

DIREKTIVE

DIREKTIVA (EU) 2020/1057 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 15. julija 2020

o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

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

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa je treba zagotoviti ustrezne delovne pogoje in socialno zaščito za voznike na eni strani ter primerne pogoje poslovanja in poštene konkurence za cestne prevoznike (v nadaljnjem besedilu: prevozniki) na drugi strani. Glede na visoko stopnjo mobilnosti delovne sile v sektorju cestnega prometa so potrebna sektorska pravila, da se zagotovi ravnovesje med svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve, prostim pretokom blaga, ustreznimi delovnimi pogoji in socialno zaščito za voznike.
- (2) Ker so storitve cestnega prevoza zelo mobilne, je treba posebno pozornost nameniti temu, da se zagotovi, da lahko vozniki uveljavljajo pravice, ki jih imajo, ter da se prevozniki, ki so večinoma majhna podjetja, ne soočajo z nesorazmernimi upravnimi ovirami ali diskriminatornim nadzorom, ki neupravičeno omejuje njihovo svobodo opravljanja čezmejnih storitev. Iz istega razloga morajo biti vsa nacionalna pravila, ki se uporabljajo za cestni promet, sorazmerna in utemeljena, pri čemer je treba upoštevati potrebo, da se zagotovijo ustrezni delovni pogoji in socialna zaščita za voznike ter omogoči lažje uveljavljanje svobode opravljanja storitev cestnega prevoza na podlagi poštene konkurence med nacionalnimi in tujimi prevozniki.
- (3) Ravnovesje med izboljšanjem socialnih in delovnih pogojev za voznike ter omogočanjem lažjega uveljavljanja svobode opravljanja storitev cestnega prevoza na podlagi poštene konkurence med nacionalnimi in tujimi prevozniki je bistveno za nemoteno delovanje notranjega trga.
- (4) Pri oceni učinkovitosti in uspešnosti veljavne socialne zakonodaje Unije v sektorju cestnega prometa so bile ugotovljene nekatere vrzeli v obstoječih določbah in pomanjkljivosti pri njihovem izvrševanju, na primer v zvezi z uporabo slamnatih družb. Poleg tega obstajajo številne razlike pri tem, kako države članice razlagajo, uporabljajo in izvajajo te določbe, kar ustvarja veliko upravno breme za voznike in prevoznike. To ustvarja pravno negotovost, ki škodi socialnim in delovnim pogojem voznikov ter pogojem za pošteno konkurenco za prevoznike v sektorju.
- (5) Za zagotovitev, da se direktivi 96/71/ES ⁽⁴⁾ in 2014/67/EU ⁽⁵⁾ Evropskega parlamenta in Sveta pravilno uporabljata, bi bilo treba okrepiti nadzor in sodelovanje na ravni Unije z namenom boja proti goljufijam, povezanim z napotitvijo voznikov.

⁽¹⁾ UL C 197, 8.6.2018, str. 45.

⁽²⁾ UL C 176, 23.5.2018, str. 57.

⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 7. aprila 2020 (UL C 149, 5.5.2020, str. 1). Stališče Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2020 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 18, 21.1.1997, str. 1).

⁽⁵⁾ Direktiva 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o izvrševanju Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev in spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (uredba IMI) (UL L 159, 28.5.2014, str. 11).

- (6) Komisija je v svojem predlogu z dne 8. marca 2016 za spremembo Direktive 96/71/ES ugotovila, da izvajanje navedene direktive odpira posebna pravna vprašanja in povzroča težave v zelo mobilnem sektorju cestnega prometa, ter navedla, da bi bilo ta vprašanja najprimerneje obravnavati s sektorsko zakonodajo za cestni promet.
- (7) Za zagotovitev učinkovitega in sorazmernega izvajanja Direktive 96/71/ES v sektorju cestnega prometa, je treba določiti sektorska pravila, ki bodo odražala posebnosti zelo mobilne delovne sile v tem sektorju ter zagotavljala ravnovesje med socialno zaščito voznikov in svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve. Določbe o napotitvi delavcev iz Direktive 96/71/ES in določbe o njihovem izvrševanju iz Direktive 2014/67/EU se uporabljajo za sektor cestnega prometa in bi zanje morala veljati posebna pravila iz te direktive.
- (8) Glede na zelo mobilno naravo prometnega sektorja vozniki načeloma niso napoteni v drugo državo članico na podlagi pogodb o opravljanju storitev za dolga obdobja, kot včasih velja za druge sektorje. Zato bi bilo treba pojasniti, v katerih okoliščinah se pravila o dolgoročni napotitvi iz Direktive 96/71/ES za takšne voznike ne uporabljajo.
- (9) Uravnovešena sektorska pravila o napotitvi bi morala temeljiti na obstoju zadostne povezave med voznikom in opravljeno storitvijo ter ozemljem države članice gostiteljice. Za lažje izvrševanje teh pravil bi bilo treba razlikovati med različnimi vrstami prevoza, odvisno od stopnje povezave z ozemljem države članice gostiteljice.
- (10) Kadar voznik opravlja dvostranske prevoze iz države članice, v kateri ima podjetje sedež (v nadaljnjem besedilu: država članica sedeža), na ozemlje druge države članice ali tretje države ali nazaj v državo članico sedeža, je narava storitev tesno povezana z državo članico sedeža. Možno je, da voznik izvede več dvostranskih prevozov med eno vožnjo. To bi bilo nesorazmerno omejevanje svobode opravljanja čezmejnih storitev cestnega prevoza, če bi za take dvostranske prevoze veljala pravila o napotitvi in s tem pogoji za zaposlitev, zajamčeni v državi članici gostiteljici.
- (11) Treba bi bilo pojasniti, da mednarodni prevoz blaga v tranzitu čez ozemlje države članice ne pomeni napotitve. Za take prevoze je značilno, da voznik prečka državo članico brez natovarjanja ali raztovarjanja tovora in brez pobiranja ali odlaganja potnikov in zato ne obstaja pomembna povezava med voznikovimi dejavnostmi in državo članico tranzita. Na to, ali je prisotnost voznika v državah članicah opredeljena kot tranzit, zato ne vplivajo postanki, na primer zaradi higienskih razlogov.
- (12) Ko voznik opravlja kombinirani prevoz, je narava storitve, ki se opravlja v začetnem ali končnem cestnem delu, tesno povezana z državo članico sedeža, če cestni del sam po sebi predstavlja dvostranski prevoz. Nasprotno pa, ko se prevoz v cestnem delu opravi znotraj države članice gostiteljice ali kot mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, obstaja zadostna povezava z ozemljem države članice gostiteljice, zato bi bilo morala veljati pravila o napotitvi.
- (13) Kadar voznik opravlja druge vrste prevoza, zlasti kabotažo ali mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, obstaja zadostna povezava z ozemljem države članice gostiteljice. Povezava obstaja v primeru kabotaže, kot je opredeljena v uredbah (ES) št. 1072/2009⁽⁶⁾ in (ES) št. 1073/2009⁽⁷⁾ Evropskega parlamenta in Sveta, ker se celotni prevoz opravi v državi članici gostiteljici in je zato storitev tesno povezana z ozemljem države članice gostiteljice. Za mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave, je značilno, da voznik opravlja mednarodni prevoz zunaj države članice sedeža podjetja, ki napoti voznika. Opravljene storitve so zato povezane z zadevnimi državami članicami gostiteljicami in ne z državo članico sedeža. V teh primerih so sektorska pravila potrebna le v zvezi z upravnimi zahtevami in nadzornimi ukrepi.
- (14) Države članice bi morale zagotoviti, da se v skladu z Direktivo 2014/67/EU določbe in pogoji za zaposlitev iz člena 3 Direktive 96/71/ES, določeni z nacionalnim pravom, drugim predpisom ali s kolektivnimi pogodbami ali arbitražnimi odločbami, ki so bile na njihovem ozemlju razglašene za splošno veljavne ali se drugače uporabljajo v skladu s členom 3(1) in (8) Direktive 96/71/ES, na dostopen in pregleden način dajo na voljo prevoznim podjetjem iz drugih držav članic in napotenim voznikom. To bi moralo po potrebi vključevati tudi tiste določbe in pogoje za

