

Bruselj, 24. maj 2023
(OR. en)

9734/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0155 (COD)

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	24. maj 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 256 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka v sektorju občasnega prevoza potnikov

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 256 final.

Priloga: COM(2023) 256 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka v sektorju občasnega prevoza potnikov

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Ta predlog zadeva revizijo Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta¹. Navedena uredba določa najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajši odmor ter najkrajši dnevni in tedenski čas počitka za voznike v sektorju komercialnega prevoza.

Uredba (ES) št. 561/2006 zajema dve vrsti voznikov. Prva vrsta so vozniki, ki opravljajo prevoz blaga po cesti z vozili, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone (od 1. julija 2026 se bo Uredba (ES) št. 561/2006 uporabljala tudi za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 2,5 tone, kadar vozniki teh vozil opravljajo mednarodne prevoze ali kabotaže). Druga vrsta so vozniki, ki opravljajo prevoz potnikov z vozili, ki so zaradi svoje konstrukcije ali stalne opreme primerna za prevoz več kot devetih oseb, skupaj z voznikom.

Uredba (ES) št. 561/2006 se uporablja za cestne prevoznike in njihove voznike: (i) ne glede na to, ali so vključeni v prevoz potnikov ali blaga, ali (ii) ne glede na to, ali je, kar zadeva prevoz potnikov, prevoz linijski ali občasni. Vendar ima sektor občasnega prevoza potnikov drugačne značilnosti kot prevoz tovora in linijski prevoz potnikov. Te drugačne značilnosti pomenijo, da sektor občasnega prevoza potnikov drugače vpliva na pogoje dela voznikov, tako da je potrebna prilagoditev pravil o času vožnje, najkrajših odmorih in času počitka, ki se uporabljajo zanje.

Za občasni prevoz potnikov je zlasti značilna velika sezonskost (povečano povpraševanje po potovanjih za potnike v nekaterih obdobjih v letu, zlasti med zimskimi in poletnimi počitnicami). Zanj so značilne tudi različne prevožene razdalje, ki so odvisne od turističnih dejavnosti potnikov, kot so obiski. To pomeni, da so za ta prevoz značilni daljše razdalje, prevožene na začetku in koncu potovanja, in krajši čas vožnje v kraju, kjer potekajo turistične dejavnosti. Sektor mora upoštevati nenačrtovane in nepredvidljive razumne zahteve potnikov v smislu dodatnih postankov, sprememb poti ali sprememb načrta vožnje. Na splošno je čas vožnje krajši kot pri prevozu tovora ali linijskem avtobusnem prevozu. Vozniki običajno tudi spijo v hotelih in redko vozijo ponoči. Hkrati so lahko vozniki med delovnim časom vključeni v nekatere dodatne dejavnosti, do katerih pogosto pride zaradi stikov s potniki, na primer svetovanje.

Sektor občasnega prevoza potnikov že več let opozarja na neustreznost sedanjih pravil. Ustreznost sedanjih pravil je bila tudi predmet naknadne ocene socialne zakonodaje EU v cestnem prometu² iz leta 2017 v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT).

Vendar se je Komisija pri pripravi zakonodajnega predloga na podlagi ocene odločila, da bo najprej obravnavala najbolj pereče težave voznikov, ki opravljajo prevoz tovora, kot so daljše odsotnosti od doma ter neustrezni pogoji dela in počitka. V predlogu za revizijo Uredbe (ES)

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

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

št. 561/2006, ki ga je Komisija sprejela 31. maja 2017 v okviru svežnja za mobilnost I³, tako niso bile obravnavane posebne težave, s katerimi se srečujejo vozniki, ki delajo v sektorju občasnega prevoza potnikov z avtobusom. Vendar sta o teh težavah razpravljala sozakonodajalca, tako da je bilo ob sprejetju Uredbe (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta⁴ sklenjeno, da se v Uredbo (ES) št. 561/2006 vstavi člen 8(10). V skladu z navedenim členom mora Komisija oceniti, ali je mogoče sprejeti ustrežnejša pravila za voznike, ki opravljajo občasne storitve prevoza potnikov, kot so določene v točki 4 člena 2 Uredbe (ES) št. 1073/2009⁵.

