



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih
pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v
sektorju cestnega prometa**

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Socialna pravila Unije v sektorju cestnega prometa prispevajo k doseganju ciljev politike v zvezi z izboljšanjem delovnih pogojev za voznike, zagotavljanjem poštene konkurence med podjetji za cestni prevoz ter z izboljšanjem varnosti v cestnem prometu za vse uporabnike cest. Ključni del strategije Komisije za nadaljnje povezovanje trga cestnega prometa v EU ter oblikovanje poštenega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja je prilagoditi ta pravila potrebam sektorja in omogočiti njihovo preprosto uporabo ter enotno in učinkovito izvajanje, kot je navedeno v beli knjigi o prometu z dne 28. marca 2011¹.

Ključna socialna pravila, ki veljajo za cestni promet, vključujejo določbe o urejanju delovnega časa voznikov iz Direktive 2002/15/ES², minimalne zahteve za izvrševanje iz Direktive 2006/22/ES, pravila glede časa vožnje, odmorov in časa počitka iz Uredbe (ES) št. 561/2006³ ter določbe o napotitvi delavcev na delo iz Direktive 96/71/ES⁴ in Direktive o izvrševanju 2014/67/EU⁵. Ti pravni akti so del širših prizadevanj za izboljšanje delovnih pogojev za voznike, zagotavljanje poštene konkurence med prevozniki in izboljšanje varnosti na evropskih cestah ter tudi za zagotavljanje ravnovesja med socialno zaščito voznikov in svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve.

Med naknadnim ocenjevanjem socialne zakonodaje v sektorju cestnega prometa in njenega izvrševanja, ki je bilo opravljeno v letih 2015–2017⁶ v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (v nadaljnjem besedilu: REFIT), je bilo ugotovljeno, da veljavni predpisi tveganj v zvezi s poslabšanjem delovnih pogojev in izkrivljanjem konkurence ne obravnavajo učinkovito in uspešno. To je posledica pomanjkljivosti v pravnem okviru. Nekateri predpisi niso jasni, niso ustrezni ali pa jih je težko izvajati ali izvrševati, zaradi česar države članice skupne predpise izvajajo različno, to pa ustvarja tveganje razdrobljenosti notranjega trga.

Analiza težav na v praksi zlasti kaže, da je treba nujno obravnavati razlike v razlagi in uporabi direktiv 96/71/ES in 2014/67/EU v sektorju cestnega prometa. V oceni učinka, priloženi k temu zakonodajnemu predlogu, je ugotovljeno, da določbe o napotitvi in upravne zahteve ne ustrezajo zelo mobilni naravi dela voznikov v mednarodnem cestnem prometu. To prevoznikom povzroča nesorazmerna regulativna bremena in ustvarja neupravičene ovire pri opravljanju čezmejnih storitev. Pravne in praktične težave pri uporabi pravil o napotitvi v sektorju cestnega prometa so izpostavljene v uvodni izjavi (10) predloga Komisije z dne 8. marca 2016⁷ o spremembi Direktive 96/71/ES: „Zaradi zelo mobilne narave dela v mednarodnih prevozih v cestnem prometu izvajanje direktive o napotitvi delavcev odpira posebna pravna vprašanja in povzroča težave (zlasti če povezava z zadevno državo članico ni zadostna). Te izzive bi bilo najbolj primerno obravnavati s sektorsko zakonodajo, skupaj z drugimi pobudami EU, namenjenimi izboljšanju delovanja notranjega trga prevozov v cestnem prometu.“

¹ COM(2011) 144 final.

² UL L 80, 23.3.2002, str. 35.

³ UL L 102, 11.4.2006, str. 1.

⁴ UL L 18, 21.1.1997, str. 1.

⁵ UL L 159, 28.5.2014, str. 11.

⁶ Naknadno ocenjevanje je zajemalo Uredbo (ES) št. 561/2006 o času vožnje, odmorih in času počitka, Direktivo 2006/22/ES o izvrševanju določb Uredbe in Direktivo 2002/15/ES o urejanju delovnega časa voznika osebja v cestnem prometu.

⁷ COM(2016) 128 final.

Ta predlog zagotavlja celosten pristop k obravnavi tveganj neprimernih delovnih pogojev za voznike, vključno s pogoji za zaposlitev, hkrati pa tudi k zmanjševanju pretiranih regulativnih bremen za prevoznike in preprečevanju izkrivljanja konkurence. Glavni cilj je zagotoviti ravnovesje med primernimi delovnimi pogoji za voznike in svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve.

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

Ta predlog je del obsežnejšega tekočega pregleda zakonodaje Unije o cestnem prometu. Tesno je povezan s pobudo za izboljšanje jasnosti in primernosti pravil glede časa vožnje, odmorov in časa počitka iz Uredbe (ES) št. 561/2006 ter pravil o uporabi tahografov iz Uredbe (EU) št. 165/2014. Povezan je tudi s tekočim pregledom pravil na trgu za začetek opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika (Uredba (ES) št. 1071/2009), za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (Uredba (ES) št. 1072/2009) in za dostop do mednarodnega trga potniškega prometa (Uredba (ES) št. 1073/2009). Socialna pravila in pravila na trgu tvorijo celovit in skladen pravni okvir, njihovo dosledno in učinkovito izvrševanje pa je ključno za oblikovanje poštenega in varnega ter okoljsko in socialno trajnostnega sektorja cestnega prometa. Sedanjih družbenih in tržnih izzivov ni mogoče učinkovito obravnavati s posameznimi pobudami.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog prispeva k dvema prednostnima nalogama te Komisije, in sicer k ustvarjanju „bolj povezanega in pravičnejšega notranjega trga“ ter spodbujanju „ustvarjanja delovnih mest, rasti in naložb“. Skladen je z ukrepi za boj proti socialni nepravičnosti in nelojalni konkurenci ter za oblikovanje družbenega okvira za nove zaposlitvene priložnosti in pravično poslovno okolje.

