Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2024/1258

2.5.2024

# UREDBA (EU) 2024/1258 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

## z dne 24. aprila 2024

## o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka v sektorju občasnega prevoza potnikov in glede pristojnosti držav članic, da naložijo kazni za kršitve Uredbe (EU) št. 165/2014, storjene v drugi državi članici ali v tretji državi

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ([2]),

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 Sveta ([3]) 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) Posebnosti sektorja občasnega cestnega prevoza potnikov niso enake posebnostim sektorja cestnega prevoza tovora ali sektorja linijskega cestnega prevoza potnikov. Za občasni cestni prevoz potnikov so značilni visoka sezonskost in različno trajanje vožnje ter razlike v prevoženih razdaljah, ki so odvisni od turističnih dejavnosti potnikov. Upoštevati je treba potrebe potnikov, kot so nenačrtovane in nenapovedane prošnje za dodatne postanke in spremembe 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 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.

([1]) UL C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.
([2]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 13. marca 2024 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 12. aprila 2024.
([3]) 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).

(5) Zato je primerno, da se zahteve glede najkrajših odmorov in časa počitka prilagodijo specifičnim zahtevam občasnih cestnih prevozov potnikov. Prav tako je primerno uskladiti veljavna pravila za notranje in mednarodne občasne cestne prevoze potnikov.

(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, najdaljšem dvotedenskem času vožnje ter najdaljšem delovnem času v skladu s pravom, ki se uporablja, vključno z Direktivo 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([4]).

(7) Za zagotovitev enotne opredelitve občasnih prevozov potnikov je treba pojasniti, da opredelitev iz Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) zajema notranje in tudi mednarodne prevoze. Prav tako je primerno posodobiti opredelitev linijskega prevoza potnikov iz Uredbe (ES) št. 1073/2009, s katero je bila razveljavljena Uredba Sveta (EGS) št. 684/92 ([6]).

(8) Večja prožnost pri načrtovanju odmorov za voznike, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, nikakor ne bi smela povzročiti večje utrujenosti ali stresa za voznike. Zagotoviti bi bilo treba, da vozniki vzamejo najkrajše odmore, ki jim še omogočajo ustrezen in zadosten počitek. Zato je primerno, da se za vsak odmor določi najkrajše trajanje. Voznikom, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, bi bilo treba dovoliti, da obvezni odmor razdelijo na dva odmora, od katerih vsak traja vsaj 15 minut, pri čemer je treba spoštovati skupni najkrajši zahtevani 45-minutni odmor. Večja prožnost pri načrtovanju teh odmorov pa voznikom ne bi smela preprečiti, da bi njihovi odmori trajali dlje od minimalnih zahtevanih ali da bi imeli dodatne odmore.

(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. Voznikom bi bilo zato treba omogočiti, da začetek dnevnega časa počitka odložijo za največ eno uro, kadar čas vožnje za zadevni dan ne presega sedmih ur, pri čemer bi mogli začetek dnevnega časa počitka odložiti le, kadar enkratni občasni prevoz potnikov traja vsaj šest dni. Tako prožnost bi bilo treba nadalje omejiti, tako da se to odstopanje od pravil o času počitka lahko uporabi samo enkrat med trajanjem vožnje ali dvakrat v enkratnem občasnem prevozu potnikov, ki traja vsaj osem dni. Uporaba tega odstopanja ne vpliva na zadnji čas začetka tedenskega časa počitka. Za uspešno in učinkovito izvrševanje bi bilo treba, dokler ni na voljo digitalna potniška spremnica, poleg tahografskih vložkov uporabljati tudi izvod potniške spremnice v papirni ali elektronski obliki.

(10) Preverjanje skladnosti z določbami te uredbe o odmorih in času počitka, ki ga izvajajo pristojni nacionalni organi, bo po potrebi podpiral Evropski organ za delo (ELA).

(11) Omejitev možnosti odloga tedenskega časa počitka za do 12 zaporednih 24-urnih obdobij izključno na ponudnike mednarodnih občasnih prevozov potnikov negativno vpliva na enako obravnavo ter neizkrivljeno in pošteno konkurenco med prevozniki, zlasti malimi in srednjimi podjetji. Tudi ponudniki notranjih občasnih prevozov potnikov bi lahko svoje storitve zagotavljali pod enakimi pogoji kot ponudniki mednarodnih občasnih prevozov potnikov, in sicer v smislu prevožene razdalje, trajanja poti ali storitev za potnike. Od take možnosti odloga tedenskega časa počitka bi zato morali imeti koristi tudi ponudniki notranjih občasnih prevozov potnikov.

([4]) 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).

([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) (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

([6]) 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).

(12) Da bi olajšali izvrševanje, bi morali vozniki med celotnim potovanjem imeti v vozilu potniško spremnico, ki bi vsebovala ključne informacije o potovanju. Taka potniška spremnica se že uporablja za mednarodne občasne prevoze potnikov na podlagi Uredbe (ES) št. 1073/2009. V skladu z določbami iz Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ([7]) o vodenju ročnih zapisov bi morali vozniki imeti v vozilu tudi papirne ali elektronske izvode potniških spremnic za občasni cestni prevoz potnikov, opravljen v zadnjih 28 dneh, od 31. decembra 2024 pa v zadnjih 56 dneh.

(13) Za izboljšanje uspešnosti in učinkovitosti izvrševanja bi bilo treba določiti boljše nadzorne ukrepe in zahteve, pri katerih bi v celoti izkoristili digitalna orodja. Komisija bi morala oceniti, kateri ukrepi so primerni za digitalizacijo potniške spremnice.

(14) Za zagotovitev učinkovitih in visokokakovostnih občasnih prevozov potnikov ter dobrih delovnih in voznih pogojev za voznike bi morala Komisija oceniti izvrševanje pravil, ki se uporabljajo za občasni prevoz potnikov ter njihov učinek na pogoje dela voznikov in privlačnost sektorja. Zlasti bi morala spremljati uporabo odstopanj, uvedenih s to uredbo, tako da bi ocenila, ali skupni čas vožnje v obdobju, ki ga zajema odstopanje, ni čezmeren oziroma ne prispeva k utrujenosti in stresu voznika ter ne vpliva na varnost v cestnem prometu.

(15) Uredba (ES) št. 561/2006 od držav članic zahteva, da določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve navedene uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014, ter zagotovijo izvajanje teh pravil. Sodišče je v sodbi z dne 9. septembra 2021 v zadevi C-906/19 ([8]) pojasnilo, da države članice ne smejo naložiti kazni, potem ko so ugotovile kršitev Uredbe (EU) št. 165/2014, ki je bila storjena na ozemlju druge države članice in za katero kazen še ni bila naložena. Sodišče je priznalo, da ima lahko ta vidik veljavne ureditve Unije negativne učinke na pogoje dela voznikov in varnost v cestnem prometu, zaradi česar mora zakonodajalec Unije odločiti o morebitni spremembi. Glede na to, da se kršitve uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 pogosto dogajajo hkrati in ker je namen Uredbe (EU) št. 165/2014 zagotoviti skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006, je primerno, da se lahko kazni podjetju ali vozniku naložijo za kršitve obeh uredb, kadar so bile ugotovljene na ozemlju ene države članice, vendar storjene na ozemlju druge države članice ali tretje države.

(16) Ker ciljev te uredbe, in sicer zagotavljanja poštene konkurence ter izboljšanja pogojev dela in varnosti v cestnem prometu s harmonizacijo pravil o odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo občasne cestne prevoze potnikov, ter zagotavljanja, da države članice lahko naložijo kazni za kršitve pravil o tahografih, ugotovljene na njihovem ozemlju, ne glede na to, kje je bila kršitev storjena, 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.

(17) Komisija bi morala ob polni vključenosti socialnih partnerjev in držav članic spodbujati skupni pristop k izvajanju, uporabi in izvrševanju te uredbe, vključno z oblikovanjem smernic in spodbujanjem sodelovanja med vsemi zadevnimi stranmi.

(18) Da se omogoči ustrezno izvrševanje te uredbe, bi morala Komisija ob prvem pregledu Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2016/799 ([9]) ali vsakega izvedbenega akta, ki jo nadomesti, najpozneje pa 18 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe, vključiti tehnične specifikacije za pametne tahografe, s katerimi bi se olajšalo preverjanje skladnosti s strani nadzornih organov, tako da bi pametni tahografi beležili tudi, ali vozilo opravlja redni ali občasni prevoz potnikov.

(19) Uredbo (ES) št. 561/2006 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

([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]) Sodba Sodišča z dne 9. septembra 2021, Kazenski postopek zoper FO, C- 906/19, ECLI:EU:C:2021:715, odstavek 45.

([9]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 z dne 18. marca 2016 o izvajanju Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta za določitev zahtev glede konstrukcije, preskušanja, namestitve, delovanja in popravila tahografov in njihovih sestavnih delov (UL L 139, 26.5.2016, str. 1).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

(1) v členu 4 se točka (n) nadomesti z naslednjim:

„(n) ‚linijski prevozi potnikov' pomeni ‚linijske prevoze' in ‚posebne linijske prevoze', kakor so opredeljeni v členu 2, točki 2 oziroma 3, Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (*), ki so bodisi notranji ali mednarodni;

(na) ‚občasni prevozi potnikov' pomeni občasne prevoze, kakor so opredeljeni v členu 2, točka 4, Uredbe (ES) št. 1073/2009, ki so bodisi notranji ali mednarodni;

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

(2) v členu 7 se za drugim odstavkom vstavi naslednji odstavek:

„Za voznika, ki opravlja občasni prevoz potnikov, se lahko odmor iz prvega odstavka nadomesti tudi z dvema vsaj 15-minutnima odmoroma, ki sta v času vožnje iz prvega odstavka razporejena tako, da je to v skladu z določbami iz prvega odstavka.";

(3) člen 8 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Če s tem niso ogroženi varnost v cestnem prometu in pogoji dela voznika, lahko voznik, ki opravlja enkraten občasni prevoz potnikov, ki traja vsaj šest zaporednih 24-urnih obdobij, odstopa od odstavka 2, prvi pododstavek, tako da vzame dnevni čas počitka enkrat v največ 25 urah po koncu prejšnjega dnevnega časa počitka ali tedenskega časa počitka, če skupni čas vožnje za zadevni dan ne presega sedem ur. Ob upoštevanju enakih pogojev se lahko to odstopanje uporabi dvakrat pri enkratnem občasnem prevozu potnikov, ki traja vsaj osem zaporednih 24-urnih obdobij. Uporaba tega odstopanja ne posega v najdaljši delovni čas na podlagi veljavnega prava.";

(b) odstavek 6a se spremeni:

(i) uvodno besedilo se nadomesti z naslednjim:

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

(ii) točka (a) se črta;

(iii) doda se naslednji pododstavek:

„Komisija preuči možnosti za digitalizacijo potniške spremnice iz člena 16(4) v okviru širših prizadevanj za digitalizacijo v sektorju cestnega prometa.";

(4) v členu 16 se dodata naslednja odstavka:

„4. Za namene cestnih preverjanj, dokler ni na voljo digitalna potniška spremnica, je voznik sposoben utemeljiti uporabo odstopanj iz člena 7, tretji odstavek, ter člena 8(2a) in (6a) tako, da:

(a) ima v vozilu izpolnjeno potniško spremnico, ki vsebuje informacije, zahtevane v skladu z Uredbo (ES) št. 1073/2009, ki jih mora prevozno podjetje vozniku zagotoviti pred vsakim potovanjem in

(b) ima v vozilu papirne ali elektronske izvode takih potniških spremnic za zadnjih 28 dni, od 31. decembra 2024 naprej pa za zadnjih 56 dni.

Obveznost iz točke (b) prvega pododstavka preneha veljati najpozneje, ko vozilo uporablja tahograf, ki omogoča beleženje vrste potniške storitve iz odstavka 5.

Za nacionalne prevoze se lahko uporabi potniška spremnica, ki se uporablja za mednarodne prevoze in vsebuje navedbo o svoji uporabi za nacionalne prevoze. Komisija lahko sprejme izvedbeni akt, ki določa obliko potniške spremnice za nacionalne prevoze, da se po potrebi poenostavi preverjanje skladnosti. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2a).

Komisija najpozneje do 31. decembra 2026 oceni možnosti digitalizacije potniške spremnice za voznike, ki opravljajo občasne prevoze potnikov, z vidika izvedljivosti, stroškovne učinkovitosti ter njenega učinka na izvršljivost in pogoje dela voznikov ter po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predloži zakonodajni predlog v zvezi s tako digitalizacijo.

Ta ocena zajema razvoj digitalne potniške spremnice, ki vsebuje informacije, zahtevane v skladu z Uredbo (ES) št. 1073/2009, da se omogoči elektronska registracija takih informacij pred začetkom potovanja v večjezičnem vmesniku, do katerega imajo prevozniki dostop. V ta namen lahko Komisija preuči tudi možnost razvoja enega ali več novih modulov za informacijski sistem za notranji trg, vzpostavljen z Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

5. Za zagotovitev enotne uporabe in izvrševanja člena 7, tretji odstavek, ter člena 8(2a) in (6a) Komisija ob prvem pregledu Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2016/799 (**) ali vsakega izvedbenega akta, ki jo nadomesti, najpozneje pa do 23. novembra 2025, sprejme izvedbene akte, ki določajo ustrezne tehnične specifikacije in omogočajo, da se na tahografu beležijo in shranjujejo podatki v zvezi z vrsto potniškega prevoza, in sicer linijskega ali občasnega potniškega prevoza. Datum začetka uporabe teh izvedbenih aktov se določi po posvetovanju z ustreznimi deležniki. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2a).

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

(**) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 z dne 18. marca 2016 o izvajanju Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta za določitev zahtev glede konstrukcije, preskušanja, namestitve, delovanja in popravila tahografov in njihovih sestavnih delov (UL L 139, 26.5.2016, str. 1).“;

(5) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 17a*

Komisija do 31. decembra 2028 pripravi poročilo, v katerem oceni posledice določb te uredbe v zvezi s sektorjem občasnega prevoza potnikov glede varnosti v cestnem prometu in socialnimi vidiki, zlasti pogoji dela voznikov. To poročilo pošlje Evropskemu parlamentu in Svetu. Če meni, da je to primerno, Komisija pripravi ustrezne zakonodajne predloge.“;

(6) v členu 19(2) se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„2. Država članica omogoči pristojnim organom, da naložijo kazen podjetju in/ali vozniku za kršitev te uredbe ali Uredbe (EU) št. 165/2014, ugotovljene na njenem ozemlju, za katero še ni bila naložena kazen, tudi če je bila ta kršitev storjena na ozemlju druge države članice ali tretje države.“.

*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 Strasbourgu, 24. aprila 2024

| *Za Evropski parlament* | *Za Svet* |
|---|---|
| *predsednica* | *predsednik* |
| R. METSOLA | M. MICHEL |