V oceni učinka, izvedeni za to pobudo⁶, je bilo potrjeno, da so sedanja pravila v določenem obsegu neprimerna za sektor občasnega prevoza potnikov. Čas počitka in odmori se pogosto zahtevajo, ko jih vozniki ne potrebujejo, tako da ne morejo organizirati in izvajati potovanj v skladu z željami strank, ali v sezonskih obdobjih povečanega obsega dela. To lahko vpliva na dohodke voznikov, zlasti na dohodke samozaposlenih voznikov. Sedanja pravila negativno vplivajo tudi na pogoje dela voznikov, saj si ne morejo vzeti odmora, kadar jim to ustreza, in ne morejo čim bolj zmanjšati števila prenočitev zdoma. To pa vpliva na ravni stresa in utrujenosti voznikov ter s tem zmanjšuje privlačnost poklica voznika in ogroža varnost v cestnem prometu.

Poleg tega trenutno obstajajo neenaki konkurenčni pogoji za ponudnike občnih mednarodnih prevozov in ponudnike notranjih (domačih) prevozov potnikov. Za občasne prevoze, ki potekajo samo v eni državi članici, se namreč ne more uporabiti 12-dnevno odstopanje (tj. odlog tedenskega časa počitka za največ 12 zaporednih 24-urnih obdobj po predhodnem rednem tedenskem času počitka) iz člena 8(6), točka (a), Uredbe (ES) št. 561/2006, kot je določeno za mednarodne prevoze. Potovanje na dolge razdalje po Nemčiji na primer ni upravičeno do 12-dnevnega odstopanja, potovanje med Belgijo in Luksemburgom pa je upravičeno do tega odstopanja, čeprav med tema prevozoma morda ni nobene razlike v smislu razdalje in trajanja.

Zato je cilj tega predloga: (i) zagotoviti prožnejšo porazdelitev odmorov in časa počitka ter (ii) določiti enako obravnavo za mednarodne in notranje občasne prevoze potnikov. S predlogom se ne spreminjajo najkrajši odmori ali čas počitka ali najdaljši čas vožnje. Njegov namen je torej zagotoviti učinkovite in visokokakovostne občasne prevoze potnikov ter izboljšati pogoje dela in vožnje za voznike, zlasti da se čim bolj zmanjšata njihov stres in utrujenost.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta predlog za revizijo Uredbe (ES) št. 561/2006 je skladen s politiko Unije na področju cestnega prometa in zlasti z ustreznimi pravili, ki sestavljajo okvir notranjega trga Unije za

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Uredba (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 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 (UL L 249, 31.7.2020, str. 1).

⁵ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (ES) (prenovitev) (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

⁶ SWD(2023) 137 final.

cestni promet. Zlasti je skladen z Uredbo (EU) št. 165/2014 o tahografih v cestnem prometu⁷, Direktivo 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu⁸, in Direktivo 2006/22/ES o minimalnih pogojih za izvajanje socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu⁹. Skladen je tudi z Uredbo (ES) št. 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov.

- **Skladnost z drugimi politikami EU**

Predlog za revizijo Uredbe (ES) št. 561/2006 je v celoti skladen s strategijo za trajnostno in pametno mobilnost¹⁰. Ta strategija poziva k pomoči prometnemu sektorju in povezanim sektorjem v vrednostni verigi, kot so ponudniki potovalnih in turističnih storitev, da bi si bolje opomogli po pandemiji COVID-19 in postali odpornejši, hkrati pa se spodbuja privlačnejše delovno okolje za delavce v prometu. Poleg tega je pobuda skladna z drugimi politikami EU, zlasti z ukrepi za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu.

Širše gledano predlog prispeva k enemu od ciljev trajnostnega razvoja, ki ga je EU zavezana izvajati v okviru Agende 2030, in sicer cilju 8 o spodbujanju gospodarske rasti, produktivne zaposlenosti in dostojnega dela¹¹.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

S tem predlogom se spreminja Uredba (ES) št. 561/2006, tako da temelji na isti pravni podlagi, in sicer na členu 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Unija si v skladu s členom 4(2), točka (g), PDEU pristojnost za urejanje prometa deli z državami članicami. Vendar lahko veljavna pravila spreminja samo zakonodajalec Unije.

Brez ukrepanja na ravni Unije bi se opredeljene težave najverjetneje nadaljevale. Države članice teh težav ne morejo obravnavati posamično zaradi čezmejne narave teh težav in dejstva, da so pravila o odmorih ter najkrajšem dnevnem in tedenskem času počitka, ki jih je treba spremeniti, trenutno določena v zakonodaji Unije. Ukrepanje na ravni Unije je zato upravičeno.

⁷ 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).

⁸ 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 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).

¹⁰ Sporočilo Komisije z naslovom *Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost*, sprejeto 9. decembra 2020 (COM(2020) 789 final).

¹¹ Sporočilo Komisije z naslovom *Novi ukrepi za trajnostno prihodnost Evrope: Evropsko ukrepanje za trajnost*, sprejeto 22. novembra 2016 (COM(2016) 739 final).

- **Sorazmernost**

Predlog ne presega tistega, kar je potrebno za odpravo opredeljenih težav v zvezi z: (i) neustreznimi pogoji dela za voznike, ki opravljajo občasne prevoze potnikov po cesti, ter (ii) neenakimi konkurenčnimi pogoji za ponudnike občasnega notranjega cestnega prevoza potnikov in ponudnike občasnega mednarodnega cestnega prevoza potnikov.

Kot je navedeno v oddelku 8.1 ocene učinka, se s tem predlogom uvaja možna politika, ki se šteje za najustreznejšo in najbolj sorazmerno rešitev. Predlog zagotavlja ravnotežje med izboljšanjem pogojev dela in počitka za voznike, pri čemer prevoznikom omogoča čim učinkovitejšo organizacijo prevoza, ter učinkovit in dosleden čezmejni izvrševanje obstoječih pravil.

- **Izbira instrumenta**

S predlogom se spreminja veljavna uredba, zato je izbrani instrument prav tako uredba. Zaradi omejenega števila predlaganih sprememb prenovitev navedene uredbe ni niti potrebna niti ustrezna.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

Uredba (ES) št. 561/2006 je bila predmet naknadne ocene, ki je bila končana 31. maja 2017¹², izvedena pa je bila v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT).

V naknadni oceni je bilo v bistvu ugotovljeno, da nekatera pravila o organizaciji časa vožnje, odmorov in časa počitka morda niso primerna za sektor občasnega prevoza potnikov, in sicer zaradi njegovih specifičnih značilnosti in potreb.

- **Posvetovanja z deležniki**

Ta predlog temelji na celovitem posvetovanju z deležniki, ki je potekalo v letih 2021 in 2022.

Komisija je med 21. januarjem 2021 in 18. februarjem 2021 izvedla javno posvetovanje o začetni oceni učinka¹³. Skupaj je bilo prejetih 87 odgovorov javnih organov, deležnikov iz industrije, sindikatov, voznikov in članov javnosti. V povratnih informacijah so ti na splošno opozorili na težavo v zvezi z veljavnimi pravili o občasnem prevozu potnikov po cesti. Nato je od 23. novembra 2021 do 18. februarja 2022 potekalo 12-tedensko odprto javno posvetovanje, v okviru katerega je bilo prejetih skupno 170 prispevkov. S tem posvetovanjem so bile zbrane dragocene informacije o izzivih, s katerimi se srečujejo sektor in njegovi akterji, in o tem, ali anketiranci dajejo prednost specifičnim ukrepom politike. V okviru podporne študije, ki jo je izvedel zunanji izvajalec, je bilo izvedeno ciljno usmerjeno posvetovanje z deležniki, da bi dobili specifičen in podroben vpogled v: (i) to, kako poteka občasni prevoz potnikov po cesti; (ii) težave, povezane z obstoječo zakonodajo, in (iii) mnenja deležnikov o možnih ukrepih politike. Nazadnje je zunanji izvajalec izvedel tri študije

¹² SWD(2017) 184 final.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Bus-and-coach-drivers-EU-rules-on-driving-and-rest-times_sl

primerov, v katerih se je osredotočil na mala, srednja in velika podjetja v različnih državah članicah. Cilj različnih dejavnosti posvetovanja je bil pridobiti informacije zlasti od naslednjih vrst deležnikov: poslovnih združenj, avtobusnih prevoznikov, sindikatov, posameznih voznikov in javnih organov.

Celovito posvetovanje je pokazalo, da se mnenja o sedanjih pravilih in morebitnih spremembah teh pravil zelo razlikujejo – tako med delodajalci in zaposlenimi kot tudi med malimi in velikimi podjetji. Sindikati in večina (zaposlenih) voznikov so večinoma nasprotovali uvedbi nove prožnosti pri organizaciji dela in času počitka za voznike avtobusov. Menili so namreč, da bi se zaradi takih sprememb poslabšali pogoji dela. Kljub temu so vozniki pokazali pripravljenost, da podprejo nekatere spremembe pravil, na primer glede: (i) razširitve 12-dnevnega odstopanja na notranja občasna potovanja ter (ii) prilagoditve – čeprav v manjšem obsegu – pravil o času odmora in delitvi obveznih odmorov. Najodločneje so nasprotovali spremembam pri porazdelitvi dnevnega in tedenskega časa počitka. Nasprotno pa so avtobusni prevozniki in njihovi predstavniki večinoma naklonjeni obsežnim spremembam pravil o porazdelitvi odmorov ter o dnevnem in tedenskem času počitka, da bi se obravnavale posebnosti sektorja in bolje upoštevale potrebe potnikov. V predlogu so upoštevane različne prejete informacije, njegov cilj pa je uravnotežiti opredeljene težave in legitimne interese deležnikov, s katerimi so bila opravljena posvetovanja.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zunanji izvajalec je Komisiji pomagal z izvedbo študije¹⁴ v podporo oceni učinka, na kateri temelji ta predlog. Študija je Komisiji zagotovila dragocen vpogled, zlasti v zvezi z oblikovanjem možnih politik, ocenjevanjem njihovih okoljskih, gospodarskih in družbenih učinkov ter zbiranjem mnenj deležnikov, ki jih to neposredno zadeva.

- **Ocena učinka**

Ta predlog je podprt z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor 16. decembra 2022 izdal pozitivno mnenje s pridržki¹⁵. Vse glavne pripombe odbora so bile obravnavane v revidirani različici poročila o oceni učinka¹⁶.

V oceni učinka so bile obravnavane tri možne politike, od katerih je vsaka vključevala sklop ukrepov politike. Možne politike so se razlikovale glede na: (i) prožnost, zagotovljeno v zvezi z odmori; (ii) merila upravičenosti za odlog dnevnega časa počitka in (iii) potrebo po prilagodljivem tedenskem času počitka. Vse te možne politike, ki naj bi se uporabljale samo za občasne cestne prevoze potnikov, so zakonodajne narave. Možnosti vključujejo: (i) omejeno prilagoditev za občasne cestne prevoze potnikov v okviru možne politike A; (ii) prožnejše sheme in ureditve za odmore ter dnevni in tedenski čas počitka v okviru možne politike C ter (iii) delno prožen pristop v okviru možne politike B.

Natančneje, prva možna politika (MP A) bi voznikom dovoljevala, da odmore razdelijo na 30- in 15-minutni obdobji ali na 15-minutna obdobja. Dovoljevala bi jim tudi, da začetek dnevnega časa počitka odložijo za eno uro, kadar skupni dnevni čas vožnje za zadevni dan ne presega sedmih ur, ali za dve uri, kadar skupni dnevni čas vožnje ne presega petih ur. Ti odstopanja bi bili mogoči le enkrat med potovanjem, ki traja vsaj osem dni. Poleg tega bi se v

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

¹⁵ SEC(2023) 197 final.

¹⁶ SWD(2023) 137 final.

okviru MP A pravila o občasnih prevozi potnikov, ki potekajo v le eni državi, uskladila s pravili za mednarodne prevoze, saj bi bil dovoljen odlog tedenskega časa počitka za do 12 zaporednih 24-urnih obdobij po predhodnem rednem tedenskem času počitka (t. i. 12-dnevno odstopanje).

Druga možna politika (MP B) bi voznikom dovoljevala, da odmore razdelijo popolnoma prožno. Dovoljevala bi jim tudi, da začetek dnevnega časa počitka odložijo za eno uro, kadar skupni dnevni čas vožnje za zadevni dan ne presega sedmih ur, ali da dnevni čas počitka odložijo za dve uri, kadar skupni dnevni čas vožnje ne presega petih ur. Ti odstopanji bi bili mogoči le dvakrat med potovanjem, ki traja vsaj osem dni. Poleg tega bi lahko v okviru MP B vozniki, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, pri čemer ti prevozi trajajo vsaj osem dni, svoj tedenski čas počitka razporedili med deset zaporednih tednov.

Tudi tretja možna politika (MP C) bi voznikom dovoljevala, da odmore razdelijo popolnoma prožno. Dovoljevala bi jim tudi, da začetek dnevnega časa počitka odložijo za eno uro, kadar skupni dnevni čas vožnje za zadevni dan ne presega sedmih ur, ali da dnevni čas počitka odložijo za dve uri, kadar skupni dnevni čas vožnje ne presega petih ur. Ti odstopanji bi bili neomejeni glede tega, kolikokrat bi ju bilo mogoče uporabiti med potovanjem, ki traja vsaj osem dni. Poleg tega bi MP C za ponudnike notranjega občasnega prevoza potnikov dovoljevala tudi uporabo 12-dnevnega odstopanja, vendar bi bila v okviru MP C tudi odpravljena pogoj „enkratnega občasnega prevoza“¹⁷ in obveznost dveh rednih tedenskih počitkov po uporabi 12-dnevnega odstopanja.

Prednostna možnost je MP A, saj se šteje za najučinkovitejšo možno politiko, ki je tudi najbolj usklajena s ciljem Uredbe (ES) št. 561/2006, tj. izboljšanje pogojev dela. To velja kljub nižjemu razmerju med koristmi in stroški v primerjavi z MP C in MP B. Vendar se v smislu uravnoteženja ukrepov, ki zagotavljajo večjo prožnost pri organizaciji odmorov in časa počitka, na eni strani ter ohranitvi pogojev dela voznikov na drugi strani šteje, da je MP A bolj sorazmerna kot MP B in MP C.

Prednostna možnost ne vpliva na skupne najkrajše odmore, najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje ali najkrajši dnevni in tedenski čas počitka. Predlagani ukrepi v okviru prednostne možnosti določajo le: (i) prožnost pri porazdelitvi odmorov in dnevnega časa počitka ter (ii) uporabo 12-dnevnega odstopanja za notranje občasne prevoze potnikov.

Vse tri možne politike prinašajo neto koristi glede na izhodišče. Ocenjuje se, da ima največje neto koristi MP C (171,3–242,2 milijona EUR), sledita ji MP B (100,4–206,8 milijona EUR) in MP A (100,4–135,8 milijona EUR). Prihranki pri stroških prilagajanja za avtobusne prevoznike v okviru MP A so ocenjeni na 106,4–141,9 milijona EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče. MP B bi prinesla prihranke pri stroških prilagajanja v višini 106,4–212,8 milijona EUR, MP C pa prihranke pri stroških prilagajanja v višini 177,3–248,3 milijona EUR. Pričakuje se, da bodo prihranki pri stroških največji učinek dosegli v prvih dveh letih izvajanja novih pravil, nato pa se bodo postopoma zmanjševali, pri čemer naj bi dolgoročno (do leta 2050) postali nični glede na izhodišče.

Družbenih učinkov prednostne možnosti ni bilo mogoče količinsko opredeliti, zlasti zaradi majhnosti sektorja občasnega prevoza potnikov in pomanjkanja razpoložljivih podatkov o tem sektorju. Zato je bila mogoča le kvalitativna ocena učinkov na pogoje dela. Ocenjeni so bili

¹⁷ Enkratni občasni prevoz v smislu člena 8(6a) Uredbe (ES) št. 561/2006 pomeni, da lahko vozniki v 12 dneh opravijo le eno potovanje, da lahko svoj tedenski čas počitka odložijo do konca dvanajstega dne.