Eden od ciljev predloga je zagotoviti dostojne delovne pogoje in ustrezno socialno zaščito. Zato je skladen s cilji socialne agende Komisije in s pobudo za oblikovanje evropskega stebra socialnih pravic. Skladen je tudi s členom 31 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, ki določa pravico do poštenih in pravičnih delovnih pogojev.

Predlog z zmanjšanjem regulativnih bremen ter poenostavitvijo in prilagoditvijo določenih predpisov posebnim potrebam sektorja prispeva k programu REFIT. Z boljšo uporabo obstoječih orodij in sistemov za nadzor bo omogočil tudi učinkovitejše izvrševanje.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Ta predlog spreminja Direktivo 2006/22/ES in določa sektorska pravila o napotitvi delavcev v zvezi z direktivama 96/71/ES in 2014/67/EU.

Direktiva 2006/22/ES temelji na zdajšnjem členu 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU), zato mora na njem temeljiti tudi njena sprememba.

Direktivi 96/71/ES in 2014/67/EU temeljita na (zdajšnjem) členu 53(1) PDEU. A ker se predpisi, predlagani tukaj, nanašajo izključno na situacije v zvezi z opravljanjem storitev prevoza, se je treba opirati na člen 91(1) PDEU.

.

- **Subsidiarnost**

EU si v skladu s členom 4(2)(g) PDEU pristojnost na področju prometa deli z državami članicami. Vendar lahko veljavna pravila spremeni le zakonodajalec Unije.

Zaradi pomanjkljivosti v veljavni zakonodaji države članice socialna pravila EU, vključno s pravili o napotitvi delavcev, izvajajo in izvršujejo različno. Smernice ali samourejanje držav članic ne bi zadostovalo za zagotovitev doslednega izvajanja in izvrševanja socialnih pravil na področju cestnega prometa v EU. Ukrepanje na ravni EU je zato upravičeno.

- **Sorazmernost**

Predlog ne presega tistega, kar je potrebno za obravnavo ugotovljenih težav v zvezi z neprimernimi delovnimi pogoji za voznike in izkrivljanjem konkurence med prevozniki.

Kot je navedeno v oddelku 7.2 ocene učinka, predlog predlaga možnost politike, ki se zdi najprimernejša in najbolj sorazmerna ter zagotavlja ravnovesje med izboljšanjem delovnih pogojev za voznike, zmanjšanjem regulativnih bremen za prevoznike in učinkovitim čezmejnem izvrševanjem predpisov.

Predlog se osredotoča na poenostavitev, pojasnitev in prilagoditev določenih predpisov za izpolnjevanje potreb sektorja. Preprečuje nepotrebna upravna bremena za prevoznike ter si prizadeva zagotoviti sorazmernost zahtev za upravno sodelovanje in medsebojno pomoč med državami članicami. V oceni učinka je ugotovljeno, da predvideni ukrepi politike ne bodo nesorazmerno vplivali na MSP.

- **Izbira instrumenta**

Ker ta predlog omejeno spreminja Direktivo 2006/22/ES in določa sektorska pravila o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa v zvezi z direktivama 96/71/ES in 2014/67/EU, je tudi izbrani instrument direktiva.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

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

Direktiva 2006/22/ES o izvrševanju, Uredba (ES) št. 561/2006 o času vožnje in Direktiva 2002/15/ES o delovnem času so bile v letih 2015–2017⁸ predmet celovitega naknadnega ocenjevanja. Ocenjevanje je bilo podprto z zunanjo študijo⁹.

Najpomembnejše odkrite težave so bile:

- različne razlage in izvrševanje določb o evidentiranju časa, ko je voznik odsoten od vozila;
- kršitev pravil glede delovnega časa, kar vodi do prekomernega delovnega časa voznikov ter posledične utrujenosti, ki ima škodljive učinke na zdravje in varnost voznikov ter na varnost v cestnem prometu;
- slabo izvrševanje določb o delovnem času ter pomanjkanje enotnih podatkov o spremljanju in preverjanjih skladnosti;

⁸ Glej opombo 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

- slabo upravno sodelovanje in slaba medsebojna pomoč med državami članicami, kar ovira skladno izvajanje pravil EU;
- neskladni nacionalni sistemi za ocenjevanje tveganj prevoznih podjetij, kar ovira izmenjavo informacij in primerjavo podatkov za namene učinkovitih preverjanj;
- nezadostna uporaba podatkov v sistemih ocenjevanja tveganja, kar ovira učinkovito usmerjanje nadzora;
- neobravnavana tveganja vse slabših delovnih pogojev, povezanih z neprimernim plačilom in socialno zaščito voznikov, ki dlje časa delajo zunaj svoje države zaposlitve.

Določbe o napotitvi delavcev niso bile izrecno del tega vrednotenja v okviru programa REFIT. Vendar so težave pri uporabi različnih nacionalnih ukrepov za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa pokazale, da splošna pravila o napotitvi niso primerna za zelo mobilno delovno silo v sektorju cestnega prometa in da so upravne zahteve nesorazmerno obremenjujoče, zaradi česar je svoboda opravljanja čezmejnih storitev omejena.

• **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Za pripravo tega predloga so potekala obširna posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, v skladu z minimalnimi standardi za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi iz sporočila Komisije z dne 11. decembra 2002 (COM(2002) 704 final).

V postopku posvetovanja so sodelovale vse skupine zadevnih zainteresiranih strani: nacionalni organi, izvršilni organi, združenja podjetij za cestni (tovorni in potniški) prevoz, špediterji, odpremniki, MSP, sindikati, vozniki in drugi delavci v cestnem prometu. Predvsem pa so bila med celotnim postopkom izvedena obsežna posvetovanja z evropskimi socialnimi partnerji. Uporabljeni so bili različni načini in orodja za odprto in ciljno usmerjeno posvetovanje:

- na konferenci na visoki ravni, ki je potekala 4. junija 2015 o „socialni agendi za promet“, je potekala obširna razprava o socialnih vidikih cestnega prometa; udeležilo se je približno 350 udeležencev: oblikovalcev politike, strokovnjakov s področja prometa in socialnih partnerjev;
- konec leta 2015 so potekali seminarji, ki so se jih udeležile zainteresirane strani iz sektorja, predstavniki držav članic in socialni partnerji na ravni EU. Med razpravami so govorili o tem, kako socialna zakonodaja in zakonodaja o notranjem trgu delujeta v sektorju cestnega prometa;
- na konferenci o cestnem prometu 19. aprila 2016 je potekala delavnica, posvečena notranjemu trgu in socialnih vidikih cestnega prometa. Udeležilo se je približno 400 udeležencev, zlasti predstavnikov držav članic, poslancev v Evropskem parlamentu in ključnih zainteresiranih strani, ki so razpravljali o ciljih in področju uporabe načrtovanih pobud o cestnem prometu;
- začeti so bili pet posebej zasnovanih raziskav za pridobitev mnenj nacionalnih ministrstev za promet (s poudarkom na izvajanju in razlagi pravil), izvršilnih organov (s poudarkom na praksah ter stroških in koristih izvrševanja), podjetij (s poudarkom na učinku zakonodaje na prevoznike na trgu), sindikatov (s poudarkom na učinku zakonodaje na voznike) ter drugih zainteresiranih strani, kot so sektorska združenja (s poudarkom na

splošnih mnenjih o učinkih zakonodaje). Skupaj je bilo prejetih 1 441 odgovorov (od tega 1 269 od prevoznih podjetij);

- opravljeni so bili razgovori z 90 zainteresiranimi stranmi (od tega s 37 vozniki), da bi se zbrale informacije o njihovih izkušnjah z uspešnostjo in učinkovitostjo izvrševanja ter o težavah z zagotavljanjem skladnosti;
- med 5. septembrom in 11. decembrom 2016 je potekalo javno posvetovanje¹⁰ za opredelitev težave in iskanje možnih rešitev. Prejetih je bilo 1 378 odgovorov – 1 209 od voznikov, prevoznikov, odpremnikov in špediterjev ter 169 od nacionalnih organov, izvršilnih organov, delavskih organizacij in sektorskih združenj;
- med 4. novembrom 2016 in 4. januarjem 2017 je bila izvedena anketa med MSP. V 109 odgovorih so bila podana mnenja o ciljih revizije pravnega okvira in možnih rešitvah;
- Izvedene so bile spletna anketa med vozniki (v 345 odgovorih so bila podana mnenja o možnih ukrepih, čeprav je od tega 140 odgovorov prispelo iz Nizozemske in 127 iz Združenega kraljestva), anketa med nacionalnimi in izvršilnimi organi (prejetih je bilo 41 odgovorov iz 27 držav članic EU ter iz Norveške in Švice) in anketa med prevozniki (73 odgovorov, ki pa niso popolnoma reprezentativni, ker jih je 58 prispelo iz Madžarske);
- opravljeni so bili razgovori s sedmimi prevoznimi podjetji, devetimi nacionalnimi sektorskimi združenji, devetimi nacionalnimi organi, štirimi nacionalnimi delavskimi sindikati in šestimi evropskimi socialnimi partnerji.

Evropski socialni partnerji so bili redno obveščeni in partnerji v posvetovanju na več dvostranskih srečanjih s Komisijo ter na rednih srečanjih odbora za sektorski dialog za cestni promet in delovne skupine socialnih partnerjev.

Med posvetovanji so bile potrjene naslednje glavne težave: 1) neprimerni delovni pogoji za voznike; 2) izkrivljanje konkurence med prevoznimi podjetji ter 3) regulativna bremena za prevoznike in države članice. Glavne pravne težave, ugotovljene v zvezi s temi izzivi, so: nejasna ali neustrezna socialna pravila, različna uporaba pravil, nedosledno in neučinkovito izvrševanje ter slabo upravno sodelovanje med državami članicami.

V zvezi s predlaganimi ukrepi politike so vse zainteresirane strani odločno podprle krepitev izvrševanja in sodelovanja med izvršilnimi organi, čeprav so nekateri nacionalni izvršilni organi izrazili pomisleke glede morebitnih dodatnih stroškov izvrševanja. Nacionalni organi in izvršilne organizacije na ravni EU so zlasti podprle (v več kot 70 %) ukrepe za usklajitev nacionalnih sistemov ocenjevanja tveganja in omogočanje dostopa v realnem času do podatkov v sistemih ocenjevanja tveganja.

Zainteresirane strani niso bile enotnega mnenja o predlaganih ukrepih glede pogojev napotitve v cestnem prometu, države EU-13 in prevozniki iz teh držav so ukrep podprla s pridržki (časovna omejitev ne bi smela biti prekratka), sindikati pa so ukrep označili za škodljivega za voznike. Mnenja držav EU-15 in prevoznikov iz teh držav niso bila enotna. Ukrep za zmanjšanje upravnih bremen pri uporabi pravil o napotitvi v sektorju cestnega prometa je podprla večina skupin zainteresiranih strani razen sindikatov.

¹⁰ Povzetek ugotovitev: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zunanji izvajalci so Komisiji pomagali s podporno študijo za naknadno ocenjevanje¹¹ in ločeno podporno študijo za oceno učinka, ki je bila dokončana maja 2017.

- **Ocena učinka**

Pobuda je podprta z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor izdal pozitivno mnenje s priporočili. Vse najpomembnejše pripombe Odbora so se bile obravnavane v revidirani različici ocene učinka (za pregled glej Prilogo 1).

Obravnavane so bile štiri možnosti politike. Prvim trem so skupni postopno povečevanje ravni regulativnega posredovanja in pričakovanih učinkov, četrta pa je horizontalna in je njene ukrepe mogoče kombinirati s katero koli od prvih treh možnosti.

Prva možnost politike je bila osredotočena na pojasnitev pravnega okvira in povečanje sodelovanja med izvršilnimi organi. Druga možnost politike je bila osredotočena na krepitev izvrševanja in izboljšanje delovnih vzorcev za delavce. Tretja možnost politike je predlagala bistveno spremembo predpisov, zlasti prepoved plačila na podlagi uspešnosti. Četrta možnost politike je vsebovala sektorska merila in posebne izvršilne ukrepe za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa. Vključevala je naslednje različice glede na trajanje časovne omejitve: različico (a) – skupno 3 dni, različico (b) – skupno 5 dni, različico (c) – skupno 7 dni in različico (d) – skupno 9 dni v koledarskem mesecu na ozemlju države članice gostiteljice, nad to časovno omejitvijo pa bi za tuje prevoznike veljali predpisi države članice gostiteljice o minimalnih urnih postavkah in plačanem letnem dopustu.

Možnost politike 1 se je zdela najmanj učinkovita za obravnavo vprašanja pravne negotovosti in neenakosti med vozniki in prevozniki, zlasti ker so ukrepi prostovoljni. To bi še zaostriło pomisleke glede števila nacionalnih ukrepov, ki jih morajo vozniki in prevozniki upoštevati.

Za možnost politike 3 se zdi, da ima nekaj negativnih stranskih učinkov na delovne pogoje voznikov v potniškem prometu, saj bi ukrep za odložen tedenski počitek povzročil 20- do 33-odstotno povečanje indeksa utrujenosti in tveganje za varnost v cestnem prometu povečal za od 4 do 5 %. Kljub povečani utrujenosti in tveganju pa bi se nekoliko zmanjšali stroškov izpolnjevanja obveznosti za prevoznike, in sicer za 3–5 %.

Možnost politike 2 bi imela najbolj pozitivne učinke z vidika izboljšanja delovnih pogojev za voznike (zmanjšanje indeksa utrujenosti za 28 % ter skrajšanje obdobja odsotnosti od doma za 43 % za voznike iz držav EU-13 in za 16 % za voznike iz držav EU-15). Hkrati bi z ukrepi za doslednejše in učinkovitejše izvrševanje tudi pomagala zmanjšati izkrivljanje konkurence in izboljšati varnost v cestnem prometu ter nekoliko zmanjšala upravno breme za nacionalne organe in prevozna podjetja.

Pri horizontalni možnosti (možnost politike 4) v zvezi z napotitvijo delavcev so stroški izpolnjevanja obveznosti za prevoznike najmanjši, ko je časovna omejitev najvišja, in sicer zaradi manjšega števila poti, ki so predmet pravil o minimalni plači. Po drugi strani bi se z nižjo časovno omejitvijo zajela širša skupina voznikov, vključenih v opravljanje čezmejnih storitev cestnega prevoza, kar bi prineslo večje skupne pozitivne učinke v smislu izboljšanja socialnih in delovnih pogojev za voznike ter povečalo privlačnost delovnih mest.

¹¹ Končno poročilo: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

Ocenjeni znatni prihranki za prevoznike izhajajo predvsem iz možnosti 4, zlasti iz ukrepov glede upravnih zahtev in nadzora. Ti prihranki naj bi znašali približno 785 milijonov EUR na leto pri upravnih stroških. Prihrankov zaradi ukrepov iz možnosti 2 ni bilo mogoče količinsko opredeliti, vendar se pričakuje, da bodo zmanjšali število kršitev in s tem tudi stroške neizpolnjevanja obveznosti. Poleg tega omogočajo večjo učinkovitost prevozov in spodbujajo k pogostejšim vrnitvam voznikov domov. Vendar pa bodo nacionalnim organom povzročili nekoliko večje stroške izvrševanja (med 1,3 in 8 %), zlasti v zvezi s preverjanji skladnosti s pravili glede delovnega časa.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

S tem predlogom se izpolnjuje cilj programa REFIT v zvezi z učinkovitostjo zakonodaje in zmanjšanjem regulativnih bremen za podjetja. To se dosega predvsem s poenostavitvijo in prilagoditvijo predpisov posebnim potrebam sektorja ter z učinkovitejšo uporabo enotnejših orodij za izvrševanje in podatkovnih zbirk. Po pričakovanjih se bodo stroški izvrševanja za nacionalne organe nekoliko povečali, vendar je to upravičeno zaradi izboljšanja delovnih pogojev za voznike in pogojev poslovanja za prevoznike, kar bo omogočilo prihranke pri stroških neizpolnjevanja obveznosti. Predlog bo omogočil tudi učinkovitejše izvrševanje, na primer s povečanjem uporabe sistemov ocenjevanja tveganja pri ciljnem nadzoru pri prevoznikih, ki kršijo predpise. Predlog ne izključuje mikropodjetij, ker bi to vodilo do tveganja neenakih konkurenčnih in delovnih pogojev.

Temeljne pravice

Predlog prispeva k ciljem Listine Evropske unije o temeljnih pravicah in zlasti člena 31, ki določa pravico do poštenih in pravičnih delovnih pogojev.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne bo vplival na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Spremljanje razvoja dogodkov, zlasti števila, vrst in pogostosti kršitev socialnih pravil, bo potekalo s kombinacijo nacionalnih poročil o izvajanju in analize podatkov izvršilnih organizacij EU. Težave pri izvajanju in izvrševanju bo redno spremljal in ocenjeval odbor za cestni promet. Informacije o napotitvah se bodo pridobivale iz nacionalnih podatkovnih zbirk na podlagi obrazca A1 – izjave, da je napoteni delavec vključen v socialno zavarovanje v domači državi.

Drugi dogodki na trgu ter njihovi morebitni vplivi na delovne in konkurenčne pogoje se bodo ocenili z ustreznimi podatki, zbranimi v okviru drugih pobud, zlasti revizije uredbe o dostopu do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga.

- **Obrazložitveni dokumenti**

Ta predlog omejeno spreminja dve obstoječi direktivi ter določa posebne predpise v povezavi z drugima dvema obstoječima direktivama. Posebni obrazložitveni dokumenti o prenosu niso potrebni.

- **Možna sprememba Direktive 2002/15/ES**

Člen 154 PDEU določa, da se mora Komisija v zvezi z vprašanji zaposlovanja in socialnih zadev iz člena 153 Pogodbe posvetovati z organizacijami socialnih partnerjev na evropski ravni, zato bo začela posvetovanje za zbiranje mnenj socialnih partnerjev o možni usmeritvi ukrepov Unije v zvezi z Direktivo 2002/15/ES, ki je del pravnega okvira socialnih pravil v sektorju cestnega prometa.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Glavni elementi predloga so:

Direktiva 2006/22/ES

Člen 1 spreminja Direktivo 2006/22/ES, kot sledi:

Člen 1 – Predmet urejanja

Člen 1 se spremeni tako, da se pojasni, da zahteve za izvrševanje iz Direktive veljajo tudi za preverjanje skladnosti z Direktivo 2002/15/ES.

Člen 2 – Sistemi preverjanja

Drugi odstavek člena 2(1) se spremeni tako, da preverjanja, ki jih opravijo države članice, vključujejo preverjanje skladnosti z določbami o delovnem času iz Direktive 2002/15/ES.

Člen 2(3) določa, da najmanjše število preverjanj skladnosti z določbami Uredbe (ES) št. 561/2006 vključuje preverjanja skladnosti z Direktivo 2002/15/ES.

Člen 2(4) določa, da informacije, ki jih države članice predložijo Komisiji v zvezi z rezultati cestnih preverjanj in preverjanj v prostorih podjetij, vključujejo preverjanja skladnosti z Direktivo 2002/15/ES.

Člen 6 – Preverjanja v prostorih podjetij

Člen 6(1) določa, da hude kršitve, zaradi katerih se opravijo preverjanja v prostorih podjetij za cestni prevoz, vključujejo tudi kršitve Direktive 2002/15/ES.

Člen 7 – Povezave znotraj Skupnosti

Vstavi se člen 7(1)(d), ki določa, da si morajo imenovani nacionalni organi izmenjevati informacije o izvajanju te direktive in Direktive 2002/15/ES.

Člen 8 – Izmenjava podatkov

Člen 8 se spremeni, da se razširita upravno sodelovanje in medsebojna pomoč med državami članicami. Člen 8(1) se spremeni tako, da določa, da izmenjava podatkov med imenovanimi nacionalnimi organi zajema tudi izvajanje Direktive 2002/15/ES in Uredbe (ES) št. 561/2006. Vstavi se člen 8(1)a, s katerim sta določena roka, znotraj katerih mora organ države članice odgovoriti na zahtevo za podatke, ki jo pošljejo druge države članice.

Člen 9 – Sistem ocenjevanja tveganja

Člen 9 se spremeni tako, da se izboljšata skladnost in učinkovitost nacionalnih sistemov ocenjevanja tveganja. V členu 9(1) se doda drugi odstavek, ki določa, da mora Komisija oblikovati enotno formulo za izračun ocenjevanja tveganja prevoznih podjetij; določa tudi merila, ki jih je treba upoštevati pri oblikovanju take formule, vključno z uporabo „pametnega“ tahografa. Člen 9(2) se spremeni tako, da države članice spodbuja k obravnavi pravil za izvajanje dodatnih pregledov v prostorih podjetij za cestni prevoz z visoko stopnjo

tveganja. Doda se člen 9(4), ki določa, da morajo biti podatki v sistemu ocenjevanja tveganja na voljo nadzornim organom. Doda se člen 9(5), ki določa, da morajo države članice informacije v nacionalnih sistemih ocenjevanja tveganja dati na voljo drugim državam članicam na njihovo zahtevo.

Člen 11 – Najboljša praksa

Doda se člen 11(3), ki določa, da mora Komisija vzpostaviti skupni pristop k beleženju in nadzoru obdobj „drugega dela“, ki ni vožnja, ko je voznik odsoten od vozila in zato ne more opraviti potrebnih zapisov na tahografu.

Priloga 1

V delu A se doda točka (6), s katero se razširi obseg cestnih preverjanj, tako da zajemajo preverjanja skladnosti z omejitvami tedenskega delovnega časa. V delu B se doda točka (4), s katero se razširi obseg preverjanj v prostorih podjetij, tako da vključuje preverjanja skladnosti z določbami o tedenskem delovnem času, odmorih in nočnem delu iz Direktive 2002/15/ES.

Posebna pravila o napotitvi v sektorju cestnega prometa, ki prevladajo nad določenimi določbami Direktive 96/71/ES in Direktive 2014/67/EU

Člen 2, odstavek 1

V odstavku 1 člena 2 so pojasnjeni cilji predpisov, ki določajo posebna pravila o napotitvi v sektorju cestnega prometa, ki prevladajo nad zadevnimi določbami Direktive 96/71/ES in Direktive 2014/67/EU.

Člen 2, odstavka 2 in 3

V odstavku 2 člena 2 je določeno najkrajše obdobje napotitve, v katerem pravila države članice gostiteljice o minimalnih urnih postavkah in plačanem letnem dopustu za dejavnosti mednarodnega cestnega prevoza še ne veljajo. Ta časovna omejitev ne velja za kabotažo, ker se v tem primeru celotna dejavnost prevoza opravi v državi članici gostiteljici. Zato bi se ne glede na pogostost in trajanje dejavnosti, ki jih opravi voznik, za kabotažo morala uporabljati minimalna urna postavka in minimalni plačani letni dopust v državi članici gostiteljici. V odstavku 3 je podrobneje pojasnjen način izračuna takih obdobj napotitve.

Člen 2, odstavek 4

V odstavkih 4 in 5 člena 3 so določeni posebne upravne zahteve in nadzorni ukrepi za preverjanje skladnosti z določbami o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa

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 odbora¹²,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹³,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

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, hkrati pa tudi primerne pogoje poslovanja in poštene konkurenčne pogoje za prevoznike.
- (2) Ker so storitve cestnega prevoza zelo mobilne, je treba posebno pozornost nameniti zagotavljanju, da lahko vozniki uveljavljajo pravice, ki jih imajo, ter da se prevozniki ne soočajo z nesorazmernimi upravnimi ovirami, ki neupravičeno omejujejo njihovo svobodo opravljanja čezmejnih storitev.
- (3) Ravnovesje med izboljšanjem socialnih in delovnih pogojev za voznike ter lažjim uresničevanjem 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 zakonodaje v sektorju cestnega prometa so bile ugotovljene določene vrzeli v obstoječih določbah in pomanjkljivosti pri njihovem izvrševanju. Poleg tega države članice pravila različno razlagajo, uporabljajo in izvajajo. To ustvarja pravno negotovost in neenako obravnavo voznikov in prevoznikov, kar škoduje delovnim, socialnim in konkurenčnim pogojem v sektorju.
- (5) Ustrezno, učinkovito in dosledno izvrševanje določb o delovnem času je bistveno za zaščito delovnih pogojev voznikov in preprečevanje izkrivljanja konkurence, ki je posledica neizpolnjevanja obveznosti. Zato je zaželeno, da se obstoječe enotne zahteve za izvrševanje iz Direktive 2006/22/ES razširijo na preverjanje skladnosti z določbami o delovnem času iz Direktive 2002/15/ES.

¹² UL C , , str. .

¹³ UL C , , str. .

- (6) Upravno sodelovanje med državami članicami na področju izvajanja socialnih pravil v sektorju cestnega prometa se je izkazalo za nezadostno, zaradi česar je čezmejno izvrševanje težje ter bolj neučinkovito in neusklajeno. Zato je treba vzpostaviti okvir za učinkovito komunikacijo in medsebojna pomoč, vključno z izmenjavo podatkov o kršitvah in informacij o dobrih praksah pri izvrševanju.
- (7) Za nadaljnje izboljšanje učinkovitosti, uspešnosti in skladnosti izvrševanja je zaželeno razviti funkcije in izboljšati uporabo obstoječih nacionalnih sistemov ocenjevanja tveganja. Dostop do podatkov v sistemih ocenjevanja tveganja bi omogočil boljši ciljni nadzor podjetij, ki ne upoštevajo predpisov, enotna formula za ocenjevanje tveganja prevoznih podjetij pa bi morala prispevati k pravičnejši obravnavi nadzorovanih podjetij.
- (8) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje Direktive 2006/22/ES bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011¹⁴.
- (9) Težave so bile ugotovljene tudi pri uporabi pravil o napotitvi delavcev iz Direktive 96/71/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵ ter pravil o nadzornih ukrepih iz Direktive 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶ v zelo mobilnem sektorju cestnega prometa. Zaradi neusklajenih nacionalnih ukrepov za uporabo in izvrševanje določb o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa so nastala velika upravna bremena za prevoznike, ki niso rezidenti Unije. To je neupravičeno omejevanje svobode opravljanja čezmejnih storitev cestnega prevoza, ki škodljivo vpliva na delovna mesta.
- (10) Komisija je v svojem predlogu z dne 8. marca 2016¹⁷ za spremembo Direktive 96/71/ES priznala, da izvajanje 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.
- (11) Da bi zagotovili učinkovito in sorazmerno izvajanje Direktive 96/71/ES v sektorju cestnega prometa, je treba določiti sektorska pravila, ki bodo odražala posebnost zelo mobilne delovne sile v tem sektorju ter zagotavljala ravnovesje med socialno zaščito delavcev in svobodo prevoznikov, da opravljajo čezmejne storitve.
- (12) Taka usklajena merila bi morala temeljiti na konceptu zadostne povezave voznika z ozemljem države članice gostiteljice. Zato bi bilo treba določiti časovno omejitev, nad katero v primeru dejavnosti mednarodnega cestnega prevoza začnejo veljati določbe o minimalnih urnih postavkah in plačanem letnem dopustu države članice gostiteljice. Ta časovna omejitev se ne bi smela uporabljati za dejavnosti kabotaže, kot je opredeljena v Uredbi (ES) št. 1072/2009¹⁸ in Uredbi (ES) št. 1073/2009¹⁹, ker se v tem

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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.

¹⁷ COM(2016) 128 final.

¹⁸ 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).

primeru celotna dejavnost prevoza opravi v državi članici gostiteljici. Zato bi se ne glede na pogostost in trajanje dejavnosti, ki jih opravi voznik, za kabotažo morala uporabljati minimalna urna postavka in minimalni plačani letni dopust v državi članici gostiteljici.

- (13) Za zagotovitev učinkovitega in uspešnega izvrševanja sektorskih pravil o napotitvi delavcev in za preprečitev nesorazmernih upravnih bremen za prevoznike, ki niso rezidenti, bi bilo treba v sektorju cestnega prometa določiti sektorske upravne zahteve in nadzorne ukrepe, ki bi v celoti izkoristili orodja za nadzor, kot je digitalni tahograf.
- (14) Direktivo 2006/22/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

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 Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 in Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede socialne zakonodaje v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu ter razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS“;

- (2) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Ta direktiva določa minimalne pogoje za izvajanje Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 (*) in Direktive 2002/15/ES (**).“

(*) 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) drugi pododstavek odstavka 1 se 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.“;

- (b) prvi pododstavek odstavka 3 se nadomesti z naslednjim:

¹⁹ 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).

„Vsaka država članica organizira preverjanja tako, da se preverijo najmanj 3 % delovnih dni voznikov vozil, za katere veljajo Uredba (ES) št. 561/2006, Uredba (EU) št. 165/2014 in Direktiva 2002/15/ES.“;

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

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

(4) 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, kadar se pri cestnem preverjanju ugotovijo hude kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006, Uredbe (EU) št. 165/2014 ali Direktive 2002/15/ES.“;

(5) v členu 7(1) se doda naslednja točka (d):

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

(6) člen 8 se spremeni:

(a) točka (b) odstavka 1 se nadomesti z naslednjim:

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

(b) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a. V primerih, ki zahtevajo poglobljen pregled ali zajemajo preverjanja v prostorih zadevnih podjetij, država članica podatke, ki jih druge države članice zahtevajo skladno z odstavkom 1(b) tega člena, 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 sistem ocenjevanja tveganja, se zahtevani podatki zagotovijo v treh delovnih dneh.

Kadar zaprosena država članica meni, da zahteva ni dovolj utemeljena, o tem v 10 delovnih dneh ustrezno obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala. Slednja zahtevo nadalje utemelji. Kadar to ni mogoče, lahko država članica zahtevo zavrne.

Kadar je težko ali nemogoče izpolniti zahtevo za podatke ali opraviti preverjanja, inšpekcijski nadzor ali preiskave, zadevna država članica o tem v 10 dneh obvesti državo članico, ki je zahtevo poslala, in poda obrazložitev. Zadevne države članice se posvetujejo, da bi našle rešitev za morebitne težave.“;

(7) 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 teže 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 z izvedbenimi akti določi skupno formulo za izračun ocene tveganja podjetij, ki upošteva število, težo in pogostost kršitev, rezultate nadzora, pri katerem kršitve niso bile ugotovljene, ter dejstvo, ali prevozno podjetje 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) dodata se naslednja odstavka 4 in 5:

„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 dajo informacije v nacionalnem sistemu ocenjevanja tveganja na voljo na podlagi zahteve ali pa vsem pristojnim organom drugih držav članic omogočijo neposreden dostop do njih v skladu z rokom iz člena 8.“;

(8) v členu 11 se odstavek 3 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, in obdobja najmanj enega tedna, ko je voznik odsoten od vozila. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12(2).“;

(9) Priloga I se spremeni:

(a) v delu A se doda naslednja točka (6):

„(6) tedenski delovni čas, kot je določen v členih 4 in 5 Direktive 2002/15/ES.“;

(b) v delu B se doda naslednja točka (4):

„(4) izpolnjevanje pravil glede tedenskega delovnega časa, odmorov in nočnega dela iz členov 4, 5 in 7 Direktive 2002/15/ES.“

Člen 2

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

2. Države članice točk (b) in (c) prvega pododstavka člena 3(1) Direktive 96/71/ES ne uporabljajo za voznike v sektorju cestnega prometa, ki so zaposleni pri podjetjih iz člena 1(3)(a) Direktive in ko opravljajo dejavnosti mednarodnega prevoza, kot je opredeljen v Uredbi (ES) št. 1072/2009 in Uredbi (ES) št. 1073/2009, kadar je obdobje napotitve na njihovo ozemlje za namene navedenih dejavnosti dolgo 3 dni ali manj v obdobju enega koledarskega meseca.

Kadar je obdobje napotitve daljše kot 3 dni, države članice točki (b) in (c) prvega pododstavka člena 3(1) Direktive 96/71/ES uporabijo za celotno obdobje napotitve na njihovo ozemlje v obdobju enega koledarskega meseca iz prvega pododstavka.

3. Za izračun obdobja napotitve iz odstavka 2:

(a) se dnevni delovni čas, krajši od šestih ur, preživetih na ozemlju države članice gostiteljice, šteje za pol dneva;

(b) se dnevni delovni čas v trajanju šest ur ali več, preživetih na ozemlju države članice gostiteljice, šteje za ves dan;

(c) se odmori in časi počitka ter časi pripravljenosti, preživetih na ozemlju države članice gostiteljice, štejejo za delovni čas.

4. Države članice lahko uvedejo samo naslednje upravne zahteve in nadzorne ukrepe:

(a) obveznost za cestnega prevoznika s sedežem v drugi državi članici, da mora izjavo o napotitvi pristojnim nacionalnim organom poslati najpozneje ob začetku napotitve; izjava o napotitvi je v elektronski obliki, v uradnem jeziku države članice gostiteljice ali v angleškem jeziku in vsebuje le naslednje informacije:

- (i) naziv cestnega prevoznika;
- (ii) kontaktne podatke upravljavca prevoza ali druge kontaktne osebe (ali oseb) v državi članici sedeža prevoznika, določene za stike s pristojnimi organi države članice gostiteljice, v kateri se opravljajo storitve, ter za pošiljanje in sprejemanje dokumentov ali obvestil;
- (iii) predvideno število napotenih voznikov in njihovo identiteto;
- (iv) predvideno trajanje ter predviden začetni in končni datum napotitve;
- (v) registrske oznake vozil, uporabljenih v napotitvi;
- (vi) vrsto prevozne storitve, tj. navedba, ali gre za prevoz blaga, prevoz potnikov, mednarodni prevoz ali kabotažo;

(b) obveznost za voznika, da v tiskani ali elektronski obliki hrani ali da na razpolago, kadar se zahteva pri cestnih preverjanjih, izvod izjave o napotitvi in dokazilo o prevozu, ki se opravlja v državi članici gostiteljici, kot je elektronski tovorni list (e-CMR) ali dokazilo iz člena 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta;

(c) obveznost za voznika, da hrani in da na razpolago, kadar se to zahteva pri cestnih preverjanjih, zapise na tahografu in zlasti kode držav članic, v katerih je bil prisoten med opravljanjem mednarodnih cestnih prevozov ali kabotaže;

(d) obveznost za voznika, da v tiskani ali elektronski obliki hrani ali da na razpolago, kadar se to zahteva pri cestnih preverjanjih, izvod pogodbe o zaposlitvi ali enakovrednega dokumenta v smislu člena 3 Direktive Sveta 91/533/EGS²⁰, preveden v enega od uradnih jezikov države članice gostiteljice ali v angleški jezik;

(e) obveznost za voznika, da v tiskani ali elektronski obliki da na razpolago, kadar se to zahteva pri cestnih preverjanjih, izvod plačilnih list za zadnja dva meseca; med cestnim preverjanjem lahko voznik stopi v stik s sedežem podjetja, upravljavcem prevoza ali drugo osebo ali subjektom, ki lahko zagotovi tak izvod;

(f) obveznost za cestnega prevoznika, da po obdobju napotitve v razumnem časovnem roku organom države članice gostiteljice na njihovo zahtevo v tiskani ali elektronski obliki zagotovi izvode dokumentov iz točk (b), (c) in (e).

5. Za namene točke (a) odstavka 4 lahko cestni prevoznik zagotovi izjavo o napotitvi, ki zajema obdobje največ šestih mesecev.

Člen 3

1. Komisija oceni izvajanje te direktive, zlasti učinek člena 2, najpozneje [3 leta po roku za prenos te Direktive] ter Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o uporabi te direktive. Poročilu Komisije se po potrebi priloži zakonodajni predlog.

2. Komisija po poročilu iz odstavka 1 redno ocenjuje to direktivo ter rezultate ocene predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.

²⁰ 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).

3. Kadar je ustrezno, se poročiloma iz odstavkov (1) in (2) priložijo ustrezni predlogi.

Člen 4

1. Države članice najpozneje do [...] [rok za prenos bo čim krajši in na splošno ne daljši od dveh let] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Besedilo navedenih predpisov nemudoma sporočijo Komisiji.

Navedene predpise uporabljajo od [...].

Države članice se v sprejetih predpisih 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 nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 5

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

Člen 6

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik