Uredba (ES) št. 561/2006 in Uredba (EU) št. 165/2014. Med cestnim pregledom lahko voznik stopi v stik s sedežem podjetja, upravljavcem prevoza ali drugo osebo ali subjektom, da bi v času cestnega pregleda zagotovil morebiten dokaz, za katerega ugotovi, da ga ni v vozilu; to ne posega v obveznosti voznika, da zagotovi pravilno uporabo tahografa.“;

(c) vstavi se naslednji odstavek:

„3a. Vsaka država članica pri organiziranju preverjanj skladnosti z določbami Direktive 2002/15/ES upošteva sistem ocenjevanja tveganja iz člena 9 te direktive. Navedena preverjanja so usmerjena v določeno podjetje takrat, ko eden ali več njegovih voznikov neprestano ali resno krši določbe Uredbe (ES) št. 561/2006 ali Uredbe (EU) št. 165/2014.“;

(d) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Informacije, ki se predložijo Komisiji v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 561/2006 in členom 13 Direktive 2002/15/ES, vključujejo število preverjenih voznikov na cesti, število preverjanj v prostorih podjetij, število preverjenih delovnih dni ter število in vrsto prijavljenih kršitev z navedbo, ali je šlo pri tem za prevoz potnikov ali blaga.“;

(4) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 5*

Države članice najmanj šestkrat na leto izvedejo usklajene ukrepe cestnega preverjanja voznikov in vozil, za katere se uporablja Uredba (ES) št. 561/2006 ali Uredba (EU) št. 165/2014. Države članice si poleg tega prizadevajo organizirati usklajene preglede v prostorih.

Take ukrepe izvedejo nadzorni organi dveh ali več držav članic hkrati, vsak na svojem ozemlju.“;

(5) v členu 6 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Preverjanja v prostorih podjetij se načrtujejo ob upoštevanju predhodnih izkušenj z različnimi vrstami prevoza in podjetij. Opravijo se tudi, kadar se pri cestnem preverjanju ugotovijo hude kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 ali Direktive 2002/15/ES.“;

(6) v členu 7(1) se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) pošiljati statistična poročila Komisiji vsaki dve leti v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 561/2006;“;

(7) v členu 7(1) se doda naslednja točka:

„(d) zagotavljati izmenjavo informacij z drugimi državami članicami na podlagi člena 8 te direktive v zvezi z uporabo nacionalnih določb za prenos te direktive in Direktive 2002/15/ES.“;

(8) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Podatki, o katerih se države članice med seboj obveščajo na podlagi člena 22(3) Uredbe (ES) št. 561/2006, se med imenovanimi organi, o katerih je bila Komisija uradno obveščena v skladu s členom 7, izmenjujejo:

(a) najmanj enkrat vsakih šest mesecev po začetku veljavnosti te direktive;

(b) na podlagi utemeljene zahteve države članice v posameznih primerih.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„1a. Država članica informacije, ki jih zahtevajo druge države članice v skladu z odstavkom 1(b) tega člena, predloži v 25 delovnih dneh po prejemu zahteve. Države članice se lahko dogovorijo o krajšem roku. V nujnih primerih ali kadar je potrebno enostavno preverjanje registrov, kot je sistem ocenjevanja tveganja, se zahtevane informacije zagotovijo v treh delovnih dneh.

Kadar zaprosena država članica meni, da zahteva ni dovolj utemeljena, o tem v 10 delovnih dneh obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala. Slednja zahtevo nadalje utemelji. Kadar to ni mogoče, lahko država članica zahtevo zavrne.

Kadar je težko izpolniti zahtevo po informacijah ali opraviti preverjanja, inšpekcijske preglede ali preiskave, zaprosena država članica o tem v 10 delovnih dneh obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala, in navede razloge, zakaj je prišlo do težav pri zagotavljanju zadevnih informacij oziroma teh informacij ni bilo mogoče zagotoviti. Zadevne države članice se posvetujejo, da bi našle rešitev za morebitne nastale težave.

V primeru nenehnih zamud pri zagotavljanju informacij državi članici, na ozemlje katere je delavec napoten, se obvesti Komisija, ki sprejme ustrezne ukrepe.“;



(c) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Izmenjava informacij iz tega člena poteka prek informacijskega sistema za notranji trg (IMI), vzpostavljenega z Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta\*, razen informacij, ki jih države članice izmenjujejo prek neposrednega vpogleda v nacionalne elektronske registre iz člena 16(5) Uredbe (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta\*\*.

---

\* Uredba (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg in razveljavitvi Odločbe Komisije 2008/49/ES (uredba IMI) (UL L 316, 14.11.2012, str. 1).

\*\* Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).“;

(9) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice vzpostavijo sistem ocenjevanja tveganja za podjetja na podlagi relativnega števila in teže vseh kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 ali nacionalnih določb za prenos Direktive 2002/15/ES, ki jih stori posamezno podjetje.

Komisija do ... [UL: vstaviti datum 10 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] z izvedbenimi akti določi skupno formulo za izračun ocene tveganja podjetij, ki upošteva število, težo in pogostost kršitev, rezultate nadzora, pri katerem kršitve niso bile ugotovljene, ter dejstvo, ali prevozno podjetje v cestnem prometu v vseh svojih vozilih uporablja pametni tahograf v skladu s poglavjem II Uredbe (EU) št. 165/2014. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2) te direktive.“;

(b) v odstavku 2 se drugi stavek črta;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Prvi seznam kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014, vključno z oceno resnosti teh kršitev, je naveden v Prilogi III.

Za namene vzpostavitve ali posodobitve ocenjevanja kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 ali Uredbe (EU) št. 165/2014 se na Komisijo prenese pooblastilo, da v skladu s členom 15a te direktive sprejema delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge III, pri čemer upošteva regulativni razvoj in vidike, povezane z varnostjo v cestnem prometu.

V kategoriji najhujših kršitev bi morale biti kršitve, pri katerih zaradi nespoštovanja zadevnih določb Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014 nastane resna nevarnost smrti ali hude telesne poškodbe.“;

(d) dodata se naslednja odstavka:

„4. Za lažje izvajanje ciljnih cestnih preverjanj so podatki v nacionalnem sistemu ocenjevanja tveganja v času nadzora na voljo vsem pristojnim nadzornim organom zadevne države članice.

5. Države članice omogočijo, da lahko pristojni organi drugih držav članic v skladu s členom 16(2) Uredbe (ES) št. 1071/2009 prek interoperabilnih nacionalnih elektronskih registrov iz člena 16 navedene Uredbe neposredno dostopajo do informacij v nacionalnem sistemu ocenjevanja tveganja.“;

(10) v členu 11 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

- „3. Komisija z izvedbenimi akti določi skupni pristop k beleženju in nadzoru obdobj drugEGA dela, kot je opredeljeno v točki (e) člena 4 Uredbe (ES) št. 561/2006, vključno z obliko zapisa in posebnimi primeri, v katerih mora potekati, ter beleženju in nadzoru obdobj najmanj enega tedna, ko je voznik odsoten od vozila in ne more opravljati nobenih dejavnosti v zvezi s tem vozilom. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).“;

(11) člen 12 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 12*

*Postopek v odboru*

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 42(1) Uredbe (EU) št. 165/2014. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta\*.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

---

\* Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;

- (12) v členu 13 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) spodbujati skladnost pristopa nadzornih organov in usklajeno razlago Uredbe (ES) št. 561/2006 med nadzornimi organi“;

- (13) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 14*

*Pogajanja s tretjimi državami*

Po začetku veljavnosti te direktive začne Unija pogajanja z ustreznimi tretjimi državami za uporabo pravil, ki so enakovredna pravilom iz te direktive.

Do zaključka teh pogajanj države članice podatke o preverjanjih, opravljenih na vozilih iz tretjih držav, vključijo med podatke, ki jih posredujejo Komisiji, kakor je določeno v členu 17 Uredbe (ES) št. 561/2006.“;

(14) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 15  
Posodabljanje prilog*

Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 15a sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo prilog I in II, da se uvedejo potrebne prilagoditve razvoju najboljše prakse.“;

(15) vstavi se naslednji člen:

*„Člen 15a  
Izvajanje prenosa pooblastila*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 9(3) in člena 15 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [datum začetka veljavnosti te direktive]. Komisija najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja pripravi poročilo o prenosu pooblastila. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 9(3) in člena 15 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje\*.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 9(3) in člena 15, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

---

\* UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(16) Priloga I se spremeni:

(a) v delu A se točka (1) nadomesti z naslednjim:

„(1) dnevni in tedenski čas vožnje, odmore ter dnevni in tedenski čas počitka; tudi tahografske vložke za predhodne dni, ki morajo biti v vozilu v skladu s členom 36(1) in (2) Uredbe (EU) št. 165/2014, in/ali podatke, shranjene za isto obdobje na vozniški kartici in/ali v pomnilniku tahografa v skladu s Prilogo II k tej direktivi in/ali na izpisih;“;

(b) v delu A se točka (2) nadomesti z naslednjim:

„(2) za obdobje iz odstavkov (1) in (2) člena 36 Uredbe (EU) št. 165/2014 vse prekoračitve dovoljene hitrosti vozila, ki je opredeljeno kot vsako obdobje, daljše od ene minute, med katerim hitrost vozila prekorači 90 km/h za vozila kategorije N 3 ali 105 km/h za vozila kategorije M 3 (kategoriji N 3 in M 3, kot sta opredeljeni v Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta\*;

---

\* Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).“;

(c) v delu A se točka (4) nadomesti z naslednjim:

„(4) pravilno delovanje tahografa (ugotovitev možne zlorabe tahografa in/ali voznikove kartice in/ali tahografskih vložkov) ali po potrebi prisotnost dokumentov iz člena 16(2) Uredbe (ES) št. 561/2006;“;

(d) v delu A se doda naslednja točka (6):

„(6) podaljšani najdaljši tedenski delovni čas 60 ur, kot je določen v točki (a) člena 4 Direktive 2002/15/ES; drugi tedenski delovni časi iz členov 4 in 5 Direktive 2002/15/ES samo, če tehnologija omogoča izvajanje učinkovitih preverjanj.“;

(e) odstavek 2 v delu B se nadomesti z naslednjim:

„(2) Če se ugotovi kršitev, lahko države članice po potrebi preverijo soodgovornost drugih pobudnikov ali soudeležencev v prevozni verigi, na primer pošiljateljev, špediterjev ali pogodbenih izvajalcev, ter usklajenost pogodb za dodeljevanje prevoznih dovolilnic s pravili iz uredb (ES) št. 561/85 in (EU) št. 165/2014.“;

(f) v delu B se dodata naslednji točki:

„(4) izpolnjevanje zahtev glede najdaljšega povprečnega tedenskega delovnega časa, odmorov in nočnega dela iz členov 4, 5 in 7 Direktive 2002/15/ES.;

(5) spoštovanje obveznosti podjetij v zvezi s plačilom nastanitve voznikov in organizacijo dela voznikov v skladu s členom 8(8) in (8a) Uredbe (ES) št. 561/2006.“



### Člen 3

#### *Spremembe Uredbe (EU) št. 1024/2012*

V Prilogi k Uredbi (EU) št. 1024/2012 se dodata naslednji točki:

- „13. Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 in Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS: člen [8].
14. Direktiva (EU) .../... Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (uredba IMI): člen [1(14)].“

### Člen 4

#### *Postopek v odboru*

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 42(1) Uredbe (EU) št. 165/2014. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

### Člen 5

#### *Pravila in sankcije*

1. Države članice določijo pravila o sankcijah za pošiljatelje, špediterje, izvajalce in podizvajalce zaradi neupoštevanja člena 1 te direktive, če so se zavedali oziroma bi se glede na vse relevantne okoliščine morali zavedati, da prevozne storitve, ki so jih naročili, vključujejo kršitve navedenega člena.

2. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve določb člena 1 te direktive, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da zagotovijo njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne.

### *Člen 6*

#### *Pametno izvrševanje*

Brez poseganja v Direktivo 2014/67/EU in za nadaljnje izvrševanje obveznosti, določenih v členu 1 te direktive, države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju uporablja usklajena nacionalna strategija izvrševanja. Ta strategija se osredotoča na podjetja z visoko stopnjo tveganja iz člena 9 Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta.

### *Člen 7*

#### *Ocenjevanje*

1. Komisija oceni izvajanje te direktive, zlasti učinek člena 1, do [31. decembra 2025] ter Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o uporabi te direktive. Poročilu Komisije se po potrebi priloži zakonodajni predlog. Poročilo se objavi.
2. Komisija po poročilu iz odstavka 1 redno ocenjuje to direktivo ter rezultate ocene predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.
3. Kjer je primerno, so poročilom iz odstavkov 1 in 2 priloženi ustrezni predlogi.

*Člen 8*  
*Usposabljanje*

Države članice sodelujejo pri zagotavljanju izobraževanja in usposabljanja izvršilnim organom, pri čemer se opirajo na obstoječe sisteme izvrševanja.

Delodajalci so odgovorni za zagotovitev, da njihovi vozniki pridobijo znanje o svojih pravicah in obveznostih v zvezi s to direktivo.

*Člen 9*

1. Države članice do [UL: vstaviti datum 18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Te ukrepe uporabljajo od [UL: vstaviti isti datum kot v prejšnjem odstavku].

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih določb nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

*Člen 10*

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

*Člen 11*

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V [...],

Za Evropski parlament  
*Predsednik*

Za Svet  
*Predsednik*

---