tudi vplivi na okolje, ki naj bi bili rahlo pozitivni, vendar jih ni bilo mogoče količinsko opredeliti. Zato v izračunanem razmerju med koristmi in stroški niso upoštevani učinki na pogoje dela ali vplivi na okolje, za oblikovanje mnenja na podlagi vseh informacij pa je treba združiti kvantitativno in kvalitativno oceno.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Predlog za revizijo Uredbe (ES) št. 561/2006 bo s prilagoditvijo sedanjih pravil posebnostim sektorja občasnega prevoza potnikov prevoznikom in voznikom olajšal organizacijo učinkovitih in visokokakovostnih prevozov. To bo pozitivno vplivalo na njihovo poslovno uspešnost, med drugim s prihranki pri stroških in izboljšano ponudbo prevozov. Neto prihranki pri stroških za podjetja v okviru tega predloga so ocenjeni na 105,8–141,3 milijona EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče. MSP, ki običajno poslujejo z omejenim številom voznikov in avtobusov, bodo imela največ koristi od predlaganih ukrepov. Za javne uprave lahko pri seznanitvi z novimi pravili nastanejo nekateri omejeni stroški, ki so ocenjeni na 5,4 milijona EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče. Hkrati pa se pričakujejo pozitivni učinki, saj bodo odpravljene trenutne težave z zagotavljanjem skladnosti, čeprav teh koristi ni bilo mogoče količinsko opredeliti.

- **Temeljne pravice**

Ta predlog prispeva k ciljem Listine Evropske unije o temeljnih pravicah¹⁸, zlasti njenega člena 31, ki določa pravico do poštenih in pravičnih delovnih pogojev. S predlogom naj bi se namreč izboljšali pogoji dela za občasne voznike avtobusov, saj bo dovoljena omejena, vendar potrebna prožnost pri nekaterih pravilih glede odmorov ter dnevnega in tedenskega časa počitka.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne bo vplival na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Uporaba in učinkovitost te pobude se bosta spremljali s kombinacijo nacionalnih poročil o izvajanju ter analize podatkov izvršilnih organizacij EU in podatkov iz podatkovnih zbirk EU. Natančneje, spremembe v številu, vrstah in pogostosti kršitev na novo spremenjenih socialnih pravil se bodo spremljale in ocenjevale s poročili o izvajanju na podlagi člena 17 Uredbe (ES) št. 561/2006. V skladu s tem členom morajo države članice vsaki dve leti Komisiji sporočiti vse potrebne podatke ter ji tako vsaki dve leti omogočiti pripravo poročila o izvajanju Uredbe in razvoju na zadevnem področju. Poleg tega se bodo gospodarski učinki ter učinki na pogoje dela in dobro počutje voznikov spremljali in ocenjevali z raziskavami Eurostata in/ali namenskimi raziskavami.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

S predlogom se uvaja omejeno število sprememb Uredbe (ES) št. 561/2006, in sicer:

¹⁸ UL C 326, 26.10.2012, str. 2.

- v členu 4 se spremeni točka (n), da se posodobi sklic na Uredbo (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, s katero je bila razveljavljena Uredba Sveta (EGS) št. 684/92¹⁹;
- v členu 4 se vstavi nova točka (na), da se uvede potrebna opredelitev občasnih prevozov potnikov, kot so določeni v Uredbi (ES) št. 1073/2009, in da se pojasni, da ta opredelitev zajema notranje in tudi mednarodne prevoze;
- v členu 7 se doda nov odstavek, da se voznikom, ki opravljajo občasne prevoze potnikov, dovoli, da obvezni odmor razdelijo na tri ločene, vsaj 15-minutne odmore, poleg obstoječe možnosti, da odmor razdelijo na dva ločena odmora, dolga 15 in 30 minut;
- v členu 8(2) se doda nov odstavek, da se voznikom, ki opravljajo enkratne občasni prevoz potnikov, ki traja vsaj osem dni, dovoli, da začetek dnevnega časa počitka odložijo za eno uro, kadar skupni dnevni čas vožnje za zadevni dan ne presega sedmih ur, ali za dve uri, kadar skupni dnevni čas vožnje za zadevni dan ne presega petih ur. V novem odstavku so tudi pojasnjeni pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za uporabo takih odstopanj;
- v členu 8(6), točka (a), se spremenita uvodni stavek in točka (a), da se možnost odloga tedenskega časa počitka za največ 12 zaporednih 24-urnih obdobj po predhodnem rednem tedenskem času počitka razširi na ponudnike notranjih občasnih prevozov potnikov.

¹⁹ Uredba Sveta (EGS) št. 684/92 z dne 16. marca 1992 o skupnih pravilih za mednarodni avtobusni prevoz potnikov (UL L 74, 20.3.1992, str. 1).

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka v sektorju občasnega prevoza potnikov

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 odbora²⁰,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²¹,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dobri pogoji dela za voznike in pravično poslovno okolje za podjetja cestnega prevoza so ključnega pomena za vzpostavitev učinkovitega, varnega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa, zagotavljanje nediskriminacije ter privabljanje kvalificiranih delavcev. Zato je bistveno, da so socialna pravila Unije na področju cestnega prometa jasna in sorazmerna, da ustrezajo svojemu namenu, da jih je mogoče preprosto uporabljati in izvrševati ter da se učinkovito in dosledno izvajajo po vsej Uniji.
- (2) Pravila o najdaljšem dnevnem in tedenskem času vožnje, najkrajših odmorih ter dnevnem in tedenskem času počitka iz Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta²² se uporabljajo za cestne prevoznike in njihove voznike, ne glede na to, ali so vključeni v prevoz potnikov ali blaga oziroma, kar zadeva prevoz potnikov, opravljajo linijski ali občasni prevoz.
- (3) Vendar posebnosti sektorja občasnega cestnega prevoza potnikov niso enake posebnostim sektorja cestnega prevoza tovora ali sektorja linijskega cestnega prevoza potnikov. Za občasni cestni prevoz potnikov sta značilna visoka sezonskost in različno trajanje vožnje, ki je odvisno od turističnih dejavnosti potnikov. Upoštevati je treba nenačrtovane in nenapovedane prošnje potnikov v smislu dodatnih postankov in sprememb poti ali načrta vožnje, kadar je to izvedljivo. Občasni cestni prevoz potnikov v primerjavi s prevozom tovora ali linijskim avtobusnim prevozom običajno vključuje krajši čas vožnje. Poleg tega vozniki običajno spijo v hotelih in redko vozijo

²⁰ UL C , , str. .

²¹ UL C , , str. .

²² 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).

ponoči. Po drugi strani so vozniki med delovnim časom morda vključeni v nekatere dodatne dejavnosti, do katerih pogosto pride zaradi stikov s potniki.

- (4) V naknadni oceni Uredbe (ES) št. 561/2006 je bilo ugotovljeno, da nekatera enotna pravila v zvezi z najkrajšimi odmori in časom počitka ne ustrezajo posebnostim občasnih cestnih prevozov potnikov. Nadaljnje ocene, ki jih je v zvezi s tem opravila Komisija, so pokazale, da so nekatere zahteve iz Uredbe (ES) št. 561/2006 o odmorih ter dnevnem in tedenskem času počitka neprimerne in nepraktične za voznike in prevoznike, ki opravljajo občasni cestni prevoz potnikov, saj negativno vplivajo na zmožnost organiziranja učinkovitih in visokokakovostnih občasnih prevozov potnikov, na pogoje dela voznikov in posledično na varnost v cestnem prometu.
- (5) Zato je primerno, da se zahteve glede najkrajših odmorov in časa počitka prilagodijo tudi specifičnim zahtevam občasnih cestnih prevozov potnikov. Prav tako je primerno uskladiti veljavna pravila za notranje in mednarodne občasne prevoze potnikov po cesti.
- (6) Prožnejša pravila glede načrtovanja odmorov in časa počitka voznikov, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, nikakor ne bi smela ogroziti varnosti voznikov ali varnosti v cestnem prometu, povečati stopnje utrujenosti voznikov ali poslabšati pogojev dela. Zaradi take prožnosti se zato ne bi smela spremeniti sedanja pravila o skupnih najkrajših odmorih, najdaljšem času vožnje na dan in na teden ter najdaljšem dvotedenskem času vožnje.
- (7) Za zagotovitev enotne opredelitve občasnih prevozov potnikov je treba pojasniti, da opredelitev iz Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta²³ zajema notranje in tudi mednarodne prevoze. Prav tako je primerno posodobiti sklic na Uredbo (ES) št. 1073/2009, s katero je bila razveljavljena Uredba Sveta (EGS) št. 684/92²⁴.
- (8) Večja prožnost pri načrtovanju odmorov za voznike, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, tem voznikom ne bi smela preprečiti, da vzamejo najkrajše odmore, ki jim omogočajo ustrezen počitek. Zato je primerno, da se za vsak odmor določi najkrajše trajanje. Tako bi bilo treba voznikom, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, dovoliti, da obvezni odmor razdelijo na tri ločene odmore, od katerih vsak traja vsaj 15 minut, poleg druge možnosti, da odmor razdelijo na dva dela.
- (9) Da se večja prožnost pri načrtovanju časa počitka voznikov, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, ne bi zlorabljala, je bistvenega pomena, da se jasno razmeji obseg take prožnosti in tudi določijo ustrezna preverjanja. Voznikom bi bilo zato treba omogočiti, da začetek dnevnega časa počitka odložijo za največ eno oziroma dve uri, kadar čas vožnje za zadevni dan ne presega petih oziroma sedmih ur, pri čemer bi morali začetek odložiti le, kadar vožnja traja vsaj osem dni. Tako prožnost bi bilo treba nadalje dovoliti le enkrat na posamezno odstopanje med potovanjem. Prav tako bi bilo treba omogočiti, da se za preverjanje takih okoliščin poleg tahografskih vložkov uporabi tudi izpis iz tahografa ali urnika dela.

²³ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (ES) (prenovitev) (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

²⁴ Uredba Sveta (EGS) št. 684/92 z dne 16. marca 1992 o skupnih pravilih za mednarodni avtobusni prevoz potnikov (UL L 74, 20.3.1992, str. 1).

- (10) Omejitev možnosti odloga tedenskega časa počitka za do 12 zaporednih 24-urnih obdobj izključno na ponudnike občasnih mednarodnih prevozov potnikov negativno vpliva na neizkrivljeno in pošteno konkurenco med prevozniki, zlasti malimi in srednjimi podjetji. Tudi ponudniki občasnih notranjih prevozov potnikov bi lahko svoje storitve zagotavljali pod enakimi pogoji kot ponudniki občasnih mednarodnih prevozov potnikov, in sicer v smislu prevožene razdalje, trajanja ali storitev za potnike. Od take možnosti bi zato morali imeti koristi tudi ponudniki občasnih notranjih prevozov potnikov.
- (11) Ker ciljev te uredbe, tj. zagotavljanja poštene konkurence ter izboljšanja pogojev dela in varnosti v cestnem prometu z uskladitvijo pravil o odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi narave ciljev ti lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (12) Uredbo (ES) št. 561/2006 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –
- SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:**

Člen 1

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

- (1) člen 4 se spremeni:

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

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

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

- (b) vstavi se naslednja točka (na):

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

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

„Za voznika, ki opravlja občasni prevoz potnikov, se lahko odmor iz prvega odstavka nadomesti tudi s tremi vsaj 15-minutnimi odmori, ki so v času vožnje iz prvega odstavka razporejeni tako, da je to v skladu s prvim odstavkom.“;

- (3) člen 8 se spremeni:

- (a) vstavi se odstavek 2a:

„2a. Če s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu, lahko voznik, ki opravlja občasni prevoz potnikov, ki traja vsaj osem dni, odstopa od odstavka 2, prvi pododstavek, na naslednje načine:

(a) dnevni čas počitka lahko odloži za največ eno uro, če skupni čas vožnje za zadevni dan ne presega sedem ur;

(b) dnevni čas počitka lahko odloži za največ dve uri, če skupni čas vožnje za zadevni dan ne presega petih ur.

Vsako odstopanje iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), se lahko med potovanjem iz prvega pododstavka uporabi samo enkrat.

Voznik razlog za tako odstopanje navede ročno na tahografskem vložku ali izpisu ali v svojem urniku dela najpozneje, ko prispe v namembni kraj ali na primerno mesto, kjer lahko ustavi.“;

(b) v odstavku 6a se uvodni stavek in točka (a) nadomestita z naslednjim:

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

(a) prevoz traja vsaj 24 zaporednih ur;“.

Člen 2

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

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik