



Sadržaj

I. *Zakonodavni akti*

UREDBE

- ★ 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 1
- ★ Uredba (EU) 2020/1055 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni uredbi (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa 17
- ★ Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta ⁽¹⁾ 33

DIREKTIVE

- ★ Direktiva (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 49

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP.

I.

(Zakonodavni akti)

UREDBE

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

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 ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Dobri uvjeti rada za vozače i poštenu uvjeti poslovanja za cestovne prijevoznike od ključne su važnosti za stvaranje sigurnog, učinkovitog i društveno odgovornog sektora cestovnog prometa s ciljem osiguravanja nediskriminacije i privlačenja kvalificiranih radnika. Kako bi se taj postupak olakšao, ključno je da socijalna pravila Unije u području cestovnog prometa budu jasna, proporcionalna, svrsishodna, jednostavna za primjenu i provedbu te da se učinkovito i dosljedno provode na području čitave Unije.
- (2) Nakon ocjenjivanja učinkovitosti i djelotvornosti provedbe postojećeg skupa socijalnih pravila Unije u području cestovnog prometa, a posebno Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾, u provedbi tog pravnog okvira utvrđeni su određeni nedostaci. Zbog nejasnih pravila o tjednim razdobljima odmora, objektima za odmor i stankama u slučaju višečlane posade kao i nepostojanja pravila o povratku vozača kući došlo je do različitih tumačenja i praksi provedbe u državama članicama. Nekoliko država članica nedavno je donijelo jednostrane mjere kojima se dodatno povećalo pravnu nesigurnost i nejednako postupanje prema vozačima i prijevoznicima. Međutim, maksimalnim dnevnim i tjednim razdobljima vožnje učinkovito se poboljšavaju socijalni uvjeti vozača te sigurnost na cestama općenito. Potrebni su ustrajni naponi kako bi se osigurala usklađenost.

⁽¹⁾ SL C 197, 8.6.2018., str. 45.

⁽²⁾ SL C 176, 23.5.2018., str. 57.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 4. travnja 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 7. travnja 2020. (SL C 151, 6.5.2020., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 9. srpnja 2020. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽⁴⁾ 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.).

- (3) Kako bi se promicala sigurnost na cestama, važno je poticati prijevoznike da usvoje kulturu sigurnosti koja se poštuje na svim razinama. Posebno kako bi se izbjeglo kršenje pravila o vožnji i odmoru ili ugrožavanje sigurnosti na cestama, ne bi smjelo biti dopušteno da se plaćanje na temelju radne učinkovitosti povezuje s vremenom potrebnim za prijevoz putnika na njihova odredišta ili isporuku robe.
- (4) *Ex post* evaluacijom Uredbe (EZ) br. 561/2006 potvrđeno je da je nedosljedna i neučinkovita provedba socijalnih prava Unije uglavnom posljedica nejasnih pravila, neučinkovite i nejednake uporabe alata nadzora i nedovoljne administrativne suradnje među državama članicama.
- (5) Kako bi se poboljšale jasnoća i dosljednost, trebalo bi definirati izuzeće iz područja primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 za nekomercijalnu uporabu vozila.
- (6) Jasna, primjerena, proporcionalna i jednakomjerno provedena pravila ključna su i za ostvarivanje ciljeva politike u pogledu poboljšanja uvjeta rada za vozače, a posebno u pogledu osiguravanja nenarušenog i poštenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i doprinosa sigurnosti na cestama za sve sudionike u prometu.
- (7) Postojeći zahtjevi u pogledu stanki pokazali su se neprimjerenima i nepraktičnima za vozače koji voze u posadi. Stoga je zahtjev u pogledu bilježenja stanki primjereno prilagoditi posebnostima prijevoza koji obavljaju vozači koji voze u posadi, bez ugrožavanja sigurnosti vozača i sigurnosti na cestama.
- (8) Vozači koji obavljaju međunarodni prijevoz tereta na duge relacije provode dulja razdoblja daleko od kuće. Trenutačnim zahtjevima u pogledu redovnog tjednog odmora ta se razdoblja mogu nepotrebno produljiti. Stoga je odredbe o redovnim tjednim razdobljima odmora poželjno prilagoditi tako da vozači mogu lakše obavljati međunarodni prijevoz u skladu s pravilima i stići kući kako bi iskoristili redovno tjedno razdoblje odmora te kako bi im se u potpunosti nadoknadila sva skraćena tjedna razdoblja odmora. S obzirom na razlike između prijevoza putnika i prijevoza tereta ta se mogućnost ne bi trebala primjenjivati na vozače kada obavljaju prijevoz putnika.
- (9) Svaka fleksibilnost pri izradi rasporeda razdoblja odmora za vozače trebala bi biti transparentna i predvidljiva za vozača te se njome ni na koji način ne bi smjelo ugrožavati sigurnost na cestama povećanjem razine umora vozača niti bi se smjelo uzrokovati pogoršavanje uvjeta rada. Tom se fleksibilnošću stoga ne bi smjelo izmijeniti trenutno radno vrijeme vozača ili maksimalno četrnaestodnevno vrijeme vožnje te bi ona trebala podlijegati strožim pravilima o nadoknadama za skraćene odmore.
- (10) Kako bi se osiguralo da se ta fleksibilnost ne zloupotrebljava, od ključne je važnosti jasno definirati područje njezine primjene te ujedno predvidjeti odgovarajući nadzor. To područje primjene trebalo bi stoga ograničiti na one vozače koji skraćena tjedna razdoblja odmora tijekom referentnog razdoblja provode izvan država članica poduzeća i izvan zemlje u kojoj je mjesto boravka vozača. To se može provjeriti pregledom zapisa tahografa na cesti i u prostorima prijevoznika, s obzirom na to da sadržavaju mjesto početka i završetka razdoblja odmora te informacije koje se odnose na pojedinačne vozače.
- (11) Kako bi se osigurala učinkovita provedba, od ključne je važnosti da nadležna tijela pri provedbi provjera na cesti mogu utvrditi jesu li vremena vožnje i razdoblja odmora poštovana na dan provjere te tijekom prethodnih 56 dana.
- (12) Brz tehnološki napredak dovodi do postupne automatizacije sustava vožnje kojima je potrebno manje ili nimalo izravnih informacija od vozača. Kako bi se odgovorilo na te promjene, možda će biti potrebno prilagoditi postojeće zakonodavstvo, uključujući pravila o vremenima vožnje i odmora, s ciljem jamčenja sigurnosti na cestama i jednakih uvjeta te poboljšanja uvjeta rada, pritom omogućujući da Unija bude predvodnica novih inovativnih tehnologija i praksi. Stoga bi Komisija trebala podnijeti izvješće u kojem evaluira uporabu sustava autonomne vožnje u državama članicama, uključujući koristi tehnologija autonomne vožnje. Tom bi izvješću, prema potrebi, trebalo priložiti zakonodavni prijedlog.
- (13) S ciljem promicanja socijalnog napretka primjereno je odrediti gdje se mogu provesti tjedna razdoblja odmora kako bi se vozačima osigurali odgovarajući uvjeti za odmor. Kvaliteta smještaja osobito je važna tijekom redovnog tjednog razdoblja odmora, koji bi vozač trebao provesti izvan kabine vozila i u odgovarajućem smještaju, na trošak prijevoznika kao poslodavca. Kako bi se osigurali dobri uvjeti rada i sigurnost vozača, primjereno je pojasniti zahtjev prema kojem se vozačima treba osigurati kvalitetan smještaj u okviru kojeg se u obzir uzimaju rodne posebnosti tijekom redovnih tjednih razdoblja odmora ako se ta razdoblja ne provode kod kuće.

- (14) Također je potrebno predvidjeti da prijevoznici organiziraju rad vozača tako da razdoblja koja provode daleko od kuće ne budu preduga te da vozači mogu iskoristiti duga razdoblja odmora koja se uzimaju kao nadoknada za smanjena tjedna razdoblja odmora. Povratak bi trebao biti organiziran tako da se omogući dolazak do operativnog sjedišta prijevoznika u državi članici u kojoj ima poslovni nastan ili do mjesta boravka vozača, a vozači mogu slobodno odlučiti o tome gdje provode svoje razdoblje odmora. Kako bi dokazao da ispunjava svoje obveze u vezi s organizacijom redovnog povratka, prijevoznik bi se trebao moći koristiti tahografskim zapisima, rasporedima zaduženja vozača ili drugom dokumentacijom. Takvi bi dokazi trebali biti dostupni u prostorima prijevoznika kako bi se predočili na zahtjev nadzornih tijela.
- (15) Iako se redovna tjedna razdoblja odmora i dulja razdoblja odmora ne mogu provoditi u vozilu ili na parkiralištu, već samo u prikladnom smještaju koji može biti u blizini parkirališta, od iznimne je važnosti omogućiti vozačima da pronađu sigurna i zaštićena parkirališta na kojima se pruža odgovarajuća razina sigurnosti i odgovarajući objekti. Komisija je već ispitala kako potaknuti razvoj visokokvalitetnih parkirališta, uključujući potrebne minimalne zahtjeve. Komisija bi stoga trebala razviti standarde za sigurna i zaštićena parkirališta. Tim standardima trebalo bi se doprinijeti promicanju visokokvalitetnih parkirališta. Standardi se mogu revidirati kako bi se osigurao bolji pristup alternativnim gorivima u skladu s politikama za razvoj te infrastrukture. Važno je i to da na parkiralištima ne bude leda i snijega.
- (16) Da bi bila certificirana u skladu sa standardima Unije, sigurna i zaštićena parkirališta trebala bi podlijegati revizijskim postupcima. Tim revizijskim postupcima također bi trebalo osigurati da parkirališta nastave ispunjavati te standarde. Komisija bi stoga trebala biti zadužena za pripremu postupka certificiranja za razvoj sigurnih i zaštićenih parkirališta u Uniji.
- (17) U interesu sigurnosti na cestama i provedbe svi bi vozači u potpunosti trebali poznavati pravila o vremenima vožnje i odmora te opasnosti u kojima se mogu naći zbog umora. U tom su smislu važne lako dostupne informacije o raspoloživim objektima za odmor. Stoga bi Komisija na internetskim stranicama koje su prilagođene korisnicima trebala pružati informacije o sigurnim i zaštićenim parkiralištima. Te bi informacije trebalo redovito ažurirati.
- (18) Kako bi se osigurala kontinuirana sigurnost i zaštita parkirališta, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s utvrđivanjem standardâ za razinu usluge na sigurnim i zaštićenim parkiralištima te za postupke za certifikaciju sigurnosti i zaštite parkirališta. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ⁽⁵⁾ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (19) U revidiranim smjernicama za TEN-T utvrđenima u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾ predviđa se izgradnja parkirališta na autocestama približno svakih 100 km kako bi se komercijalnim korisnicima cesta osigurala parkirališta na kojima se pruža odgovarajuća razina sigurnosti i zaštite. Kako bi se ubrzala i promicala izgradnja odgovarajuće infrastrukture za parkiranje, važno je da bude dostupno dovoljno prilika za sufinanciranje sredstvima Unije u skladu s postojećim i budućim pravnim aktima Unije kojima se utvrđuju uvjeti za tu financijsku potporu.
- (20) Mnoge aktivnosti cestovnog prijevoza unutar Unije uključuju prijevoz trajektom ili željeznicom na određenom dijelu puta. Stoga bi trebalo utvrditi jasne i odgovarajuće odredbe koje se odnose na razdoblja odmora i stanke za takve aktivnosti.

⁽⁵⁾ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

⁽⁶⁾ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

- (21) Vozači se ponekad suočavaju s nepredvidivim okolnostima zbog kojih ne mogu stići na željeno odredište za provođenje tjednih razdoblja odmora, a da pritom ne prekrše pravila Unije. Poželjno je vozačima olakšati da se nose s tim okolnostima i omogućiti im da stignu na odredište za provođenje tjednog razdoblja odmora. Takve su iznimne okolnosti iznenadne okolnosti koje se ne mogu izbjeći niti predvidjeti te cjelovita primjena odredaba ove Uredbe neočekivano postaje nakratko nemoguća. Stoga se na takve okolnosti ne može sustavno oslanjati kako bi se izbjeglo poštovanje ove Uredbe. Kako bi se osigurala pravilna provedba, vozač bi trebao bilježiti iznimne okolnosti zbog kojih dolazi do odstupanja od pravila. Usto bi se zaštitnom mjerom trebalo osigurati da vrijeme vožnje nije prekomjerno.
- (22) Kako bi se smanjila i spriječila pojava različitih praksi provedbe te dodatno poboljšale učinkovitost i djelotvornost prekogranične provedbe, ključno je uspostaviti jasna pravila za redovitu administrativnu suradnju među državama članicama.
- (23) Države članice trebale bi poduzeti sve potrebne mjere kako bi se osiguralo da se nacionalna pravila o sankcijama koje se primjenjuju za kršenja Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁷⁾ provode na učinkovit, proporcionalan i odvraćajući način. Važno je osigurati da stručnjaci imaju jednostavan pristup informacijama o sankcijama koje se primjenjuju u svakoj državi članici. Europsko nadzorno tijelo za rad, osnovano Uredbom (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾, moglo bi olakšati taj pristup stavljanjem na raspolaganje informacija putem jedinstvenih internetskih stranica na razini Unije koje služe kao jedinstveni portal za pristup izvorima informacija i uslugama na razini Unije i na nacionalnoj razini na svim službenim jezicima Unije, a koje su uspostavljene Uredbom (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁹⁾.
- (24) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Uredbe (EZ) br. 561/2006 provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji kako bi se pojasnile bilo koje odredbe te uredbe i uspostavili zajednički pristupi za njihovu primjenu i provedbu. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁰⁾.
- (25) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Uredbe (EU) br. 165/2014 provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji radi utvrđivanja detaljnih odredaba za ujednačenu primjenu obveze bilježenja i pohranjivanja podataka o svim prelascima granice vozila i aktivnostima te detaljnih odredaba potrebnih za ujednačenu primjenu odredaba o zahtjevima u pogledu podataka i njihovim funkcijama i ugradnju tahografa. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.
- (26) Kako bi se poboljšala troškovna učinkovitost provedbe socijalnih pravila, trebali bi se u potpunosti iskoristiti postojeći i pametni sustavi tahografa, a pametni bi tahografi trebali postati obvezni i za laka gospodarska vozila mase iznad određene granice koja se upotrebljavaju u međunarodnom prijevozu uz naknadu. Stoga bi trebalo unaprijediti funkcionalnosti tahografa kako bi se omogućilo preciznije pozicioniranje.
- (27) Zbog troškovne učinkovitosti provedbe socijalnih pravila, brzog razvoja novih tehnologija, digitalizacije cjelokupnog gospodarstva Unije te potrebe za jednakim uvjetima među poduzećima u sektoru međunarodnog cestovnog prometa potrebno je skratiti prijelazno razdoblje za ugradnju digitalnih tahografa u registrirana vozila. Pametnim tahografima doprinijet će se pojednostavnjenju nadzora, čime će se olakšati rad nacionalnih tijela.

⁽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⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o osnivanju Europskog nadzornog tijela za rad, izmjeni uredaba (EZ) br. 883/2004, (EU) br. 492/2011 i (EU) 2016/589 i stavljanju izvan snage Odluke (EU) 2016/344 (SL L 186, 11.7.2019., str. 21.).

⁽⁹⁾ Uredba (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća od 2. listopada 2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika za pristup informacijama, postupcima, uslugama podrške i rješavanja problema te o izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 295, 21.11.2018., str. 1.).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (28) Kako bi se osiguralo da vozači, prijevoznici i nadzorna tijela što ranije iskoriste prednosti pametnih tahografa, uključujući njihovo automatizirano evidentiranje prelazaka granice, postojeće vozne parkove trebalo bi opremiti takvim uređajima u odgovarajućem razdoblju nakon stupanja na snagu detaljnih tehničkih odredaba. Tim razdobljem osigurat će se dovoljno vremena za pripremu.
- (29) U vozilima koja nisu opremljena pametnim tahografima prelazak granice države članice trebalo bi zabilježiti u tahografu na najbližem mogućem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice.
- (30) Bilježenje aktivnosti u tahografu važan je dio posla vozača. Stoga je ključno da se vozačima omogući odgovarajuće osposobljavanje za uporabu novih funkcija tahografa koji se stavljaju na tržište. Prijevoznici bi kao poslodavci trebali snositi troškove povezane s tim osposobljavanjem.
- (31) Službenici za kontrolu koji provjeravaju usklađenost s relevantnim pravom Unije u sektoru cestovnog prometa suočavaju se s izazovima zbog raznolikosti tahografskih uređaja koji se upotrebljavaju te sofisticiranih tehnika manipulacije koje se brzo razvijaju. To se posebno odnosi na provjere koje se provode na cesti. Stoga je ključno da se službenicima za kontrolu pruži odgovarajuće osposobljavanje kako bi se osiguralo da su u potpunosti upoznati s najnovijim tehnološkim dostignućima i tehnikama manipulacije.
- (32) Kako bi se smanjilo opterećenje prijevoznika i nadzornih tijela kada službenik za kontrolu ukloni pečat tahografa u svrhu kontrole, trebalo bi dopustiti da službenik za kontrolu ponovno stavi pečat u određenim dobro dokumentiranim okolnostima.
- (33) Uzimajući u obzir stalan tehnološki razvoj, Komisija razmatra mogućnost razvoja novih tehničkih rješenja kojima se nude iste koristi i sigurnost kao one koje se nude pametnim tahografom, uz iste ili niže povezane troškove.
- (34) Važno je da prijevoznici s poslovnim nastanom u trećim zemljama podliježu pravilima koja su istovjetna pravilima Unije pri obavljanju djelatnosti cestovnog prometa na području Unije. Komisija bi trebala procijeniti primjenu tog načela na razini Unije i predložiti odgovarajuća rješenja o kojima će se pregovarati u kontekstu Europskog sporazuma o radu posada vozila u međunarodnom cestovnom prijevozu („Sporazum AETR”).
- (35) Prijevoz tereta razlikuje se od prijevoza ljudi. Stoga bi Komisija trebala evaluirati bi li trebalo predložiti primjerenija pravila za prijevoz putnika, posebno za povremeni prijevoz kako je definiran člankom 2. točkom 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.
- (36) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno poboljšanje sigurnosti na cestama i uvjeta rada za vozače unutar Unije usklađivanjem pravila o vremenima vožnje, stankama i razdobljima odmora u cestovnom prometu te usklađivanjem pravila o uporabi i provedbi tahografa, 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.
- (37) Uredbe (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

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

1. u članku 2. stavku 1. umeće se sljedeća točka:

„(aa) od 1. srpnja 2026., tereta u međunarodnom prijevozu ili tijekom kabotaže, pri čemu najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 2,5 tona; ili”;

⁽¹⁾ 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. članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (aa) zamjenjuje se sljedećim:

„(aa) vozila ili kombinacije vozila s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona i koja se upotrebljavaju:

- i. za prijevoz materijala, opreme ili strojeva koje vozač upotrebljava prilikom izvođenja posla; ili
- ii. za dostavu robe koja je proizvedena u okviru obrtničke djelatnosti,

isključivo unutar radijusa od 100 km od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da vožnja vozila nije glavna djelatnost vozača i prijevoz se ne obavlja uz naknadu;”;

(b) umeće se sljedeća točka:

„(ha) vozila s najvećom dopuštenom masom, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, koja prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona i koja se upotrebljavaju za prijevoz tereta, ako se prijevoz ne obavlja uz naknadu već za vlastiti račun poduzeća ili vozača te ako vožnja nije glavna djelatnost osobe koja upravlja vozilom;”;

3. u članku 4. dodaje se sljedeća točka:

„(r) ‚nekomercijalni prijevoz‘ znači svaki cestovni prijevoz, osim prijevoza uz naknadu ili za vlastiti račun, za koji se ne prima izravna ili neizravna naknada i kojim vozač vozila ili druge osobe izravno ili neizravno ne ostvaruju prihod te koji nije povezan s profesionalnim ili komercijalnim aktivnostima.”;

4. u članku 6. stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Vozač kao ostale poslove evidentira svako vrijeme provedeno na način opisan u članku 4. točki (e) kao i svako vrijeme provedeno u upravljanju vozilom koje se upotrebljava za komercijalne djelatnosti koje nisu obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe, te evidentira sva razdoblja raspoloživosti kako su definirana u članku 3. točki (b) Direktive 2002/15/EZ, u skladu s člankom 34. stavkom 5. točkom (b) podtočkom iii. Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća (*). Ova se evidencija unosi ručno na evidencijskom listu ili ispisu ili uporabom opcije ručnog unosa na uređaju za bilježenje.

(*) 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.).”;

5. u članku 7. dodaje se sljedeći stavak:

„Vozač koji je dio višečlane posade može uzeti stanku od 45 minuta u vozilu kojim upravlja drugi vozač pod uvjetom da vozač koji uzima stanku ne pruža pomoć vozaču koji upravlja vozilom.”;

6. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. U bilo koja dva uzastopna tjedna vozač uzima najmanje:

- (a) dva redovna tjedna razdoblja odmora; ili

(b) jedno redovno tjedno razdoblje odmora i jedno skraćeno tjedno razdoblje odmora od najmanje 24 sata.

Tjedno razdoblje odmora počinje najkasnije nakon završetka šest 24-satnih razdoblja od kraja prethodnog tjednog razdoblja odmora.

Odstupajući od prvog podstavka, vozač koji obavlja međunarodni prijevoz tereta može, izvan države članice poslovnog nastana, uzeti dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora pod uvjetom da u bilo koja četiri uzastopna tjedna uzima najmanje četiri tjedna razdoblja odmora, od kojih su najmanje dva redovna tjedna razdoblja odmora.

Za potrebe ovog stavka smatra se da vozač obavlja međunarodni prijevoz ako započne dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora izvan države članice u kojoj poslodavac ima poslovni nastan i zemlje u kojoj je mjesto boravka vozača.”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

„6.b Svako skraćanje tjednog razdoblja odmora nadoknađuje se istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (*en bloc*) prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se to odnosi.

Ako su dva skraćena razdoblja odmora uzeta uzastopno u skladu sa stavkom 6. trećim podstavkom, prije sljedećeg tjednog razdoblja odmora uzima se razdoblje odmora koje je nadoknada za ta dva skraćena tjedna razdoblja odmora.”;

(c) stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Redovna tjedna razdoblja odmora i svako tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada za prethodna skraćena tjedna razdoblja odmora ne provode se u vozilu. Provode se u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za odmor i sanitarnim prostorima u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti.

Sve troškove smještaja izvan vozila pokriva poslodavac.”;

(d) umeće se sljedeći stavak:

„8.a Prijevoznici organiziraju rad vozača tako da se vozači mogu vratiti u operativno središte poslodavca gdje je obično baza vozača i gdje vozač počinje tjedno razdoblje odmora, u državu članicu poslovnog nastana poslodavca ili u mjesto boravka vozača u svakom razdoblju od četiri uzastopna tjedna, kako bi proveli najmanje jedno redovno tjedno razdoblje odmora ili tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada za skraćeno tjedno razdoblje odmora.

Međutim, ako je vozač uzeo dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora u skladu sa stavkom 6., prijevoznik organizira rad vozača tako da se vozač može vratiti prije početka redovnog tjednog razdoblja odmora duljeg od 45 sati koje se uzima kao nadoknada.

Prijevoznik bilježi način na koji ispunjava tu obvezu te u svojim prostorima drži dokumentaciju kako bi je mogao predložiti na zahtjev nadzornih tijela.”;

(e) dodaje se sljedeći stavak:

„10. Komisija najkasnije 21. kolovoza 2022. evaluira 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, te o tome izvješćuje Europski parlament i Vijeće.”;

7. umeće se sljedeći članak:

„Članak 8.a

1. Komisija osigurava da su informacije o sigurnim i zaštićenim parkiralištima lako dostupne vozačima koji obavljaju cestovni prijevoz tereta i putnika. Komisija objavljuje popis svih certificiranih parkirališta kako bi se vozačima osigurali sljedeći odgovarajući uvjeti:

— detekcija i sprečavanje neovlaštenog pristupa;

- rasvjeta i vidljivost;
- kontaktne točke i postupci za hitne slučajeve;
- sanitarni prostori u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti;
- mogućnosti kupnje hrane i pića;
- komunikacijske veze;
- napajanje.

Popis takvih parkirališta stavlja se na raspolaganje na jedinstvenim službenim internetskim stranicama koje se redovito ažuriraju.

2. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 23.a radi utvrđivanja standarda kojima se pružaju dodatne pojedinosti o razini usluge i sigurnosti u pogledu područja navedenih u stavku 1. i o postupcima za certifikaciju parkirališta.

3. Na svim certificiranim parkiralištima može se naznačiti da su certificirana u skladu sa standardima i postupcima Unije.

U skladu s člankom 39. stavkom 2. točkom (c) Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (*) države članice moraju poticati izgradnju parkirališta za komercijalne korisnike cesta.

4. Komisija do 31. prosinca 2024. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o dostupnosti prikladnih objekata za odmor vozača i zaštićenih parkirališta, kao i o razvoju sigurnih i zaštićenih parkirališta koja su certificirana u skladu s delegiranim aktima iz stavka 2. U tom izvješću mogu se navesti mjere za povećanje broja i kvalitete sigurnih i zaštićenih parkirališta.

(*) Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).”;

8. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Odstupajući od članka 8., kada vozač prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom te uzima redovno dnevno razdoblje odmora ili skraćeno tjedno razdoblje odmora, to se razdoblje može prekinuti najviše dva puta drugim aktivnostima koje ukupno ne traju dulje od jednog sata. Tijekom takvog redovnog dnevnog razdoblja odmora ili skraćenog tjednog razdoblja odmora vozač ima pristup spavaćoj kabini, kabini ili ležaju.

U pogledu redovnih tjednih razdoblja odmora, to se odstupanje primjenjuje na putovanja trajektom ili vlakom samo ako:

(a) predviđeno putovanje traje osam sati ili više; i

(b) vozač ima pristup spavaćoj kabini na trajektu ili u vlaku.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Sve vrijeme provedeno u putovanju do mjesta preuzimanja vozila obuhvaćenog područjem primjene ove Uredbe, ili u povratku iz tog mjesta, kada vozilo nije u vozačevom prebivalištu niti u operativnom središtu poslodavca u kojemu je sjedište vozača, ne računa se kao vrijeme odmora ili stanke, osim ako je vozač na trajektu ili vlaku i ima pristup spavaćoj kabini, kabini ili ležaju.”;

9. umeće se sljedeći članak:

„Članak 9.a

Komisija do 31. prosinca 2025. sastavlja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće u kojem evaluira uporabu sustava autonomne vožnje u državama članicama. U tom je izvješću poseban naglasak na potencijalnom utjecaju tih sustava na pravila o vremenima vožnje i odmora. Tom se izvješću prema potrebi prilaže zakonodavni prijedlog radi izmjene ove Uredbe.”;

10. u članku 10. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Prijevoznik ne obavlja nikakvu isplatu vozačima koje zapošljava ili koji su mu stavljeni na raspolaganje, čak i ako je u obliku povišice ili dodatka na plaću, u odnosu na prijedeni put, brzinu dostave i/ili količinu prevezenog tereta, ako je to plaćanje takve vrste da se njime ugrožava sigurnost na cestama ili potiče na kršenje ove Uredbe.”;

11. u članku 12. dodaju se sljedeći stavci:

„Pod uvjetom da sigurnost na cestama time nije ugrožena, vozač u iznimnim okolnostima može odstupiti i od članka 6. stavaka 1. i 2. te članka 8. stavka 2. na način da prekorači dnevno i tjedno vrijeme vožnje za najviše jedan sat kako bi stigao do operativnog središta poslodavca ili mjesta boravka vozača da bi iskoristio tjedno razdoblje odmora.

Pod istim uvjetima vozač smije prekoračiti dnevno i tjedno vrijeme vožnje za najviše dva sata kako bi stigao do operativnog središta poslodavca ili mjesta boravka vozača da bi iskoristio redovno tjedno razdoblje odmora, pod uvjetom da je uzeo nepreklinutu stanku od 30 minuta neposredno prije dodatne vožnje.

Vozač naznačuje razlog takvog odstupanja ručno na obrascu evidencije ili na ispisu uređaja za bilježenje ili na rasporedu zaduženja, najkasnije po dolasku na određite ili pogodno mjesto za zaustavljanje.

Svako razdoblje produljenja nadoknađuje se istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (*en bloc*) s bilo kojim razdobljem odmora prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se to odnosi.”;

12. u članku 13. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) vozila koja se upotrebljavaju isključivo na otocima ili u regijama izoliranim od ostatka državnog područja čija površina nije veća od 2 300 kvadratnih kilometara i koji nisu povezani s ostatkom državnog područja mostom, gazom ili tunelom otvorenim za motorna vozila te ne graniče s drugom državom članicom.”;

(b) dodaju se sljedeće točke:

„(q) vozila ili kombinacije vozila kojima se prevoze građevinski strojevi za građevinska poduzeća, u radijusu do 100 km od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da upravljanje vozilima nije glavna djelatnost vozača;

(r) vozila koja se upotrebljavaju za dostavu gotove betonske smjese.”;

13. u članku 14. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. U hitnim slučajevima države članice u iznimnim okolnostima mogu odobriti privremeno izuzeće za razdoblje od najviše 30 dana, koje mora biti obrazloženo i o njemu se odmah mora obavijestiti Komisiju. Komisija te informacije odmah objavljuje na javnim internetskim stranicama.”;

14. članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Države članice osiguravaju da vozači vozila iz članka 3. točke (a) podliježu nacionalnim pravilima kojima se pruža odgovarajuća zaštita u pogledu dozvoljenih vremena vožnje te obveznih stanki i razdoblja odmora. Države članice obavješćuju Komisiju o relevantnim nacionalnim pravilima koja se primjenjuju na te vozače.”;

15. u članku 16. stavku 3. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) sadržava sve pojedinosti određene u stavku 2. za minimalno razdoblje kojim su obuhvaćeni dan na koji se provodi kontrola i prethodnih 56 dana; te se pojedinosti moraju ažurirati u redovitim razmacima čije trajanje ne može biti duže od jednog mjeseca;”;

16. u članku 19. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i Uredbe (EU) br. 165/2014 te poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Te sankcije moraju biti učinkovite i proporcionalne težini kršenja, kako je navedeno u Prilogu III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*), te odvratajuće i nediskriminirajuće. Svako kršenje ove Uredbe i Uredbe (EU) br. 165/2014 podliježe samo jednoj sankciji ili postupku. Države članice obavješćuju Komisiju o tim pravilima i mjerama, kao i o metodama i kriterijima odabranima na nacionalnoj razini za ocjenu njihove proporcionalnosti. Države članice bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu. Komisija obavješćuje države članice o tim pravilima i mjerama te o svim njihovim izmjenama. Komisija osigurava da su te informacije objavljene na za to predviđenim javnim internetskim stranicama, koje sadržavaju detaljne informacije o takvim sankcijama primjenjivima u državama članicama, i na svim službenim jezicima Unije.

(*) Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).”;

17. članak 22. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice međusobno blisko surađuju i uzajamno si pomažu bez nepotrebne odgode kako bi olakšale dosljednu primjenu ove Uredbe i njezinu učinkovitu provedbu, u skladu sa zahtjevima utvrđenima u članku 8. Direktive 2006/22/EZ.”;

(b) u stavku 2. dodaje se sljedeća točka:

„(c) druge posebne informacije, uključujući one o klasifikaciji rizika poduzeća, koje mogu utjecati na poštovanje ove Uredbe.”;

(c) umeću se sljedeći stavci:

„3.a U svrhu razmjene informacija u okviru ove Uredbe države članice koriste se tijelima za vezu unutar Zajednice određenima u skladu s člankom 7. Direktive 2006/22/EZ.

3.b Uzajamna administrativna suradnja i pomoć pružaju se bez naknade.”;

18. umeće se sljedeći članak:

„Članak 23.a

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 8.a dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 20. kolovoza 2020.

Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 8.a. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. (*).

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 8.a stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

(* SL L 123, 12.5.2016., str. 1.);

19. u članku 24. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća (*).

2.a Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

(* Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).“;

20. u članku 25. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. U slučajevima iz stavka 1. točke (b) Komisija donosi provedbene akte u kojima se utvrđuju zajednički pristupi.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.“

Članak 2.

Uredba (EU) br. 165/2014 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. stavku 1. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ovom se Uredbom utvrđuju obveze i zahtjevi u vezi s izradom, ugradnjom, uporabom, ispitivanjem i provjerom tahografa koji se upotrebljavaju u cestovnom prometu radi provjere usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 561/2006, uredbama (EZ) br. 1071/2009 (*), (EZ) br. 1072/2009 (**) i (EZ) br. 1073/2009 (***) Europskog parlamenta i Vijeća, Direktivom 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (****) i direktivama Vijeća 92/6/EEZ (*****) i 92/106/EEZ (*****) te, u mjeri u kojoj se odnose na upućivanje radnika u cestovnom prijevozu, direktivama 96/71/EZ (*****), 2014/67/EU (*****) i (EU) 2020/1057 (*****) Europskog parlamenta i Vijeća.

(*) Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).

(**) Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

(***) 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.).

(****) Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća do 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (SL L 80, 23.3.2002., str. 35.).

(*****) Direktiva Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 57, 2.3.1992., str. 27.).

(*****) Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

(*****) Direktiva 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 1996. o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga (SL L 18, 21.1.1997., str. 1.).

(*****) Direktiva 2014/67/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 15. svibnja 2014. o provedbi Direktive 96/71/EZ o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga i izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („Uredba IMI“) (SL L 159, 28.5.2014., str. 11.).

(*****) Direktiva (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 249, 31.7.2020., str. 49.);

2. u članku 3. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Najkasnije tri godine od kraja godine stupanja na snagu detaljnih odredaba iz članka 11. drugog stavka, sljedeće kategorije vozila koja se upotrebljavaju u državi članici koja nije država članica u kojoj su registrirana moraju biti opremljena pametnim tahografom kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. ove Uredbe:

(a) vozila opremljena analognim tahografom;

(b) vozila opremljena digitalnim tahografom koji je u skladu sa specifikacijama iz Priloga I.B Uredbi (EEZ) br. 3821/85 koje su se primjenjivale do 30. rujna 2011.;

(c) vozila opremljena digitalnim tahografom koji je u skladu sa specifikacijama iz Priloga I.B Uredbi (EEZ) br. 3821/85 koje se primjenjuju od 1. listopada 2011.; i

(d) vozila opremljena digitalnim tahografom koji je u skladu sa specifikacijama iz Priloga I.B Uredbi (EEZ) br. 3821/85 koje se primjenjuju od 1. listopada 2012.

4.a Najkasnije četiri godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz članka 11. drugog stavka, vozila koja su opremljena pametnim tahograфом koji je u skladu s Prilogom I.C Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2016/799 (*) i koja se upotrebljavaju u državi članici koja nije država članica u kojoj su registrirana moraju biti opremljena pametnim tahograфом kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. ove Uredbe.

(*) 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.).”;

3. u članku 4. stavku 2. iza četvrte alineje umeće se sljedeća alineja:

„— imati dovoljan kapacitet memorije za pohranu svih podataka koji se zahtijevaju na temelju ove Uredbe;”;

4. članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.

Zaštita podataka

1. Države članice osiguravaju da se obrada osobnih podataka u kontekstu ove Uredbe provodi isključivo za potrebe provjere usklađenosti s ovom Uredbom i uredbama (EZ) br. 561/2006, (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EZ) br. 1073/2009, direktivama 2002/15/EZ, 92/6/EEZ i 92/106/EEZ te, u mjeri u kojoj se odnose na upućivanje radnika u cestovnom prijevozu, direktivama 96/71/EZ, 2014/67/EU i (EU) 2020/1057.

2. Države članice posebno osiguravaju da su osobni podaci zaštićeni od uporabe koja nije strogo povezana s pravnim aktima Unije iz stavka 1. u pogledu:

(a) uporabe globalnog navigacijskog satelitskog sustava (GNSS) za bilježenje podataka o položaju kako je navedeno u članku 8.;

(b) uporabe daljinske komunikacije za potrebe provedbe nadzora kako je navedeno u članku 9., uporabe tahografa sa sučeljem kako je navedeno u članku 10., elektroničke razmjene podataka na karticama vozača kako je navedeno u članku 31., a posebno prekograničnih razmjena takvih podataka s trećim zemljama; i

(c) evidencije koju provode prijevozna poduzeća kako je navedeno u članku 33.

3. Digitalni tahografi osmišljeni su tako da se osigurava zaštita privatnosti. Obrađuju se isključivo podaci potrebni za svrhe navedene u stavku 1.

4. Vlasnici vozila, prijevozna poduzeća i sva druga tijela poštuju, kada je to primjenjivo, relevantne odredbe o zaštiti osobnih podataka.”;

5. u članku 8. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Kako bi se olakšala provjera usklađenosti s relevantnim zakonodavstvom, položaj vozila automatski se bilježi na sljedećim točkama ili na točki koja je najbliža takvim mjestima gdje je dostupan satelitski signal:

— početnom mjestu dnevnog radnog vremena;

— svaki put kad vozilo pređe granicu neke države;

— svaki put kad se vozilom obavljaju aktivnosti utovara ili istovara;

— svaka tri sata akumuliranog vremena vožnje; i

— završnom mjestu dnevnog radnog vremena.

Kako bi se nadzornim tijelima olakšala provjera usklađenosti, u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EZ) br. 561/2006 pametni tahograf bilježi i je li vozilo upotrebljavano za prijevoz tereta ili putnika.

Radi toga se u vozila koja su prvi put registrirana 36 mjeseci nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz članka 11. prvog stavka ugrađuje tahograf koji je povezan s uslugom pozicioniranja na temelju satelitskog navigacijskog sustava.

Međutim, evidentiranje prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz prvog podstavka druge i treće alineje te drugog podstavka primjenjuje se na vozila koja su prvi put registrirana u državi članici više od dvije godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz članka 11. drugog stavka, ne dovodeći u pitanje obvezu naknadne ugradnje u određena vozila u skladu s člankom 3. stavkom 4.”;

6. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Tri godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz članka 11. drugog stavka države članice u odgovarajućoj mjeri opremaju svoja nadzorna tijela opremom za daljinsko rano otkrivanje potrebnom kako bi se omogućila komunikacija podataka navedena u ovom članku, uzimajući u obzir njihove posebne zahtjeve i strategije za provedbu. Do tada države članice mogu odlučiti hoće li opremiti svoja nadzorna tijela takvom opremom za daljinsko rano otkrivanje.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komunikacija iz stavka 1. uspostavlja se s tahografom samo ako je za to primljen zahtjev s uređaja nadzornih tijela. Komunikacija je zaštićena kako bi se osigurala nepovredivost podataka i autentifikacija uređaja za bilježenje podataka i provjeru. Pristup podacima razmijenjenima komunikacijom omogućuje se isključivo nadzornim tijelima ovlaštenima za provjeru kršenja pravnih akata Unije iz članka 7. stavka 1. i ove Uredbe te radionicama u mjeri potrebnoj da bi se utvrdio ispravan rad tahografa.”;

(c) u stavku 4. dodaje se sljedeća alineja:

„— prekoračenje maksimalnog vremena vožnje.”;

7. u članku 10. dodaje se sljedeći stavak:

„Tahografi vozila koja su prvi put registrirana u nekoj državi članici više od dvije godine nakon stupanja na snagu detaljnih odredaba iz članka 11. drugog stavka moraju biti opremljena sučeljem iz stavka 1.”;

8. članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Kako bi se osiguralo da je pametni tahograf usklađen s načelima i zahtjevima određenima u ovoj Uredbi, Komisija provedbenim aktima donosi detaljne odredbe potrebne za ujednačenu primjenu članaka 8., 9. i 10., isključujući one odredbe kojima bi se omogućilo da tahograf bilježi dodatne podatke.

Komisija do 21. kolovoza 2021. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe za ujednačenu primjenu obveze bilježenja i pohranjivanja podataka o svim prelascima granice vozila i aktivnostima iz članka 8. stavka 1. prvog podstavka druge i treće alineje te članka 8. stavka 1. drugog podstavka.

Komisija do 21. veljače 2022. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe potrebne za ujednačenu primjenu pravila o zahtjevima u pogledu podataka i njihovim funkcijama, uključujući članke 8., 9. i 10. ove Uredbe, i ugradnju tahografa za vozila iz članka 2. stavka 1. točke (aa) Uredbe (EZ) br. 561/2006.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 42. stavka 3.”;

(b) u drugom stavku uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:

„Detaljne odredbe navedene u prvom, drugom i trećem stavku ovog članka.”;

9. u članku 22. stavku 5. treći i četvrti podstavak zamjenjuju se sljedećim:

„Uklonjene ili uništene pečate zamjenjuju ovlaštenu instalater ili radionica bez nepotrebne odgode, a najkasnije sedam dana od njihova uklanjanja ili uništenja. Ako su pečati uklonjeni ili uništeni za potrebe kontrole, može ih zamijeniti službenik za kontrolu opremljen uređajem za pečačenje i jedinstvenom posebnom oznakom bez nepotrebne odgode.

Ako službenik za kontrolu ukloni pečat, kontrolna kartica umeće se u tahograf od trenutka uklanjanja pečata do završetka inspekcije, uključujući u slučaju postavljanja novoga pečata. Službenik za kontrolu izdaje pisanu izjavu koja sadržava barem sljedeće podatke:

- identifikacijski broj vozila;
- ime službenika;
- nadzorno tijelo i državu članicu;
- broj kontrolne kartice;
- broj uklonjenog pečata;
- datum i vrijeme uklanjanja pečata;
- broj novog pečata, ako je službenik za kontrolu postavio novi pečat.

Prije zamjene pečata ovlaštena radionica provjerava i kalibrira tahograf, osim ako je pečat uklonjen ili uništen za potrebe kontrole te ga je zamijenio službenik za kontrolu.”;

10. u članku 26. umeće se sljedeći stavak:

„7.a Nadležno tijelo države članice izdavateljice može zahtijevati od vozača da zamijeni karticu vozača novom ako je to potrebno radi usklađivanja s relevantnim tehničkim specifikacijama.”;


11. članak 34. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:


„1. Vozači moraju upotrebljavati tahografske listiće ili kartice vozača svaki dan tijekom vožnje, počevši od trenutka kada preuzmu vozilo. Tahografski listić ili kartica vozača ne vade se prije kraja dnevnog radnog vremena, osim ako je to odobreno ili potrebno radi unosa simbola zemlje nakon prelaska granice. Tahografski listić ili kartica vozača ne smiju se upotrebljavati dulje od razdoblja za koje su namijenjeni.”;

(b) u stavku 5. točka (b) mijenja se kako slijedi:

i. podtočka iv. zamjenjuje se sljedećim:

„iv. pod znakom : stanke, odmor, godišnji odmor ili bolovanje.”;

ii. dodaje se sljedeća točka:

„v. pod znakom za ‚trajekt/vlak‘: uz znak : razdoblje odmora koje se provodi na trajektu ili u vlaku, kako se zahtijeva člankom 9. Uredbe (EZ) br. 561/2006.”;

(c) u stavku 6. dodaje se sljedeća točka:

„(f) simbole zemalja u kojima je započeto i završeno dnevno radno vrijeme. Vozač također unosi simbol zemlje u koju uđe nakon prelaska granice države članice na početku prvog zaustavljanja u toj državi članici. To prvo zaustavljanje obavlja se na najbližem mogućem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice. Kada se granica države članice prelazi na trajektu ili u vlaku, vozač simbol zemlje upisuje u luci ili na kolodvoru dolaska.”;

(d) stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. Vozač u digitalni tahograf unosi simbole zemalja u kojima je započeto i završeno dnevno radno vrijeme.

Vozač od 2. veljače 2022. unosi i simbol zemlje u koju uđe nakon prelaska granice države članice na početku prvog zaustavljanja u toj državi članici. To prvo zaustavljanje obavlja se na najbližem mogućem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice. Kada se granica države članice prelazi na trajektu ili u vlaku, vozač simbol zemlje upisuje u luci ili na kolodvoru dolaska.

Države članice mogu od vozača vozila koji obavljaju prijevoz unutar njihova državnog područja zahtijevati unošenje detaljnijih zemljopisnih specifikacija uz simbol zemlje, uz uvjet da su države članice te detaljnije zemljopisne specifikacije priopćile Komisiji prije 1. travnja 1998.

Vozači nisu obvezni unositi podatke iz prvog podstavka ako tahograf automatski bilježi podatke o položaju u skladu s člankom 8.”;

12. članak 36. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. točka i. zamjenjuje se sljedećim:

„i. tahografske listiće za tekući dan i prethodnih 56 dana,”;

ii. točka iii. zamjenjuje se sljedećim:

„iii. svu ručnu evidenciju i ispise izvršene tijekom tekućeg dana i prethodnih 56 dana.”;

(b) u stavku 2. točka ii. zamjenjuje se sljedećim:

„ii. svu ručnu evidenciju i ispise izvršene tijekom tekućeg dana i prethodnih 56 dana.”.

Članak 3.

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

Međutim, članak 1. točka 15. i članak 2. točka 12. primjenjuju se od 31. prosinca 2024.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 15. srpnja 2020.

Za Europski parlament
Predsjednik
D.M. SASSOLI

Za Vijeće
Predsjednica
J. KLOECKNER

UREDBA (EU) 2020/1055 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 15. srpnja 2020.****o izmjeni uredaba (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa**

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 nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Iskustvo u provedbi uredaba (EZ) br. 1071/2009 ⁽⁴⁾ i (EZ) br. 1072/2009 ⁽⁵⁾ Europskog parlamenta i Vijeća pokazalo je da bi se pravila u tim uredbama mogla poboljšati u nizu točaka.
- (2) Pravila o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika do sada se, osim ako je drukčije predviđeno nacionalnim pravom, ne primjenjuju na poduzeća koja djelatnost prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta obavljaju isključivo motornim vozilima čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona ili kombinacijom vozila koja ne premašuju to ograničenje. Broj takvih poduzeća koja posluju u nacionalnom i međunarodnom prijevozu u porastu je. Stoga je nekoliko država članica odlučilo na takva poduzeća primjenjivati pravila o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika predviđena u Uredbi (EZ) br. 1071/2009. Kako bi se izbjegle moguće praznine i zajedničkim pravilima osigurala minimalna razina profesionalizacije u sektoru u kojem se upotrebljavaju motorna vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz tereta i čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona te time ujednačili uvjeti tržišnog natjecanja za sve prijevoznike, tu bi uredbu trebalo izmijeniti. Zahtjevi za pristup struci trebali bi postati obvezni za prijevoznike koji upotrebljavaju motorna vozila ili kombinaciju vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz tereta i čija dopuštena masa natovarenog vozila iznosi prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona te koja sudjeluju u međunarodnom prijevozu.
- (3) Uredbom (EZ) br. 1072/2009 određene aktivnosti u međunarodnom prijevozu tereta izuzete su iz režima izdavanja licencije Zajednice za ulazak na europsko tržište cestovnog prijevoza tereta. U okviru organizacije tog tržišta poduzeća za cestovni prijevoz tereta koja prevoze teret motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 2,5 tona trebalo bi izuzeti iz režima izdavanja licencije Zajednice ili druge prijevozne dozvole.
- (4) Iako su vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi određeni prag isključena iz područja primjene Uredbe (EZ) br. 1071/2009, tom se uredbom državama članicama daje mogućnost primjene dijela ili svih njezinih odredaba na takva vozila.
- (5) Trenutačno sve države članice imaju pravo uvjetovati pristup djelatnosti cestovnog prijevoznika dodatnim zahtjevima uz one navedene u Uredbi (EZ) br. 1071/2009. Ta se mogućnost nije pokazala potrebnom za ispunjavanje nužnih potreba i uzrokovala je razlike u pogledu takvog pristupa. Stoga bi tu mogućnost trebalo ukinuti.

⁽¹⁾ SL C 197, 8.6.2018., str. 38.

⁽²⁾ SL C 176, 23.5.2018., str. 57.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 4. travnja 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 7. travnja 2020. (SL C 153, 7.5.2020., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 9. srpnja 2020. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽⁴⁾ Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).

⁽⁵⁾ Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

- (6) U cilju suzbijanja pojave takozvanih „fiktivnih društava” i jamčenja poštenog tržišnog natjecanja i jednakih uvjeta na unutarnjem tržištu, potrebno je osigurati da cestovni prijevoznici s poslovnim nastanom u državi članici imaju stvarnu i stalnu prisutnost u toj državi članici i od tamo vode svoje poslovanje u području prijevoza. Stoga je, a i s obzirom na stečena iskustva, potrebno razjasniti i ojačati odredbe o postojanju stvarnog i stabilnog poslovnog nastana te pritom izbjeći nametanje neproporcionalnog administrativnog opterećenja.
- (7) Stvarna i stalna prisutnost u državi članici poslovnog nastana trebala bi posebno podrazumijevati da poduzeće obavlja prijevoz raspoložujući odgovarajućom tehničkom opremom koja se nalazi u toj državi članici.
- (8) Uredbom (EZ) br. 1071/2009 od poduzeća se zahtijeva da stvarno i stalno obavlja prijevoz raspoložujući odgovarajućom tehničkom opremom i infrastrukturom u operativnom središtu koje se nalazi u državi članici poslovnog nastana i njome se dopuštaju dodatni zahtjevi na nacionalnoj razini, od kojih je najčešći zahtjev posjedovanje parkirnih mjesta u državi članici poslovnog nastana. Međutim, ti zahtjevi koji se nejednako primjenjuju nisu bili dostatni kako bi se osigurala stvarna veza s tom državom članicom kako bi se učinkovito suzbila fiktivna društva i smanjio rizik od sustavne kabotaže i nomadskih vozača koji se organiziraju iz poduzeća u koje se vozila ne vraćaju. S obzirom na to da bi za osiguravanje pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta u području prijevoza mogla biti potrebna posebna pravila o pravu poslovnog nastana i pružanju usluga, primjereno je dodatno uskladiti zahtjeve u vezi s poslovnim nastanom i ojačati zahtjeve povezane s prisutnošću vozila kojima se koristi prijevoznik u državi članici poslovnog nastana. Utvrđivanjem jasnog minimalnog intervala unutar kojeg se vozilo mora vratiti također se doprinosi osiguravanju toga da se ta vozila mogu pravilno održavati s pomoću tehničke opreme koja se nalazi u državi članici poslovnog nastana i olakšavaju kontrole.

Ciklus takvih povrataka trebao bi biti sinkroniziran s obvezom prijevoznog poduzeća iz Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾ da organizira svoj prijevoz na način kojim se vozaču omogućuje da se vrati kući barem svaka četiri tjedna kako bi se obje obveze mogle ispuniti povratkom vozača zajedno s vozilom barem svaki drugi četverotjedni ciklus. Tom sinkronizacijom jača se pravo vozača na povratak i smanjuje rizik da se vozilo mora vratiti samo kako bi se ispunio taj novi zahtjev u vezi s poslovnim nastanom. Međutim, zahtjevom za povratak u državu članicu poslovnog nastana ne bi se trebalo zahtijevati određeni broj prijevoza koje treba provesti u državi članici poslovnog nastana ili na drugi način ograničiti mogućnost prijevoznika da pružaju usluge na cijelom unutarnjem tržištu.

- (9) U onoj mjeri u kojoj pristup djelatnosti cestovnog prijevoznika ovisi o dobrom ugledu dotičnog poduzeća potrebna su razjašnjenja kad je riječ o osobama čije se ponašanje mora uzeti u obzir, o administrativnim postupcima koji se moraju provesti i o razdobljima čekanja prije rehabilitacije nakon što upravitelj prijevoza izgubi dobar ugled.
- (10) Budući da mogu znatno utjecati na uvjete jednakog tržišnog natjecanja u cestovnom prijevozu tereta, teške povrede nacionalnih poreznih pravila trebalo bi uvrstiti među stavke relevantne za procjenjivanje dobrog ugleda.
- (11) Budući da mogu znatno utjecati na tržište cestovnog prijevoza tereta i na socijalnu zaštitu radnika, teške povrede pravila Unije o upućivanju radnika u cestovnom prijevozu, kabotaži i pravu mjerodavnom za ugovorne obveze trebalo bi uvrstiti među stavke relevantne za procjenjivanje dobrog ugleda.
- (12) S obzirom na važnost poštenog tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu povrede pravila Unije relevantne za to pitanje, uključujući pravila o pristupu tržištu, kao što su pravila o kabotaži, trebalo bi uzeti u obzir pri procjenjivanju dobrog ugleda upravitelja prijevoza i prijevoznih poduzeća. U skladu s time trebalo bi pojasniti uvjete ovlasti na temelju kojih Komisija treba utvrditi stupanj težine relevantnih povreda.
- (13) Nacionalna nadležna tijela imala su poteškoća s utvrđivanjem dokumenata koje poduzeća mogu podnijeti radi dokazivanja svojeg financijskog položaja, posebno u nedostatku potvrđenih godišnjih financijskih izvještaja. Trebalo bi razjasniti pravila koja se odnose na dokumente za dokazivanje financijskog položaja.

⁽⁶⁾ 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.).

- (14) Poduzeća koja obavljaju djelatnost prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta s pomoću motornih vozila ili kombinacije vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz tereta, koja sudjeluju u međunarodnom prijevozu i čija dopuštena masa natovarenog vozila prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona trebala bi ispunjavati minimalne zahtjeve o financijskom položaju da bi se osiguralo da imaju sredstva za stabilno i dugoročno poslovanje. Međutim, s obzirom na to da su aktivnosti koje se obavljaju tim vozilima općenito ograničena opsega, odgovarajući zahtjevi o financijskom položaju trebali bi biti manje strogi od onih koji se primjenjuju na prijevoznike koji upotrebljavaju vozila koja premašuju to ograničenje. Pri utvrđivanju potrebnog financijskog položaja u obzir bi trebalo uzeti kombinacije vozila. Nadležno tijelo trebalo bi primjenjivati višu razinu financijskih zahtjeva ako dopuštena masa natovarene kombinacije vozila prelazi 3,5 tona.
- (15) Kako bi se zadržali i stvorili visoki standardi za poduzeća bez stvaranja negativnih učinaka na unutarnje tržište u području cestovnog prometa, državama članicama trebalo bi biti dopušteno da financijske zahtjeve koji se odnose na uporabu teških vozila primjenjuju i na poduzeća s poslovnim nastanom na njihovim državnim područjima u pogledu vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona.
- (16) Kako bi se osigurao pouzdan sektor cestovnog prometa i poboljšalo prikupljanje dugova prema tijelima uređenima javnim pravom, države članice trebale bi moći zahtijevati usklađenost s obvezama plaćanja prema javnim subjektima, kao što su dugovanja poreza na dodanu vrijednost i doprinosi za socijalno osiguranje, kao i zahtijevati da poduzeća ne podliježu postupcima uvedenima radi zaštite njihove imovine.
- (17) Informacije o prijevoznicima koje sadržavaju nacionalni elektronički registri trebale bi biti što je moguće potpunije i ažuriranije kako bi se nacionalnim tijelima nadležnima za provedbu relevantnih pravila omogućio odgovarajući pregled nad prijevoznicima koji se istražuju. Bolja nacionalna i prekogranična provedba uredaba (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 posebno bi se trebala ostvariti s pomoću informacija o registracijskim brojevima vozila kojima prijevoznici raspolažu i stupnjeva rizika prijevoznika. Stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti pravila o nacionalnom elektroničkom registru.
- (18) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za donošenje, među ostalim, tehničkih postupaka za elektroničko pretraživanje nacionalnih elektroničkih registara drugih država članica. To bi moglo obuhvaćati postupke potrebne kako bi se osiguralo da nadležna tijela tijekom provjera na cesti mogu pristupiti usklađenom stupnjevanju rizika poduzeća na temelju članka 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁷⁾. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾.
- (19) Definicija najteže povrede koja se odnosi na prekoračenje dnevnog vremena vožnje, kako je predviđeno u Prilogu IV. Uredbi (EZ) br. 1071/2009, nije dosljedna s postojećom odgovarajućom odredbom iz Uredbe (EZ) br. 561/2006. Ta nedosljednost uzrokuje nesigurnost i različite prakse nacionalnih tijela, što dovodi do poteškoća u provedbi relevantnih pravila. Stoga bi tu definiciju trebalo pojasniti kako bi se osigurala međusobna dosljednost tih dviju uredaba.
- (20) Pravila za nacionalni cestovni prijevoz koji u državi članici domaćinu privremeno obavlja nerezidentni cestovni prijevoznik („kabotaža“) trebala bi biti jasna, jednostavna i laka za provedbu te istodobno održavati dosad postignutu razinu liberalizacije.
- (21) Kabotaža bi trebala pomoći u povećanju faktora opterećenja teških teretnih vozila i smanjenju vožnji praznih vozila te bi trebala biti dopuštena sve dok se ne obavlja tako da predstavlja trajnu ili stalnu aktivnost u dotičnoj državi članici. Kako bi se osiguralo da se kabotaža ne obavlja tako da predstavlja trajnu ili stalnu aktivnost, cestovnim prijevoznicima ne bi trebalo dopustiti da obavljaju kabotažu u istoj državi članici u određenom razdoblju nakon završetka jedne kabotaže.

⁽⁷⁾ Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (22) Iako je dodatna liberalizacija utvrđena u članku 4. Direktive Vijeća 92/106/EEZ ⁽⁹⁾, u odnosu na kabotažu na temelju Uredbe (EZ) br. 1072/2009, bila korisna u promicanju kombiniranog prijevoza te bi je u načelu trebalo zadržati, potrebno je osigurati da ne dođe do zlorababe. Iz iskustva se pokazalo da je ta odredba u određenim dijelovima Unije bila sustavno upotrebljavana kako bi se zaobišla privremena priroda kabotaže te kao osnova za stalnu prisutnost vozila u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana poduzeća. Rizik kod takvih nepoštenih praksi jest socijalni damping i dovođenje u opasnost poštovanja pravnog okvira koji se odnosi na kabotažu. Stoga bi državama članicama trebalo omogućiti odstupanje od članka 4. Direktive 92/106/EEZ i primjenu odredaba koje se odnose na kabotažu u Uredbi (EZ) br. 1072/2009 u svrhu traženja rješenja takvih problema uvođenjem razmjernog ograničenja stalne prisutnosti vozila na njihovu državnom području.
- (23) Učinkovita i djelotvorna provedba pravila preduvjet je za pošteno tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu. Daljnja digitalizacija provedbenih alata ključna je za oslobađanje provedbenog kapaciteta, smanjenje nepotrebnih administrativnih opterećenja za međunarodne prijevoznike, a osobito mala i srednja poduzeća, bolje utvrđivanje prijevoznika s visokim stupnjem rizika i otkrivanje prijevarnih radnji. Trebalo bi razjasniti sredstva s pomoću kojih cestovni prijevoznici mogu dokazati usklađenost s pravilima o kabotaži. Kontrole na cesti trebale bi se temeljiti na prijevoznim ispravama te, ako su dostupni, zapisima tahografa. Radi pojednostavnjenja pružanja relevantnih dokaza i postupanja nadležnih tijela s tim dokazima uporabu i slanje elektroničkih prijevoznih informacija trebalo bi priznati načinom dokazivanja usklađenosti. Formatom koji se upotrebljava u tu svrhu trebalo bi osigurati pouzdanost i vjerodostojnost. S obzirom na sve veću uporabu učinkovite elektroničke razmjene informacija u području prijevoza i logistike važno je osigurati koherentnost u regulatornim okvirima i uspostaviti odredbe kojima se pojednostavnjuju administrativni postupci.
- (24) Prijevozna poduzeća adresati su pravila o međunarodnom prijevozu robe te kao takva podliježu posljedicama eventualnih povreda koje su počinila. Međutim, kako bi se poduzeća koja ugovaraju prijevozne usluge s prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta spriječio u zlorabama, države članice trebale bi također propisati jasna i predvidiva pravila o sankcijama za otpremnike, špeditere, izvođače i podizvođače u slučajevima kada su znali, ili su s obzirom na sve relevantne okolnosti trebali znati, da usluge prijevoza koje naručuju uključuju povrede Uredbe (EZ) br. 1072/2009.
- (25) Europsko nadzorno tijelo za rad, čije područje aktivnosti, kako je utvrđeno u članku 1. stavku 4. Uredbe (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁰⁾, obuhvaća Uredbu (EZ) br. 1071/2009, imat će važnu ulogu u pružanju pomoći državama članicama da na odgovarajući način provedu pravila ove Uredbe. Ta uloga posebice će se odnositi na usklađene provjere, olakšavanje suradnje i razmjene informacija između država članica, promicanje i dijeljenje najboljih praksi, podupiranje izgradnje kapaciteta, osposobljavanje i kampanje podizanja svijesti.
- (26) Kako bi se u obzir uzela kretanja na tržištu i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi izmjene priloga I., II. i III. Uredbi (EZ) br. 1071/2009 te radi izmjena priloga I., II. i III. Uredbi (EZ) br. 1072/2009. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ⁽¹¹⁾ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (27) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno uvođenje određenog stupnja usklađenosti u pojedinim područjima koja do sada nisu bila usklađena pravom Unije, a posebno u pogledu prijevoza lakim gospodarskim vozilima i provedbenih praksi, te približavanje uvjeta tržišnog natjecanja i poboljšavanje provedbe, ne mogu dostatno ostvariti

⁽⁹⁾ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o osnivanju Europskog nadzornog tijela za rad, izmjeni uredaba (EZ) br. 883/2004, (EU) br. 492/2011 i (EU) 2016/589 i stavljanju izvan snage Odluke (EU) 2016/344 (SL L 186, 11.7.2019., str. 21.).

⁽¹¹⁾ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

države članice, nego se zbog prirode ciljeva kojima se teži i prekogranične prirode cestovnog prijevoza 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.

- (28) Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 te Uredbu (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹²⁾ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Izmjene Uredbe (EZ) br. 1071/2009

Uredba (EZ) br. 1071/2009 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. stavak 4. mijenja se kako slijedi:

- (a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) poduzeća koja obavljaju djelatnost prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta isključivo motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona i koja obavljaju isključivo nacionalni prijevoz u državi članici poslovnog nastana;”;

- (b) umeće se sljedeća točka:

„(aa) poduzeća koja obavljaju djelatnost prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta isključivo motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 2,5 tona;”;

- (c) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) poduzeća koja pružaju usluge cestovnog prijevoza u putničkom prometu isključivo u nekomercijalne svrhe, odnosno čija glavna djelatnost nije cestovni prijevoz putnika;”;

- (d) dodaje se sljedeći podstavak:

„Za potrebe prvog podstavka točke (b), svaki cestovni prijevoz, osim prijevoza uz naknadu ili za vlastiti račun, za koji se ne prima izravna ili neizravna naknada za rad i kojim se izravno ili neizravno ne ostvaruje prihod za vozača vozila ili druge i koji nije povezan s profesionalnom aktivnošću, smatra se prijevozom isključivo u nekomercijalne svrhe.”;

2. u članku 3. briše se stavak 2.;

3. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Uvjeti u vezi sa zahtjevom u pogledu poslovnog nastana

1. Kako bi se ispunio zahtjev iz članka 3. stavka 1. točke (a), u državi članici poslovnog nastana poduzeće mora:

- (a) imati prostorije u kojima može pristupiti izvornicima svoje temeljne poslovne dokumentacije u elektroničkom ili nekom drugom obliku, a posebno ugovorima o prijevozu, dokumentaciji koja se odnosi na vozila na raspolaganju poduzeću, računovodstvenoj dokumentaciji, kadrovskoj dokumentaciji, ugovorima o radu, dokumentaciji o socijalnoj sigurnosti, dokumentaciji koja sadrži podatke o raspoređivanju i upućivanju vozača, dokumentaciji koja sadrži podatke o kabotaži, trajanju vožnje i odmora te bilo kojem drugom dokumentu koji mora biti dostupan nadležnom tijelu kako bi ono moglo provjeriti ispunjava li poduzeće uvjete utvrđene ovom Uredbom;

- (b) organizirati aktivnosti svojeg voznog parka na takav način kojim se osigurava da se vozila koja su na raspolaganju poduzeću i upotrebljavaju se u međunarodnom prijevozu robe vraćaju u jedan od operativnih centara u toj državi članici najkasnije osam tjedana nakon što su ga napustili;

⁽¹²⁾ 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.).

- (c) biti upisano u registar trgovačkih društava te države članice ili u sličan registar kad se to zahtijeva u skladu s nacionalnim pravom;
- (d) podlijegati plaćanju poreza na prihode i, kad se to zahtijeva u skladu s nacionalnim pravom, imati valjan broj upisa u registar obveznika poreza na dodanu vrijednost;
- (e) kada je dozvola izdana, imati na raspolaganju jedno ili više vozila registriranih ili stavljenih u promet za koja posjeduje odobrenje da ih može upotrebljavati u skladu sa zakonodavstvom te države članice, bez obzira na to je li to poduzeće jedini vlasnik vozila ili njima raspolaže na temelju, na primjer, ugovora o kupoprodaji s obročnim otplatama cijene, ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu;
- (f) stvarno i stalno obavljati svoje administrativne i komercijalne aktivnosti raspolažući potrebnom opremom i infrastrukturom u prostorijama, kako je navedeno u točki (a), koje se nalaze u toj državi članici te stvarno i stalno upravljati svojim obavljanjem prijevoza upotrebom vozila iz točke (g) raspolažući odgovarajućom tehničkom opremom koja se nalazi u toj državi članici;
- (g) redovito imati na raspolaganju određeni broj vozila koja ispunjavaju uvjete utvrđene u točki (e) i vozače koji su uobičajeno smješteni u operativnom središtu u toj državi članici, u oba slučaja razmjerno opsegu prijevoza koji obavlja poduzeće.

2. Uz zahtjeve utvrđene u stavku 1. države članice od poduzeća mogu zahtijevati da u državi članici poslovnog nastana ima:

- (a) razmjerno veličini djelatnosti poduzeća, propisno kvalificirano administrativno osoblje u prostorijama ili upravitelja prijevoza dostupnog tijekom uobičajenog radnog vremena;
- (b) razmjerno veličini djelatnosti poduzeća, operativnu infrastrukturu osim tehničke opreme iz stavka 1. točke (f) na državnom području te države članice, uključujući ured koji je otvoren tijekom uobičajenog radnog vremena.”;

4. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Prilikom utvrđivanja je li poduzeće ispunilo taj zahtjev, države članice razmatraju ponašanje tog poduzeća, njegovih upravitelja prijevoza, izvršnih direktora i svake druge relevantne osobe koju država članica odredi. Svako upućivanje u ovom članku na osude, sankcije ili povrede uključuje i osude, sankcije ili povrede samog poduzeća, njegovih upravitelja prijevoza, izvršnih direktora i svake druge relevantne osobe koju odredi država članica.”;

ii. u trećem podstavku točki (a) podtočki vi. briše se riječ „i”;

iii. u trećem podstavku točki (a) dodaje se sljedeća podtočka:

„vii. porezno pravo; i”;

iv. u trećem podstavku točki (b) dodaju se sljedeće točke:

„xi. upućivanja radnika u cestovnom prijevozu;

xii. prava mjerodavnog za ugovorne obveze;

xiii. kabotaže.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Za potrebe stavka 1. trećeg podstavka točke (b), ako je upravitelju prijevoza ili prijevoznom poduzeću u jednoj državi članici ili više njih izrečena osuđujuća presuda za teško kazneno djelo ili sankcija za neku od najtežih povreda pravila Unije, kako su navedene u Prilogu IV., nadležno tijelo države članice poslovnog nastana na odgovarajući način i pravodobno provodi te zaključuje upravni postupak koji uključuje, ako je primjereno, inspekcijski pregled prostorija dotičnog poduzeća.

Tijekom upravnog postupka upravitelju prijevoza ili drugom pravnom zastupniku prijevoznog poduzeća, ovisno o slučaju, daje se pravo da iznesu svoje argumente i objašnjenja.

Tijekom upravnog postupka nadležno tijelo procjenjuje bi li u konkretnom slučaju, uzimajući u obzir posebne okolnosti, gubitak dobrog ugleda predstavljao nerazmjernu mjeru. Tijekom tog procjenjivanja nadležno tijelo uzima u obzir broj teških povreda nacionalnih pravila i pravila Unije, kako su navedene u stavku 1. trećem podstavku, kao i broj najtežih povreda pravila Unije, kako su navedene u Prilogu IV., za koje je upravitelju prijevoza ili prijevoznom poduzeću izrečena osuđujuća presuda ili sankcija. Svaki takav zaključak mora biti propisno obrazložen i opravdan.

Ako nadležno tijelo utvrdi da bi gubitak ugleda bio nerazmjernan, odlučuje da dotično poduzeće i dalje ima dobar ugled. Obrazloženje takve odluke unosi se u nacionalni registar. Broj takvih odluka navodi se u izvješću iz članka 26. stavka 1.

Ako nadležno tijelo utvrdi da gubitak dobrog ugleda ne bi bio nerazmjernan, posljedica osuđujuće presude ili sankcije jest gubitak dobrog ugleda.”;

(c) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju popis kategorija, vrsta i stupnjeva težine teških povreda pravila Unije, kako su navedene u stavku 1. trećem podstavku točki (b), koje, uz one navedene u Prilogu IV., mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda. Prilikom određivanja prioriteta za preglede na temelju članka 12. stavka 1. države članice uzimaju u obzir informacije o tim povredama, uključujući informacije koje su im prosljedile druge države članice.

U tu svrhu Komisija:

- (a) utvrđuje kategorije i vrste povreda koje su najčešće zabilježene;
- (b) definira stupanj težine povreda prema njihovu potencijalu za uzrokovanje smrtnih ili teških ozljeda te narušavanja tržišnog natjecanja u području cestovnog prometa, među ostalim dovođenjem u pitanje uvjeta rada za radnike u sektoru prijevoza;
- (c) određuje koliko se puta povreda mora ponoviti da bi se smatrala težom povredom, uzimajući u obzir broj vozila u okviru prijevozne djelatnosti kojom upravlja upravitelj prijevoza.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 25. stavka 3.”;

5. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„1. Kako bi se ispunio zahtjev utvrđen u članku 3. stavku 1. točki (c), poduzeće tijekom poslovne godine mora u svakom trenutku biti sposobno ispuniti svoje financijske obveze. Poduzeće na temelju godišnjih financijskih izvještaja koje je potvrdio revizor ili propisno ovlaštena osoba mora dokazati da svake godine raspolaze kapitalom i pričuvama u ukupnom iznosu od najmanje:

- (a) 9 000 EUR za prvo motorno vozilo koje se upotrebljava;
- (b) 5 000 EUR za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju vozila koja se upotrebljavaju i čija dopuštena masa natovarenog vozila prelazi 3,5 tona; i
- (c) 900 EUR za svako dodatno motorno vozilo ili kombinaciju motornih vozila koja se upotrebljavaju i čija dopuštena masa natovarenog vozila prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona.

Poduzeća koja djelatnost cestovnog prijevoza tereta obavljaju isključivo motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona na temelju godišnjih financijskih izvještaja koje je potvrdio revizor ili propisno ovlaštena osoba moraju dokazati da svake godine raspolaze kapitalom i pričuvama u ukupnom iznosu od najmanje:

- (a) 1 800 EUR za prvo vozilo koje se upotrebljava; i
- (b) 900 EUR za svako dodatno vozilo koje se upotrebljava.

Države članice mogu zahtijevati da poduzeća s poslovnim nastanom na njihovu državnom području dokažu da za ta vozila raspoložu istim količinama kapitala i pričuva kao za vozila iz prvog podstavka. U takvim slučajevima nadležno tijelo dotične države članice o tome obavješćuje Komisiju, a Komisija osigurava da te informacije budu dostupne javnosti.”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

„1.a Uz zahtjeve navedene u stavku 1. države članice mogu zahtijevati da poduzeće, upravitelj prijevoza ili bilo koja druga relevantna osoba koju države članice odrede nema nepodmirena neosobna dugovanja prema tijelima uređenima javnim pravom te da ne smije biti u stečaju ili u postupku u slučaju nesolventnosti ili u likvidacijskom postupku.”;

(c) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Odstupajući od stavka 1., nadležno tijelo može se složiti ili zahtijevati da poduzeće svoj financijski položaj dokaže potvrdom koju je odredilo nadležno tijelo, na primjer bankovnim jamstvom ili osiguranjem, uključujući osiguranje od profesionalne odgovornosti, koje izdaju jedna ili više banaka ili drugih financijskih institucija, uključujući osiguravajuća društva, ili drugim obvezujućim dokumentom kojim se pruža solidarno jamstvo za poduzeće u pogledu iznosa navedenih u stavku 1.”;

(d) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Odstupajući od stavka 1., u nedostatku potvrđenih godišnjih financijskih izvještaja za godinu u kojoj je poduzeće izvršilo registraciju nadležno tijelo prihvaća da poduzeće svoj financijski položaj dokaže potvrdom, na primjer bankovnim jamstvom, dokumentom koji je financijska institucija izdala u svrhu omogućivanja pristupa kreditima na ime poduzeća ili drugim obvezujućim dokumentom koji je odredilo nadležno tijelo, a kojim poduzeće dokazuje da raspolaze iznosima navedenima u stavku 1.”;

6. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. „Države članice mogu promicati periodično osposobljavanje iz stručnih područja nabrojenih u Prilogu I. svake tri godine kako bi osigurale da su osoba ili osobe iz stavka 1. dovoljno upoznate s razvojem u tom području.”;

(b) stavak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„9. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 24.a kojima se mijenjaju prilozima I., II. i III. radi njihove prilagodbe kretanjima na tržištu i tehničkom napretku.”;

7. u članku 9. dodaje se sljedeći stavak:

„U svrhu izdavanja licencije poduzeću za cestovni prijevoz tereta koje upotrebljava samo motorna vozila ili kombinacije vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona, države članice mogu odlučiti izuzeti od obveze polaganja ispita iz članka 8. stavka 1. osobe koje predoče dokaz da su poduzećem iste vrste kontinuirano upravljale tijekom razdoblja od 10 godina prije 20. kolovoza 2020.”;

8. u članku 11. stavku 4. briše se treći podstavak;

9. članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Nadležna tijela redovito prate je li poduzeća kojima su izdali dozvole za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika nastavljaju ispunjavati zahtjeve utvrđene u članku 3. ove Uredbe. U tu svrhu države članice provode preglede, uključujući, prema potrebi, inspekcijski pregled prostorija dotičnog poduzeća, usmjerene na poduzeća za koja smatraju da predstavljaju povećani rizik. U tu svrhu države članice proširuju sustav stupnjevanja rizika, koji su uspostavile na temelju članka 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*), kako bi obuhvatile sve povrede navedene u članku 6. ove Uredbe.

(*) Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).”;

(b) u stavku 2. briše se drugi podstavak;

10. u članku 13. stavku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) rok od najviše šest mjeseci ako zahtjev u pogledu financijskog položaja nije bio ispunjen, kako bi se dokazalo da je taj zahtjev ponovno trajno ispunjen.”;

11. članak 14. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. dodaje se sljedeći podstavak:

„Nadležno tijelo ne poduzima rehabilitirajuću mjeru u korist upravitelja prijevoza prije isteka godine dana od datuma gubitka dobrog ugleda, a u svakom slučaju ne prije nego što je upravitelj prijevoza dokazao da je pohađao odgovarajuće osposobljavanje tijekom razdoblja od najmanje tri mjeseca ili položio ispit iz stručnih područja navedenih u Prilogu I. dijelu I. ove Uredbe.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ako i dok se ne poduzme rehabilitirajuća mjera u skladu s relevantnim odredbama nacionalnog prava i stavkom 1. ovog članka, potvrda o stručnoj osposobljenosti iz članka 8. stavka 8. upravitelja prijevoza koji je bio proglašen nesposobnim prestaje vrijediti u svim državama članicama.”;

12. članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. mijenja se kako slijedi:

i. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) imena i prezimena upravitelja prijevoza imenovanih kao osobe koje ispunjavaju uvjete utvrđene u članku 3. u pogledu dobrog ugleda i stručne osposobljenosti ili, prema potrebi, ime i prezime pravnog zastupnika.”;

ii. dodaju se sljedeće točke:

„(g) registracijske brojeve vozila na raspolaganju poduzeću na temelju članka 5. stavka 1. točke (g);

(h) broj osoba zaposlenih u poduzeću na dan 31. prosinca prethodne godine, što se upisuje u nacionalni registar do 31. ožujka svake godine;

(i) stupanj rizika poduzeća na temelju članka 9. stavka 1. Direktive 2006/22/EZ.”;

iii. drugi, treći i četvrti podstavak zamjenjuju se sljedećim:

„Podaci iz prvoga podstavka točaka od (a) do (d) dostupni su javnosti u skladu s relevantnim odredbama o zaštiti osobnih podataka.

Države članice mogu odlučiti da će podatke iz prvoga podstavka točaka od (e) do i. pohraniti u zasebne registre. U tim slučajevima podaci iz točaka (e) i (f) dostupni su na uvid na zahtjev ili su neposredno dostupni svim nadležnim tijelima dotične države članice. Traženi podaci daju se na uvid u roku od pet radnih dana od primitka zahtjeva.

Podaci iz prvog podstavka točaka (g), (h) i i. dostupni su nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti najkasnije 12 mjeseci od stupanja na snagu provedbenog akta, donesenog na temelju stavka 6., kojim se određuju funkcionalnosti koje omogućuju da podaci budu dostupni nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti.

Podaci iz prvog podstavka točaka od (e) do i. dostupni su tijelima koja nisu nadležna tijela samo ako su ta tijela ovlaštena za provedbu nadzora i izricanje sankcija u području cestovnog prometa i ako su njihovi službenici položili prisegu da će čuvati tajnu ili su se na neki drugi način formalno obvezali čuvati tajnu.”;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale ažurnost i točnost svih podataka u nacionalnom elektroničkom registru.”;

(c) u stavku 6. dodaju se sljedeći podstavci:

„Najkasnije 14 mjeseci nakon donošenja provedbenog akta o zajedničkoj formuli za izračun stupnja rizika iz članka 9. stavka 1. Direktive 2006/22/EZ, Komisija donosi provedbene akte kojima se određuju funkcionalnosti koje omogućuju da podaci iz stavka 2. prvog podstavka točaka (g), (h) i i. budu dostupni nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti.

Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 25. stavka 2.”;

(d) stavak 7. briše se.

13. članak 18. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 18.

Administrativna suradnja među državama članicama

1. Države članice određuju nacionalnu kontaktnu točku odgovornu za razmjenu informacija s drugim državama članicama u pogledu primjene ove Uredbe. Države članice Komisiji prosljeđuju nazive i adrese svojih nacionalnih kontaktnih točaka do 4. prosinca 2011. Komisija sastavlja popis svih kontaktnih točaka i prosljeđuje ga državama članicama.

2. Nadležna tijela država članica blisko surađuju i jedna drugima žurno pružaju uzajamnu pomoć i sve druge relevantne informacije kako bi se olakšala primjena i provedba ove Uredbe.

3. Nadležna tijela država članica razmjenjuju informacije o osuđujućim presudama i sankcijama za teške povrede iz članka 6. stavka 2. Država članica koja primi obavijest o teškoj povredi iz članka 6. stavka 2. zbog koje je u drugoj državi članici tijekom prethodne dvije godine donesena osuđujuća presuda ili izrečena sankcija tu povredu upisuje u svoj nacionalni elektronički registar.

4. Države članice odgovaraju na zahtjeve za pružanje informacija od svih nadležnih tijela ostalih država članica i provode provjere, inspekcijske preglede i istrage u pogledu usklađenosti cestovnih prijevoznika s nastanom na njihovu državnom području sa zahtjevom utvrđenim u članku 3. stavku 1. točki (a). Takvi zahtjevi za pružanje informacija mogu uključivati pristup dokumentima potrebnima da bi se dokazalo da su uvjeti utvrđeni u članku 5. ispunjeni. Zahtjevi za pružanje informacija koje upućuju nadležna tijela država članica moraju biti valjano opravdani i obrazloženi. U tu svrhu u zahtjevima se navode vjerodostojne naznake mogućih povreda članka 3. stavka 1. točke (a), svrha zahtjeva te dovoljno detaljan opis zatraženih informacija i dokumentacije.

5. Države članice dostavljaju informacije koje su zatražile druge države članice na temelju stavka 4. u roku od 30 radnih dana od primitka zahtjeva. Države članice mogu se međusobno dogovoriti o kraćem roku.

6. Ako država članica kojoj je podnesen zahtjev smatra da zahtjev nije dovoljno obrazložen, u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev. Država članica koja je podnijela zahtjev dužna je dodatno potkrijepiti zahtjev. Ako država članica koja je podnijela zahtjev nije u mogućnosti dodatno potkrijepiti zahtjev, država članica kojoj je podnesen zahtjev može odbiti zahtjev.

7. Ako je teško postupiti u skladu sa zahtjevom za pružanje informacija ili provesti provjere, inspekcijske preglede ili istrage, država članica kojoj je podnesen zahtjev u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev, navodeći razloge za te poteškoće. Dotične države članice međusobno se dogovaraju kako bi pronašle rješenje za poteškoće koje su eventualno istaknute. U slučaju da pružanje informacija državi članici koja je podnijela zahtjev stalno kasni, obavješćuje se Komisija koja poduzima odgovarajuće mjere.

8. Razmjena informacija iz stavka 3. provodi se putem sustava za razmjenu poruka, to jest Europskog registra cestovnih prijevoznika (ERRU) koji je uspostavljen Uredbom Komisije (EU) br. 1213/2010 (*). Administrativna suradnja i uzajamna pomoć između nadležnih tijela država članica predviđena u staccima od 4. do 7. provodi se putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta (IMI) uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća (**). U tu svrhu svaka država članica kontaktnu točku iz stavka 1. može imenovati nadležnim tijelom i o tome obavješćuje Komisiju putem sustava IMI.

9. Države članice osiguravaju da se informacije koje su im poslone u skladu s ovim člankom upotrebljavaju samo u kontekstu predmeta za koje su bile zatražene. Svaka obrada osobnih podataka provodi se isključivo u svrhu poštovanja ove Uredbe i mora biti u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća (**).

10. Uzajamna administrativna suradnja i pomoć pružaju se bez naknade.

11. Zahtjev za pružanje informacija ne isključuje da nadležna tijela poduzmu mjere u skladu s relevantnim nacionalnim pravom i pravom Unije kako bi istražila i spriječila navodna kršenja ove Uredbe.

(*) Uredba Komisije (EU) br. 1213/2010 od 16. prosinca 2010. o uspostavljanju zajedničkih pravila o međusobnom povezivanju nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika (SL L 335, 18.12.2010., str. 21.).

(**) 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.).

(***) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).“;

14. u članku 23. dodaju se sljedeći stavci:

„Odstupajući od članka 1. stavka 2., do 21. svibnja 2022. poduzeća za cestovni prijevoz tereta koja u međunarodnom prijevozu sudjeluju samo s motornim vozilima ili kombinacijom vozila čija dopuštena masa natovarenog vozila ne prelazi 3,5 tona izuzimaju se od odredaba ove Uredbe, osim ako je drukčije predviđeno pravom države članice poslovnog nastana.

Odstupajući od članka 16. stavka 2., zahtjev da se ocjena rizika za poduzeće uključi u nacionalne elektroničke registre počinje se primjenjivati 14 mjeseci nakon stupanja na snagu provedbenog akta o zajedničkoj formuli za izračun stupnja rizika iz članka 9. stavka 1. Direktive 2006/22/EZ.“;

15. članak 24. briše se;

16. umeće se sljedeći članak:

„Članak 24.a

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 8. stavka 9. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od 20. kolovoza 2020.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 8. stavka 9. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. (*).

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 8. stavka 9. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

(*) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.“;

17. članak 25. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća (*).

(*) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).“;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.“;

18. članak 26. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Izvjешćivanje i preispitivanje“;

(b) u stavku 1. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) broj, po godini i vrsti, dozvola izdanih u skladu s ovom Uredbom te privremeno i trajno oduzetih dozvola, broj slučajeva proglašenja nesposobnosti i razloge na kojima se te odluke temelje. Izvjешća koja se odnose na razdoblje nakon 21. svibnja 2022. također uključuju raščlambu tih stavki prema:

- i. prijevoznicima u cestovnom prijevozu putnika;
- ii. prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta koji isključivo upotrebljavaju motorna vozila ili kombinacije vozila čija dopuštena masa opterećenog vozila ne prelazi 3,5 tona; i
- iii. svim drugim prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta;“;

(c) dodaju se sljedeći stavci:

„3. Države članice svake dvije godine podnose izvješće Komisiji o zahtjevima koje su podnijele na temelju članka 18. stavaka od 4. do 9., o odgovorima koje su zaprimile od drugih država članica te o mjerama koje su poduzele na temelju pruženih informacija.

4. Komisija do 21. kolovoza 2023., na temelju informacija koje je prikupila na temelju stavka 3. i na temelju dodatnih dokaza, podnosi detaljno izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o opsegu administrativne suradnje među državama članicama, o svim mogućim nedostacima u vezi s tim i o mogućim načinima za poboljšanje te suradnje. Na temelju tog izvješća Komisija procjenjuje nužnost predlaganja dodatnih mjera.

5. Komisija do 21. kolovoza 2023. provodi evaluaciju provedbe ove Uredbe i izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Uredbe.

6. Nakon izvješća navedenog u stavku 5. Komisija provodi redovitu evaluaciju ove Uredbe i rezultate evaluacije podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.

7. Izvjешćima navedenima u stavcima 5. i 6. prema potrebi se prilažu relevantni zakonodavni prijedlozi.“;

19. Prilog IV. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„**Najteže povrede u smislu članka 6. Stavka 2.**“;

(b) u točki 1. podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Prekoračenje, tijekom dnevnog radnog vremena, ograničenja najduljeg dnevnog vremena vožnje za 50 % ili više.“;

(c) točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Tahograf i/ili uređaj za ograničenje brzine nije ugrađen ili se u vozilu nalazi i/ili upotrebljava uređaj kojim se mogu na prijevaru izmijeniti podaci opreme za bilježenje i/ili uređaja za ograničenje brzine ili se krivotvore tahografski ulošci, odnosno podaci preuzeti s tahografa i/ili vozačke iskaznice.”

Članak 2.

Izmjene Uredbe (EZ) br. 1072/2009

Uredba (EZ) br. 1072/2009 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. stavak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) do 20. svibnja 2022.: prijevoz tereta vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona;”;

(b) umeće se sljedeća točka:

„(ca) od 21. svibnja 2022.: prijevoz tereta vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 2,5 tona;”;

2. članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. briše se treći podstavak;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Licencija Zajednice i njezine ovjerene vjerodostojne preslike oblikom odgovaraju uzorku prikazanom u Prilogu II. u kojem su ujedno utvrđeni uvjeti kojima se uređuje njezina uporaba. One sadrže barem dva sigurnosna obilježja navedena u Prilogu I.

Kada je riječ o vozilima koja se upotrebljavaju za prijevoz tereta, čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona i na koja se primjenjuju niži financijski zahtjevi utvrđeni u članku 7. stavku 1. drugom podstavku Uredbe (EZ) br. 1071/2009, tijelo koje izdaje licenciju u rubrici ‚posebne napomene‘ licencije Zajednice ili njezine ovjerene vjerodostojne preslike navodi sljedeće: ‚≤ 3,5 t.‘

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 14.b kojima se mijenjaju prilozii I. i II. radi njihove prilagodbe tehničkom napretku.”;

3. u članku 5. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 14.b kojima se mijenja Prilog III. radi njegove prilagodbe tehničkom napretku.”;

4. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Cestovni prijevoznici ne smiju obavljati kabotažu istim vozilom ili, u slučaju skupa vozila, motornim vozilom tog istog vozila u istoj državi članici u razdoblju od četiri dana nakon okončanja njegove posljednje kabotaže obavljene u toj državi članici.”;

(b) u stavku 3. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„3. Smatra se da su nacionalne usluge cestovnog prijevoza tereta koje obavlja strani cestovni prijevoznik u državi članici domaćinu usklađene s ovom Uredbom samo ako cestovni prijevoznik može podastrijeti jasne dokaze o prethodnom međunarodnom prijevozu i o svakoj naknadno obavljenoj kabotaži. Ako se vozilo nalazilo na državnom području države članice domaćina u razdoblju od četiri dana prije međunarodnog prijevoza robe, prijevoznik također podastire jasne dokaze o svim kabotažama obavljenima tijekom tog razdoblja.”;

(c) umeće se sljedeći stavak:

„4.a. Dokazi navedeni u stavku 3. podnose se ili se šalju na zahtjev ovlaštenom inspektoru države članice domaćina te tijekom provjere na cesti. Oni se mogu podnositi ili slati elektronički, uporabom prilagodljivog strukturiranog formata koji se izravno može upotrebljavati za računalnu pohranu i obradu, primjerice elektronički teretni list (e-CMR) u skladu s Dodatnim ženevskim protokolom uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) o elektroničkom teretnom listu od 20. veljače 2008. Tijekom provjere na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sjedište, upravitelja prijevoza ili drugu osobu ili subjekt kako bi prije kraja provjere na cesti pružio bilo koje dokaze navedene u stavku 3.”;

(d) stavak 5. mijenja se kako slijedi:

„5. Svakom cestovnom prijevozniku koji u državi članici poslovnoga nastana ima pravo obavljati cestovne prijevoze tereta uz naknadu navedene u članku 1. stavku 5. točkama od (a) do (ca) u skladu s propisima te države članice, dopušteno je da pod uvjetima iz ovog poglavlja obavlja, ovisno o slučaju, kabotažu iste vrste ili kabotažu vozilima iz iste kategorije.”;

5. članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 3. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komisija proučava situaciju osobito na temelju relevantnih podataka te, nakon savjetovanja s odborom osnovanim na temelju članka 42. stavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća (*), u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva države članice odlučuje jesu li zaštitne mjere potrebne i, ako jesu, donosi ih.

(*) 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.)”;

(b) dodaje se sljedeći stavak:

„7. Uz stavke od 1. do 6. ovog članka i odstupajući od članka 4. Direktive 92/106/EEZ, države članice, ako je to potrebno kako bi se izbjegla zlouporaba potonje odredbe pružanjem neograničenih i stalnih usluga koje se sastoje od početnih ili završnih cestovnih dionica unutar države članice domaćina te koje su dio kombiniranog prijevoza između država članica, mogu predvidjeti da se članak 8. ove Uredbe primjenjuje na prijevoznike kad provode takve početne i/ili završne dionice cestovnog prijevoza tereta unutar te države članice. U pogledu takvih dionica cestovnog prijevoza tereta države članice mogu predvidjeti dulje razdoblje od razdoblja od sedam dana predviđenog u članku 8. stavku 2. ove Uredbe i mogu predvidjeti kraće razdoblje od razdoblja od četiri dana predviđenog u članku 8. stavku 2.a ove Uredbe. Primjenom članka 8. stavka 4. ove Uredbe na takav prijevoz ne dovode se u pitanje zahtjevi koji proizlaze iz Direktive 92/106/EEZ. Države članice koje se koriste odstupanjem predviđenim ovim stavkom obavješćuju Komisiju o tome prije nego što primijene relevantne nacionalne mjere. One preispituju te mjere najmanje svakih pet godina te obavješćuju Komisiju o rezultatima tog preispitivanja. One osiguravaju da su pravila, uključujući trajanje dotičnih rokova, javno dostupna na transparentan način.”;

6. umeće se sljedeći članak:

„Članak 10.a

Pregledi

1. Kako bi se dodatno provele obveze utvrđene u ovom poglavlju, države članice osiguravaju primjenu koherentne nacionalne provedbene strategije na svojem državnom području. U toj strategiji naglasak je na poduzećima s visokim stupnjem rizika, kako je navedeno u članku 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*).

2. Svaka država članica osigurava da provjere predviđene člankom 2. Direktive 2006/22/EZ uključuju provjeru kabotaža, ako je to relevantno.

3. Države članice najmanje dva puta godišnje provode usklađene provjere kabotaže na cesti. Takve preglede istodobno provode nacionalna tijela nadležna za provedbu pravila u području cestovnog prijevoza dviju ili više država članica, od kojih svako nacionalno tijelo djeluje na svojem državnom području. Države članice te aktivnosti mogu provoditi zajedno s onima predviđenima člankom 5. Direktive 2006/22/EZ. Nacionalne kontaktne točke imenovane u skladu s člankom 18. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 razmjenjuju informacije o broju i vrsti povreda otkrivenih nakon provedbe usklađenih provjera na cesti.

(*) Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uređaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.);

7. umeću se sljedeći članci:

„Članak 14.a

Odgovornost

Države članice utvrđuju pravila o sankcijama za špeditere, otpremnike, izvođače i podizvođače zbog nepoštovanja poglavlja II. i III. ako su znali ili su s obzirom na sve relevantne okolnosti trebali znati da usluge prijevoza koje su naručili uključuju povrede ove Uredbe.

Članak 14.b

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 4. i članka 5. stavka 4. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno razdoblje počevši od 20. kolovoza 2020.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 4. i članka 5. stavka 4. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. (*)
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 4. stavka 4. i članka 5. stavka 4. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

(*) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

8. članak 15. briše se;

9. članak 17. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 17.

Izvjешćivanje i preispitivanje

1. Države članice najkasnije 31. ožujka svake druge godine obavješćuju Komisiju o broju cestovnih prijevoznika koji na dan 31. prosinca svake od prethodnih dviju godina imaju licenciju Zajednice i o broju ovjerenih vjerodostojnih preslika koje odgovaraju vozilima koja na taj dan prometuju. Izvjешća koja se odnose na razdoblje nakon 20. svibnja 2022. također uključuju raščlambu tih stavki prema prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta koji u međunarodnom prijevozu sudjeluju samo s vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona te prema preostalim prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta.

2. Države članice najkasnije 31. ožujka svake druge godine obavješćuju Komisiju o broju potvrda za vozače izdanih u svakoj od prethodnih dviju kalendarskih godina, kao i o ukupnom broju potvrda za vozače u prometu na dan 31. prosinca svake od prethodnih dviju godina. Izvješća koja se odnose na razdoblje nakon 20. svibnja 2022. također uključuju raščlambu tih stavki prema prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta koji u međunarodnom prijevozu sudjeluju samo s vozilima čija dopuštena ukupna masa ne prelazi 3,5 tona te prema preostalim prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta.
3. Države članice najkasnije 21. kolovoza 2022. Komisiji prosljeđuju svoje nacionalne provedbene strategije usvojene na temelju članka 10.a. Države članice najkasnije 31. ožujka svake godine obavješćuju Komisiju o postupcima provedbe koji su provedeni u prethodnoj kalendarskoj godini na temelju članka 10.a, uključujući, ako je to prikladno, broj provedenih pregleda. Te informacije uključuju broj pregledanih vozila.
4. Komisija sastavlja izvješće o stanju na tržištu cestovnog prijevoza u Uniji do 21. kolovoza 2024.. To izvješće sadrži analizu stanja na tržištu, uključujući evaluaciju učinkovitosti kontrola i razvoja uvjeta zapošljavanja u toj struci.
5. Komisija do 21. kolovoza 2023. provodi evaluaciju provedbe ove Uredbe, a posebno učinka izmjena članka 8. uvedenih Uredbom (EU) 2020/1055 Europskog parlamenta i Vijeća (*), te izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Uredbe.
6. Nakon izvješća navedenog u stavku 5. Komisija provodi redovitu evaluaciju ove Uredbe i rezultate evaluacije podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.
7. Izvješćima navedenima u stavcima 5. i 6. prema potrebi se prilažu odgovarajući zakonodavni prijedlozi.

(*) Uredba (EU) 2020/1055 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni uređaba (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa (SL L 249, 31.7.2020., str. 17)."

Članak 3.

Izmjene Uredbe (EU) br. 1024/2012

U Prilogu Uredbi (EU) br. 1024/2012 dodaje se sljedeća točka:

- „15. Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (*): članak 18. stavak 8.

(*) SL L 300, 14.11.2009., str. 51.”

Članak 4.

Stupanje na snagu

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

Primjenjuje se od 21. veljače 2022.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 15. srpnja 2020.

Za Europski parlament

Predsjednik

D.M. SASSOLI

Za Vijeće

Predsjednica

J. KLOECKNER

UREDBA (EU) 2020/1056 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 15. srpnja 2020.****o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. i članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта 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) Učinkovitost prijevoza tereta i njegove logistike ključna je za rast i konkurentnost gospodarstva Unije, funkcioniranje unutarnjeg tržišta te socijalnu i gospodarsku koheziju svih regija Unije.
- (2) Cilj je ove Uredbe poticanje digitalizacije prijevoza tereta i njegove logistike kako bi se smanjili administrativni troškovi, poboljšale provedbene sposobnosti nadležnih tijela te povećala učinkovitost i održivost prometa.
- (3) Kretanje robe, uključujući otpad, popraćeno je velikom količinom informacija koje se i dalje razmjenjuju u papirnatom obliku među poduzećima te između poduzeća i nadležnih tijela. Upotreba papirnatih dokumenata znatno je administrativno opterećenje za pružatelje logističkih usluga i dodatni trošak za pružatelje logističkih usluga i povezane industrije (kao što su trgovina i proizvodnja), posebno za MSP-ove, te negativno utječe i na okoliš.
- (4) Smatra se da je glavni razlog neostvarivanja napretka prema pojednostavnjenju i većoj učinkovitosti razmjena informacija koje omogućuju dostupna elektronička sredstva nepostojanje jedinstvenog pravnog okvira na razini Unije kojim se od nadležnih tijela zahtijeva da prihvaćaju u elektroničkom obliku relevantne informacije o prijevozu tereta čije je dostavljanje propisano zakonodavstvom. Kad bi nadležna tijela prihvaćala informacije koje su u elektroničkom obliku i imaju zajedničke specifikacije, komunikacija između nadležnih tijela i gospodarskih subjekata bila bi lakša, a ujedno bi se, neizravno, olakšao razvoj jedinstvene i pojednostavnjene elektroničke komunikacije među poduzećima diljem Unije. To bi dovelo i do znatnog smanjenja administrativnih troškova za gospodarske subjekte, a osobito za MSP-ove, koji čine najveći dio prijevoznih i logističkih društava u Uniji.
- (5) U pojedinim područjima prometnog prava Unije od nadležnih tijela zahtijeva se da prihvaćaju digitalizirane informacije, no to se ni izbliza ne odnosi na sve relevantne pravne akte Unije. Trebalo bi biti moguće upotrebljavati elektronička sredstva kako bi se nadležnim tijelima stavile na raspolaganje regulatorne informacije o prijevozu robe na cijelom području Unije u svim relevantnim fazama aktivnosti prijevoza koje se obavljaju u Uniji. Nadalje, ta bi se mogućnost trebala primjenjivati na sve regulatorne informacije te na sve vrste prijevoza.
- (6) Od nadležnih tijela stoga bi se trebalo zahtijevati da prihvaćaju informacije koje se stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem kad god gospodarski subjekti imaju obvezu stavljanja na raspolaganje informacija koje služe kao dokaz usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u pravnim aktima Unije obuhvaćenima ovom Uredbom. Tim bi se zahtjevom trebale obuhvatiti i informacije koje tijela zatraže kao dodatne informacije u skladu s odredbama tih pravnih akata Unije, primjerice ako neke informacije nedostaju. Isto bi se trebalo primjenjivati ako se nacionalnim pravom zahtijeva dostavljanje regulatornih informacija koje su potpuno ili djelomično istovjetne informacijama koje treba dostavljati u skladu s pravnim aktima Unije obuhvaćenima područjem primjene ove Uredbom. Tijela bi ujedno u pogledu tih informacija trebala nastojati komunicirati s dotičnim gospodarskim subjektima elektroničkim putem. Takva komunikacija ne bi trebala dovoditi u pitanje relevantne odredbe pravnih akata Unije i nacionalnog prava u vezi s daljnjim mjerama tijekom ili nakon provjera regulatornih informacija. Obveza nadležnih tijela da prihvaćaju informacije koje gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje elektroničkim

⁽¹⁾ SL C 62, 15.2.2019., str. 265.

⁽²⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 12. ožujka 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 7. travnja 2020. (SL C 157, 8.5.2020., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 8. srpnja 2020. (još nije objavljeno u Službenom listu).

putem trebala bi se primjenjivati i kad god se odredbama pravnih akata Unije ili nacionalnog prava obuhvaćenih područjem primjene ove Uredbom zahtijevaju informacije koje se spominju i u relevantnim međunarodnim konvencijama, kao što su konvencije kojima se uređuju međunarodni ugovori o prijevozu u okviru različitih vrsta prijevoza, primjerice Konvencija UN-a o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), Rezolucija IATA-e 672 o elektroničkom zračnom tovarnom listu, Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz (Montrealska konvencija) i Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim vodnim putovima (CMNI).

- (7) S obzirom na to da se ovom Uredbom samo nastoji olakšati i potaknuti dostavljanje informacija između gospodarskih subjekata i nadležnih tijela elektroničkim sredstvima, njome ne bi trebalo dovoditi u pitanje odredbe pravnih akata Unije ili nacionalnog prava kojima se utvrđuje sadržaj regulatornih informacija te se, posebno, ne bi trebali nametati bilo kakvi dodatni zahtjevi u pogledu regulatornih informacija ili jezika. Iako se ovom Uredbom nastoji omogućiti usklađenost sa zahtjevima u pogledu regulatornih informacija elektroničkim sredstvima umjesto papirnatim dokumentima, njome se ne dovodi u pitanje mogućnost dotičnih gospodarskih subjekata da te informacije podnesu u papirnatom obliku, kako je predviđeno relevantnim odredbama pravnih akata Unije ili nacionalnog prava, niti bi se njome trebalo dovoditi u pitanje relevantne zahtjeve Unije u pogledu dokumenata koje je potrebno upotrebljavati za strukturirano podnošenje predmetnih informacija. Ovom se Uredbom ne bi trebalo dovoditi u pitanje odredbe Uredbe (EZ) br. 1013/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ koje se odnose na postupovne zahtjeve za pošiljke otpada ni odredbe koje se odnose na kontrole koje provode carinski uredi. Ovom se Uredbom isto tako ne bi trebalo dovoditi u pitanje obveze izvješćivanja, uključujući one koje se odnose na nadležnost carinskih ureda ili nadležnost drugih tijela, utvrđene u Uredbi (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾ ili u provedbenim ili delegiranim aktima donesenima na temelju te uredbe ili u Uredbi (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁵⁾.
- (8) Uporabom elektroničkih sredstava za razmjenu regulatornih informacija mogu se smanjiti administrativni troškovi za gospodarske subjekte i povećati učinkovitost nadležnih tijela. I gospodarski subjekti i nadležna tijela trebali bi poduzeti potrebne mjere za omogućavanje elektroničkih razmjena regulatornih informacija o prijevozu tereta (eFTI) u strojno čitljivom formatu putem platformi koje se temelje na informacijskoj i komunikacijskoj tehnologiji (platforme za eFTI), uključujući nabavu potrebne opreme. Međutim, dotični gospodarski subjekti trebali bi i dalje biti odgovorni za dostavljanje informacija u formatu čitljivom čovjeku kad god to posebno zatraže nadležna tijela kako bi se nadležnim tijelima omogućilo da obavljaju svoje dužnosti u situacijama u kojima pristup platformi za eFTI nije dostupan.
- (9) Kako bi se gospodarskim subjektima omogućilo da relevantne informacije u elektroničkom obliku dostavljaju na isti način u svim državama članicama, potrebno je osloniti se na zajedničke specifikacije koje bi trebala donijeti Komisija delegiranim i provedbenim aktima iz ove Uredbe.
- (10) Zajedničkim specifikacijama u pogledu definicije i tehničkih obilježja podatkovnih elemenata trebalo bi osigurati interoperabilnost podataka tako što će se uspostaviti jedinstven i sveobuhvatan skup podataka koji će se upotrebljavati za elektronički prijenos informacija. Taj sveobuhvatni skup podataka trebao bi sadržavati sve podatkovne elemente koji odgovaraju zahtjevima u pogledu informacija iz relevantnih odredaba pravnih akata Unije i nacionalnog prava, pri čemu je svaki podatkovni element koji je zajednički jednom ili više podskupova uvršten samo jednom.
- (11) Zajedničkim specifikacijama trebalo bi također utvrditi zajedničke postupke i detaljna pravila za pristup tim informacijama i njihovu obradu od strane nadležnih tijela, uključujući svu s tim povezanu komunikaciju između nadležnih tijela i dotičnih gospodarskih subjekata, kao što su zahtjevi za dodatne informacije, koja je potrebna kako bi nadležna tijela mogla izvršavati svoje regulatorne provedbene nadležnosti u skladu s relevantnim odredbama pravnih akata Unije i nacionalnog prava.

⁽³⁾ Uredba (EZ) br. 1013/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. lipnja 2006. o pošiljkama otpada (SL L 190, 12.7.2006., str. 1.).

⁽⁴⁾ Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (SL L 269, 10.10.2013., str. 1.).

⁽⁵⁾ Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sućelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU (SL L 198, 25.7.2019., str. 64.).

- (12) Pri utvrđivanju tih zajedničkih specifikacija u obzir bi trebalo uzeti relevantne specifikacije za razmjenu podataka utvrđene u relevantnim pravnim aktima Unije te sadržane u relevantnim europskim i međunarodnim standardima za razmjenu podataka, uključujući multimodalne standarde, te bi u obzir trebalo uzeti i načela i preporuke utvrđene u Komunikaciji Komisije od 23. ožujka 2017. naslovljenoj „Europski okvir za interoperabilnost – strategija provedbe”, kojom je predviđen pristup pružanju digitalnih javnih usluga u Europi koji su države članice zajednički dogovorile. Trebalo bi voditi računa i o tome da te specifikacije budu tehnološki neutralne i otvorene inovativnim tehnologijama.
- (13) S ciljem svodenja troškova na najmanju razinu, i za nadležna tijela i za gospodarske subjekte, mogla bi se razmotriti uspostava pristupnih točaka za nadležna tijela. Te pristupne točke djelovale bi samo kao posrednici između platformi za eFTI i nadležnih tijela te stoga ne bi trebale pohranjivati niti obrađivati podatke koji se odnose na eFTI za koje posredno omogućuju pristup, osim metapodataka povezanih s obradom podataka koji se odnose na eFTI, kao što je evidencija aktivnosti potrebna radi praćenja ili u statističke svrhe. Države članice mogle bi se dogovoriti i da uspostave zajedničke pristupne točke za svoja nadležna tijela.
- (14) Ovom bi se Uredbom trebali utvrditi funkcionalni zahtjevi koji se primjenjuju na platforme za eFTI i koje bi gospodarski subjekti trebali upotrebljavati da nadležnim tijelima stave na raspolaganje regulatorne informacije o prijevozu tereta u elektroničkom obliku kako bi se ispunili uvjeti za obvezu nadležnih tijela da prihvaćaju te informacije, kako je utvrđeno ovom Uredbom. Trebalo bi utvrditi i zahtjeve za pružatelje usluge platformi koji su treća strana (pružatelji eFTI usluga). Tim bi se zahtjevima trebalo posebno osigurati da se svi podaci koji se odnose na eFTI mogu obrađivati isključivo u skladu sa sveobuhvatnim sustavom kontrole pristupa koji se temelji na pravima i koji nudi dodijeljene funkcionalnosti, da sva nadležna tijela mogu imati neposredan pristup tim podacima u skladu sa svojim regulatornim provedbenim nadležnostima, da se elektronička obrada osobnih podataka može obavljati u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾ i da se pri obradi osjetljivih poslovnih informacija može poštovati povjerljivost tih informacija.
- (15) Komisija bi trebala donijeti specifikacije u pogledu funkcionalnih zahtjeva za platforme za eFTI. Pri donošenju tih specifikacija Komisija bi trebala nastojati osigurati interoperabilnost platformi za eFTI kako bi se olakšala razmjena podataka među tim platformama i omogućilo gospodarskim subjektima da upotrebljavaju platformu za eFTI po vlastitom izboru. Kako bi se olakšala provedba i troškovi sveli na najmanju razinu, Komisija bi trebala uzeti u obzir i relevantna tehnička rješenja i norme koji se primjenjuju u postojećim sustavima ICT-a. Komisija bi istodobno trebala osigurati da te specifikacije budu u najvećoj mogućoj mjeri tehnološki neutralne kako bi se potaknule stalne inovacije i izbjeгла ovisnost o određenoj tehnologiji.
- (16) Kako bi se izgradilo povjerenje i nadležnih tijela i gospodarskih subjekata u pogledu usklađenosti platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga s tim funkcionalnim zahtjevima, države članice trebale bi uspostaviti certifikacijski sustav koji se temelji na akreditaciji u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁷⁾. Kako bi se iskoristile prednosti certificiranja, potiču se pružatelji sustava ICT-a koji su već u upotrebi da osiguraju usklađenost tih sustava sa zahtjevima za platforme za eFTI utvrđenima u ovoj Uredbi i da podnesu zahtjev za certificiranje. Certificiranje sustava ICT-a trebalo bi se provoditi bez odgode.
- (17) Upotreba platformi za eFTI gospodarskim subjektima jamči prihvaćanje regulatornih informacija, a nadležnim tijelima omogućuje pouzdan i siguran pristup tim informacijama. Bez obzira na to i neovisno o obvezi svih nadležnih tijela da prihvate informacije stavljene na raspolaganje putem certificirane platforme za eFTI u skladu s ovom Uredbom, trebala bi i dalje biti moguća upotreba drugih sustava ICT-a ako država članica tako odluči. Istodobno se ovom Uredbom ne bi trebala spriječiti upotreba platformi za eFTI među poduzetima ni upotreba dodatnih funkcionalnosti na platformama za eFTI, pod uvjetom da to ne utječe negativno na obradu regulatornih informacija koje su obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe u skladu sa zahtjevima ove Uredbe.

⁽⁶⁾ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

⁽⁷⁾ Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008., str. 30.).

- (18) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu obveze prihvaćanja regulatornih informacija stavljenih na raspolaganje u elektroničkom obliku na temelju ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Komisiji bi osobito trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za uspostavu zajedničkih postupaka i detaljnih pravila za nadležna tijela u pogledu pristupa tim regulatornim informacijama i njihove obrade kad dotični gospodarski subjekti te informacije stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem, uključujući detaljna pravila i tehničke specifikacije, te za uspostavu detaljnih specifikacija za provedbu zahtjeva u pogledu platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾.
- (19) Kako bi se osigurala pravilna primjena ove Uredbe, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu izmjene dijela A Priloga I. kako bi se uzeli u obzir svi delegirani ili provedbeni akti koje je donijela Komisija i kojima se utvrđuju novi zahtjevi Unije u pogledu regulatornih informacija o prijevozu robe; izmjene dijela B Priloga I. kako bi se uključili popisi zahtjeva u pogledu regulatornih informacija iz nacionalnog prava o kojima države članice obavješćuju Komisiju u skladu s ovom Uredbom te kako bi se uključile sve nove odredbe relevantnog nacionalnog prava kojima se uvode izmjene nacionalnih zahtjeva u pogledu regulatornih informacija ili utvrđuju novi relevantni zahtjevi u pogledu regulatornih informacija obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe o kojima države članice obavješćuju Komisiju u skladu s ovom Uredbom; te u pogledu dopune ove Uredbe uspostavljanjem i izmjenom zajedničkog skupa podataka i podskupova podataka u vezi s odgovarajućim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija obuhvaćenima ovom Uredbom; i dopune određenih tehničkih aspekata ove Uredbe, ponajprije u pogledu pravila o certificiranju i upotrebi certifikacijskog žiga za platforme za eFTI te pravila o certificiranju pružatelja eFTI usluga. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ⁽⁹⁾.

Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata. Nadalje, za razvoj i pripremu tih akata važno je da svi relevantni dionici budu uključeni u odgovarajuće forume, kao što je skupina stručnjaka uspostavljena Odlukom Komisije od 13. rujna 2018. kojom se osniva „Forum za digitalni promet i logistiku”.

- (20) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno osiguravanje jedinstvenog pristupa prihvaćanju, od strane nadležnih tijela, informacija o prijevozu tereta stavljenih na raspolaganje elektroničkim putem ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se, zbog potrebe za utvrđivanjem zajedničkih zahtjeva, on na bolji način može 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 ostvarenje tog cilja.
- (21) Elektronička obrada osobnih podataka koja je potrebna u okviru regulatornih informacija o prijevozu tereta trebala bi se obavljati u skladu s Uredbom (EU) 2016/679.
- (22) Komisija bi trebala provesti evaluaciju ove Uredbe. Trebalo bi prikupiti informacije za potrebe te evaluacije i procjene učinkovitosti ove Uredbe u odnosu na cilj koji se njome nastoji ostvariti.
- (23) Za učinkovitu i djelotvornu provedbu potrebno je da sva nadležna tijela imaju izravan pristup relevantnim regulatornim informacijama u elektroničkom obliku i u stvarnom vremenu. U tu svrhu i u skladu s načelom „digitalizacija kao standard”, navedenim u Komunikaciji Komisije od 19. travnja 2016. naslovljenoj „Akcijski plan EU-a za e-upravu 2016. – 2020. – Ubrzavanje digitalne transformacije uprave”, upotreba elektroničkih sredstava trebala bi postati prevladavajući način razmjene regulatornih informacija između gospodarskih subjekata i nadležnih tijela. Stoga bi Komisija trebala ocijeniti moguće inicijative s ciljem utvrđivanja obveze gospodarskih subjekata da upotrebljavaju elektronička sredstva za stavljanje na raspolaganje regulatornih informacija nadležnim tijelima. Komisija bi trebala predložiti, prema potrebi, odgovarajuće inicijative, uključujući moguće izmjene ove

⁽⁸⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13).

⁽⁹⁾ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

Uredbe i drugih relevantnih pravnih akata Unije. S ciljem poboljšanja provedbenih sposobnosti nadležnih tijela i smanjenja troškova i za nadležna tijela i za gospodarske subjekte, Komisija bi ujedno trebala razmotriti daljnje mjere kao što su veća interoperabilnost i zajednička pristupna točka sustavima ICT-a i platformama koji se upotrebljavaju za bilježenje i obradu regulatornih informacija kako je predviđeno drugim pravnim aktima Unije u području prometa.

- (24) Ova se Uredba ne može djelotvorno primjenjivati prije nego što stupe na snagu njome predviđeni delegirani i provedbeni akti. Komisija stoga ima pravnu obvezu donijeti te delegirane i provedbene akte te bi odmah trebala započeti s radom na njima kako bi osigurala pravodobno donošenje relevantnih specifikacija, a kada je to moguće i prije rokova utvrđenih u ovoj Uredbi. Pravodobno donošenje tih delegiranih i provedbenih akata ključno je kako bi države članice i gospodarski subjekti imali dovoljno vremena za poduzimanje potrebnih mjera u skladu s ovom Uredbom. Stoga bi u skladu s tim u ovoj Uredbi trebalo utvrditi različita razdoblja primjene.
- (25) Isto tako, obveza država članica u pogledu obavješćivanja na temelju ove Uredbe trebala bi se ispuniti u roku od jedne godine od datuma stupanja na snagu ove Uredbe kako bi se Komisiji omogućilo da pravodobno donese prvi delegirani akt u skladu s ovom Uredbom.
- (26) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 28. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁰⁾,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom uspostavlja pravni okvir za elektronički prijenos regulatornih informacija, između dotičnih gospodarskih subjekata i nadležnih tijela, o prijevozu robe na području Unije.

U tu svrhu ovom se Uredbom:

- (a) utvrđuju uvjeti pod kojima su nadležna tijela dužna prihvaćati regulatorne informacije kada dotični gospodarski subjekti te informacije stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem;
- (b) utvrđuju pravila za pružanje usluga koje se odnose na stavljanje na raspolaganje regulatornih informacija nadležnim tijelima elektroničkim putem od strane dotičnih gospodarskih subjekata.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na:

(a) zahtjeve u pogledu regulatornih informacija utvrđene u:

- i. članku 6. stavku 1. Uredbe Vijeća EEZ-a br. 11 ⁽¹¹⁾;
- ii. članku 3. Direktive Vijeća 92/106/EEZ ⁽¹²⁾;
- iii. članku 8. stavku 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹³⁾;

⁽¹⁰⁾ Uredba (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 8, 12.1.2001., str. 1.).

⁽¹¹⁾ Vijeće EEZ-a: Uredba br. 11 o ukidanju diskriminacije u cijenama i uvjetima prijevoza, prema članku 79. stavku 3. Ugovora o osnivanju Europske ekonomske zajednice (SL P 52, 16.8.1960., str. 1121.).

⁽¹²⁾ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

⁽¹³⁾ Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

iv. članku 16. točki (c) i članku 18. stavku 1. Uredbe (EZ) br. 1013/2006; ovom se Uredbom ne dovode u pitanje kontrole koje provode carinski uredi, predviđene u relevantnim odredbama pravnih akata Unije;

v. poglavlju 5.4. dijela 5. Priloga A Europskom sporazumu o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari (ADR), sklopljenom u Ženevi 30. rujna 1957., kako je navedeno u odjeljku I.1. Priloga I. Direktivi 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁴⁾, poglavlju 5.4. dijela 5. Pravilnika o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID) koji se kao Dodatak C nalazi u Konvenciji COTIF sklopljenoj u Vilniusu 3. lipnja 1999., kako je navedeno u odjeljku II.1. Priloga II. toj direktivi; i poglavlju 5.4. dijela 5. Pravilnika priloženog Europskom sporazumu o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima (ADN), sklopljenom u Ženevi 26. svibnja 2000., kako je navedeno u odjeljku III.1. Priloga III. toj direktivi;

(b) zahtjeve u pogledu regulatornih informacija utvrđene u delegiranim ili provedbenim aktima koje je donijela Komisija na temelju pravnog akta Unije iz točke (a) ovog stavka ili na temelju Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁵⁾ ili Uredbe (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁶⁾. Ti delegirani ili provedbeni akti navode se u dijelu A Priloga I. ovoj Uredbi;

(c) zahtjeve u pogledu regulatornih informacija utvrđene u odredbama nacionalnog prava navedenima u dijelu B Priloga I. ovoj Uredbi.

2. Države članice do 21. kolovoza 2021. obavješćuju Komisiju o odredbama nacionalnog prava i odgovarajućim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija u okviru kojih se zahtijeva dostavljanje informacija djelomično ili potpuno istovjetnih informacijama koje treba dostavljati na temelju zahtjevâ u pogledu regulatornih informacija iz stavka 1. točaka (a) i (b).

Nakon te obavijesti države članice obavješćuju Komisiju o svim odredbama nacionalnog prava kojima se:

(a) uvode promjene u vezi sa zahtjevima u pogledu regulatornih informacija utvrđenima u odredbama nacionalnog prava navedenima u dijelu B Priloga I.; ili

(b) utvrđuju novi relevantni zahtjevi u pogledu regulatornih informacija u okviru kojih se zahtijeva dostavljanje informacija djelomično ili potpuno istovjetnih informacijama koje treba dostavljati na temelju zahtjevâ u pogledu regulatornih informacija iz stavka 1. točaka (a) i (b).

Države članice te obavijesti dostavljaju u roku od mjesec dana od donošenja takvih odredaba.

3. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 14. kojima se mijenja:

(a) dio A Priloga I. kako bi se uključilo upućivanja na bilo koje zahtjeve u pogledu regulatornih informacija iz stavka 1. točke (b) ovog članka;

(b) dio B Priloga I. kako bi se uključilo ili izbrisalo upućivanje na nacionalno pravo i zahtjeve u pogledu regulatornih informacija u skladu s obavijestima dostavljenima na temelju stavka 2. ovog članka.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „regulatorne informacije” znači informacije, neovisno o tome jesu li podnesene u obliku dokumenta, o prijevozu robe na području Unije, uključujući robu u provozu, koje dotični gospodarski subjekt treba staviti na raspolaganje u skladu s odredbama iz članka 2. stavka 1. kako bi dokazao usklađenost s relevantnim zahtjevima iz akata kojima se utvrđuju te odredbe;

2. „zahtjev u pogledu regulatornih informacija” znači zahtjev za pružanje regulatornih informacija;

⁽¹⁴⁾ Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

⁽¹⁵⁾ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 138, 26.5.2016., str. 44.).

⁽¹⁶⁾ Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 (SL L 97, 9.4.2008., str. 72.).

3. „nadležno tijelo” znači javno tijelo, agencija ili drugo tijelo koje je nadležno za obavljanje zadaća na temelju pravnih akata iz članka 2. stavka 1. i za koje je potreban pristup regulatornim informacijama, kao što su provjera, provedba, potvrđivanje ili praćenje usklađenosti na državnom području države članice;
4. „elektroničke informacije o prijevozu tereta” ili „eFTI” znači skup elektronički obrađenih podatkovnih elemenata u svrhu razmjene regulatornih informacija među dotičnim gospodarskim subjektima i između dotičnih gospodarskih subjekata i nadležnih tijela;
5. „podskup podataka koji se odnosi na eFTI” znači skup strukturiranih podatkovnih elemenata koji odgovaraju regulatornim informacijama koje se zahtijevaju na temelju određenog pravnog akta Unije ili nacionalnog prava iz članka 2. stavka 1.;
6. „zajednički skup podataka koji se odnosi na eFTI” znači sveobuhvatan skup strukturiranih podatkovnih elemenata koji odgovaraju svim podskupovima podataka koji se odnose na eFTI, pri čemu su podatkovni elementi koji su zajednički različitim podskupovima podataka koji se odnose na eFTI uvršteni samo jednom;
7. „podatkovni element” znači najmanja jedinica informacije s jedinstvenom definicijom i preciznim tehničkim obilježjima kao što su format, duljina i vrsta slovnog znaka;
8. „obrada” znači postupak ili skup postupaka koji se obavljaju na eFTI-ju, bilo automatiziranim bilo neautomatiziranim sredstvima, kao što su prikupljanje, bilježenje, organizacija, strukturiranje, pohrana, prilagodba ili izmjena, pronalaženje, obavljanje uvida, upotreba, otkrivanje prijenosom, širenjem ili stavljanjem eFTI-ja na raspolaganje na drugi način, usklađivanje ili kombiniranje, ograničavanje, brisanje ili uništavanje;
9. „evidencija aktivnosti” znači automatiziran zapis elektroničke obrade eFTI-ja;
10. „platforma za eFTI” znači rješenje koje se temelji na informacijskoj i komunikacijskoj tehnologiji (ICT), primjerice operativni sustav, radna okolina ili baza podataka, namijenjeno za potrebe obrade eFTI-ja;
11. „programer platforme za eFTI” znači fizička ili pravna osoba koja je izradila ili nabavila platformu za eFTI u svrhu obrade regulatornih informacija povezanih sa svojim gospodarskim aktivnostima ili radi stavljanja te platforme na tržište;
12. „eFTI usluga” znači usluga obrade eFTI-ja s pomoću platforme za eFTI, pojedinačno ili u kombinaciji s drugim ICT rješenjima, uključujući druge platforme za eFTI;
13. „pružatelj eFTI usluga” znači fizička ili pravna osoba koja dotičnim gospodarskim subjektima pruža neku eFTI uslugu na temelju ugovora;
14. „dotični gospodarski subjekt” znači subjekt koji pruža usluge prijevoza ili logističke usluge ili svaka druga fizička ili pravna osoba koja je odgovorna za stavljanje na raspolaganje regulatornih informacija nadležnim tijelima u skladu s relevantnim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija;
15. „format čitljiv čovjeku” znači način prikaza podataka u elektroničkom obliku koji fizička osoba može upotrebljavati kao informacije bez potrebe za dodatnom obradom;
16. „strojno čitljiv format” znači način prikaza podataka u elektroničkom obliku koji se može upotrebljavati za automatsku strojnu obradu;
17. „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo za ocjenjivanje sukladnosti u smislu Uredbe (EZ) br. 765/2008, akreditirano u skladu s tom uredbom za provođenje ocjenjivanja sukladnosti platformi za eFTI ili pružatelja eFTI usluga;
18. „pošiljka” znači prijevoz utvrđenog skupa robe, uključujući otpad, između prvog mjesta preuzimanja i završnog mjesta isporuke u skladu s uvjetima jedinstvenog ugovora o prijevozu ili više uzastopnih ugovora o prijevozu uključujući, ako je primjenjivo, prijenos između različitih vrsta prijevoza, bez obzira na količinu ili broj kontejnera, paketa ili komada koji se prevoze.

POGLAVLJE II.

REGULATORNE INFORMACIJE KOJE SE STAVLJAJU NA RASPOLAGANJE ELEKTRONIČKIM PUTEM

Članak 4.

Zahtjevi za dotične gospodarske subjekte

1. Za potrebe članka 5. stavaka 1., 2. i 3., dotični gospodarski subjekti moraju ispunjavati zahtjeve utvrđene u ovom članku.

2. Ako dotični gospodarski subjekti nadležnom tijelu stavljaju na raspolaganje regulatorne informacije elektroničkim putem, to čine na temelju podataka koji su obrađeni na certificiranoj platformi za eFTI te, ako je primjenjivo, koje je obradio certificirani pružatelj eFTI usluga. Dotični gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje te regulatorne informacije u strojno čitljivom formatu i, na zahtjev nadležnog tijela, u formatu čitljivom čovjeku.

3. Informacije u strojno čitljivom formatu stavljaju se na raspolaganje putem autenticirane i sigurne veze s izvorom podataka na platformi za eFTI. Dotični gospodarski subjekti šalju obavijest o jedinstvenoj elektroničkoj identifikacijskoj vezi iz članka 9. stavka 1. točke (e) koja nadležnom tijelu omogućuje jedinstvenu identifikaciju regulatornih informacija povezanih s pošiljkom.

4. Informacije u formatu čitljivom čovjeku koje su zatražila nadležna tijela stavljaju se na raspolaganje na licu mjesta, na zaslonu elektroničkog uređaja u vlasništvu dotičnog gospodarskog subjekta.

Članak 5.

Zahtjevi za nadležna tijela

1. Počevši od 30 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu prvog od delegiranih i provedbenih akata iz članka 7. i 8. nadležna tijela prihvaćaju regulatorne informacije koje dotični gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem u skladu s člankom 4., među ostalim kada nadležna tijela zahtijevaju takve regulatorne informacije kao dodatne informacije.

2. Ako je dotični gospodarski subjekt regulatorne informacije koje se zahtijevaju na temelju Uredbe (EZ) br. 1013/2006 stavio na raspolaganje elektroničkim putem u skladu s člankom 4. ove Uredbe, dotična nadležna tijela prihvaćaju takve regulatorne informacije i bez sporazuma iz članka 26. stavaka 3. i 4. Uredbe (EZ) br. 1013/2006.

3. Ako regulatorne informacije koje se zahtijevaju na temelju određenog pravnog akta Unije ili nacionalnog prava iz članka 2. stavka 1. uključuju službenu potvrdu, kao što su pečati ili certifikati, odgovarajuće tijelo osigurava tu potvrdu elektroničkim putem, u skladu sa zahtjevima utvrđenima delegiranim i provedbenim aktima iz članka 7. i 8.

4. Radi ispunjavanja zahtjeva iz stavaka od 1. do 3. ovog članka države članice poduzimaju mjere kako bi svim svojim nadležnim tijelima omogućile pristup regulatornim informacijama koje dotični gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje u skladu s člankom 4., kao i njihovu obradu. Te mjere moraju biti u skladu s delegiranim i provedbenim aktima iz članka 7. i 8.

Članak 6.

Povjerljive poslovne informacije

Nadležna tijela, pružatelji eFTI usluga i dotični gospodarski subjekti poduzimaju mjere kako bi osigurali povjerljivost poslovnih informacija koje se obrađuju i razmjenjuju u skladu s ovom Uredbom te kako bi osigurali da se takvim informacijama može pristupiti i da ih se može obraditi samo uz ovlaštenje.

Članak 7.

Zajednički skup podataka koji se odnosi na eFTI i podskupovi podataka koji se odnose na eFTI

1. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 14. radi dopune ove Uredbe uspostavljanjem i izmjenom zajedničkog skupa podataka koji se odnosi na eFTI i podskupova podataka koji se odnose na eFTI u vezi s odgovarajućim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija iz članka 2. stavka 1., uključujući odgovarajuće specifikacije u pogledu definicije i tehničkih obilježja svakog podatkovnog elementa u zajedničkom skupu podataka koji se odnosi na eFTI i podskupovima podataka koji se odnose na eFTI.

2. Pri donošenju delegiranih akata iz stavka 1. Komisija:

(a) u obzir uzima relevantne međunarodne konvencije i pravo Unije; i

(b) nastoji osigurati interoperabilnost zajedničkog skupa podataka koji se odnosi na eFTI i podskupova podataka koji se odnose na eFTI s relevantnim modelima podataka prihvaćenima na međunarodnoj razini ili na razini Unije, uključujući multimodalne modele podataka.

3. Prvi takav delegirani akt obuhvaća sve elemente iz stavka 1. i donosi se najkasnije 21. veljače 2023.

*Članak 8.***Zajednički postupci i pravila za pristup**

1. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju zajednički postupci i detaljna pravila, uključujući zajedničke tehničke specifikacije, za pristup nadležnih tijela platformama za eFTI, uključujući postupke za obradu regulatornih informacija i za komunikaciju između nadležnih tijela i dotičnih gospodarskih subjekata u vezi s tim informacijama.
2. Pri donošenju provedbenih akata iz stavka 1. Komisija nastoji unaprijediti učinkovitost administrativnih postupaka i svesti troškove usklađivanja na najmanju razinu, i za dotične gospodarske subjekte i za nadležna tijela.
3. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2. Prvi takav provedbeni akt obuhvaća sve elemente iz stavka 1. ovog članka i donosi se najkasnije 21. veljače 2023.

POGLAVLJE III.

PLATFORME ZA eFTI I PRUŽATELJI eFTI USLUGA

ODJELJAK 1.

Zahtjevi u pogledu platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga*Članak 9.***Funkcionalni zahtjevi za platforme za eFTI**

1. Platforme za eFTI koje se upotrebljavaju za obradu regulatornih informacija moraju pružati funkcionalnosti kojima se osigurava:
 - (a) da se osobni podaci mogu obrađivati u skladu s Uredbom (EU) 2016/679;
 - (b) da se poslovni podaci mogu obrađivati u skladu s člankom 6.;
 - (c) da nadležna tijela mogu pristupiti podacima i obrađivati ih u skladu sa specifikacijama donesenima delegiranim i provedbenim aktima iz članka 7. i 8.;
 - (d) da dotični gospodarski subjekti mogu nadležnim tijelima staviti na raspolaganje informacije u skladu s člankom 4.;
 - (e) da se može uspostaviti jedinstvena elektronička identifikacijska veza između pošiljke i povezanih podatkovnih elemenata, uključujući strukturirano upućivanje na platformu za eFTI na kojoj se podaci stavljaju na raspolaganje, kao što je jedinstvena referentna oznaka;
 - (f) da se podaci mogu obrađivati isključivo na temelju ovlaštenog i autenticiranog pristupa;
 - (g) da se sva obrada podataka na odgovarajući način bilježi u evidencijama aktivnosti kako bi se omogućila barem identifikacija svake zasebne aktivnosti obrade, fizičke ili pravne osobe koja je obavila aktivnosti i redosljeda aktivnosti na svakom pojedinačnom podatkovnom elementu; ako aktivnost obuhvaća izmjenu ili brisanje postojećeg podatkovnog elementa, mora biti sačuvan izvorni podatkovni element;
 - (h) da se podaci mogu arhivirati i biti dostupni nadležnim tijelima u skladu s relevantnim pravnim aktima Unije i nacionalnim pravom kojima se utvrđuju odgovarajući zahtjevi u pogledu regulatornih informacija;
 - (i) da se evidencije aktivnosti iz točke (g) ovog stavka arhiviraju i budu dostupne nadležnim tijelima za potrebe revizije na razdoblje određeno relevantnim pravnim aktima Unije i nacionalnim pravom kojima se utvrđuju odgovarajući zahtjevi u pogledu regulatornih informacija te, za potrebe praćenja, na razdoblja navedena u članku 17.;
 - (j) da su podaci zaštićeni od oštećenja i krađe;
 - (k) da podatkovni elementi koji se obrađuju odgovaraju zajedničkom skupu podataka koji se odnosi na eFTI i podskupovima podataka koji se odnose na eFTI, kako je utvrđeno delegiranim aktima iz članka 7., i da se mogu obrađivati na bilo kojem od službenih jezika Unije, kako je predviđeno relevantnim pravnim aktima Unije i nacionalnim pravom kojima se utvrđuju odgovarajući zahtjevi u pogledu regulatornih informacija.

2. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne specifikacije o zahtjevima navedenima u stavku 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2. Komisija pri donošenju tih specifikacija:

- (a) nastoji osigurati interoperabilnost platformi za eFTI;
- (b) uzima u obzir relevantna postojeća tehnička rješenja i standarde;
- (c) osigurava da te specifikacije u najvećoj mogućoj mjeri budu tehnološki neutralne.

Prvi takav provedbeni akt obuhvaća sve elemente iz stavka 1. ovog članka i donosi se najkasnije 21. kolovoza 2023.

Članak 10.

Zahtjevi za pružatelje eFTI usluga

1. Pružatelji eFTI usluga osiguravaju:

- (a) da podatke obrađuju isključivo ovlašteni korisnici i to u skladu s jasno definiranim i dodijeljenim pravima obrade na platformi za eFTI, u skladu s relevantnim zahtjevima u pogledu regulatornih informacija;
- (b) da podaci budu pohranjeni i dostupni u skladu s pravnim aktima Unije i nacionalnim pravom kojima se utvrđuju odgovarajući zahtjevi u pogledu regulatornih informacija;
- (c) da nadležna tijela imaju izravan pristup regulatornim informacijama o aktivnosti prijevoza tereta obrađenima s pomoću njihovih platformi za eFTI, bez naknada ili pristojbi;
- (d) da su podaci na odgovarajući način zaštićeni, među ostalim od neovlaštene ili nezakonite obrade i slučajnog gubitka, uništavanja ili štete.

2. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila o zahtjevima navedenima u stavku 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2. Prvi takav provedbeni akt kojim su obuhvaćeni svi elementi iz stavka 1. ovog članka donosi se najkasnije 21. kolovoza 2023.

ODJELJAK 2.

Certificiranje

Članak 11.

Tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti akreditiraju se u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 za potrebe certificiranja platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga kako je utvrđeno u člancima 12. i 13. ove Uredbe.

2. Za potrebe akreditiranja tijela za ocjenjivanje sukladnosti moraju ispunjavati zahtjeve utvrđene u Prilogu II. Nacionalna akreditacijska tijela priopćuju nacionalnom tijelu imenovanom u skladu sa stavkom 3. ovog članka adresu internetskih stranica na kojima objavljuju informacije o akreditiranim tijelima za ocjenjivanje sukladnosti, uključujući ažurirani popis tih tijela.

3. Svaka država članica imenuje tijelo koje vodi ažuriran popis akreditiranih tijela za ocjenjivanje sukladnosti, platformi za eFTI i pružatelja eFTI usluga koji imaju valjan certifikat na temelju informacija dostavljenih u skladu sa stavkom 2. ovog članka te člankom 12. stavkom 2. i člankom 13. stavkom 2. Ta imenovana nacionalna tijela navedeni popis objavljuju na službenim internetskim stranicama vlade.

4. Ta imenovana nacionalna tijela do 31. ožujka svake godine Komisiji dostavljaju popis iz stavka 3., zajedno s adresom internetskih stranica na kojima je taj popis objavljen. Komisija na svojim službenim internetskim stranicama objavljuje adrese tih internetskih stranica.

Članak 12.**Certificiranje platformi za eFTI**

1. Na zahtjev programera platforme za eFTI tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ocjenjuje ispunjava li platforma za eFTI zahtjeve utvrđene u članku 9. stavku 1. U slučaju pozitivnog rezultata tijelo za ocjenjivanje sukladnosti izdaje certifikat o usklađenosti za tu platformu za eFTI. U slučaju negativnog rezultata tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podnosi zahtjev daje obrazloženje negativne ocjene.
2. Svako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti vodi ažuriran popis platformi za eFTI koje je certificiralo odnosno za koje je povuklo ili suspendiralo certifikat. Taj popis objavljuje na svojim internetskim stranicama i imenovanom nacionalnom tijelu iz članka 11. stavka 3. priopćuje adresu tih internetskih stranica.
3. Informacije koje su nadležnim tijelima stavljene na raspolaganje s pomoću certificirane platforme za eFTI moraju nositi certifikacijski žig.
4. Programer platforme za eFTI podnosi zahtjev za ponovno ocjenjivanje svojeg certifikata u slučaju revizije tehničkih specifikacija utvrđenih u provedbenim aktima iz članka 9. stavka 2.
5. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 14. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem pravila o certificiranju platformi za eFTI i upotrebi certifikacijskog žiga, uključujući pravila o obnovi, suspenziji i povlačenju certifikata.

Članak 13.**Certificiranje pružatelja eFTI usluga**

1. Na zahtjev pružatelja eFTI usluga tijelo za ocjenjivanje usklađenosti ocjenjuje ispunjava li pružatelj eFTI usluga zahtjeve utvrđene u članku 10. stavku 1. U slučaju pozitivnog rezultata tijelo za ocjenjivanje sukladnosti izdaje certifikat o usklađenosti. U slučaju negativnog rezultata tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podnosi zahtjev daje obrazloženje negativne ocjene.
2. Svako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti vodi ažuriran popis pružatelja eFTI usluga koje je certificiralo odnosno za koje je povuklo ili suspendiralo certifikat. Taj popis objavljuje na svojim internetskim stranicama i imenovanom nacionalnom tijelu iz članka 11. stavka 3. priopćuje adresu tih internetskih stranica.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 14. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem pravila o certificiranju pružatelja eFTI usluga, uključujući pravila o obnovi, suspenziji i povlačenju certifikata.

POGLAVLJE IV.

DELEGIRANJA OVLAŠTI I PROVEDBENE ODREDBE**Članak 14.****Izvršavanje delegiranja ovlasti**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovim članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 2. stavka 3., članka 7., članka 12. stavka 5. i članka 13. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 20. kolovoza 2020. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 2. stavka 3., članka 7., članka 12. stavka 5. i članka 13. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 2. stavka 3., članka 7., članka 12. stavka 5. i članka 13. stavka 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju o tome da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 15.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

POGLAVLJE V.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 16.

Preispitivanje

1. Komisija najkasnije 21. veljače 2029. provodi evaluaciju ove Uredbe te podnosi izvješće o glavnim zaključcima Europskom parlamentu, Vijeću i Europskom gospodarskom i socijalnom odboru.

Komisija ujedno ocjenjuje moguće inicijative posebno s ciljem:

- (a) utvrđivanja obveze gospodarskih subjekata da nadležnim tijelima stave na raspolaganje regulatorne informacije elektroničkim putem, u skladu s ovom Uredbom;
- (b) uspostave dodatne interoperabilnosti i međusobne povezanosti između okružja za eFTI i različitih sustava i platformi ICT-a koji se upotrebljavaju za bilježenje i obradu regulatornih informacija kako je predviđeno drugim pravnim aktima Unije u području prometa.

Ta ocjenjivanja obuhvaćaju posebno izmjenu ove Uredbe i drugih relevantnih pravnih akata Unije te im se prema potrebi prilaže zakonodavni prijedlog.

2. Države članice Komisiji dostavljaju potrebne informacije navedene u članku 17. za pripremu izvješća iz stavka 1. ovog članka.

Članak 17.

Praćenje

Države članice do 21. kolovoza 2027. i svakih pet godina nakon toga dostavljaju Komisiji, na temelju evidencija aktivnosti iz članka 9. stavka 1. točaka (g) i (i), informacije o broju pristupa nadležnih tijela regulatornim informacijama koje su dotični gospodarski subjekti stavili na raspolaganje elektroničkim putem u skladu s člankom 4., kao i o broju obrada tih informacija.

Te informacije dostavljaju se u odnosu na svaku godinu obuhvaćenu razdobljem izvješćivanja.

Članak 18.

Stupanje na snagu i primjena

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

2. Primjenjuje se od 21. kolovoza 2024.
3. Međutim, članak 2. stavak 2., članak 5. stavak 4., članak 7., članak 8., članak 9. stavak 2. i članak 10. stavak 2. primjenjuju se od datuma stupanja na snagu ove Uredbe.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 15. srpnja 2020.

Za Europski parlament

Predsjednik

D.M. SASSOLI

Za Vijeće

Predsjednica

J. KLOECKNER

PRILOG I.

REGULATORNE INFORMACIJE OBUHVAĆENE PODRUČJEM PRIMJENE OVE UREDBE

DIO A – Zahtjevi u pogledu regulatornih informacija navedeni u članku 2. stavku 1. točki (b)

Popis delegiranih i provedbenih akata iz članka 2. stavka 1. točke (b):

1. Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 ⁽¹⁾ o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa: Prilog točka 6.3.2.6. podtočke (a), (b), (c), (d), (e), (f) i (g).

DIO B – Nacionalno pravo

U nastavku se navode relevantne odredbe nacionalnog prava kojima se zahtijeva pružanje informacija djelomično ili potpuno istovjetnih informacijama navedenima u članku 2. stavku 1. točkama (a) i (b).

[Država članica]

1. Pravni akt: [odredba]

⁽¹⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 od 5. studenoga 2015. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa (SL L 299, 14.11.2015., str. 1.).

PRILOG II.

ZAHTEJEVI KOJI SE ODOSE NA TIJELA ZA OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI

1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti osniva se u skladu s nacionalnim pravom i ima pravnu osobnost.
2. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti tijelo je koje ima svojstvo treće strane neovisne o organizaciji ili platformi za eFTI ili pružatelju usluga u okviru platforme koju ocjenjuje.

Tijelo koje je dio poslovnog udruženja ili strukovnog saveza koji zastupaju poduzeća uključena u projektiranje, proizvodnju, nabavu, sastavljanje, upotrebu ili održavanje platforme za eFTI ili pružatelja usluga u okviru platforme koju ocjenjuje može se smatrati takvim tijelom pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje bilo kakvog sukoba interesa.

3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti ne smiju biti projektant, proizvođač, dobavljač, ugraditelj, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj platforme za eFTI ili pružatelja usluga u okviru platforme koje ocjenjuje, kao ni ovlašteni zastupnik bilo koje od tih strana.

Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti ne smiju biti izravno uključeni u projektiranje, proizvodnju ili izradu, stavljanje na tržište, ugradnju, upotrebu ili održavanje te platforme za eFTI ili pružatelja usluga u okviru platforme, niti zastupati strane uključene u navedene aktivnosti. Ne smiju sudjelovati ni u kakvoj aktivnosti kojom se može ugroziti neovisnost njihove prosudbe ili integritet u odnosu na aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje su akreditirani. To se posebno odnosi na savjetodavne usluge.

Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da aktivnosti njihovih društava kćeri ili podugovaratelja ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihovih aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti.

4. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje provode aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti na najvišem stupnju profesionalnog integriteta i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritisaka i poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihovih aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti, posebno u vezi s osobama ili skupinama osoba kojima su rezultati tih aktivnosti važni.
5. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora biti u stanju obavljati sve zadaće ocjenjivanja sukladnosti koje su mu dodijeljene člancima 12. i 13. ove Uredbe, bez obzira na to obavlja li te zadaće samo ili se one obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora raspolagati potrebnim:

- (a) osobljem s tehničkim znanjem te dostatnim i primjerenim iskustvom za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti;
- (b) opisima postupaka u skladu s kojima se provodi ocjenjivanje sukladnosti;
- (c) postupcima za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojemu ono djeluje, njegovoj strukturi i stupnju složenosti predmetne tehnologije.

Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti mora raspolagati sredstvima potrebnima za primjereno obavljanje tehničkih i administrativnih zadaća povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti.

6. Osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti mora posjedovati:
 - (a) dobru tehničku i strukovnu osposobljenost za sve aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti;

- (b) dostatno poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provodi i odgovarajuće ovlaštenje za provedbu tih ocjenjivanja;
 - (c) odgovarajuće poznavanje i razumijevanje zahtjeva utvrđenih u člancima 9. i 10. ove Uredbe;
 - (d) sposobnost za sastavljanje certifikata o usklađenosti, vođenje evidencije i pripremu izvješća kojima se dokazuje da su ocjenjivanja provedena.
7. Zajamčena je nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njegova najvišeg rukovodstva i osoblja odgovornog za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti.
- Naknada za rad najvišeg rukovodstva i osoblja odgovornog za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti u nadležnosti tijela za ocjenjivanje sukladnosti ne smije ovisiti o broju provedenih ocjenjivanja niti o rezultatima tih ocjenjivanja.
8. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sklapaju ugovor o osiguranju od odgovornosti, osim ako je odgovornost preuzela država u skladu s nacionalnim pravom ili je sama država članica izravno odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti.
9. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti čuva poslovnu tajnu koja se odnosi na sve informacije prikupljene pri obavljanju svojih zadaća u skladu s člancima 12. i 13. ove Uredbe ili bilo kojom odredbom nacionalnog prava kojom se oni provode, osim u odnosu na nadležna tijela države članice u kojoj se navedene aktivnosti obavljaju. Vlasnička su prava zaštićena.
10. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sudjeluju u relevantnim aktivnostima normizacije ili relevantnim regulatornim aktivnostima ili osiguravaju da njihovo osoblje odgovorno za obavljanje zadaća ocjenjivanja sukladnosti bude obaviješteno o tim aktivnostima.
-

DIREKTIVE

DIREKTIVA (EU) 2020/1057 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 15. srpnja 2020.

o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012

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 nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Kako bi se stvorio siguran, učinkovit i socijalno odgovoran sektor cestovnog prometa, potrebno je osigurati, s jedne strane, primjerene uvjete rada i socijalnu zaštitu za vozače te, s druge strane, primjerene uvjete poslovanja i poštenog tržišnog natjecanja za cestovne prijevoznike („prijevoznici”). S obzirom na visok stupanj mobilnosti radne snage u sektoru cestovnog prometa, potrebna su posebna pravila za taj sektor kako bi se osigurala ravnoteža između slobode prijevoznika da pružaju prekogranične usluge, slobodnog kretanja robe, primjerenih uvjeta rada i socijalne zaštite vozača.
- (2) S obzirom na visok stupanj mobilnosti, koji je svojstven uslugama cestovnog prijevoza, posebnu pozornost treba posvetiti osiguravanju da vozači koriste prava koja imaju te da se prijevoznici, od kojih su većina mala poduzeća, ne suočavaju s neproporcionalnim administrativnim preprekama ili diskriminirajućim kontrolama kojima se nepotrebno ograničava njihova sloboda pružanja prekograničnih usluga. Zbog istog razloga sva nacionalna pravila koja se primjenjuju na cestovni promet moraju biti proporcionalna, kao i opravdana, i u njima se mora uzimati u obzir potreba da se osiguraju primjereni uvjeti rada i socijalna zaštita vozača te da se olakšava ostvarivanje slobode pružanja usluga cestovnog prijevoza na temelju poštenog tržišnog natjecanja između nacionalnih i stranih prijevoznika.
- (3) Ravnoteža između poboljšanja socijalnih uvjeta i uvjeta rada vozača te lakšeg ostvarivanja slobode pružanja usluga cestovnog prijevoza na temelju poštenog tržišnog natjecanja između nacionalnih i stranih prijevoznika ključna je za neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta.
- (4) Nakon evaluacije djelotvornosti i učinkovitosti sadašnjeg socijalnog zakonodavstva Unije u sektoru cestovnog prometa utvrđeni su određeni nedostaci u postojećim odredbama i u njihovoj provedbi, poput onih povezanih s upotrebom fiktivnih poduzeća. Nadalje, države članice različito tumače, primjenjuju i provode te odredbe, čime se stvara veliko administrativno opterećenje za vozače i prijevoznike. Iz toga proizlazi pravna nesigurnost, što šteti socijalnim uvjetima i uvjetima rada vozača te uvjetima poštenog tržišnog natjecanja za prijevoznike u sektoru.
- (5) Kako bi se osigurala pravilna primjena direktiva 96/71/EZ ⁽⁴⁾ i 2014/67/EU ⁽⁵⁾ Europskog parlamenta i Vijeća, trebalo bi ojačati kontrole i suradnju na razini Unije radi borbe protiv prijevara povezanih s upućivanjem vozača.

⁽¹⁾ SL C 197, 8.6.2018., str. 45.

⁽²⁾ SL C 176, 23.5.2018., str. 57.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 4. travnja 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 7. travnja 2020. (SL C 149, 5.5.2020., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 9. srpnja 2020. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽⁴⁾ Direktiva 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 1996. o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga (SL L 18, 21.1.1997., str. 1.).

⁽⁵⁾ Direktiva 2014/67/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 15. svibnja 2014. o provedbi Direktive 96/71/EZ o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga i izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („Uredba IMI”) (SL L 159, 28.5.2014., str. 11.).

- (6) Komisija je u svojem prijedlogu od 8. ožujka 2016. za reviziju Direktive 96/71/EZ prepoznala da provedba te direktive povlači posebna pravna pitanja i poteškoće u izrazito mobilnom sektoru cestovnog prometa te je navela da bi bilo najbolje da se ta pitanja rješavaju posebnim zakonodavstvom za sektor cestovnog prometa.
- (7) Kako bi se osigurala djelotvorna i proporcionalna provedba Direktive 96/71/EZ u sektoru cestovnog prometa, potrebno je utvrditi posebna pravila za taj sektor u kojima se odražavaju posebnosti izrazito mobilne radne snage u sektoru cestovnog prometa i kojima se osigurava ravnoteža između socijalne zaštite vozača i slobode prijevoznika da pružaju prekogranične usluge. Odredbe o upućivanju radnika iz Direktive 96/71/EZ i odredbe o provedbi tih odredaba iz Direktive 2014/67/EU primjenjuju se na sektor cestovnog prometa i trebale bi podlijegati posebnim pravilima utvrđenima u ovoj Direktivi.
- (8) S obzirom na izrazito mobilnu prirodu sektora prometa, vozači općenito nisu upućeni u drugu državu članicu na temelju ugovora o uslugama za duga razdoblja, kao što je katkad slučaj u drugim sektorima. Stoga bi trebalo pojasniti u kojim se okolnostima pravila o dugoročnom upućivanju iz Direktive 96/71/EZ ne primjenjuju na te vozače.
- (9) Uravnotežena posebna sektorska pravila o upućivanju trebala bi se temeljiti na postojanju dostatne povezanosti vozača i pruženih usluga s državnim područjem države članice domaćina. Kako bi se olakšala provedba tih pravila, trebalo bi razlikovati različite vrste prijevoza ovisno o stupnju povezanosti s državnim područjem države članice domaćina.
- (10) Ako vozač sudjeluje u bilateralnom prijevozu iz države članice u kojoj poduzeće ima poslovni nastan („država članica poslovnog nastana”) na državno područje druge države članice ili treće zemlje ili natrag u državu članicu poslovnog nastana, priroda usluge usko je povezana s državom članicom poslovnog nastana. Moguće je da vozač obavlja bilateralni prijevoz više puta tijekom jednog putovanja. Ako bi se pravila o upućivanju te time uvjeti zaposlenja koje jamči država članica domaćin primjenjivali na takav bilateralni prijevoz, to bi bilo nerazmjerno ograničenje slobode pružanja prekograničnih usluga cestovnog prijevoza.
- (11) Trebalo bi pojasniti da međunarodni prijevoz u okviru kojeg se odvija provoz preko državnog područja države članice nije slučaj upućivanja. Takve vrste prijevoza obilježava činjenica da vozač prolazi kroz državu članicu bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcaja ili iskrcaja putnika i stoga između vozačevih aktivnosti i države članice u kojoj se provoz odvija ne postoji znatna povezanost. Stoga na utvrđivanje da prisutnost vozača u državama članicama predstavlja provoz ne utječu zaustavljanja zbog, primjerice, higijenskih razloga.
- (12) Ako vozač sudjeluje u kombiniranom prijevozu, priroda usluge koja se pruža tijekom početne ili završne cestovne dionice usko je povezana s državom članicom poslovnog nastana ako se sama cestovna dionica odnosi na bilateralni prijevoz. S druge strane, ako se prijevoz na cestovnoj dionici odvija unutar države članice domaćina ili kao dio nebilateralnog međunarodnog prijevoza, postoji dostatna povezanost s državnim područjem države članice domaćina te bi se stoga trebala primjenjivati pravila o upućivanju.
- (13) Ako vozač obavlja druge vrste prijevoza, osobito kabotažu ili nebilateralni međunarodni prijevoz, postoji dostatna povezanost s državnim područjem države članice domaćina. Povezanost postoji u slučaju kabotaže kako je definirana u uredbama (EZ) br. 1072/2009⁽⁶⁾ i (EZ) br. 1073/2009⁽⁷⁾ Europskog parlamenta i Vijeća jer se čitav prijevoz obavlja u državi članici domaćinu i usluga je stoga usko povezana s državnim područjem države članice domaćina. Nebilateralni međunarodni prijevoz obilježava činjenica da vozač sudjeluje u međunarodnom prijevozu izvan države članice poslovnog nastana poduzeća koje upućuje. Obavljene usluge stoga su povezane s dotičnom državom članicom domaćinom, a ne s državom članicom poslovnog nastana. U tim slučajevima posebna sektorska pravila potrebna su samo u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole.
- (14) Države članice trebale bi osigurati da su, u skladu s Direktivom 2014/67/EU, uvjeti zaposlenja iz članka 3. Direktive 96/71/EZ, koji su utvrđeni nacionalnim zakonom ili drugim propisom ili kolektivnim ugovorima ili arbitražnim pravorijecima koji su na njihovu državnom području proglašeni univerzalno primjenjivima ili na neki drugi način primjenjivi u skladu s člankom 3. stavcima 1. i 8. Direktive 96/71/EZ, na pristupačan i transparentan

⁽⁶⁾ Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

⁽⁷⁾ 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.).

način dostupni prijevoznim poduzećima iz drugih država članica te upućenim vozačima. To bi trebalo uključivati, ako je relevantno, uvjete zaposlenja utvrđene kolektivnim ugovorima koji se općenito primjenjuju na sva slična poduzeća na dotičnom zemljopisnom području. Relevantne informacije trebale bi osobito obuhvaćati sastavne elemente naknade koji su obvezni na temelju takvih instrumenata. U skladu s Direktivom 2014/67/EU treba tražiti sudjelovanje socijalnih partnera.

- (15) Prijevoznici Unije suočavaju se sa sve većom konkurencijom prijevoznika sa sjedištem u trećim zemljama. Stoga je iznimno važno osigurati da se prijevoznike Unije ne diskriminira. U skladu s člankom 1. stavkom 4. Direktive 96/71/EZ poduzeća s poslovnim nastanom u državi nečlanici ne smiju imati povoljniji tretman od poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici. To načelo trebalo bi primjenjivati i u pogledu posebnih pravila o upućivanju predviđenih u ovoj Direktivi. Osobito bi se trebalo primjenjivati u slučajevima kada prijevoznici iz trećih zemalja obavljaju prijevoz u okviru bilateralnih ili multilateralnih sporazuma kojima se odobrava pristup tržištu Unije.
- (16) Sustav višestrane kvote Europske konferencije ministara prijevoza („ECMT“) jedan je od glavnih instrumenata kojima se regulira pristup prijevoznika trećih zemalja tržištu Unije i pristup prijevoznika Unije tržištima trećih zemalja. O broju dozvola koje se dodjeljuju svakoj državi članici ECMT-a odlučuje se jednom godišnje. Države članice trebaju poštovati svoju obvezu da se poduzeća Unije ne diskriminira, među ostalim i pri dogovaranju uvjeta za pristup tržištu Unije unutar ECMT-a.
- (17) Ovlast za pregovaranje i sklapanje Europskog sporazuma o radu posada vozila koje sudjeluju u međunarodnom cestovnom prometu („AETR“) ima Unija, kao dio svojih isključivih vanjskih nadležnosti. Unija bi, u skladu s člankom 2. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾, trebala uskladiti mehanizme kontrole kojima se može kontrolirati poštovanje poduzeća iz trećih zemalja nacionalna socijalna pravila te socijalna pravila Unije s mehanizmima kontrole koji se primjenjuju na poduzeća Unije.
- (18) Bilo je i poteškoća u primjeni pravila o upućivanju radnika utvrđenih u Direktivi 96/71/EZ te pravila o administrativnim zahtjevima utvrđenih u Direktivi 2014/67/EU na izrazito mobilan sektor cestovnog prometa. Nekoordiniranim nacionalnim mjerama za primjenu i provedbu odredaba o upućivanju radnika u sektoru cestovnog prometa prouzročena je pravna nesigurnost te veliko administrativno opterećenje za prijevoznike nerezidente Unije. Zbog toga je došlo do nepotrebnih ograničenja slobode pružanja prekograničnih usluga cestovnog prijevoza, što ima negativne posljedice na radna mjesta i konkurentnost prijevoznika. Stoga je potrebno uskladiti administrativne zahtjeve i mjere kontrole. Time bi se također spriječila izloženost prijevoznika nepotrebnim kašnjenjima.
- (19) Kako bi se osigurala djelotvorna i učinkovita provedba posebnih sektorskih pravila o upućivanju radnika i izbjeglo neproporcionalno administrativno opterećenje za prijevoznike nerezidente Unije, u sektoru cestovnog prometa trebalo bi utvrditi posebne administrativne zahtjeve i mjere kontrole, uz potpuno iskorištavanje alata za kontrolu kao što je digitalni tahograf. Kako bi se pratila usklađenost s obvezama iz ove Direktive i Direktive 96/71/EZ te istodobno smanjila složenost te zadaće, državama članicama trebalo bi dopustiti da za prijevoznike uvedu samo administrativne zahtjeve i mjere kontrole utvrđene u ovoj Direktivi, koji su prilagođeni za sektor cestovnog prometa.
- (20) Prijevoznim poduzećima potrebna je pravna sigurnost u pogledu pravila i zahtjeva koje moraju poštovati. Ta pravila i zahtjevi trebali bi biti jasni, razumljivi i lako dostupni prijevoznim poduzećima te bi se njima trebala omogućiti provedba učinkovitih provjera. Važno je da se novim pravilima ne uvede nepotrebno administrativno opterećenje i da se njima uzmu u obzir interesi malih i srednjih poduzeća.

⁽⁸⁾ 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.).

- (21) Administrativno opterećenje i zadaće u pogledu postupanja s dokumentacijom koji se odnose na vozače trebali bi biti razumni. Stoga, iako bi određeni dokumenti trebali biti dostupni u vozilu u slučaju inspekcije tijekom provjera na cesti, prijevoznici i, prema potrebi, nadležna tijela države članice poslovnog nastana prijevoznika trebali bi ostale dokumente staviti na raspolaganje putem javnog sučelja povezanog s Informacijskim sustavom unutarnjeg tržišta („sustav IMI“) uspostavljenim Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća⁽⁹⁾. Nadležna tijela trebala bi upotrebljavati okvir uzajamne pomoći među državama članicama utvrđen u Direktivi 2014/67/EU.
- (22) Kako bi se olakšala kontrola usklađenosti s pravilima o upućivanju utvrđenima u ovoj Direktivi, prijevoznici bi trebali podnijeti izjavu o upućivanju nadležnim tijelima država članica u koje upućuju vozače.
- (23) Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje za prijevoznike, potrebno je pojednostavniti postupak slanja i ažuriranja izjava o upućivanju. Stoga bi Komisija trebala razviti višejezično javno sučelje kojem prijevoznici mogu pristupiti i putem kojeg mogu podnijeti i ažurirati informacije o upućivanju te podnijeti druge relevantne dokumente sustavu IMI ako je to potrebno.
- (24) S obzirom na to da u nekim državama članicama socijalni partneri imaju ključnu ulogu u provedbi socijalnog zakonodavstva u sektoru cestovnog prometa, državama članicama trebalo bi dopustiti da nacionalnim socijalnim partnerima pružaju relevantne informacije koje se dijele putem sustava IMI, isključivo radi provjere usklađenosti s pravilima o upućivanju uz poštovanje Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁰⁾. Relevantne informacije trebalo bi pružiti socijalnim partnerima putem sredstava izvan sustava IMI.
- (25) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za određivanje funkcionalnosti javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹¹⁾.
- (26) Primjerena, učinkovita i dosljedna provedba pravila o radnom vremenu i vremenu odmora ključna je za poboljšanje cestovne sigurnosti, zaštitu uvjeta rada vozača i sprečavanje narušavanja tržišnog natjecanja koje je posljedica neusklađenosti. Stoga je poželjno proširiti područje primjene postojećih jedinstvenih zahtjeva za provedbu utvrđenih u Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹²⁾ na kontrolu usklađenosti s odredbama o radnom vremenu utvrđenima u Direktivi 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹³⁾.
- (27) S obzirom na nizove podataka koji su potrebni za provođenje kontrola usklađenosti s pravilima o radnom vremenu utvrđenima u Direktivi 2002/15/EZ, opseg provjera na cesti ovisi o razvoju i uvođenju tehnologije kojom se omogućuje obuhvaćanje dostatnih razdoblja. Provjere na cesti trebalo bi ograničiti na one aspekte koji se mogu učinkovito provjeriti s pomoću tahografa i povezanih uređaja za bilježenje podataka u vozilu, dok bi se sveobuhvatne provjere trebale obavljati samo u prostorijama prijevoznika.
- (28) Provjere na cesti trebalo bi provoditi učinkovito i brzo kako bi se dovršile u najkraćem mogućem roku i uz minimalno kašnjenje vozača. Trebalo bi jasno razlikovati obveze prijevoznika i obveze vozača.

⁽⁹⁾ 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.).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

⁽¹²⁾ 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 djelatnosti cestovnoga prometa i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća 88/599/EEZ (SL L 102, 11.4.2006., str. 35.).

⁽¹³⁾ 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.).

- (29) Suradnju među provedbenim tijelima država članica trebalo bi dodatno promicati usklađenim provjerama, koje bi države članice trebale nastojati proširiti na provjere u prostorijama prijevoznika. Europsko nadzorno tijelo za rad, čiji opseg aktivnosti, kako je utvrđeno u članku 1. stavku 4. Uredbe (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁴⁾, obuhvaća Direktivu 2006/22/EZ, moglo bi imati važnu ulogu u pružanju pomoći državama članicama koje provode usklađene provjere te bi moglo poduprijeti napore u pogledu obrazovanja i osposobljavanja.
- (30) Administrativna suradnja među državama članicama u pogledu primjene socijalnih pravila u sektoru cestovnog prometa pokazala se nedovoljnom, zbog čega je prekogranična provedba teža, neučinkovita i nedosljedna. Stoga je potrebno uspostaviti okvir za djelotvornu komunikaciju i uzajamnu pomoć, uključujući razmjenu podataka o povredama i informacija o dobrim praksama u provedbi.
- (31) Radi poticanja učinkovite administrativne suradnje i učinkovite razmjene informacija, Uredbom (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁵⁾ zahtijeva se od država članica da međusobno povežu svoje nacionalne elektroničke registre („NER”) putem sustava Europskog registra cestovnih prijevoznika („ERRU”). Trebalo bi proširiti informacije dostupne putem tog sustava tijekom provjera na cesti.
- (32) Kako bi se olakšala i poboljšala komunikacija među državama članicama, osigurala ujednačenija primjena socijalnih pravila u sektoru prometa i olakšala usklađenost prijevoznika s administrativnim zahtjevima pri upućivanju vozača, Komisija bi trebala razviti jedan ili više novih modula za sustav IMI. Važno je da se sustavom IMI omogućiti provedba provjera valjanosti izjava o upućivanju tijekom provjera na cesti.
- (33) Razmjena informacija u kontekstu učinkovite administrativne suradnje i uzajamne pomoći među državama članicama trebala bi biti u skladu s pravilima o zaštiti osobnih podataka utvrđenima u uredbama (EU) 2016/679 i (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁶⁾. Razmjena informacija putem sustava IMI također bi trebala biti u skladu s Uredbom (EU) br. 1024/2012.
- (34) Radi poboljšanja djelotvornosti, učinkovitosti i dosljednosti provedbe poželjno je razviti funkcije i proširiti uporabu postojećih nacionalnih sustava stupnjevanja rizika. Pristupom podacima u sustavima stupnjevanja rizika nadležnim tijelima dotične države članice koja provode kontrole omogućilo bi se bolje usmjeravanje provjera na prijevoznike koji ne ispunjavaju zahtjeve. Zajedničkom formulom za izračun stupnja rizika prijevoznika trebalo bi se doprinijeti pravednijem postupanju prema prijevoznicima tijekom provjera.
- (35) Kao posljedica stupanja na snagu Ugovora iz Lisabona ovlasti dodijeljene Komisiji na temelju Direktive 2006/22/EZ trebalo bi uskladiti s člancima 290. i 291. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).
- (36) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Direktive 2006/22/EZ provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za povećanje minimalnog postotka radnih dana vozača koje provjeravaju države članice do 4 %; za dodatno pojašnjavanje definicija kategorija statistike koje se moraju prikupljati; za imenovanje tijela za aktivno promicanje razmjene podataka, iskustava i obavještajnih podataka između država članica; za utvrđivanje zajedničke formule za izračun stupnja rizika poduzeća; za utvrđivanje smjernica o najboljoj praksi provedbe; za utvrđivanje

⁽¹⁴⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o osnivanju Europskog nadzornog tijela za rad, izmjeni uredaba (EZ) br. 883/2004, (EU) br. 492/2011 i (EU) 2016/589 i stavljanju izvan snage Odluke (EU) 2016/344 (SL L 186, 11.7.2019., str. 21.).

⁽¹⁵⁾ Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).

⁽¹⁶⁾ Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

zajedničkog pristupa za evidentiranje i kontrolu razdoblja ostalih poslova te evidentiranje i kontrolu razdoblja od najmanje jednog tjedna tijekom kojeg vozač nije u vozilu i nije u mogućnosti izvršiti nikakve aktivnosti tim vozilom; te za promicanje zajedničkog pristupa provedbi te direktive, poticanje koherentnosti pristupa među provedbenim tijelima i usklađenog tumačenja Uredbe (EZ) br. 561/2006 među provedbenim tijelima i olakšavanje dijaloga između prijevoznickog sektora i provedbenih tijela. Komisija bi posebno pri donošenju provedbenih akata radi uspostave zajedničke formule za izračun stupnja rizika poduzeća trebala osigurati jednako postupanje prema poduzećima prilikom uzimanja u obzir kriterija navedenih u ovoj Direktivi. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.

- (37) Radi odražavanja razvoja najbolje prakse u pogledu provjera i standardne opreme kojom moraju raspolagati provedbene jedinice te radi utvrđivanja ili ažuriranja ocjene težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁷⁾, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u pogledu izmjene priloga I. i II. odnosno Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ⁽¹⁸⁾. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (38) Direktivu 2006/22/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (39) Prijevozna poduzeća adresati su određenih posebnih pravila o upućivanju i snose posljedice eventualnih povreda tih pravila koje počinje. Međutim, kako bi se poduzeća koja ugovaraju usluge prijevoza s prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta spriječilo u zloporabama, države članice također bi trebale predvidjeti jasna i predvidiva pravila o sankcijama za pošiljatelje, otpremnike, ugovaratelje i podugovaratelje ako su znali ili su, s obzirom na sve relevantne okolnosti, trebali znati da su usluge prijevoza koje su naručili uključivale povrede posebnih pravila o upućivanju.
- (40) Kako bi se osigurali uvjeti poštenog tržišnog natjecanja te jednaki uvjeti za radnike i poduzeća, potrebno je ostvariti napredak u pogledu pametne provedbe i pružiti svu moguću potporu potpunom uvođenju i upotrebi sustava stupnjevanja rizika.
- (41) Komisija bi trebala provesti evaluaciju učinka primjene i provedbe pravila o upućivanju radnika na sektor cestovnog prometa te Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o rezultatima te evaluacije, prema potrebi zajedno sa zakonodavnim prijedlogom.
- (42) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, to jest osiguravanje, s jedne strane, primjerenih uvjeta rada i socijalne zaštite za vozače te, s druge strane, primjerenih uvjeta poslovanja i poštenog tržišnog natjecanja za prijevoznike, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog opsega i učinaka ove Direktive 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 Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (43) Nacionalne mjere kojima se prenosi ova Direktiva trebale bi se primjenjivati od 18 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive. Direktiva (EU) 2018/957 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁹⁾ treba se primjenjivati na sektor cestovnog prometa, u skladu s člankom 3. stavkom 3. te direktive, od 2. veljače 2022.,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Posebna pravila o upućivanju vozača

1. Ovim se člankom utvrđuju posebna pravila o određenim aspektima Direktive 96/71/EZ u pogledu upućivanja vozača u sektoru cestovnog prometa i Direktive 2014/67/EU u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole za upućivanje tih vozača.

⁽¹⁷⁾ 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.).

⁽¹⁸⁾ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

⁽¹⁹⁾ Direktiva (EU) 2018/957 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o izmjeni Direktive 96/71/EZ o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga (SL L 173, 9.7.2018., str. 16.).

2. Ta posebna pravila primjenjuju se na vozače zaposlene u poduzećima s poslovnim nastanom u državi članici koja poduzimaju transnacionalnu mjeru iz u članka 1. stavka 3. točke (a) Direktive 96/71/EZ.

3. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja bilateralni prijevoz robe.

Za potrebe ove Direktive bilateralni prijevoz robe znači kretanje robe, na temelju ugovora o prijevozu, iz države članice poslovnog nastana, kako je definirana u članku 2. točki 8. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, u drugu državu članicu ili treću zemlju ili iz druge države članice ili treće zemlje u državu članicu poslovnog nastana.

Počevši od 2. veljače 2022., što je datum od kojeg su vozači dužni ručno bilježiti podatke o prelasku granice na temelju članka 34. stavka 7. Uredbe (EU) br. 165/2014, države članice primjenjuju izuzeće za bilateralni prijevoz robe iz prvog i drugog podstavka ovog stavka i ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja jednu aktivnost utovara i/ili istovara u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač niti utovaruje niti istovaruje robu u istoj državi članici.

Ako nakon bilateralnog prijevoza koji je započeo u državi članici poslovnog nastana i tijekom kojeg nije obavljena nijedna dodatna aktivnost slijedi bilateralni prijevoz u državu članicu poslovnog nastana, izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka primjenjuje se na najviše dvije dodatne aktivnosti istovara i/ili utovara, pod uvjetima navedenima u trećem podstavku.

Izuzeća za dodatne aktivnosti iz trećeg i četvrtog podstavka ovog stavka primjenjuju se samo do datuma od kojeg se, na temelju članka 8. stavka 1. četvrtog podstavka Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. prvog podstavka te uredbe. Od tog se datuma izuzeća za dodatne aktivnosti iz trećeg i četvrtog podstavka ovog stavka primjenjuju isključivo na vozače koji se koriste vozilima opremljenima pametnim tahografima, kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. te uredbe.

4. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja bilateralni prijevoz putnika.

Za potrebe ove Direktive bilateralni prijevoz putnika u međunarodnom povremenom ili linijskom prijevozu putnika u smislu Uredbe (EZ) br. 1073/2009 jest prijevoz u okviru kojeg vozač obavi bilo koju od sljedećih radnji:

- (a) primi putnike u državi članici poslovnog nastana i iskrca ih u drugoj državi članici ili trećoj zemlji;
- (b) primi putnike u državi članici ili trećoj zemlji i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana; ili
- (c) primi putnike i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana radi odlazaka na lokalne izlete u drugu državu članicu ili treću zemlju, u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009.

Počevši od 2. veljače 2022., što je datum od kojeg su vozači dužni ručno bilježiti podatke o prelasku granice na temelju članka 34. stavka 7. Uredbe (EU) br. 165/2014, države članice primjenjuju izuzeće za bilateralni prijevoz putnika iz prvog i drugog podstavka ovog stavka i ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja ukrcaj putnika jednom i/ili iskrca putnike jednom u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač ne pruža usluge prijevoza putnika između dviju lokacija unutar prijedene države članice. Isto vrijedi za povratno putovanje.

Izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka ovog stavka primjenjuje se samo do datuma od kojeg se, na temelju članka 8. stavka 1. četvrtog podstavka Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. prvog podstavka te uredbe. Od tog se datuma izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka ovog stavka primjenjuje isključivo na vozače koji se koriste vozilima opremljenima pametnim tahografima, kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. te uredbe.

5. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja provoz kroz državno područje države članice bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcaja ili iskrcaja putnika.

6. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada odrađuje početnu ili završnu cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza, kako je definiran u Direktivi Vijeća 92/106/EEZ⁽²⁰⁾, ako sama cestovna dionica predstavlja bilateralni prijevoz kako je definiran u stavku 3. ovog članka.

7. Vozač koji obavlja kabotažu kako je definirana u uredbama (EZ) br. 1072/2009 i (EZ) br. 1073/2009 smatra se upućenim na temelju Direktive 96/71/EZ.

8. Upućivanje se za potrebe članka 3. stavka 1.a Direktive 96/71/EZ smatra završenim kada vozač napusti državu članicu domaćina za vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza robe ili putnika. To razdoblje upućivanja ne može se zbrajati s prethodnim razdobljima upućivanja u kontekstu takvih međunarodnih prijevoza koje je izvršio isti vozač ili drugi vozač kojeg je taj vozač zamijenio.

9. Države članice osiguravaju da su, u skladu s Direktivom 2014/67/EU, uvjeti zaposlenja iz članka 3. Direktive 96/71/EZ, koji su utvrđeni nacionalnim zakonom ili drugim propisom ili kolektivnim ugovorima ili arbitražnim pravoricama koji su na njihovu državnom području proglašeni univerzalno primjenjivima ili na neki drugi način primjenjivi u skladu s člankom 3. stavcima 1. i 8. Direktive 96/71/EZ, na pristupačan i transparentan način dostupni prijevoznim poduzećima iz drugih država članica te upućenim vozačima. Relevantne informacije osobito obuhvaćaju sastavne elemente naknade koji su obvezni na temelju takvih instrumenata, uključujući, ako je relevantno, na temelju kolektivnih ugovora koji se općenito primjenjuju na sva slična poduzeća na dotičnom zemljopisnom području.

10. Prijevozna poduzeća s poslovnim nastanom u državi nečlanici ne smiju imati povoljniji tretman od poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici, među ostalim i pri obavljanju prijevoza u okviru bilateralnih ili multilateralnih sporazuma kojima se odobrava pristup tržištu Unije ili njegovim dijelovima.

11. Odstupajući od članka 9. stavaka 1. i 2. Direktive 2014/67/EU, države članice mogu uvesti samo sljedeće administrativne zahtjeve i mjere kontrole u pogledu upućivanja vozača:

(a) obvezu da prijevoznik s poslovnim nastanom u drugoj državi članici podnese izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice u koju je vozač upućen najkasnije na početku upućivanja, služeći se standardnim višejezičnim obrascem javnog sučelja povezanog s Informacijskim sustavom unutarnjeg tržišta („sustav IMI”) uspostavljenim Uredbom (EU) br. 1024/2012.; ta izjava o upućivanju sadržava sljedeće informacije:

i. identitet prijevoznika, barem u obliku broja licencije Zajednice, ako je taj broj dostupan;

ii. podatke za kontakt upravitelja prijevoza ili druge osobe za kontakt u državi članici poslovnog nastana radi povezivanja s nadležnim tijelima države članice domaćina u kojoj se pružaju usluge te slanja i primanja dokumenata ili obavijesti;

iii. identitet, adresu boravišta i broj vozačke dozvole vozača;

iv. datum početka ugovora o radu vozača i pravo koje se na njega primjenjuje;

v. predviđeni datum početka i kraja upućivanja;

vi. broj registarskih pločica motornih vozila;

vii. jesu li usluge prijevoza koje se pružaju prijevoz robe, prijevoz putnika, međunarodni prijevoz ili kabotaža;

(b) obvezu prijevoznika da osigura da vozač ima na raspolaganju u papirnatom ili elektroničkom obliku te obvezu da vozač drži i, na zahtjev, stavlja na raspolaganje na cesti:

i. primjerak izjave o upućivanju podnesene u sustavu IMI;

⁽²⁰⁾ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

- ii. dokaz da se prijevoz odvija u državi članici domaćinu, kao što je elektronički tovarni list (e-CMR) ili dokaz iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009;
 - iii. zapise tahografa te posebice simbole država članica u kojima je vozač bio tijekom obavljanja međunarodnog cestovnog prijevoza ili kabotaže, u skladu sa zahtjevima u pogledu unosa informacija i vođenja evidencije na temelju uređaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014;
- (c) obvezu prijevoznika da nakon razdoblja upućivanja, na izravan zahtjev nadležnih tijela država članica u koje je vozač bio upućen, putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI dostavi primjerke dokumenata iz točke (b) podtočaka ii. i iii. ovog stavka, kao i dokumentaciju u vezi s naknadom vozača u odnosu na razdoblje upućivanja te njegov ugovor o radu ili jednakovrijedan dokument u smislu članka 3. Direktive Vijeća 91/533/EEZ ⁽²¹⁾, radne naloge koji se odnose na rad vozača i dokaz o isplatama.

Prijevoznik šalje dokumentaciju putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI najkasnije osam tjedana od datuma zahtjeva. Ako prijevoznik ne podnese traženu dokumentaciju u tom roku, nadležna tijela države članice u koju je vozač bio upućen mogu putem sustava IMI od nadležnih tijela države članice poslovnog nastana zatražiti pomoć u skladu s člancima 6. i 7. Direktive 2014/67/EU. Ako je takav zahtjev za uzajamnu pomoć podnesen, nadležna tijela države članice poslovnog nastana prijevoznika imaju pristup izjavi o upućivanju i drugim relevantnim informacijama koje je prijevoznik podnio putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI.

Nadležna tijela države članice poslovnog nastana osiguravaju da nadležnim tijelima države članice u koju je vozač bio upućen dostave zatraženu dokumentaciju putem sustava IMI u roku od 25 radnih dana od dana podnošenja zahtjeva za uzajamnu pomoć.

Za potrebe utvrđivanja da se vozač ne smatra upućenim u skladu sa stavcima 3. i 4. ovog članka države članice mogu samo kao mjeru kontrole vozaču uvesti obvezu da posjeduje i stavi na raspolaganje, ako se to zahtijeva tijekom provjere na cesti, u papirnatom ili elektroničkom obliku, dokaz o relevantnim djelatnostima međunarodnog prijevoza poput elektroničkog tovarnog lista (e-CMR) ili dokaza iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 te zapise tahografa iz točke (b) podtočke iii. ovog stavka.

12. Za potrebe kontrole prijevoznik u javnom sučelju povezanom sa sustavom IMI redovito ažurira izjave o upućivanju iz stavka 11. točke (a).

13. Podaci iz izjava o upućivanju pohranjuju se u repozitorij sustava IMI u svrhu provjera u razdoblju od 24 mjeseca.

Država članica može dopustiti nadležnom tijelu da nacionalnim socijalnim partnerima putem sredstava izvan sustava IMI dostavi relevantne informacije dostupne u sustavu IMI u mjeri u kojoj je to potrebno za provjeru usklađenosti s pravilima o upućivanju i u skladu s nacionalnim pravom i praksama, pod uvjetom:

(a) da su informacije povezane s upućivanjem na državno područje dotične države članice;

(b) da se informacije upotrebljavaju isključivo u svrhu provedbe pravila o upućivanju; i

(c) da je svaka obrada podataka provedena u skladu s Uredbom (EU) 2016/679.

14. Komisija do 2. veljače 2021. provedbenim aktom određuje funkcionalnosti javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI. Taj provedbeni akt donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 4. stavka 2.

15. Države članice izbjegavaju nepotrebna kašnjenja u provedbi mjera kontrole koje bi mogle utjecati na trajanje upućivanja i datume upućivanja.

⁽²¹⁾ Direktiva Vijeća 91/533/EEZ od 14. listopada 1991. o obvezi poslodavca da obavijesti radnike o uvjetima koji se primjenjuju na ugovor o radu ili radni odnos (SL L 288, 18.10.1991., str. 32).

16. Nadležna tijela država članica blisko surađuju i pružaju si uzajamnu pomoć i sve relevantne informacije, podložno uvjetima utvrđenima u Direktivi 2014/67/EU i Uredbi (EZ) br. 1071/2009.

Članak 2.

Izmjene Direktive 2006/22/EZ

Direktiva 2006/22/EZ mijenja se kako slijedi:

1. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ”;

2. članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Predmet

Ovom se Direktivom utvrđuju minimalni uvjeti za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 (*) i (EU) br. 165/2014 (**) Europskog parlamenta i Vijeća te Direktive 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (***).

(*) 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.).

(**) 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.).

(***) 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.);

3. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Te provjere svake godine obuhvaćaju širok i reprezentativan presjek mobilnih radnika, vozača, poduzeća i vozila obuhvaćenih područjem primjene uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te mobilnih radnika i vozača obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2002/15/EZ. Provjere na cesti usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ ograničene su na aspekte koji se mogu učinkovito provjeriti s pomoću tahografa i povezanih uređaja za bilježenje podataka. Sveobuhvatna provjera usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ može se provesti samo u prostorijama poduzeća.”;

(b) u stavku 3. prvi i drugi podstavak zamjenjuju se sljedećim:

„Svaka država članica organizira provjere tako da najmanje 3 % radnih dana vozača vozila koji su obuhvaćeni područjem primjene uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 bude provjereno. Tijekom provjere na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sjedište, upravitelja prijevoza ili drugu osobu ili subjekt kako bi prije kraja provjere na cesti pružio bilo koje dokaze koji se u tom trenutku ne nalaze u vozilu; time se ne dovodi u pitanje obveza vozača da osigura pravilnu upotrebu tahografske opreme.

Komisija od 1. siječnja 2012. može provedbenim aktom povećati minimalni postotak do 4 %, pod uvjetom da statistike prikupljene na temelju članka 3. pokažu da je u prosjeku više od 90 % svih provjerenih vozila opremljeno digitalnim tahografom. Pri donošenju odluke Komisija također uzima u obzir učinkovitost postojećih provedbenih mjera, a posebno dostupnost podataka s digitalnih tahografa u prostorijama poduzeća. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;

(c) umeće se sljedeći stavak:

„3.a Svaka država članica organizira provjere usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ uzimajući u obzir sustav stupnjevanja rizika predviđen u članku 9. ove Direktive. Te provjere usmjerene su na poduzeće ako jedan ili više njegovih vozača neprekidno ili ozbiljno krši Uredbu (EZ) br. 561/2006 ili Uredbu (EU) br. 165/2014.”;

(d) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Informacije podnesene Komisiji u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006 i člankom 13. Direktive 2002/15/EZ uključuju broj vozača provjerenih na cesti, broj provjera u prostorijama poduzeća, broj provjerenih radnih dana te broj i vrstu prijavljenih povreda, uz naznaku jesu li se prevozili putnici ili teret.”;

4. u članku 3. peti stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Komisija, ako je potrebno, provedbenim aktima dodatno pojašnjava definicije kategorija navedene u prvom stavku točkama (a) i (b). Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;

5. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Usklađene provjere

Države članice najmanje šest puta godišnje provode usklađene provjere na cesti vozača i vozila obuhvaćenih područjem primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014. Osim toga, države članice nastoje organizirati usklađene provjere u prostorijama poduzeća.

Takve usklađene provjere u isto vrijeme poduzimaju provedbena tijela dviju ili više država članica, od kojih svako djeluje na vlastitom državnom području.”;

6. u članku 6. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Provjere u prostorijama poduzeća planiraju se s obzirom na prošla iskustva u vezi s različitim vrstama prijevoza i poduzeća. One se provode i ako se na cestama utvrde ozbiljne povrede Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 ili Direktive 2002/15/EZ.”;

7. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) slati dvogodišnja statistička izvješća Komisiji na temelju članka 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006.”;

ii. dodaje se sljedeća točka:

„(d) osigurati razmjenu informacija s drugim državama članicama na temelju članka 8. ove Direktive o primjeni nacionalnih odredaba kojima se prenose ova Direktiva i Direktiva 2002/15/EZ.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Razmjena podataka, iskustava i obavještajnih podataka između država članica aktivno se promiče, ponajprije, ali ne isključivo, putem Odbora navedenog u članku 12. stavku 1. i bilo kojeg tijela koje Komisija može imenovati provedbenim aktima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;

8. članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Razmjena informacija

1. Informacije bilateralno stavljene na raspolaganje na temelju članka 22. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 također se razmjenjuju između imenovanih tijela prijavljenih Komisiji u skladu s člankom 7. ove Direktive:

(a) najmanje jednom svakih šest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive;

(b) na temelju obrazloženog zahtjeva države članice u pojedinačnim slučajevima.

2. Države članice dostavljaju informacije koje je zatražila druga država članica na temelju stavka 1. točke (b) u roku od 25 radnih dana od primitka zahtjeva. Države članice mogu se međusobno dogovoriti o kraćem roku. U hitnim slučajevima ili u slučajevima kada je potreban samo jednostavan uvid u registre, kao što su registri sustava stupnjevanja rizika, zatražene informacije dostavljaju se u roku od tri radna dana.

Ako država članica kojoj je podnesen zahtjev smatra da zahtjev nije dovoljno obrazložen, u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev. Država članica koja je podnijela zahtjev dužna je dodatno potkrijepiti zahtjev. Ako država članica koja je podnijela zahtjev ne može dodatno potkrijepiti zahtjev, država članica kojoj je podnesen zahtjev može odbiti zahtjev.

Ako je teško ili nemoguće postupiti u skladu sa zahtjevom za dostavljanje informacija ili provesti provjere, inspekcije ili istrage, dotična država članica u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev i navodi utemeljene razloge za te poteškoće ili tu nemogućnost. Dotične države članice međusobno se dogovaraju kako bi pronašle rješenje.

U slučaju stalnih kašnjenja u pružanju informacija državi članici na čije državno područje je radnik upućen, obavješćuje se Komisija koja poduzima odgovarajuće mjere.

3. Razmjena informacija predviđena u ovom članku provodi se putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („sustav IMI”) uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća (*). To se ne primjenjuje na informacije koje države članice razmjenjuju izravnim pretraživanjem nacionalnih elektroničkih registara iz članka 16. stavka 5. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (**).

(*) 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.).

(**) Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).”;

9. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice uvode sustav stupnjevanja rizika za poduzeća na temelju relativnog broja i težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 ili nacionalnih odredaba kojima se prenosi Direktiva 2002/15/EZ koje je pojedino poduzeće počinilo.

Komisija do 2. lipnja 2021. provedbenim aktima utvrđuje zajedničku formulu za izračun stupnja rizika poduzeća. Tom zajedničkom formulom uzimaju se u obzir broj, težina i učestalost povreda, kao i rezultati kontrola u kojima nije otkrivena povreda te je li cestovni prijevoznik u svim svojim vozilima upotrebljavao pametni tahograf na temelju poglavlja II. Uredbe (EU) br. 165/2014. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.”;

(b) u stavku 2. briše se druga rečenica;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Početni popis povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Uredbe (EU) br. 165/2014 i ocjena težine tih povreda navedeni su u Prilogu III.

Radi utvrđivanja ili ažuriranja ocjene težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 15.a ove Direktive u svrhu izmjene Priloga III. kako bi se uzelo u obzir regulatorna kretanja i razmatranja o sigurnosti na cestama.

U kategoriju najtežih povreda trebale bi biti uključene one povrede kod kojih se nepoštovanjem relevantnih odredaba uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 uzrokuje ozbiljan rizik od smrti ili teških tjelesnih ozljeda.”;

(d) dodaju se sljedeći stavci:

„4. Radi olakšavanja ciljanih provjera na cesti, podaci sadržani u nacionalnom sustavu stupnjevanja rizika dostupni su za vrijeme kontrole svim nadležnim tijelima dotične države članice koja provode kontrole.

5. Države članice nadležnim tijelima drugih država članica omogućuju izravan pristup informacijama sadržanima u njihovu nacionalnom sustavu stupnjevanja rizika putem interoperabilnih nacionalnih elektroničkih registara kako je navedeno u članku 16. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, u skladu s člankom 16. stavkom 2. te uredbe.”;

10. članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija provedbenim aktima utvrđuje smjernice o najboljoj praksi provedbe. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.

Te se smjernice objavljuju u dvogodišnjem izvješću Komisije.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komisija provedbenim aktima utvrđuje zajednički pristup za evidentiranje i kontrolu razdoblja ostalih poslova, kako su definirani u članku 4. točki (e) Uredbe (EZ) br. 561/2006, uključujući oblik evidentiranja i posebne slučajeve u kojima se ono provodi, te za evidentiranje i kontrolu razdoblja od najmanje jednog tjedna tijekom kojeg vozač nije u vozilu i nije u mogućnosti izvršiti nikakve aktivnosti s tim vozilom. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.”;

11. članci od 12. do 15. zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 12.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća (*).

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 13.

Provedbene mjere

Komisija na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu donosi provedbene akte, osobito s jednim od sljedećih ciljeva:

- (a) radi promicanja zajedničkog pristupa provedbi ove Direktive;
- (b) radi poticanja koherentnosti pristupa među provedbenim tijelima i usklađenog tumačenja Uredbe (EZ) br. 561/2006 među provedbenim tijelima;
- (c) radi olakšavanja dijaloga između prijevozničkog sektora i provedbenih tijela.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.

Članak 14.

Pregovori s trećim zemljama

Kada ova Direktiva stupi na snagu, Unija započinje pregovore s relevantnim trećim zemljama s ciljem primjene pravila jednakovrijednih onima utvrđenima u ovoj Direktivi.

Do zaključenja tih pregovora države članice uključuju podatke o provjerama izvršenima na vozilima iz trećih zemalja u svoja izvješća Komisiji, kako je utvrđeno u članku 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006.

Članak 15.

Ažuriranje prilogâ

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 15.a u svrhu izmjene priloga I. i II. kako bi se unijele potrebne prilagodbe koje odražavaju razvoj najbolje prakse.

(*) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).";

12. umeće se sljedeći članak:

„Članak 15.a

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9. stavka 3. i članka 15. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 1. kolovoza 2020. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9. stavka 3. i članka 15. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. (*).

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 9. stavka 3. i članka 15. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

(*) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

13. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) dio A mijenja se kako slijedi:

i. točke 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

- „1. dnevna i tjedna vremena vožnje, stanke i dnevni i tjedni odmori; kao i tahografski listići prethodnih dana koji se moraju držati u vozilu u skladu s člankom 36. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 i/ili podaci pohranjeni za isto razdoblje na kartici vozača i/ili u memoriji tahografa u skladu s Prilogom II. ovoj Direktivi i/ili na ispisima;
2. za razdoblje navedeno u članku 36. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) br. 165/2014, bilo koji slučaj kada je vozilo prekoračilo dozvoljenu brzinu, a koje se definira kao svako razdoblje duže od jedne minute tijekom kojeg je brzina vozila premašila 90 km/h za vozila kategorije N₃ ili 105 km/h za vozila kategorije M₃ (kategorije N₃ i M₃ kako su definirane u Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*));

(*) Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).”;

ii. točka 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. ispravna primjena tahografa (utvrđivanje mogućih zloupotreba uređaja i/ili kartice vozača i/ili tahografskih listića) ili, ako je to primjereno, postojanje dokumenata iz članka 16. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006.”;

iii. dodaje se sljedeća točka:

„6. produženo maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati kako je utvrđeno u članku 4. točki (a) Direktive 2002/15/EZ; ostala tjedna radna vremena kako je utvrđeno u člancima 4. i 5. Direktive 2002/15/EZ samo ako je tehnološki moguće provesti učinkovite provjere.”;

(b) dio B mijenja se kako slijedi:

i. u prvom stavku dodaju se sljedeće točke:

- „4. poštovanje maksimalnog prosječnog tjednog radnog vremena, stanke i zahtjeva u pogledu noćnog rada kako je utvrđeno u člancima 4., 5. i 7. Direktive 2002/15/EZ;
5. poštovanje obveza poduzeća u pogledu plaćanja smještaja za vozače i organiziranja rada vozača, u skladu s člankom 8. stavcima 8. i 8.a Uredbe (EZ) br. 561/2006.”;

ii. drugi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Države članice mogu, ako je to primjereno, provjeravati zajedničku odgovornost drugih sudionika u prijevoznom lancu, kao što su špediteri, otpremnici ili ugovaratelji, u slučaju otkrivene povrede, uključujući provjeru toga da ugovori o pružanju prijevoza omogućuju usklađenost s uredbama (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014.”.

Članak 3.**Izmjena Uredbe (EU) br. 1024/2012**

U Prilogu Uredbi (EU) br. 1024/2012 dodaju se sljedeće točke:

- „13. Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uređaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (*): članak 8.
14. Direktiva (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (**): članak 1. stavak 14.

(*) SL L 102, 11.4.2006., str. 35.

(**) SL L 249, 31.7.2020., str. 49.”.

Članak 4.**Postupak odbora**

1. Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 5.**Sankcije**

1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama za pošiljatelje, otpremnike, ugovaratelje i podugovaratelje zbog nepoštovanja nacionalnih odredaba donesenih na temelju članka 1. ako su znali ili su s obzirom na sve relevantne okolnosti trebali znati da su usluge prijevoza koje su naručili uključivale povrede tih odredaba.
2. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na povrede nacionalnih odredaba donesenih na temelju članka 1. i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće.

Članak 6.**Pametna provedba**

Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2014/67/EU i kako bi se dodatno provele obveze predviđene u članku 1. ove Direktive, države članice osiguravaju primjenu koherentne nacionalne provedbene strategije na svojem državnom području. U toj strategiji naglasak je na poduzećima s visokim stupnjem rizika iz članka 9. Direktive 2006/22/EZ.

Članak 7.**Evaluacija**

1. Komisija provodi evaluaciju provedbe ove Direktive, posebno učinka članka 1., do 31. prosinca 2025. te izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Direktive. Izvješću Komisije prema potrebi se prilaže zakonodavni prijedlog. To se izvješće objavljuje.
2. Nakon izvješća iz stavka 1. Komisija redovito provodi evaluaciju ove Direktive i rezultate evaluacije podnosi Europskom parlamentu i Vijeću. Rezultatima evaluacije prema potrebi se prilažu relevantni prijedlozi.

*Članak 8.***Osposobljavanje**

Države članice surađuju u području pružanja obrazovanja i osposobljavanja tijelima za provedbu, nadovezujući se na postojeće sustave provedbe.

Poslodavci su dužni osigurati da njihovi vozači steknu znanje o svojim pravima i obvezama koji proizlaze iz ove Direktive.

*Članak 9.***Prenošenje**

1. Države članice do 2. veljače 2022. donose i objavljuju mjere potrebne radi usklađivanja s ovom Direktivom. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

One primjenjuju te mjere od 2. veljače 2022.

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

*Članak 10.***Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

*Članak 11.***Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 15. srpnja 2020.

Za Europski parlament
Predsjednik
D.M. SASSOLI

Za Vijeće
Predsjednica
J. KLOECKNER

ISSN 1977-0847 (elektroničko izdanje)
ISSN 1725-0596 (tiskano izdanje)



Ured za publikacije Evropske unije
L-2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR