2024/1258

2.5.2024.

UREDBA (EU) 2024/1258 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 24. travnja 2024.

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 i s obzirom na ovlast država članica za izricanje sankcija za kršenja Uredbe (EU) br. 165/2014 počinjena u drugoj državi članici ili trećoj zemlji

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 nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora [1],

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom [2],

budući da:

(1) Dobri radni uvjeti za vozače i pošteni 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 bitno da socijalna pravila Unije u području cestovnog prometa budu jasna, proporcionalna, svrsishodna i jednostavna za primjenu i izvršavanje te da se djelotvorno 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 u Uredbi (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća [3] primjenjuju se na cestovne prijevoznike i njihove vozače, bez obzira na to bave li se prijevozom putnika ili tereta, odnosno na to je li, kad je riječ o prijevozu putnika, prijevoz linijski ili povremen.

(3) Posebnosti sektora povremenog cestovnog prijevoza putnika nisu zajedničke sektoru cestovnog prijevoza tereta ili sektoru linijskog cestovnog prijevoza putnika. Povremeni cestovni prijevoz putnika obilježavaju izrazita sezonska priroda i različito razdoblje vožnje, kao i varijacije u udaljenostima prijeđenima tijekom vožnje, ovisno o turističkim aktivnostima putnika. Pritom se, kad je to izvedivo, trebaju uzeti u obzir potrebe putnika, primjerice neplanirani i nenajavljeni zahtjevi za dodatnim zaustavljanjima te promjenama rute ili rasporeda vožnje. Povremeni cestovni prijevoz putnika općenito podrazumijeva kraće vrijeme vožnje nego prijevoz tereta ili linijski autobusni prijevoz. Osim toga, vozači obično spavaju u hotelima i rijetko voze noću. S druge strane, vozači tijekom radnog vremena mogu biti uključeni u neke dodatne aktivnosti koje često proizlaze iz interakcije s putnicima.

(4) U *ex post* evaluaciji Uredbe (EZ) br. 561/2006 zaključeno je da neka jedinstvena pravila koja se odnose na minimalne stanke i razdoblja odmora ne odgovaraju posebnostima povremenog cestovnog prijevoza putnika. Daljnje procjene koje je Komisija provela u tom pogledu pokazale su da su neki zahtjevi iz 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 mogućnost organizacije učinkovitog i visokokvalitetnog povremenog prijevoza putnika, na radne uvjete vozača te, posljedično, na sigurnost cestovnog prometa.

[1] SL C, C/2023/882, 8.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.
[2] Stajalište Europskog parlamenta od 13. ožujka 2024. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 12. travnja 2024.
[3] 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.).

(5) Stoga je zahtjeve u pogledu minimalnih stanki i razdoblja odmora primjereno prilagoditi specifičnim zahtjevima povremenog cestovnog prijevoza putnika. Također je primjereno uskladiti pravila koja se primjenjuju na unutarnji i međunarodni povremeni cestovni prijevoz putnika.

(6) Fleksibilnijim pravilima o rasporedu stanki i razdoblja odmora vozača koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika ni na koji način ne bi se smjelo ugroziti sigurnost vozača ni sigurnost cestovnog prometa, povećati umor vozača niti pogoršati radne uvjete. Zbog takve se fleksibilnosti stoga ne bi trebala mijenjati postojeća pravila o ukupnim minimalnim stankama, maksimalnim dnevnim i tjednim razdobljima vožnje, maksimalnom dvotjednom vremenu vožnje te o maksimalnom trajanju radnog vremena u skladu s primjenjivim pravom, među ostalim Direktivom 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]).

(7) Kako bi se osigurala ujednačena definicija povremenog prijevoza putnika, potrebno je pojasniti da definicija iz Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ([5]) obuhvaća unutarnji i međunarodni prijevoz. Primjereno je ažurirati i definiciju linijskog prijevoza putnika tako da se njome upućuje na Uredbu (EZ) br. 1073/2009, kojom je stavljena izvan snage Uredba Vijeća (EEZ) br. 684/92 ([6]).

(8) Povećana fleksibilnost pri planiranju stanki za vozače koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika ne bi ni na koji način smjela povećati umor ili stres vozačâ. Trebalo bi osigurati da vozači uzimaju minimalne stanke koje im omogućuju da se na odgovarajući način i u dostatnoj mjeri odmore. Stoga je primjereno utvrditi minimalno trajanje svake stanke. Vozačima koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika trebalo bi dopustiti da obveznu stanku podijele na dvije stanke od kojih svaka traje najmanje 15 minuta, pritom poštujući ukupnu propisanu minimalnu stanku od 45 minuta. Međutim, većom fleksibilnošću u planiranju tih stanki ne bi se trebalo spriječiti vozače da uzimaju stanke dulje od propisanog minimalnog trajanja ili da uzimaju dodatne stanke.

(9) Kako bi osiguralo da se ne zlorabi veća fleksibilnost planiranja razdoblja odmora vozača koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika, bitno je precizno odrediti opseg takve fleksibilnosti. Vozači bi stoga trebali moći odgoditi početak dnevnih razdoblja odmora za najviše jedan sat ako razdoblje vožnje za taj dan ne premašuje sedam sati, te bi trebali moći odgoditi početak dnevnih razdoblja odmora samo ako obavljaju jednokratni povremeni prijevoz putnika u trajanju od najmanje šest dana. Takvu fleksibilnost trebalo bi dodatno ograničiti tako da je to odstupanje od pravila o razdobljima odmora moguće primijeniti samo jedanput tijekom trajanja putovanja, odnosno dvaput u okviru jednokratnog povremenog prijevoza putnika u trajanju od najmanje osam dana. Primjena tog odstupanja ne utječe na posljednje vrijeme početka tjednog razdoblja odmora. U cilju djelotvornog i učinkovitog izvršavanja, sve dok digitalni putni list ne postane dostupan, uz zapise tahografa trebalo bi upotrebljavati i primjerak putnog lista u papirnatom ili elektroničkom obliku.

(10) Europsko nadzorno tijelo za rad (ELA) podupirat će, prema potrebi, provjere koje nadležna nacionalna tijela provode u pogledu usklađenosti s odredbama ove Uredbe koje se odnose na stanke i razdoblja odmora.

(11) Ograničavanjem mogućnosti odgode tjednog razdoblja odmora za najviše 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja isključivo na međunarodni povremeni prijevoz putnika negativno se utječe na jednako postupanje te na nenarušeno i pošteno tržišno natjecanje među prijevoznicima, osobito malim i srednjim poduzećima. Unutarnji povremeni prijevoz putnika također bi se mogao pružati pod istim uvjetima kao i međunarodni povremeni prijevoz putnika, i to u smislu prijeđene udaljenosti, trajanja putovanja ili usluga za putnike. Stoga bi takva mogućnost odgode tjednog razdoblja odmora trebala postojati i u unutarnjem povremenom prijevozu putnika.

([4]) 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.).

([5]) 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.).

([6]) 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.).

(12) Kako bi se olakšalo izvršavanje, vozači bi tijekom cijelog putovanja u vozilu trebali imati putni list koji sadržava ključne informacije o putovanju. Takav putni list već se upotrebljava za međunarodni povremeni prijevoz putnika na temelju Uredbe (EZ) br. 1073/2009. U skladu s odredbama iz Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ([7]) o vođenju ručne evidencije, vozači bi trebali imati i papirnate ili elektroničke primjerke putnih listova koji obuhvaćaju povremeni cestovni prijevoz putnika obavljen u prethodnih 28 dana, a od 31. prosinca 2024. u prethodnih 56 dana.

(13) Kako bi se poboljšala djelotvornost i učinkovitost izvršavanja, trebalo bi uspostaviti mjere i zahtjeve u području kontrole kojima se u potpunosti iskorištavaju digitalni alati. Komisija bi trebala procijeniti koje su mjere odgovarajuće za digitalizaciju putnog lista.

(14) Kako bi se osigurao učinkovit i visokokvalitetan povremeni prijevoz putnika te dobri radni uvjeti i uvjeti vožnje za vozače, Komisija bi trebala evaluirati izvršavanje pravila koja se primjenjuju na povremeni prijevoz putnika i njihov učinak na radne uvjete vozača i privlačnost sektora. Komisija bi posebno trebala pratiti primjenu odstupanja uvedenih ovom Uredbom tako da procijeni je li ukupno akumulirano vrijeme vožnje tijekom razdoblja obuhvaćenog odstupanjem prekomjerno, doprinosi li umoru i stresu vozača odnosno ugrožava li sigurnost cestovnog prometa.

(15) Uredbom (EZ) br. 561/2006 od država članica zahtijeva se da utvrde pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja te uredbe i Uredbe (EU) br. 165/2014 te da osiguraju provedbu tih pravila. U presudi od 9. rujna 2021. u predmetu C-906/19 ([8]) Sud je pojasnio da države članice ne mogu izreći sankciju nakon što su otkrile kršenje Uredbe (EU) br. 165/2014 koja je počinjena na državnom području druge države članice i za koju još nije izrečena sankcija. Sud je uvažio da je, budući da taj aspekt propisa Unije može imati negativne učinke na radne uvjete vozača i cestovnu sigurnost, na zakonodavcu Unije da odluči o mogućoj izmjeni. S obzirom na to da se kršenja uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 često događaju istodobno i da se Uredbom (EU) br. 165/2014 želi osigurati usklađenost s Uredbom (EZ) br. 561/2006, primjereno je da se poduzeću ili vozaču mogu izreći sankcije za kršenja obiju uredbi ako su takva kršenja otkrivena na državnom području jedne države članice, ali su počinjena na državnom području druge države članice ili treće zemlje.

(16) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja i poboljšanje radnih uvjeta i sigurnosti cestovnog prometa usklađivanjem pravila o stankama i razdobljima odmora za vozače koji obavljaju povremeni cestovni prijevoz putnika, te osiguravanje da države članice mogu izreći sankcije za kršenja pravila o tahografima otkrivena na njihovu državnom području, neovisno o tome gdje su ta kršenja počinjena, 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 kako je navedeno 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.

(17) Komisija bi uz puno sudjelovanje socijalnih partnera i država članica trebala promicati zajednički pristup provedbi, primjeni i izvršavanju ove Uredbe, među ostalim izradom smjernica i poticanjem suradnje među svim uključenim stranama.

(18) Kako bi se omogućilo pravilno izvršavanje ove Uredbe, Komisija bi trebala u najranijem trenutku preispitivanja Provedbene uredbe Komisije (EU) 2016/799 ([9]) ili bilo kojeg provedbenog akta kojim se ona zamjenjuje, a najkasnije 18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe, uključiti tehničke specifikacije za pametne tahografe kojima se olakšavaju provjere usklađenosti koje provode nadzorna tijela, tako da pametni tahografi ujedno bilježe obavlja li se vozilom linijski ili povremeni prijevoz putnika.

(19) Uredbu (EZ) br. 561/2006 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

([7]) Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

([8]) Presuda Suda od 9. rujna 2021., kazneni postupak protiv osobe FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, točka 45.

([9]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 od 18. ožujka 2016. o provedbi Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju tehničkih zahtjeva za izradu, ispitivanje, ugradnju, rad i popravak tahografa i njihovih sastavnih dijelova (SL L 139, 26.5.2016., str. 1.).

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

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

1. u članku 4. točka (n) zamjenjuje se sljedećim:

„(n) ‚linijski prijevoz putnika' znači linijski prijevoz i poseban linijski prijevoz kako su definirani u članku 2. točki 2. odnosno točki 3. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (*), bilo unutarnji ili međunarodni;

(na) ‚povremeni prijevoz putnika' znači povremeni prijevoz kako je definiran u članku 2. točki 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009, bilo unutarnji ili međunarodni;

(*) 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.).";

2. u članku 7. iz drugog stavka umeće se sljedeći stavak:

„Za vozača koji obavlja povremeni prijevoz putnika stanka iz prvog stavka može se zamijeniti i s dvjema stankama, pri čemu svaka od njih traje najmanje 15 minuta te su raspoređene tijekom razdoblja vožnje iz prvog stavka na način u skladu s odredbama prvog stavka.";

3. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Pod uvjetom da time nije ugrožena sigurnost cestovnog prometa ni radni uvjeti vozača, vozač koji obavlja jednokratni povremeni prijevoz putnika u trajanju od najmanje šest uzastopnih 24-satnih razdoblja može odstupiti od stavka 2. prvog podstavka tako da uzme jednokratno dnevno razdoblje odmora unutar maksimalno 25 sati nakon završetka prethodnog dnevnog razdoblja odmora ili tjednog razdoblja odmora, ako ukupno akumulirano vrijeme vožnje za taj dan ne premašuje sedam sati. U skladu s istim uvjetima to se odstupanje može koristiti dvaput u okviru jednokratnog povremenog prijevoza putnika u trajanju od najmanje osam uzastopnih 24-satnih razdoblja. Primjenom tog odstupanja ne dovodi se u pitanje maksimalno trajanje radnog vremena na temelju primjenjivog prava.";

(b) stavak 6.a mijenja se kako slijedi:

i. uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:

„Odstupajući od stavka 6. vozač koji obavlja jednokratni povremeni prijevoz putnika smije odgoditi tjedno razdoblje odmora za najviše 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovnog tjednog razdoblja odmora ako:";

ii. briše se točka (a);

iii. dodaje se sljedeći podstavak:

„Komisija ispituje mogućnosti za digitalizaciju putnog lista iz članka 16. stavka 4. u okviru širih napora u svrhu digitalizacije u sektoru cestovnog prometa.";

4. u članku 16. dodaju se sljedeći stavci:

„4. Za potrebe provjera na cesti, sve dok digitalni putni list ne postane dostupan, vozač mora moći opravdati primjenu odstupanja na temelju članka 7. trećeg stavka i članka 8. stavaka 2.a i 6.a tako da:

(a) u vozilu ima ispunjen putni list koji sadržava informacije koje se zahtijevaju u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009 te koji je prijevoznik dužan pružiti vozaču prije svakog putovanja; i

(b) u vozilu ima papirnate ili elektroničke primjerke takvih putnih listova koji se odnose na prethodnih 28 dana, a od 31. prosinca 2024. na prethodnih 56 dana.

Obveza iz prvog podstavka točke (b) prestaje se primjenjivati najkasnije kada vozilo upotrebljava tahograf kojim se omogućuje bilježenje vrste prijevoza putnika iz stavka 5.

Za unutarnji prijevoz može se koristiti putni list za međunarodni prijevoz, u kojem je naznačeno da se koristi za unutarnji prijevoz. Komisija može donijeti provedbeni akt kojim se utvrđuje format putnog lista za unutarnji prijevoz kako bi se, prema potrebi, pojednostavnile provjere usklađenosti. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.

Komisija najkasnije 31. prosinca 2026. procjenjuje mogućnosti digitalizacije putnog lista za vozače koji obavljaju povremeni prijevoz putnika, i to u pogledu njezine izvedivosti, troškovne učinkovitosti i učinka na izvršivost i radne uvjete vozačâ te, prema potrebi, Europskom parlamentu i Vijeću podnosi zakonodavni prijedlog u vezi s takvom digitalizacijom.

Ta se procjena odnosi na razvoj digitalnog putnog lista koji sadržava informacije koje se zahtijevaju u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009 kako bi se takve informacije mogle elektronički registrirati prije početka putovanja na višejezičnom sučelju kojem prijevoznici mogu pristupiti omogućila. U tu svrhu Komisija može istražiti i mogućnost razvoja jednog ili više novih modula za Informacijski sustav unutarnjeg tržišta uspostavljen Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća (*).

5. Kako bi se osigurala ujednačena primjena i izvršavanje članka 7. trećeg stavka te članka 8. stavaka 2.a i 6.a, Komisija u najranijem trenutku preispitivanja Provedbene uredbe Komisije (EU) 2016/799 (**) ili bilo kojeg provedbenog akta kojim se ona zamjenjuje, a najkasnije 23. studenoga 2025., donosi provedbene akte kojima se utvrđuju odgovarajuće tehničke specifikacije kojima se omogućuju bilježenje i pohrana u tahografu podataka koji se odnose na vrstu prijevoza putnika, odnosno linijski ili povremeni prijevoz putnika. Datum početka primjene tih provedbenih akata određuje se nakon savjetovanja s relevantnim dionicima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.

(*) Uredba (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2008/49/EZ (‚Uredba IMI') (SL L 316, 14.11.2012., str. 1.).

(**) Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 od 18. ožujka 2016. o provedbi Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju tehničkih zahtjeva za izradu, ispitivanje, ugradnju, rad i popravak tahografa i njihovih sastavnih dijelova (SL L 139, 26.5.2016., str. 1.).";

5. umeće sljedeći članak:

„*Članak 17.a*

Komisija do 31. prosinca 2028. sastavlja izvješće o procjeni posljedica odredaba ove Uredbe koje se odnose na sektor povremenog prijevoza putnika u pogledu sigurnosti cestovnog prometa i socijalnih aspekata, osobito radnih uvjeta vozačâ. Komisija to izvješće dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću. Ako to smatra primjerenim, Komisija podnosi relevantne zakonodavne prijedloge.";

6. u članku 19. stavku 2. prvi podstavak mijenja se kako slijedi:

„2. Države članice nadležnim tijelima omogućuju da poduzeću i/ili vozaču odrede sankciju za kršenje ove Uredbe ili Uredbe (EU) br. 165/2014 koje je otkriveno na njezinu državnom području i za koje sankcija još nije određena, čak i ako je kršenje počinjeno na državnom području druge države članice ili treće zemlje.".

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 Strasbourgu 24. travnja 2024.

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednica	*Predsjednik*
R. METSOLA	M. MICHEL