

Bruxelles, 24. svibnja 2023.  
(OR. en)

9734/23

---

---

Međuinstitucijski predmet:  
2023/0155(COD)

---

---

TRANS 203  
SOC 343  
CODEC 949  
IA 123

#### **PRIJEDLOG**

|                 |                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:             | Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ                                                                                                                                                     |
| Datum primitka: | 24. svibnja 2023.                                                                                                                                                                                                          |
| Za:             | Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije                                                                                                                                                                     |
| Br. dok. Kom.:  | COM(2023) 256 final                                                                                                                                                                                                        |
| Predmet:        | Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora u sektoru povremenog prijevoza putnika |

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 256 final.

Priloženo: COM(2023) 256 final



EUROPSKA  
KOMISIJA

Bruxelles, 24.5.2023.  
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Prijedlog

## **UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora u sektoru povremenog prijevoza putnika**

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

## **OBRAZLOŽENJE**

### **1. KONTEKST PRIJEDLOGA**

#### **• Razlozi i ciljevi prijedloga**

Ovaj se prijedlog odnosi na Uredbu (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>. Tom se uredbom utvrđuju maksimalna dnevna i tjedna vremena vožnje, minimalne stanke te minimalna dnevna i tjedna razdoblja odmora vozača u sektoru komercijalnog prijevoza.

Uredba (EZ) br. 561/2006 pokriva dvije kategorije vozača. Prva kategorija su vozači koji obavljaju cestovni prijevoz tereta vozilima čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 tona (od 1. srpnja 2026. Uredba (EZ) br. 561/2006 primjenjivat će se i na vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 2,5 tona u međunarodnom prijevozu ili tijekom kabotaže). Druga kategorija su vozači koji obavljaju prijevoz putnika vozilima koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba uključujući vozača.

Uredba (EZ) br. 561/2006 primjenjuje se na cestovne prijevoznike i njihove vozače i. bez obzira na to prevoze li putnike ili teret i ii. bez obzira na to je li prijevoz putnika linijski ili povremen. Međutim, sektor povremenog prijevoza putnika razlikuje se od prijevoza tereta i linijskog prijevoza putnika. Naime, radni uvjeti vozača u sektoru povremenog prijevoza putnika drugačiji su, što zahtijeva prilagodbu pravila o vremenima vožnje, minimalnim stankama i razdobljima odmora koja se na njih primjenjuju.

Povremeni prijevoz putnika posebno je obilježen velikim razlikama po sezonama (povećanjem potražnje za prijevozom putnika u određenim dijelovima godine, posebno tijekom zimskih i ljetnih blagdana). Karakteriziraju ga i različite udaljenosti vožnje ovisno o turističkim aktivnostima koje obavljaju putnici, kao što je razgledavanje. To znači da su udaljenosti na početku i na kraju putovanja veće, a vrijeme vožnje je kraće na mjestu gdje se odvijaju turističke aktivnosti. Sektor mora ispuniti neplanirane i nenajavljene razumne zahtjeve putnika kao što su dodatna zaustavljanja, promjena rute ili promjena rasporeda. Vrijeme vožnje općenito je kraće nego pri prijevozu tereta ili linijskom autobusnom prijevozu. Vozači obično spavaju u hotelima i rijetko voze noću. S druge strane, vozači tijekom radnog vremena ponekad obavljaju dodatne aktivnosti, koje često proizlaze iz interakcije s putnicima, primjerice pružanje savjeta.

U sektoru povremenog prijevoza putnika postojeća se pravila već dugi niz godina smatraju neprimjerenima. U okviru Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) 2017. je provedena i *ex post* evaluacija socijalnog zakonodavstva EU-a u cestovnom prometu<sup>2</sup>, u sklopu koje je uzeta u obzir i primjerenost postojećih pravila.

Međutim, pri pripremi zakonodavnog prijedloga nakon evaluacije Komisija je odlučila najprije riješiti najveće probleme vozača u prijevozu tereta, kao što su duga izbivanja od kuće i neodgovarajući uvjeti za rad i odmor. Prijedlog revizije Uredbe (EZ) br. 561/2006, koji je

---

<sup>1</sup> 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.).

<sup>2</sup> SWD(2017) 184 final, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

Komisija donijela 31. svibnja 2017.<sup>3</sup> u okviru prvog paketa za mobilnost, stoga se nije bavio posebnim problemima s kojima se suočavaju vozači koji rade u sektoru povremenog prijevoza putnika autobusima. Međutim, suzakonodavci su raspravljali o tom pitanju, a pri donošenju Uredbe (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>4</sup> odlučeno je da se u članak 8. u Uredbi (EZ) br. 561/2006 uvrsti stavak 10. Tim se stavkom od Komisije zahtijevalo da procijeni mogu li se donijeti primjerenija pravila za vozače koji obavljaju povremeni prijevoz putnika, kako je definiran u članku 2. točki 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009.<sup>5</sup>

Procjenom učinka provedenom za potrebe ove inicijative<sup>6</sup> potvrđeno je da postojeća pravila nisu potpuno primjerena za sektor povremenog prijevoza putnika. Razdoblja odmora i stanke često se zahtijevaju kad ih vozači ne trebaju, zbog čega ne mogu organizirati i obavljati putovanja u skladu sa željama korisnika ili u prometnijim sezonama. To može negativno utjecati na dohodak vozača, a posebno samozaposlenih vozača. Postojeća pravila negativno utječu i na radne uvjete vozača jer oni ne mogu uzimati stanke u vrijeme koje im odgovara i ne mogu smanjiti broj noći koje provode izvan kuće. To povećava stres i umor vozača, čime se smanjuje privlačnost vozačke struke i ugrožava sigurnost na cestama.

Nadalje, trenutačno su uvjeti za pružatelje usluga povremenog međunarodnog i domaćeg (unutarnjeg) prijevoza putnika nejednaki. Naime, na povremeni prijevoz koji se obavlja unutar jedne države članice ne može se primijeniti odstupanje od dvanaest dana (tj. odgoda tjednog razdoblja odmora za do 12 uzastopnih dvadesetičetverosatnih razdoblja nakon prethodnog redovnog tjednog razdoblja odmora) utvrđeno u članku 8. stavku 6. točki (a) Uredbe (EZ) br. 561/2006, koje je predviđeno za usluge međunarodnog prijevoza. Na primjer, dugo putovanje u Njemačkoj ne ispunjava uvjete za odstupanje od dvanaest dana, dok ih putovanje između Belgije i Luksemburga ispunjava, čak i ako su udaljenost i trajanje jednaki.

Stoga je cilj ovog prijedloga i. osigurati fleksibilniju raspodjelu stanki i razdoblja odmora i ii. utvrditi jednako postupanje u međunarodnom i domaćem povremenom prijevozu putnika. Njime se ne mijenja minimalno trajanje stanki ili razdoblja odmora ili maksimalnih vremena vožnje. Prijedlogom se nastoje zajamčiti učinkovite i visokokvalitetne usluge povremenog prijevoza putnika te poboljšati uvjeti rada i vožnje za vozače, posebno kako bi se njihov stres i umor sveli na najmanju moguću mjeru.

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

Ovaj prijedlog revizije Uredbe (EZ) br. 561/2006 u skladu je s politikom Unije o cestovnom prometu, a posebno s relevantnim pravilima koja čine okvir unutarnjeg tržišta Unije za cestovni promet. Konkretno, u skladu je s Uredbom (EU) br. 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu<sup>7</sup>, Direktivom 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje

---

<sup>3</sup> COM(2017) 277 final.

<sup>4</sup> Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.2020., str. 1.).

<sup>5</sup> 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 (preinaka) (SL L 300, 14.11.2009., str. 88.).

<sup>6</sup> SWD(2023) 137 final.

<sup>7</sup> 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

obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza<sup>8</sup> i Direktivom 2006/22/EZ o minimalnim uvjetima za provedbu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza<sup>9</sup>. U skladu je i s Uredbom (EZ) br. 1073/2009 o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima.

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

Prijedlog revizije Uredbe (EZ) br. 561/2006 u potpunosti je u skladu sa strategijom za održivu i pametnu mobilnost<sup>10</sup>. U toj se strategiji poziva na to da se prometnom sektoru i povezanim sektorima u vrijednosnom lancu, kao što su organizatori putovanja i pružatelji turističkih usluga, pomogne da se lakše oporave od pandemije bolesti COVID-19 i postanu otporniji, a da se istodobno potiče privlačnije radno okruženje za radnike u prometnom sektoru. Nadalje, ta je inicijativa u skladu s drugim politikama EU-a, posebno s mjerama za sigurnost na cestama.

U širem smislu, prijedlogom se doprinosi jednom od ciljeva održivog razvoja koji se EU obvezao ispuniti u okviru Programa održivog razvoja do 2030., konkretno cilju 8. održivog razvoja (zalaganje za gospodarski rast, produktivnu zaposlenost te dostojanstven rad<sup>11</sup>).

## **2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST**

- **Pravna osnova**

Ovim se Prijedlogom mijenja Uredba (EZ) br. 561/2006 te se stoga temelji na istoj pravnoj osnovi, odnosno članku 91. stavku 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

U skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a Unija s državama članicama dijeli ovlasti za reguliranje prometa. Međutim, postojeća pravila može izmijeniti isključivo zakonodavac Unije.

U izostanku djelovanja na razini Unije utvrđeni problemi najvjerojatnije se ne bi riješili. Države članice ne mogu pojedinačno riješiti te probleme s obzirom na njihovu prekograničnu prirodu i činjenicu da su pravila o stankama i najkraćim dnevnim i tjednim razdobljima odmora koja treba izmijeniti trenutačno utvrđena zakonodavstvom Unije. Djelovanje na razini Unije stoga je opravdano.

---

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.).

<sup>8</sup> 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.).

<sup>9</sup> 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) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).

<sup>10</sup> Komunikacija Komisije „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”, donesena 9. prosinca 2020. (COM(2020) 789 final).

<sup>11</sup> Komunikacija Komisije „Budući koraci za održivu europsku budućnost: Europske mjere za održivost”, donesena 22. studenoga 2016. (COM(2016) 739 final).

- **Proporcionalnost**

Prijedlog ne prelazi okvire onoga što je potrebno za rješavanje utvrđenih problema: i. neodgovarajućih radnih uvjeta za vozače koji obavljaju usluge povremenog cestovnog prijevoza putnika i ii. nejednakih uvjeta za pružanje usluga domaćeg povremenog cestovnog prijevoza putnika i pružanje usluga povremenog međunarodnog cestovnog prijevoza putnika.

Kako je navedeno u odjeljku 8.1. procjene učinka, u Prijedlogu se iznosi opcija politike koja se smatra najprikladnijim i najproporcionalnijim rješenjem. Tom se opcijom osigurava ravnoteža između poboljšanja uvjeta rada i odmora za vozače te se pritom omogućuje prijevozniciima da što učinkovitije organiziraju prijevoz i da se postojeća pravila učinkovito i dosljedno provode u međunarodnom kontekstu.

- **Odabir instrumenta**

Budući da se ovim prijedlogom mijenja uredba koja je na snazi, odabrani je instrument također uredba. S obzirom na ograničen broj predloženih izmjena tu uredbu nije potrebno ni primjereno preinačiti.

### **3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA**

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

U okviru Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) provedena je *ex post* evaluacija Uredbe (EZ) br. 561/2006, dovršena 31. svibnja 2017.<sup>12</sup>

U *ex post* evaluaciji u biti je zaključeno da neka pravila o organizaciji vremena vožnje, stanki i razdoblja odmora možda nisu primjerena za sektor povremenog prijevoza putnika zbog njegovih posebnih značajki i potreba.

- **Savjetovanja s dionicima**

Ovaj prijedlog temelji se na sveobuhvatnom savjetovanju s dionicima koje je održano tijekom 2021. i 2022.

Komisija je od 21. siječnja 2021. do 18. veljače 2021. provodila javno savjetovanje o početnoj procjeni učinka<sup>13</sup>. Primljeno je 87 odgovora od javnih tijela, dionika iz industrije, sindikata, vozača i građana. Odgovori su općenito upućivali na problem s postojećim pravilima o uslugama povremenog cestovnog prijevoza putnika. Nakon toga od 23. studenoga 2021. do 18. veljače 2022. provedeno je otvoreno javno savjetovanje u trajanju od 12 tjedana, tijekom kojeg je primljeno 170 odgovora. Tijekom tog savjetovanja prikupljene su vrijedne informacije o problemima s kojima se taj sektor i njegovi sudionici suočavaju te o tome kojim posebnim mjerama politike ispitanici daju prednost. Tijekom popratne studije koju je proveo vanjski ugovorni suradnik provedeno je ciljano savjetovanje s dionicima kako bi se dobili konkretni i detaljni uvidi u i. funkcioniranje povremenog cestovnog prijevoza putnika, ii. probleme povezane s postojećim zakonodavstvom i iii. mišljenje dionika o mogućim mjerama

---

<sup>12</sup> SWD(2017) 184 final.

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Vozaci-autobusa-pravila-EU-a-o-vremenu-voznje-i-odmora\\_hr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Vozaci-autobusa-pravila-EU-a-o-vremenu-voznje-i-odmora_hr).

politike. Naposljetku, vanjski ugovorni suradnik proveo je tri studije slučaja s naglaskom na malim, srednjim i velikim prijevoznicima u različitim državama članicama. Tijekom različitih aktivnosti savjetovanja posebno su se tražile informacije od sljedećih dionika: poslovnih udruženja, prijevoznika koji se bave prijevozom običnim i turističkim autobusima, sindikata, pojedinačnih vozača i javnih tijela.

To sveobuhvatno savjetovanje pokazalo je da se stajališta poslodavaca i zaposlenika te malih odnosno velikih poduzeća o postojećim pravilima i njihovim mogućim izmjenama u velikoj mjeri razlikuju. Sindikati i većina vozača (u radnom odnosu) većinom se protive uvođenju novih fleksibilnih mogućnosti u organizaciji rada i razdobljima odmora za vozače običnih i turističkih autobusa. Naime, smatraju da bi te promjene dovele do pogoršanja radnih uvjeta. Međutim vozači su spremni podržati neke promjene, primjerice u pogledu i. primjene odstupanja od dvanaest dana i na povremena domaća putovanja i ii. prilagodbe pravila o stankama i podjeli obveznih stanki, no u manjoj mjeri. Na najviše je otpora naišla promjena raspodjele dnevnih i tjednih razdoblja odmora. S druge strane, većina prijevoznika koji se bave prijevozom običnim i turističkim autobusima i njihovih zastupnika podržava opsežne izmjene pravila o raspodjeli stanki te o dnevnim i tjednim razdobljima odmora, kojima bi se uzele u obzir posebnosti sektora i zadovoljile potrebe putnika. Prijedlogom se uzimaju u obzir različiti odgovori i nastoji se postići ravnoteža između utvrđenih problema i legitimnih interesa dionika koji su sudjelovali u savjetovanju.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Vanjski ugovorni suradnik pomogao je Komisiji izradom studije<sup>14</sup> za procjenu učinka na kojoj se temelji ovaj Prijedlog. Na temelju te studije Komisija je dobila vrijedne informacije, posebno o osmišljavanju opcija politike, procjeni njihovih učinaka na okoliš, gospodarstvo i društvo te stajalištima dionika na koje se one izravno odnose.

- **Procjena učinka**

Ovaj je prijedlog potkrijepljen procjenom učinka, o kojoj je Odbor za regulatorni nadzor 16. prosinca 2022. dao pozitivno mišljenje sa zadržkama<sup>15</sup>. Sve glavne primjedbe Odbora uzete su u obzir u revidiranoj verziji izvješća o procjeni učinka<sup>16</sup>.

U procjeni učinka razmotrene su tri opcije politike, a svaka je sadržavala skup mjera politike. Opcije politike razlikovale su se u pogledu i. fleksibilnosti stanki, ii. kriterija prihvatljivosti za odgodu dnevnih razdoblja odmora i iii. potrebe za prilagodljivim tjednim razdobljima odmora. Sve su te opcije politike, koje su se odnosile samo na povremeni cestovni prijevoz putnika, zakonodavne prirode. One uključuju i. ograničenu prilagodbu povremenom cestovnom prijevozu putnika u opciji A, ii. fleksibilnije sustave i aranžmane za stanke te za dnevna i tjedna razdoblja odmora u opciji C i iii. polufleksibilan pristup u opciji B.

Točnije, prvom opcijom („opcija A”) vozačima bi se omogućilo da svoje stanke podijele na razdoblja od 30 i 15 minuta ili na razdoblja od po 15 minuta. Time bi se omogućila i odgoda početka dnevnog razdoblja odmora za jedan sat ako ukupno dnevno razdoblje vožnje za taj dan ne prelazi sedam sati ili odgoda za dva sata ako ukupno dnevno razdoblje vožnje ne prelazi pet sati. Ta bi odstupanja bila moguća samo jednom tijekom osmodnevnog ili duljeg

---

<sup>14</sup> <https://op.europa.eu/s/yEMI>

<sup>15</sup> SWD(2023) 197 final.

<sup>16</sup> SWD(2023) 137 final.

putovanja. Osim toga, opcijom A pravila za usluge povremenog prijevoza putnika koje se obavljaju isključivo unutar jedne zemlje uskladila bi se i s pravilima za međunarodne usluge tako što bi se omogućila odgoda tjednog razdoblja odmora za do 12 uzastopnih dvadesetičetverosatnih razdoblja nakon prethodnog redovnog tjednog razdoblja odmora (takozvano odstupanje od dvanaest dana).

Drugom opcijom politike („opcija B”) vozačima bi se omogućilo da stanke podijele potpuno fleksibilno. Time bi se vozačima omogućilo i da odgode početak dnevnog razdoblja odmora za jedan sat ako ukupno dnevno razdoblje vožnje za taj dan ne prelazi sedam sati ili za dva sata ako ukupno dnevno razdoblje vožnje ne prelazi pet sati. Ta bi odstupanja bila moguća samo dvaput tijekom osmodnevnog ili duljeg putovanja. Osim toga, opcijom B omogućilo bi se vozačima koji obavljaju usluge povremenog cestovnog prijevoza putnika u trajanju od najmanje osam dana da rasporede svoja tjedna razdoblja odmora na 10 uzastopnih tjedana.

Trećom opcijom politike („opcija C”) vozačima bi se omogućilo da stanke podijele potpuno fleksibilno. Omogućilo bi im se i da odgode početak dnevnih razdoblja odmora za jedan sat ako ukupno dnevno razdoblje vožnje za taj dan ne prelazi sedam sati ili da ga odgode za dva sata ako ukupno dnevno razdoblje vožnje ne prelazi pet sati. Broj odstupanja tijekom osmodnevnog ili duljeg putovanja osam bio bi neograničen. Nadalje, opcijom C omogućilo bi se i da se na usluge domaćeg povremenog prijevoza putnika primijeni odstupanje od dvanaest dana, ali bi se također prestao primjenjivati uvjet „jednokratne usluge povremenog prijevoza”<sup>17</sup> i obveza korištenja dvaju redovnih tjednih razdoblja odmora nakon odstupanja od dvanaest dana.

Najpoželjnija je opcija A jer se smatra najučinkovitijom i najusklađenijom s ciljem poboljšanja radnih uvjeta iz Uredbe (EZ) br. 561/2006. Ta je opcija najpoželjnija unatoč manjoj koristi u odnosu na troškove nego u slučaju opcija C i B. Međutim, u pogledu postizanja ravnoteže između mjera kojima se osigurava fleksibilnije organiziranje stanki i razdoblja odmora s jedne strane i održavanja radnih uvjeta vozača s druge strane, smatra se da je opcija A proporcionalnija od opcija B i C.

Najpoželjnija opcija ne utječe na ukupne minimalne stanke, maksimalna dnevna i tjedna vremena vožnje ni minimalna dnevna i tjedna razdoblja odmora. Predloženim mjerama u okviru najpoželjnije opcije predviđa se samo i. fleksibilna raspodjela stanki i dnevnih razdoblja odmora i ii. primjenjivost odstupanja od dvanaest dana na usluge domaćeg povremenog prijevoza putnika.

Sve tri opcije politike donose neto korist u odnosu na polaznu vrijednost. Procjenjuje se da su neto koristi najveće u opciji C (između 171,3 milijuna EUR i 242,2 milijuna EUR), nakon čega slijede opcija B (između 100,4 milijuna EUR i 206,8 milijuna EUR) i opcija A (između 100,4 milijuna EUR i 135,8 milijuna EUR). Procjenjuje se da će u okviru te prilagodbe prijevoznici koji se bave prijevozom običnim i turističkim autobusima uvođenjem opcije A uštedjeti između 106,4 milijuna EUR i 141,9 milijuna EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost, tijekom razdoblja 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost. Uvođenje opcije B dovelo bi do uštede od 106,4 milijuna EUR do 212,8 milijuna EUR u okviru prilagodbe, a uvođenje opcije C do uštede od 177,3 milijuna EUR do 248,3 milijuna EUR. Očekuje se da će do maksimalne uštede doći tijekom prve dvije godine provedbe novih pravila te da će se s

---

<sup>17</sup> Jednokratna usluga povremenog prijevoza u kontekstu članka 8. stavka 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 znači da vozači u roku od 12 dana smiju obaviti samo jedno putovanje kako bi im se dopustilo da odgode svoje tjedno razdoblje odmora do kraja dvanaestog dana.

vremenom postupno smanjivati, pri čemu se očekuje da će ušteda dugoročno (do 2050.) biti jednaka nuli u odnosu na polaznu vrijednost.

Budući da je sektor usluga povremenog prijevoza putnika malen i ne postoji dovoljno dostupnih podataka o tom sektoru, nije bilo moguće kvantificirati socijalne učinke najpoželjnije opcije. Stoga je bila moguća samo kvalitativna procjena učinka na radne uvjete. Procijenjeno je i da su učinci na okoliš blago pozitivni, ali ih nije bilo moguće kvantificirati. Iz tog razloga izračunani omjer koristi i troška ne odražava učinak na radne uvjete ili okoliš, a kvantitativne i kvalitativne procjene moraju se kombinirati kako bi se utvrdilo potpuno utemeljeno stajalište.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Prijedlogom revizije Uredbe (EZ) br. 561/2006 radi prilagođavanja postojećih pravila posebnostima sektora povremenog prijevoza putnika prijevoznicima i vozačima olakšat će se organizacija učinkovitih i visokokvalitetnih usluga. To će pozitivno utjecati na njihove poslovne rezultate jer će među ostalim dovesti do smanjenja troškova i bolje ponude usluga. Procjenjuje se da će na temelju ovog Prijedloga poduzeća uštedjeti između 105,8 milijuna EUR i 141,3 milijuna EUR neto, izraženo kao sadašnja vrijednost, tijekom razdoblja 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost. MSP-ovi, koji obično imaju ograničen broj vozača i autobusa, imat će najviše koristi od predloženih mjera. Javne uprave mogle bi snositi određene ograničene troškove zbog upoznavanja s novim pravilima, koji se procjenjuju na 5,4 milijuna EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost, u razdoblju 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost. Istodobno se očekuje da će rješavanje trenutačnih poteškoća s usklađenošću imati pozitivan učinak, iako se on nije mogao kvantificirati.

- **Temeljna prava**

Ovim se Prijedlogom pridonosi ispunjavanju ciljeva Povelje Europske unije o temeljnim pravima<sup>18</sup>, a posebno njezinog članka 31., kojim se utvrđuje pravo na poštene i pravične radne uvjete. To je zato što se očekuje da će se ovim Prijedlogom poboljšati radni uvjeti vozača u povremenom prijevozu običnim i turističkim autobusima tako što će se omogućiti ograničena, ali nužna fleksibilnost određenih pravila o stankama te dnevnim i tjednim razdobljima odmora.

#### **4. UTJECAJ NA PRORAČUN**

Prijedlog nema utjecaja na proračun Unije.

#### **5. DRUGI ELEMENTI**

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

Primjena i učinkovitost ove inicijative pratit će se putem nacionalnih izvješća o provedbi i analize podataka provedbenih organizacija EU-a i baza podataka EU-a. Konkretno, promjene u broju, načinu i učestalosti kršenja izmijenjenih socijalnih pravila pratit će se i evaluirati putem izvješća o provedbi na temelju članka 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006. Tim se člankom od država članica zahtijeva da svake dvije godine dostave potrebne informacije kako bi Komisija mogla svake dvije godine sastaviti izvješće o primjeni Uredbe i novostima u tom

---

<sup>18</sup> SL C 326, 26.10.2012., str. 2.

području. Osim toga, putem Eurostata i/ili posebnih anketa pratit će i evaluirati gospodarski učinci i učinci na radne uvjete i dobrobit vozača.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Ovim se Prijedlogom uvodi ograničen broj izmjena Uredbe (EZ) br. 561/2006:

- u članku 4. točka (n) mijenja se kako bi se ažuriralo upućivanje na Uredbu (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, kojom je stavljena izvan snage Uredba Vijeća (EEZ) br. 684/92<sup>19</sup>;
- u članku 4. točki (n) umeće se nova podtočka (a) kako bi se uvela potrebna definicija usluge povremenog prijevoza putnika, kako je predviđeno Uredbom (EZ) br. 1073/2009, te kako bi se pojasnilo da je tom definicijom obuhvaćen domaći i međunarodni prijevoz;
- u članku 7. dodaje se novi stavak kako bi se vozačima koji obavljaju usluge povremenog prijevoza putnika omogućilo da, uz postojeću mogućnost dijeljenja svoje stanke na dvije stanke od 15 i 30 minuta, podijele svoju obveznu stanku na tri stanke od najmanje 15 minuta;
- u članku 8. stavku 2. dodaje se novi stavak kako bi se vozačima koji obavljaju jednokratnu uslugu povremenog prijevoza putnika omogućilo da odgode početak dnevnog razdoblja odmora za jedan sat ako ukupno dnevno razdoblje vožnje za taj dan ne prelazi sedam sati ili da ga odgode za dva sata ako ukupno dnevno razdoblje vožnje za taj dan ne prelazi pet sati. U novom se stavku pojašnjavaju i uvjeti koje je potrebno ispuniti kako bi se takva odstupanja primjenjivala;
- u članku 8. stavku 6. točki (a) uvodna rečenica i točka (a) mijenjaju se kako bi se mogućnost odgode tjednog razdoblja odmora za do 12 uzastopnih dvadesetičetverosatnih razdoblja nakon prethodnog redovnog tjednog razdoblja odmora proširila na usluge unutarnjeg povremenog prijevoza putnika.

---

<sup>19</sup> Uredba Vijeća (EEZ) br. 684/92 od 16. ožujka 1992. o zajedničkim pravilima za međunarodni prijevoz putnika običnim i turističkim autobusima (SL L 74, 20.3.1992., str. 1.).

Prijedlog

**UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora u sektoru povremenog prijevoza putnika**

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 odbora<sup>20</sup>,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>21</sup>,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Dobri radni uvjeti za vozače i poštenu uvjeti poslovanja za cestovne prijevoznike od ključne su važnosti za stvaranje učinkovitog, sigurnog i društveno odgovornog sektora cestovnog prometa, osiguravanje nediskriminacije i privlačenje kvalificiranih radnika. Stoga je važno da socijalna pravila Unije u području cestovnog prometa budu jasna, proporcionalna, svrsishodna i jednostavna za primjenu i provedbu te da se učinkovito i dosljedno provode na području čitave Unije.
- (2) Pravila o maksimalnim dnevnim i tjednim vremenima vožnje, minimalnim stankama te dnevnim i tjednim razdobljima odmora utvrđena Uredbom (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>22</sup> primjenjuju se na cestovne prijevoznike i njihove vozače, bez obzira na to bave li se prijevozom putnika ili tereta i na to je li, kad je riječ o prijevozu putnika, prijevoz linijski ili povremen.
- (3) Međutim, posebnosti sektora povremenog cestovnog prijevoza putnika nisu zajedničke sektoru cestovnog prijevoza tereta i sektoru linijskog cestovnog prijevoza putnika. Povremeni cestovni prijevoz putnika karakteriziraju velike razlike po sezonama i različita razdoblja vožnje koja ovise o turističkim aktivnostima putnika. U njemu se moraju uzeti u obzir neplanirani i nenajavljeni zahtjevi putnika kao što su dodatna zaustavljanja te promjena rute ili rasporeda, kad god je to izvedivo. Povremeni cestovni prijevoz putnika općenito podrazumijeva kraće vrijeme vožnje nego prijevoz

---

<sup>20</sup> SL C , , str. .

<sup>21</sup> SL C , , str. .

<sup>22</sup> 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.).

tereta ili linijski autobusni prijevoz. Vozači obično spavaju u hotelima i rijetko voze noću. S druge strane, od vozača se tijekom radnog vremena mogu očekivati dodatne aktivnosti koje često proizlaze iz interakcije s putnicima.

- (4) U *ex post* evaluaciji Uredbe (EZ) br. 561/2006 zaključeno je da neka od jedinstvenih pravila koja se odnose na minimalne stanke i razdoblja odmora ne odgovaraju posebnostima usluga povremenog cestovnog prijevoza putnika. Daljnje procjene koje je Komisija provela u tom pogledu pokazale su da su neki od zahtjeva Uredbe (EZ) br. 561/2006 u pogledu stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora neprimjereni i nepraktični za vozače i prijevoznike koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika jer negativno utječu na organizaciju učinkovitih i visokokvalitetnih usluga povremenog prijevoza putnika i na radne uvjete vozača, a time i na sigurnost cestovnog prometa.
- (5) Stoga je zahtjeve u pogledu minimalnih stanki i razdoblja odmora primjereno prilagoditi i posebnostima usluga povremenog cestovnog prijevoza putnika. Također je primjereno uskladiti pravila koja se primjenjuju na usluge unutarnjeg i međunarodnog povremenog cestovnog prijevoza putnika.
- (6) Fleksibilnija pravila o rasporedu stanki i razdoblja odmora vozača koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika ni na koji način ne bi smjela ugroziti sigurnost vozača ni sigurnost na cestama, povećati umor vozača niti pogoršati radne uvjete. Zbog te se fleksibilnosti stoga ne bi trebala mijenjati postojeća pravila o ukupnim minimalnim stankama, maksimalnim dnevnim i tjednim razdobljima vožnje te najduljem dvotjednom vremenu vožnje.
- (7) Kako bi se osigurala jedinstvena definicija usluga povremenog prijevoza putnika, potrebno je pojasniti da definicija iz Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>23</sup> obuhvaća usluge unutarnjeg i međunarodnog prijevoza. Primjereno je ažurirati i upućivanje na Uredbu (EZ) br. 1073/2009, kojom je stavljena izvan snage Uredba Vijeća (EEZ) br. 684/92<sup>24</sup>.
- (8) Fleksibilnije planiranje stanki za vozače koji obavljaju usluge povremenog cestovnog prijevoza putnika ne bi ih smjelo spriječiti da uzmu stanke u minimalnom trajanju koje im je potrebno da se primjereno odmore. Stoga je primjereno utvrditi minimalno trajanje svake stanke. Stoga bi vozačima koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika trebalo dopustiti da, uz drugu mogućnost dijeljenja stanke, podijele svoju obveznu stanku na tri odvojene stanke od najmanje 15 minuta.
- (9) Kako se veća fleksibilnost planiranja razdoblja odmora vozača koji obavljaju usluge povremenog cestovnog prijevoza putnika ne bi zlorabila, važno je precizno odrediti opseg te fleksibilnosti i predvidjeti odgovarajuće provjere. Vozači bi stoga trebali moći odgoditi početak dnevnih razdoblja odmora za najviše jedan sat ako razdoblje vožnje za taj dan nije premašilo pet sati ili za dva sata ako razdoblje vožnje za taj dan nije premašilo sedam sati te bi trebali odgoditi početak samo ako putovanje traje osam dana ili dulje. Ta bi fleksibilnost usto trebala biti ograničena na samo jedno odstupanje tijekom putovanja. Osim zapisa tahografa pri provjeri tih okolnosti trebalo bi biti moguće iskoristiti i ispis iz uređaja za bilježenje ili rasporeda zaduženja.

---

<sup>23</sup> 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 (preinaka) (SL L 300, 14.11.2009., str. 88.).

<sup>24</sup> Uredba Vijeća (EEZ) br. 684/92 od 16. ožujka 1992. o zajedničkim pravilima za međunarodni prijevoz putnika običnim i turističkim autobusima (SL L 74, 20.3.1992., str. 1.).

- (10) Ograničavanje mogućnosti odgode tjednog razdoblja odmora za do 12 uzastopnih dvadesetičetverosatnih razdoblja isključivo na usluge međunarodnog povremenog prijevoza putnika narušava i negativno utječe na pošteno tržišno natjecanje među prijevoznicima, posebno malim i srednjim poduzećima. Usluge unutarnjeg povremenog prijevoza putnika također se mogu pružati pod istim uvjetima u smislu prijedene udaljenosti ili trajanja ili usluga pruženih putnicima kao i pružanja usluge međunarodnog povremenog prijevoza putnika. Stoga bi ta mogućnost trebala postojati i za usluge unutarnjeg povremenog prijevoza putnika.
- (11) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja i poboljšanje radnih uvjeta i sigurnosti na cestama usklađivanjem pravila o stankama i razdobljima odmora za vozače koji obavljaju usluge povremenog cestovnog prijevoza putnika, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog prirode ciljeva oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (12) Uredbu (EZ) br. 561/2006 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,
- DONIJELI SU OVU UREDBU:

#### *Članak 1.*

Uredba (EZ) br. 561/2006 mijenja se kako slijedi:

- (1) članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (n) zamjenjuje se sljedećim:

„(n) „linijski prijevoz putnika” znači unutarnji i međunarodni prijevoz kako je definiran u članku 2. točkama 2. i 3. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća\*;

---

\* 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.).”;

(b) umeće se točka (na):

„(na) „povremeni prijevoz putnika” znači unutarnji i međunarodni povremeni prijevoz kako je definiran u članku 2. točki 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća;”;

- (2) u članku 7. dodaje se četvrti stavak:

„Za vozača koji obavlja povremeni prijevoz putnika stanke iz prvog stavka može se zamijeniti i s tri stanke od najmanje 15 minuta svaka, raspoređene tijekom razdoblja vožnje iz prvog stavka, na način koji je u skladu s prvim stavkom.”;

- (3) članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak 2.a:

„2.a. Pod uvjetom da to ne ugrožava sigurnost cestovnog prometa, vozač koji obavlja povremeni prijevoz putnika u trajanju od najmanje osam dana može odstupiti od stavka 2. prvog podstavka na sljedeće načine:

(a) odgađanjem dnevnog razdoblja odmora za najviše jedan sat, pod uvjetom da ukupno vrijeme vožnje za taj dan ne premašuje sedam sati;

(b) odgađanjem dnevnog razdoblja odmora za najviše dva sata, pod uvjetom da ukupno vrijeme vožnje za taj dan ne premašuje pet sati.

Pravo na svako odstupanje iz prvog podstavka točaka (a) i (b) može se koristiti samo jednom tijekom putovanja iz prvog podstavka.

Vozač mora naznačiti razlog tog odstupanja ručno na obrascu evidencije ili na ispisu uređaja za bilježenje ili na rasporedu dužnosti, najkasnije po dolasku na pogodno mjesto za zaustavljanje.”;

(b) u stavku 6.a uvodna rečenica i točka (a) zamjenjuju se sljedećim:

„Odstupajući od odredaba stavka 6., vozač koji pruža jednokratnu uslugu povremenog prijevoza putnika smije odgoditi tjedno razdoblje odmora za do 12 uzastopnih dvadesetičetverosatnih razdoblja nakon prethodnog redovnog tjednog razdoblja odmora ako:

(a) usluga traje najmanje 24 uzastopna sata;”.

## *Članak 2.*

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

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament  
Predsjednica*

*Za Vijeće  
Predsjednik*