⁽⁶⁾ Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

⁽⁷⁾ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

zaposlitev, določene v kolektivnih pogodbah, ki se splošno uporabljajo za vsa podobna podjetja na zadevnem geografskem območju. Ustrezne informacije bi morale zlasti zajemati sestavne elemente plačila, ki so na podlagi teh instrumentov obvezni. V skladu z Direktivo 2014/67/EU si je treba prizadevati za sodelovanje s socialnimi partnerji.

- (15) Prevozniki iz Unije se soočajo z vse večjo konkurenco prevoznikov s sedežem v tretjih državah. Zato je izjemno pomembno zagotoviti, da prevozniki iz Unije niso diskriminirani. V skladu s členom 1(4) Direktive 96/71/ES podjetja s sedežem v državi, ki ni država članica, ne smejo biti obravnavana ugodneje kot podjetja s sedežem v državi članici. To načelo bi se moralo uporabljati tudi v zvezi s posebnimi pravili o napotitvi, določenimi v tej direktivi. Zlasti bi se moralo uporabljati, kadar prevozniki iz tretjih držav opravljajo prevoze na podlagi dvostranskih ali večstranskih sporazumov, ki omogočajo dostop do trga Unije.
- (16) Večstranski sistem kvot Evropske konference ministrov za promet (CEMT) je eden od glavnih instrumentov, ki urejajo dostop prevoznikov iz tretjih držav do trga Unije in dostop prevoznikov iz Unije do trgov tretjih držav. Število dovoljenj, dodeljenih vsaki državi članici CEMT, se določi letno. Države članice morajo spoštovati svoje obveznosti, da podjetja iz Unije ne bi bila diskriminirana, pri dogovarjanju o pogojih za dostop do trga Unije v okviru CEMT.
- (17) Unija je v okviru svojih izključnih zunanjih pristojnosti pristojna za pogajanje in sklenitev Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR). Unija bi morala v skladu s členom 2(3) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾ uskladiti nadzorne mehanizme, ki se lahko uporabljajo za nadzor nad tem, kako podjetja iz tretjih držav spoštujejo nacionalna socialna pravila in socialna pravila Unije, z nadzornimi mehanizmi, ki se uporabljajo za podjetja Unije.
- (18) Težave so se pojavile tudi pri uporabi pravil o napotitvi delavcev iz Direktive 96/71/ES ter pravil o upravnih zahtevah iz Direktive 2014/67/EU v zelo mobilnem sektorju cestnega prometa. Neusklajeni nacionalni ukrepi za uporabo in izvrševanje določb o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa so ustvarili pravno nejasnost in težko upravno breme za prevoznike, ki niso rezidenti Unije. To je povzročilo neupravičene omejitve svobode opravljanja čezmejnih storitev cestnega prevoza s negativnimi posledicami za delovna mesta in konkurenčnost prevoznikov. Upravne zahteve in nadzorne ukrepe je zato treba harmonizirati. To bi tudi preprečilo nepotrebne zamude za prevoznike.
- (19) Za zagotovitev učinkovitega in uspešnega izvrševanja sektorskih pravil o napotitvi delavcev in za preprečitev nesorazmernega upravnega bremena za prevoznike, ki niso rezidenti Unije, bi bilo treba v sektorju cestnega prometa določiti posebne sektorske upravne zahteve in nadzorne ukrepe ter pri tem v celoti izkoristiti orodja za nadzor, kot je digitalni tahograf. Da bi se spremljalo izpolnjevanje obveznosti iz te direktive in Direktive 96/71/ES ter bi se hkrati zmanjšala kompleksnost te naloge, bi države članice morale imeti možnost le, da za prevoznike uvedejo tiste upravne zahteve in nadzorne ukrepe iz te direktive, ki so prilagojeni sektorju cestnega prometa.
- (20) Prevozna podjetja potrebujejo pravno varnost glede pravil in zahtev, ki jih morajo izpolnjevati. Ta pravila in zahteve bi morale biti jasne, razumljive ter lahko dostopne za prevozna podjetja, hkrati pa bi morala omogočati izvajanje učinkovitih preverjanj. Pomembno je, da nova pravila ne nalagajo nepotrebne upravne bremena ter da ustrezno upoštevajo interese malih in srednjih podjetij.

⁽⁸⁾ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

- (21) Upravno breme in naloge upravljanja dokumentov, naložene voznikom, bi morali biti razumni. Medtem ko bi nekateri dokumenti morali biti na voljo v vozilu za namene pregleda pri cestnem preverjanju, bi morali druge dokumente prek javnega vmesnika, povezanega z informacijskim sistemom za notranji trg (IMI), vzpostavljenim z Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁹⁾, dati na voljo prevozniki in po potrebi pristojni organi države članice sedeža prevoznika. Pristojni organi bi morali uporabiti okvir medsebojne pomoči med državami članicami, določen v Direktivi 2014/67/EU.
- (22) Za lažji nadzor skladnosti s pravili o napotitvi, določenimi v tej direktivi, bi morali prevozniki pristojnim organom držav članic, v katere napotijo voznike, predložiti izjavo o napotitvi.
- (23) Da bi se zmanjšalo upravno breme prevoznikov, je treba poenostaviti postopek pošiljanja in posodabljanja izjav o napotitvi. Zato bi morala Komisija razviti večjezični javno dostopni vmesnik, do katerega bodo imeli dostop prevozniki in prek katerega bodo lahko pošiljali in posodabljali informacije o napotitvi ter po potrebi v IMI posredovali tudi druge zadevne dokumente.
- (24) Glede na to, da imajo v nekaterih državah članicah socialni partnerji ključno vlogo pri izvrševanju socialne zakonodaje v sektorju cestnega prometa, bi države članice morale imeti možnost, da nacionalnim socialnim partnerjem zagotovijo ustrezne informacije, ki so bile izmenjane prek IMI, izključno za preverjanje skladnosti s pravili o napotitvah, pri čemer se upošteva Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁰⁾. Ustrezne informacije bi bilo treba zagotoviti socialnim partnerjem z drugimi sredstvi kot preko IMI.
- (25) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da določi funkcije javnega vmesnika, povezanega z IMI. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹¹⁾.
- (26) Ustrezno, učinkovito in dosledno izvrševanje pravil o delovnem času in času počitka je ključno za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, za zaščito delovnih pogojev voznikov in za preprečevanje izkrivljanja konkurence, ki je posledica neizpolnjevanja obveznosti. Zato je zaželeno, da se razširi obseg obstoječih enotnih zahteve za izvrševanje iz Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹²⁾ na preverjanje skladnosti z določbami o delovnem času iz Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹³⁾.
- (27) Zaradi niza podatkov, ki so potrebni za izvajanje nadzora nad skladnostjo s pravili o delovnem času iz Direktive 2002/15/ES, je obseg cestnih preverjanj odvisen od razvoja in uvedbe tehnologije, ki pokriva zadostno dolga obdobja. Cestno preverjanje bi moralo biti omejeno na tiste vidike, ki jih je mogoče učinkovito preveriti s tahografom in s tem povezano zapisovalno napravo v vozilu, celovita preverjanja pa bi bilo treba izvajati le v prostorih podjetja.
- (28) Cestna preverjanja bi bilo treba izvajati učinkovito in hitro, da bi se opravila v najkrajšem možnem času in s čim manjšo zamudo za voznika. Treba bi bilo jasno razlikovati med obveznostmi prevoznikov in obveznostmi voznikov.

⁽⁹⁾ Uredba (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg in razveljavitvi Odločbe Komisije 2008/49/ES (uredba IMI) (UL L 316, 14.11.2012, str. 1).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁽¹²⁾ Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

⁽¹³⁾ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

- (29) Sodelovanje med izvršilnimi organi države članice bi bilo treba nadalje spodbujati z usklajenimi preverjanji, države članice pa bi si jih morale prizadevati razširiti na preverjanja v prostorih podjetja. Evropski organ za delo, katerega področje delovanja zajema Direktivo 2006/22/ES, kot je določeno v členu 1(4) Uredbe (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁴⁾, bi lahko imel pomembno vlogo, tako da bi državam članicam zagotavljal pomoč pri izvajanju usklajenih preverjanj, in bi lahko podpiral prizadevanja na področju izobraževanja in usposabljanja.
- (30) Upravno sodelovanje med državami članicami v zvezi z izvajanjem socialnih pravil v sektorju cestnega prometa se je izkazalo za nezadostno, zato je čezmejno izvrševanje težje ter bolj neučinkovito in neusklajeno. Zato je treba vzpostaviti okvir za učinkovito komunikacijo in medsebojno pomoč, vključno z izmenjavo podatkov o kršitvah in informacij o dobrih praksah pri izvrševanju.
- (31) Z namenom spodbujanja učinkovitega upravnega sodelovanja in učinkovite izmenjave informacij se z Uredbo (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁵⁾ zahteva, da morajo države članice medsebojno povezati svoje nacionalne elektronske registre (NER) prek sistema evropskega registra podjetij cestnega prevoza (ERRU). Informacije, dostopne preko tega sistema pri cestnih preverjanjih, bi bilo treba razširiti.
- (32) Da bi se olajšala in izboljšala komunikacija med državami članicami, zagotovila enotnejša uporaba socialnih pravil v prometnem sektorju in bi se prevoznikom olajšalo izpolnjevanje upravnih zahtev pri napotitvi voznikov, bi morala Komisija razviti enega ali več novih modulov za IMI. Pomembno je, da IMI omogoča, da se med cestnimi preverjanji lahko preveri veljavnost izjav o napotitvi.
- (33) Izmenjava informacij v okviru učinkovitega upravnega sodelovanja in medsebojne pomoči med državami članicami bi morala biti skladna s pravili o varstvu osebnih podatkov iz uredb (EU) 2016/679 in (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁶⁾. Pri izmenjavi informacij prek IMI bi bilo treba upoštevati tudi Uredbo (EU) št. 1024/2012.
- (34) Za izboljšanje učinkovitosti, uspešnosti in skladnosti izvrševanja je zaželeno razviti funkcije in razširiti uporabo obstoječih nacionalnih sistemov ocenjevanja tveganja. Dostop do podatkov v sistemih ocenjevanja tveganja bi pristojnim nadzornim organom zadevne države članice omogočil boljši ciljni nadzor prevoznikov, ki ne upoštevajo pravil. Skupna formula za izračun ocene tveganja prevoznega podjetja bi morala prispevati k pravičnejši obravnavi prevoznikov pri pregledih.
- (35) Zaradi začetka veljavnosti Lizbonske pogodbe bi bilo treba pooblastila, ki so bila Komisiji podeljena na podlagi Direktive 2006/22/ES, uskladiti s členoma 290 in 291 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).
- (36) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje Direktive 2006/22/ES bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za zvišanje minimalnega odstotka delovnih dni voznikov vozil, ki jih preverijo države članice, na 4 %; za nadaljnja pojasnila glede opredelitev skupin zbranih statističnih podatkov; za imenovanje organa za aktivno spodbujanje izmenjave podatkov, izkušenj in informacij med državami članicami; za vzpostavitev skupne formule za izračun ocene tveganja podjetja; za določitev smernic o najboljši praksi izvrševanja; za vzpostavitev skupnega pristopa k beleženju in nadzoru obdobja drugega dela ter beleženju in nadzoru obdobja najmanj enega tedna, ko je voznik odsoten od vozila in ne more opravljati nobenih dejavnosti v zvezi s tem vozilom, ter za pospeševanje

⁽¹⁴⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o ustanovitvi Evropskega organa za delo, spremembi uredb (ES) št. 883/2004, (EU) št. 492/2011 in (EU) 2016/589 ter razveljavitvi Sklepa (EU) 2016/344 (UL L 186, 11.7.2019, str. 21).

⁽¹⁵⁾ Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).

⁽¹⁶⁾ Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

skupnega pristopa za izvajanje navedene direktive, za spodbujanje skladnosti pristopa nadzornih organov in harmonizirano razlago Uredbe (ES) št. 561/2006 med nadzornimi organi in za olajšanje dialoga med sektorjem prevoza in nadzornimi organi. Zlasti bi morala Komisija pri sprejemanju izvedbenih aktov za razvoj skupne formule za izračun ocene tveganja podjetja ob upoštevanju meril iz te direktive zagotoviti enako obravnavo podjetij. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.

- (37) Da se odrazi razvoj najboljše prakse glede preverjanj in standardne opreme, ki mora biti na voljo nadzornim enotam, in da se vzpostavi ali posodobi ocenjevanje resnosti kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 ali Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁷⁾, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi s spremembo prilog I in II oziroma Priloge III k Direktivi 2006/22/ES. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ⁽¹⁸⁾. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (38) Direktivo 2006/22/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (39) Naslovniki nekaterih posebnih pravil o napotitvah so prevozna podjetja, ki nosijo posledice za katere koli kršitve teh pravil, ki jih storijo. Da pa bi se preprečila zloraba s strani podjetij, ki prevozne storitve prevzemajo od cestnih prevoznikov v tovornem prometu, bi morale države članice določiti tudi jasna in predvidljiva pravila o sankcijah za pošiljatelje, špediterje, izvajalce in podizvajalce, kadar so se zavedali oziroma bi se glede na vse relevantne okoliščine morali zavedati, da so prevozne storitve, ki so jih naročili, vključevale kršitve posebnih pravil o napotitvi.
- (40) Za zagotovitev pogojev poštene konkurence in enakih konkurenčnih pogojev za delavce in podjetja, je treba doseči napredek v smeri pametnega izvrševanja ter zagotoviti vso možno podporo za popolno uvedbo in uporabo sistemov ocenjevanja tveganja.
- (41) Komisija bi morala oceniti učinek uporabe in izvrševanja pravil za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa ter Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o rezultatih te ocene, po potrebi skupaj z zakonodajnim predlogom.
- (42) Ker ciljev te direktive, in sicer zagotoviti ustrezne pogoje dela in socialne zaščite za voznike na eni strani ter primerne pogoje poslovanja in pošteno konkurenco za prevoznike na drugi strani, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov te direktive lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (43) Nacionalni ukrepi za prenos te direktive bi se morali uporabljati od 18 mesecev po datumu začetku veljavnosti te direktive. Direktiva (EU) 2018/957 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁹⁾ se uporablja za sektor cestnega prometa v skladu s členom 3(3) navedene direktive od 2. februarja 2022 –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Posebna pravila o napotitvi voznikov

1. Ta člen določa posebna pravila v zvezi z nekaterimi vidiki Direktive 96/71/ES o napotitvi voznikov na delo v sektorju cestnega prometa ter Direktive 2014/67/EU o upravnih zahtevah in nadzornih ukrepih za napotitev teh voznikov.

⁽¹⁷⁾ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

⁽¹⁸⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

⁽¹⁹⁾ Direktiva (EU) 2018/957 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremembi Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 173, 9.7.2018, str. 16).

2. Ta posebna pravila se uporabljajo za voznike, zaposlene pri podjetjih s sedežem v državi članici in ki uporabljajo čezmejni ukrep iz točke (a) člena 1(3) Direktive 96/71/ES.

3. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES, se voznik ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar opravlja dvostranski prevoz blaga.

Za namene te direktive dvostranski prevoz blaga pomeni premik blaga na podlagi prevozne pogodbe iz države članice sedeža, kot je opredeljena v členu 2(8) Uredbe (ES) št. 1071/2009, v drugo državo članico ali tretjo državo ali iz druge države članice ali tretje države v državo članico sedeža.

Države članice od 2. februarja 2022, ki je datum, od katerega morajo vozniki v skladu s členom 34(7) Uredbe (EU) št. 165/2014 ročno beležiti podatke o prehodu meja, za dvostranski prevoz blaga uporabijo izvzetje, določeno v prvem in drugem pododstavku tega odstavka tudi, kadar voznik poleg dvostranskega prevoza opravi eno dejavnost natovarjanja in/ali raztovarjanja v državah članicah ali tretjih državah, ki jih prečka, pod pogojem, da ne natovarja in raztovarja blaga v isti državi članici.

Kadar dvostranskemu prevozu iz države članice sedeža, med katerim ni bila opravljena nobena dodatna dejavnost, sledi dvostranski prevoz v državo članico sedeža, se izvzetje za dodatne dejavnosti, določeno v tretjem pododstavku, uporablja za največ dve dodatni dejavnosti natovarjanja in/ali raztovarjanja pod pogoji iz tretjega pododstavka.

Izvzetji za dodatne dejavnosti iz tretjega in četrtega pododstavka tega odstavka se uporabljata le do datuma, od katerega se v vozila, ki so prvič registrirana v državi članici, namestijo pametni tahografi, kot je določeno v četrtem pododstavku člena 8(1) Uredbe (EU) št. 165/2014, ki izpolnjujejo zahtevo po zapisovanju prehodov meja in dodatnih dejavnosti iz prvega pododstavka člena 8(1) navedene uredbe. Od tega datuma se izvzetji za dodatne storitve iz tretjega in četrtega pododstavka tega odstavka uporabljata samo za voznike, ki uporabljajo vozila, opremljena s pametnim tahografom, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 navedene uredbe.

4. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES, se voznik ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar opravlja dvostranski prevoz potnikov.

Za namene te direktive gre za dvostranski prevoz v okviru občasnega ali rednega mednarodnega prevoza potnikov v smislu Uredbe (ES) št. 1073/2009, ko voznik opravi katerega od naslednjih prevozov:

(a) pobere potnike v državi članici sedeža in jih odloži v drugi državi članici ali tretji državi;

(b) pobere potnike v državi članici ali tretji državi in jih odloži v državi članici sedeža, ali

(c) pobere in odloži potnike v državi članici sedeža za namene izvajanja lokalnih izletov v drugi državi članici ali tretji državi v skladu z Uredbo (ES) št. 1073/2009.

Države članice od 2. februarja 2022, ki je datum, od katerega morajo vozniki v skladu s členom 34(7) Uredbe (EU) št. 165/2014 ročno beležiti podatke o prehodu meja, uporabijo izvzetje za dvostranski prevoz potnikov iz prvega in drugega pododstavka tega odstavka tudi, kadar voznik poleg opravljanja dvostranskega prevoza enkrat pobere potnike in/ali enkrat odloži potnike v državah članicah ali tretjih državah, ki jih voznik prečka, pod pogojem, da ne nudi storitve potniškega prevoza med lokacijama v državi članici, ki jo prečka. Enako velja za povratno vožnjo.

Izvzetje za dodatne dejavnosti iz tretjega pododstavka tega odstavka se uporablja le do datuma, od katerega se v vozila, ki so prvič registrirana v državi članici, namestijo pametni tahografi, kot je določeno v četrtem pododstavku člena 8(1) Uredbe (EU) št. 165/2014, ki izpolnjujejo zahtevo po zapisovanju prehodov meja in dodatnih dejavnosti iz prvega pododstavka člena 8(1) navedene uredbe. Od tega datuma se izvzetje za dodatne dejavnosti iz tretjega pododstavka tega odstavka uporablja samo za voznike, ki uporabljajo vozila, opremljena s pametnimi tahografi, kot je določeno v členih 8, 9 in 10 navedene uredbe.

5. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES se voznik ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar prek ozemlja države članice potuje, ne da bi natovarjal ali raztovarjal tovor in ne da bi pobiral ali odlagal potnike.

6. Ne glede na člen 2(1) Direktive 96/71/ES se voznik ne šteje za napotenega za namene Direktive 96/71/ES, kadar opravlja začetni ali končni cestni del kombiniranega prevoza, kot je opredeljen v Direktivi Sveta 92/106/EGS ⁽²⁰⁾, če cestni del sam po sebi predstavlja dvostranske prevoze, kot je opredeljeno v odstavku 3 tega člena.

7. Za voznika, ki opravlja kabotažo, kot je opredeljena v uredbah (ES) št. 1072/2009 in (ES) št. 1073/2009, se šteje, da je napoten na podlagi Direktive 96/71/ES.

8. Napotitev se za namene člena 3(1a) Direktive 96/71/ES šteje kot končana, ko voznik zapusti državo članico gostiteljico pri opravljanju mednarodnega prevoza blaga ali potnikov. To obdobje napotitve se ne seštevata s prejšnjimi obdobji napotitve v okviru takih mednarodnih prevozov, ki jih opravi isti voznik ali drugi voznik, ki ga je nadomestil.

9. Države članice zagotovijo, da se v skladu z Direktivo 2014/67/EU določbe in pogoji za zaposlitev iz člena 3 Direktive 96/71/ES, določeni v nacionalnem pravu, drugem predpisu ali s kolektivnimi pogodbami ali arbitražnimi odločbami, ki so bile na njihovem ozemlju razglašene za splošno veljavne ali se drugače uporabljajo v skladu s členom 3(1) in (8) Direktive 96/71/ES, na dostopen in pregleden način dajo na voljo prevoznim podjetjem iz drugih držav članic in napotnim voznikom. Ustrezne informacije zlasti zajemajo sestavne elemente plačila, ki so obvezni na podlagi teh instrumentov, po potrebi tudi na podlagi kolektivnih pogodb, ki se splošno uporabljajo za vsa podobna podjetja na zadevnem geografskem območju.

10. Prevozna podjetja s sedežem v državi, ki ni država članica, se ne obravnavajo ugodneje kot podjetja s sedežem v državi članici, vključno pri opravljanju prevozov na podlagi dvostranskih ali večstranskih sporazumov, ki omogočajo dostop do trga Unije ali njegovih delov.

11. Države članice lahko z odstopanjem od člena 9(1) in (2) Direktive 2014/67/EU glede napotitve voznikov uvedejo samo naslednje upravne zahteve in nadzorne ukrepe:

(a) obveznost, da mora prevoznik s sedežem v drugi državi članici pristojnim nacionalnim organom države članice, v katero je voznik napoten, predložiti izjavo o napotitvi najpozneje ob začetku napotitve, pri čemer uporabi večjezični standardni obrazec javnega vmesnika, povezanega z informacijskim sistemom za notranji trg (IMI), vzpostavljenim z Uredbo (EU) št. 1024/2012; ta izjava o napotitvi vsebuje naslednje informacije:

(i) identiteto prevoznika, vsaj v obliki številke licence Skupnosti, kadar je ta številka na voljo;

(ii) kontaktne podatke upravljavca prevoza ali druge kontaktne osebe v državi članici sedeža za stike s pristojnimi organi države članice gostiteljice, v kateri se opravljajo storitve, ter za pošiljanje in sprejemanje dokumentov ali obvestil;

(iii) identiteto, naslov stalnega bivališča in številko vozniškega dovoljenja voznika;

(iv) datum začetka pogodbe o zaposlitvi voznika in pravo, ki se zanjo uporablja;

(v) predvideni začetni in končni datum napotitve;

(vi) registrske oznake motornih vozil;

(vii) navedbo, ali gre za prevoz blaga, prevoz potnikov, mednarodni prevoz ali kabotažo;

(b) obveznost, da prevoznik zagotovi, da ima voznik na razpolago v tiskani ali elektronski obliki, ter obveznost da voznik hrani in da na razpolago, kadar se to zahteva pri cestnem preverjanju:

(i) izvod izjave o napotitvi, predložene prek IMI;

⁽²⁰⁾ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

- (ii) dokazila o prevozih v državi članici gostiteljici, kot je elektronski tovorni list (e-CMR) ali dokazila iz člena 8(3) Uredbe (ES) št. 1072/2009;
 - (iii) tahografske zapise in zlasti oznake držav članic, v katerih je bil voznik prisoten med opravljanjem mednarodnega cestnega prevoza ali kabotaže, v skladu z zahtevami glede zapisovanja in hranjenja zapisov na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014;
- (c) obveznost, da mora prevoznik po obdobju napotitve na podlagi neposrednega zahtevka pristojnih organov držav članic, kamor je bil voznik napoten, prek javnega vmesnika, povezanega z IMI, predložiti izvode dokumentov iz točke (b)(ii) in (iii) tega odstavka ter dokumentacijo, ki se nanaša na plačilo voznika, glede na obdobje napotitve, pogodbo o zaposlitvi ali enakovreden dokument v smislu člena 3 Direktive Sveta 91/533/EGS ⁽²¹⁾, obračun delovnih ur voznika in dokazilo o plačilu.

Prevoznik pošlje dokumentacijo prek javnega vmesnika, povezanega z IMI, najpozneje osem tednov od datuma zahtevka. Če prevoznik ne predloži zahtevane dokumentacije v tem obdobju, lahko pristojni organi države članice, v katero je bil voznik napoten, prek IMI zaprosijo za pomoč pristojne organe države članice sedeža v skladu s členoma 6 in 7 Direktive 2014/67/EU. Kadar je podana taka prošnja za medsebojno pomoč, imajo pristojni organi države članice, v kateri ima prevoznik sedež, dostop do izjave o napotitvi in drugih ustreznih informacij, ki jih prevoznik predloži prek javnega vmesnika, povezanega z IMI.

Pristojni organi države članice sedeža zagotovijo, da pristojnim organom države članice, v katero je bil voznik napoten, zahtevano dokumentacijo zagotovijo prek IMI v 25 delovnih dneh od dneva prošnje za medsebojno pomoč.

Za namen preverjanja, ali se voznik v skladu z odstavkoma 3 in 4 tega člena ne šteje za napotenega, lahko države članice kot nadzorni ukrep uvedejo samo obveznost za voznika, da v tiskani ali elektronski obliki hrani in da na razpolago, kadar se to zahteva pri cestnem preverjanju, dokazila o ustreznih mednarodnih prevozih, kot so elektronski tovorni list (e-CMR) ali dokazilo iz člena 8(3) Uredbe (ES) št. 1072/2009, in tahografske zapise iz točke (b)(iii) tega odstavka.

12. Prevoznik za namene nadzora v javnem vmesniku, povezanem z IMI, posodablja izjave o napotitvi iz točke (a) odstavka 11.

13. Informacije iz izjav o napotitvi se v podatkovnem skladišču IMI za namene preverjanja hranijo za obdobje 24 mesecev.

Država članica lahko pristojnemu organu dovoli, da nacionalnim socialnim partnerjem z drugimi sredstvi kot preko IMI, zagotovi ustrezne informacije, ki so na voljo v IMI, kolikor je to potrebno za namen preverjanja skladnosti s pravili o napotitvi in v skladu z nacionalnim pravom in praksami, pod pogojem, da:

(a) se informacije nanašajo na napotitev na ozemlje zadevne države članice;

(b) se informacije uporabljajo izključno za izvrševanje pravil o napotitvi in

(c) se vsaka obdelava podatkov izvede v skladu z Uredbo (EU) 2016/679.

14. Komisija do 2. februarja 2021 z izvedbenim aktom opredeli funkcije javnega vmesnika, povezanega z IMI. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 4(2).

15. Države članice se izogibajo nepotrebnim zamudam pri izvajanju nadzornih ukrepov, ki bi lahko vplivale na trajanje in datume napotitve.

⁽²¹⁾ Direktiva Sveta 91/533/EGS z dne 14. oktobra 1991 o obveznosti delodajalca, da zaposlene obvesti o pogojih, ki se nanašajo na pogodbo o zaposlitvi ali delovno razmerje (UL L 288, 18.10.1991, str. 32).

16. Pristojni organi držav članic tesno sodelujejo in si zagotavljajo medsebojno pomoč in vse ustrezne informacije, ob upoštevanju pogojev iz Direktive 2014/67/EU in Uredbe (ES) št. 1071/2009.

Člen 2

Spremembe Direktive 2006/22/ES

Direktiva 2006/22/ES se spremeni:

(1) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS“;

(2) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Predmet urejanja

Ta direktiva določa minimalne pogoje za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 (*) in (EU) št. 165/2014 (**) Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta (***) .

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

(**) Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

(***) Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).“;

(3) člen 2 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Ta preverjanja vsako leto zajamejo obsežen in reprezentativen delež voznega osebja, voznikov, podjetij in vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014, ter voznega osebja in voznikov, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2002/15/ES. Cestna preverjanja skladnosti z Direktivo 2002/15/ES so omejena na vidike, ki jih je možno učinkovito nadzirati s tahografom in povezano zapisovalno napravo. Celovit pregled skladnosti z Direktivo 2002/15/ES se lahko opravi samo v prostorih podjetja.“;

(b) v odstavku 3 se prvi in drugi pododstavek nadomestita z naslednjim:

„Vsaka država članica organizira preverjanja tako, da se preverijo najmanj 3 % delovnih dni voznikov vozil, ki spadajo na področje uporabe uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014. Med cestnim pregledom lahko voznik stopi v stik s sedežem podjetja, upravljavcem prevoza ali drugo osebo ali subjektom, da bi pred koncem cestnega pregleda zagotovil morebiten dokaz, za katerega ugotovi, da ga ni v vozilu; to ne posega v obveznost voznika, da zagotovi pravilno uporabo tahografske opreme.“

Po 1. januarju 2012 lahko Komisija z izvedbenim aktom ta minimalni odstotek zviša na 4 % v skladu s postopkom iz člena 12(2), če statistični podatki, zbrani v skladu s členom 3, kažejo, da je v povprečju več kot 90 % vseh preverjenih vozil opremljenih z digitalnim tahografom. Komisija pri sprejemanju svoje odločitve upošteva tudi učinkovitost obstoječih izvršilnih ukrepov, zlasti razpoložljivost digitalnih tahografskih podatkov v prostorih podjetij. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).“;

(c) vstavi se naslednji odstavek:

„3a. Vsaka država članica pri organiziranju preverjanj skladnosti z Direktivo 2002/15/ES upošteva sistem ocenjevanja tveganja iz člena 9 te direktive. Ta preverjanja so usmerjena v določeno podjetje takrat, ko eden ali več njegovih voznikov nepristojno ali resno krši Uredbo (ES) št. 561/2006 ali (EU) št. 165/2014.“;

(d) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Informacije, ki se predložijo Komisiji v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 561/2006 in členom 13 Direktive 2002/15/ES, vključujejo število preverjenih voznikov na cesti, število preverjanj v prostorih podjetij, število preverjenih delovnih dni ter število in vrsto prijavljenih kršitev ter navajajo, ali je šlo pri tem za prevoz potnikov ali blaga.“;

(4) peti odstavek člena 3 se nadomesti z naslednjim:

„Komisija na zahtevo z izvedbenimi akti nadalje pojasni opredelitev skupin iz točk (a) in (b) prvega odstavka. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).“;

(5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Usklajena preverjanja

Države članice najmanj šestkrat na leto izvedejo usklajena cestna preverjanja voznikov in vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006 ali Uredbe (EU) št. 165/2014. Države članice si poleg tega prizadevajo organizirati usklajene preglede v prostorih podjetij.

Taka usklajena preverjanja izvedejo nadzorni organi dveh ali več držav članic hkrati, vsak na svojem ozemlju.“;

(6) v členu 6 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Preverjanja v prostorih podjetij se načrtujejo ob upoštevanju predhodnih izkušenj z različnimi vrstami prevoza in podjetij. Opravijo se tudi, če se na cesti ugotovijo hude kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 ali Direktive 2002/15/ES.“;

(7) člen 7 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) pošiljati statistična poročila Komisiji vsaki dve leti v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 561/2006“;

(ii) doda se naslednja točka:

„(d) zagotavljati izmenjavo informacij z drugimi državami članicami na podlagi člena 8 te direktive v zvezi z uporabo nacionalnih določb za prenos te direktive in Direktive 2002/15/ES.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Aktivno se spodbuja izmenjava podatkov, izkušenj in informacij med državami članicami, predvsem, vendar ne izključno, prek odbora iz člena 12(1) in vseh organov, ki jih lahko imenuje Komisija z izvedbenimi akti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).“;

(8) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Izmenjava informacij

1. Informacije, o katerih se države članice med seboj obveščajo na podlagi člena 22(3) Uredbe (ES) št. 561/2006, se med imenovanimi organi, o katerih je bila Komisija uradno obveščena v skladu s členom 7 te direktive, izmenjujejo:

(a) najmanj enkrat vsakih šest mesecev po začetku veljavnosti te direktive;

(b) na podlagi utemeljene zahteve države članice v posameznih primerih.

2. Država članica informacije, ki jih zahteva druga država članica v skladu s točko (b) odstavka 1, zagotovi v 25 delovnih dneh od prejema zahteve. Države članice se lahko dogovorijo o krajšem roku. V nujnih primerih ali kadar je potrebno enostavno preverjanje registrov, kot je register sistem ocenjevanja tveganja, se zahtevane informacije zagotovijo v treh delovnih dneh.

Kadar zaprosena država članica meni, da zahteva ni dovolj utemeljena, o tem v 10 delovnih dneh od prejema zahteve obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala. Država članica, ki je zahtevo poslala, zahtevo nadalje utemelji. Kadar država članica, ki je zahtevo poslala, ne more nadalje utemeljiti zahteve, lahko zaprosena država članica zahtevo zavrne.

Kadar je težko ali nemogoče izpolniti zahtevo po informacijah ali opraviti preverjanja, inšpekcijske preglede ali preiskave, zaprosena država članica o tem v 10 delovnih dneh od prejema zahteve obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala, in navede razloge, s katerimi ustrezno utemelji, zakaj je to težko ali nemogoče. Zadevne države članice se med seboj posvetujejo, da bi našle rešitev.

V primeru nenehnih zamud pri zagotavljanju informacij državi članici, na ozemlje katere je delavec napoten, se obvesti Komisija, ki sprejme ustrezne ukrepe.

3. Izmenjava informacij iz tega člena poteka prek informacijskega sistema za notranji trg (IMI), vzpostavljenega z Uredbo (EU) št. 1024/2012 Evropskega parlamenta in Sveta (*). To ne velja za informacije, ki jih države članice izmenjujejo prek neposrednega vpogleda v nacionalne elektronske registre iz člena 16(5) Uredbe (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (**).

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

(**) Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).“;

(9) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice vzpostavijo sistem ocenjevanja tveganja za podjetja na podlagi relativnega števila in resnosti vseh kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 ali nacionalnih določb za prenos Direktive 2002/15/ES, ki jih stori posamezno podjetje.

Komisija do 2. junija 2021 z izvedbenimi akti določi skupno formulo za izračun ocene tveganja podjetja. Ta skupna formula upošteva število, resnost in pogostost kršitev ter rezultate nadzora, pri katerem kršitve niso bile ugotovljene, kot tudi dejstvo, ali prevozno podjetje v cestnem prometu v vseh svojih vozilih uporablja pametni tahograf v skladu s poglavjem II Uredbe (EU) št. 165/2014. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2) te direktive.“;

(b) v odstavku 2 se drugi stavek črta;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Prvi seznam kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014, vključno z oceno resnosti teh kršitev, je naveden v Prilogi III.

Za namene vzpostavitve ali posodobitve ocenjevanja resnosti kršitev Uredbe (ES) št. 561/2006 ali Uredbe (EU) št. 165/2014 se na Komisijo prenese pooblastilo, da v skladu s členom 15a te direktive sprejema delegirane akte za spremembo Priloge III, pri čemer upošteva regulativni razvoj in vidike, povezane z varnostjo v cestnem prometu.

V kategoriji najhujših kršitev bi morale biti kršitve, pri katerih zaradi nespoštovanja zadevnih določb uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 nastane resna nevarnost smrti ali hude telesne poškodbe.“;

(d) dodata se naslednja odstavka:

„4. Za lažje izvajanje ciljnih cestnih preverjanj so podatki v nacionalnem sistemu ocenjevanja tveganja v času nadzora na voljo vsem pristojnim nadzornim organom zadevne države članice.

5. Države članice omogočijo, da lahko pristojni organi drugih držav članic v skladu s členom 16(2) Uredbe (ES) št. 1071/2009 prek interoperabilnih nacionalnih elektronskih registrov iz člena 16 navedene uredbe neposredno dostopajo do informacij v nacionalnem sistemu ocenjevanja tveganja.“;

(10) členu 11 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija z izvedbenimi akti določi smernice o najboljši praksi pri izvrševanju. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).

Te smernice se objavijo v dveletnem poročilu Komisije.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Komisija z izvedbenimi akti določi skupni pristop k beleženju in nadzoru obdobja drugega dela, kot je opredeljeno v točki (e) člena 4 Uredbe (ES) št. 561/2006, vključno z obliko zapisa in posebnimi primeri, v katerih se mora izvesti, ter k beleženju in nadzoru obdobja najmanj enega tedna, ko je voznik odsoten od vozila in ne more opravljati nobenih dejavnosti v zvezi s tem vozilom. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2) te direktive.“;

(11) členi 12 do 15 se nadomestijo z naslednjim:

„Člen 12

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 42(1) Uredbe (EU) št. 165/2014. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 13

Izvedbeni ukrepi

Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija sprejme izvedbene akte zlasti z enim od naslednjih ciljev:

- (a) pospeševati skupni pristop k izvajanju te direktive;
- (b) spodbujati skladnost pristopa nadzornih organov in usklajeno razlago Uredbe (ES) št. 561/2006 med nadzornimi organi;
- (c) olajšati dialog med sektorjem prevoza in nadzornimi organi.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2) te direktive.

Člen 14

Pogajanja s tretjimi državami

Po začetku veljavnosti te direktive začne Unija pogajanja z ustreznimi tretjimi državami za uporabo pravil, ki so enakovredna pravilom iz te direktive.

Do zaključka teh pogajanj države članice podatke o preverjanjih, opravljenih na vozilih iz tretjih držav, vključijo med podatke, ki jih posredujejo Komisiji, kakor je določeno v členu 17 Uredbe (ES) št. 561/2006.

Člen 15

Posodabljanje prilog

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 15a za spremembo prilog I in II, da se uvedejo potrebne prilagoditve, ki odražajo razvoj najboljše prakse.

(*) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;

(12) vstavi se naslednji člen:

„Člen 15a

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 9(3) in člena 15 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 1. avgusta 2020. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 9(3) in člena 15 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje (*).

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 9(3) in člena 15, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

(*) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(13) Priloga I se spremeni:

(a) del A se spremeni:

(i) točki 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

- „(1) dnevni in tedenski čas vožnje, odmora ter dnevni in tedenski čas počitka; tudi tahografske vložke za predhodne dni, ki morajo biti v vozilu v skladu s členom 36(1) in (2) Uredbe (EU) št. 165/2014, in/ali podatke, shranjene za isto obdobje na vozniški kartici in/ali v pomnilniku tahografa v skladu s Prilogo II k tej direktivi in/ali na izpisih;
- (2) za obdobje iz odstavkov 1 in 2 člena 36 Uredbe (EU) št. 165/2014 vse prekoračitve dovoljene hitrosti vozila, ki je opredeljeno kot vsako obdobje, daljše od ene minute, med katerim hitrost vozila prekorači 90 km/h za vozila kategorije N₃ ali 105 km/h za vozila kategorije M₃ (kategoriji N₃ in M₃, kot sta opredeljeni v Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*));

(*) Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).“;

(ii) točka 4 se nadomesti z naslednjim:

„(4) pravilno delovanje tahografa (ugotovitev možne zlorabe tahografa in/ali voznikove kartice in/ali tahografskih vložkov) ali po potrebi prisotnost dokumentov iz člena 16(2) Uredbe (ES) št. 561/2006;“;

(iii) doda se naslednja točka:

„(6) podaljšani najdaljši tedenski delovni čas 60 ur, kot je določen v točki (a) člena 4 Direktive 2002/15/ES; drugi tedenski delovni časi iz členov 4 in 5 Direktive 2002/15/ES samo, če tehnologija omogoča izvajanje učinkovitih preverjanj.“;

(b) del B se spremeni:

(i) v prvem odstavku se dodata naslednji točki:

- „(4) izpolnjevanje zahtev glede najdaljšega povprečnega tedenskega delovnega časa, odmorov in nočnega dela iz členov 4, 5 in 7 Direktive 2002/15/ES;
- (5) spoštovanje obveznosti podjetij v zvezi s plačilom za nastanitve voznikov in organizacijo dela voznikov v skladu s členom 8(8) in (8a) Uredbe (ES) št. 561/2006.“;

(ii) drugi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Če se ugotovi kršitev, lahko države članice po potrebi preverijo soodgovornost drugih pobudnikov ali soudeležencev v prevozni verigi, na primer pošiljatelj, špediterjev ali izvajalcev, ter usklajenost pogodb za dodeljevanje prevoznih dovolilnic s pravili iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014.“.

Člen 3

Spremembe Uredbe (EU) št. 1024/2012

V Prilogi k Uredbi (EU) št. 1024/2012 se dodata naslednji točki:

- „13. Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ter Direktive 2002/15/ES o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (*): člen 8.
14. Direktiva (EU) 2020/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 (**): člen 1(14).

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

(**) UL L 249, 31.7.2020, str. 49.“

Člen 4

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 42(1) Uredbe (EU) št. 165/2014. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 5

Kazni in sankcije

1. Države članice določijo pravila o sankcijah za pošiljatelje, špediterje, izvajalce in podizvajalce zaradi neupoštevanja nacionalnih določb, sprejetih na podlagi člena 1, če so se zavedali oziroma bi se glede na vse relevantne okoliščine morali zavedati, da prevozne storitve, ki so jih naročili, vključujejo kršitve navedenih določb.
2. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve nacionalnih določb, sprejetih na podlagi člena 1, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da zagotovijo njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne.

Člen 6

Pametno izvrševanje

Brez poseganja v Direktivo 2014/67/EU in za nadaljnje izvrševanje obveznosti, določenih v členu 1 te direktive, države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju uporablja usklajena nacionalna strategija izvrševanja. Ta strategija se osredotoča na podjetja z visoko stopnjo tveganja iz člena 9 Direktive 2006/22/ES.

Člen 7

Ocenjevanje

1. Komisija oceni izvajanje te direktive, zlasti učinek člena 1, do 31. decembra 2025 ter Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o uporabi te direktive. Poročilu Komisije se po potrebi priloži zakonodajni predlog. Poročilo se objavi.
2. Komisija po poročilu iz odstavka 1 redno ocenjuje to direktivo ter rezultate ocene predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. Rezultatom ocene se priložijo ustrezni predlogi, če je to primerno.

Člen 8

Usposabljanje

Države članice sodelujejo pri zagotavljanju izobraževanja in usposabljanja izvršilnim organom, pri čemer se opirajo na obstoječe sisteme izvrševanja.

Delodajalci so odgovorni za zagotovitev, da njihovi vozniki pridobijo znanje o svojih pravicah in obveznostih, ki izhajajo iz te direktive.

Člen 9

Prenos

1. Države članice do 2. februarja 2022 sprejmejo in objavijo ukrepe, potrebne za uskladitev s to direktivo. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Te ukrepe uporabljajo od 2. februarja 2022.

Države članice se v sprejetih ukrepih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih določb nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 10

Začetek veljavnosti

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

Člen 11

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 15. julija 2020

Za Evropski parlament

Predsednik

D.M. SASSOLI

Za Svet

Predsednica

J. KLOECKNER
