

I.

(Zakonodavni akti)

UREDBE

UREDBA (EU) 2020/1054 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 15. srpnja 2020.

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

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

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

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

⁽¹⁾ SL C 197, 8.6.2018., str. 45.

⁽²⁾ SL C 176, 23.5.2018., str. 57.

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

⁽⁴⁾ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

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

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

⁽⁵⁾ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

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

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

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

⁽⁸⁾ Uredba (EU) 2019/1149 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o osnivanju Europskog nadzornog tijela za rad, izmjeni uredaba (EZ) br. 883/2004, (EU) br. 492/2011 i (EU) 2016/589 i stavljanju izvan snage Odluke (EU) 2016/344 (SL L 186, 11.7.2019., str. 21.).

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

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

- (28) Kako bi se osiguralo da vozači, prijevoznici i nadzorna tijela što ranije iskoriste prednosti pametnih tahografa, uključujući njihovo automatizirano evidentiranje prelazaka granice, postojeće vozne parkove trebalo bi opremiti takvim uređajima u odgovarajućem razdoblju nakon stupanja na snagu detaljnih tehničkih odredaba. Tim razdobljem osigurat će se dovoljno vremena za pripremu.
- (29) U vozilima koja nisu opremljena pametnim tahografima prelazak granice države članice trebalo bi zabilježiti u tahografu na najbližem mogućem mjestu za zaustavljanje ili nakon granice.
- (30) Bilježenje aktivnosti u tahografu važan je dio posla vozača. Stoga je ključno da se vozačima omogući odgovarajuće osposobljavanje za uporabu novih funkcija tahografa koji se stavljaju na tržište. Prijevoznici bi kao poslodavci trebali snositi troškove povezane s tim osposobljavanjem.
- (31) Službenici za kontrolu koji provjeravaju usklađenost s relevantnim pravom Unije u sektoru cestovnog prometa suočavaju se s izazovima zbog raznolikosti tahografskih uređaja koji se upotrebljavaju te sofisticiranih tehnika manipulacije koje se brzo razvijaju. To se posebno odnosi na provjere koje se provode na cesti. Stoga je ključno da se službenicima za kontrolu pruži odgovarajuće osposobljavanje kako bi se osiguralo da su u potpunosti upoznati s najnovijim tehnološkim dostignućima i tehnikama manipulacije.
- (32) Kako bi se smanjilo opterećenje prijevoznika i nadzornih tijela kada službenik za kontrolu ukloni pečat tahografa u svrhu kontrole, trebalo bi dopustiti da službenik za kontrolu ponovno stavi pečat u određenim dobro dokumentiranim okolnostima.
- (33) Uzimajući u obzir stalan tehnološki razvoj, Komisija razmatra mogućnost razvoja novih tehničkih rješenja kojima se nude iste koristi i sigurnost kao one koje se nude pametnim tahografom, uz iste ili niže povezane troškove.
- (34) Važno je da prijevoznici s poslovnim nastanom u trećim zemljama podliježu pravilima koja su istovjetna pravilima Unije pri obavljanju djelatnosti cestovnog prometa na području Unije. Komisija bi trebala procijeniti primjenu tog načela na razini Unije i predložiti odgovarajuća rješenja o kojima će se pregovarati u kontekstu Europskog sporazuma o radu posada vozila u međunarodnom cestovnom prijevozu („Sporazum AETR”).
- (35) Prijevoz tereta razlikuje se od prijevoza ljudi. Stoga bi Komisija trebala evaluirati bi li trebalo predložiti primjerenija pravila za prijevoz putnika, posebno za povremeni prijevoz kako je definiran člankom 2. točkom 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.
- (36) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno poboljšanje sigurnosti na cestama i uvjeta rada za vozače unutar Unije usklađivanjem pravila o vremenima vožnje, stankama i razdobljima odmora u cestovnom prometu te usklađivanjem pravila o uporabi i provedbi tahografa, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog prirode ciljeva oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (37) Uredbe (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

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

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

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

⁽¹⁾ Uredba (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (SL L 300, 14.11.2009., str. 88.).

2. članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (aa) zamjenjuje se sljedećim:

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

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

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

(b) umeće se sljedeća točka:

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

3. u članku 4. dodaje se sljedeća točka:

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

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

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

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

5. u članku 7. dodaje se sljedeći stavak:

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

6. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

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

- (a) dva redovna tjedna razdoblja odmora; ili

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

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

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

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

(b) umeće se sljedeći stavak:

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

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

(c) stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

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

Sve troškove smještaja izvan vozila pokriva poslodavac.”;

(d) umeće se sljedeći stavak:

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

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

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

(e) dodaje se sljedeći stavak:

„10. Komisija najkasnije 21. kolovoza 2022. evaluira mogu li se donijeti primjerenija pravila za vozače koji obavljaju povremeni prijevoz putnika, kako je definiran u članku 2. točki 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009, te o tome izvješćuje Europski parlament i Vijeće.”;

7. umeće se sljedeći članak:

„Članak 8.a

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

— detekcija i sprečavanje neovlaštenog pristupa;

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

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

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

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

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

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

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

8. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

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

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

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

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

9. umeće se sljedeći članak:

„Članak 9.a

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

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

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

11. u članku 12. dodaju se sljedeći stavci:

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

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

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

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

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

(a) točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

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

(b) dodaju se sljedeće točke:

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

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

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

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

14. članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

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

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

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

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

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

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

17. članak 22. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

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

(c) umeću se sljedeći stavci:

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

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

18. umeće se sljedeći članak:

„Članak 23.a

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

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

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

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

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

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

(*) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

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

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

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

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

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

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

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

Članak 2.

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

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

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

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

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

(***) Uredba (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (SL L 300, 14.11.2009., str. 88.).

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) vozila opremljena analognim tahografom;

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

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

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

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

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

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

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

4. članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.

Zaštita podataka

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— početnom mjestu dnevnog radnog vremena;

— svaki put kad vozilo pređe granicu neke države;

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

— svaka tri sata akumuliranog vremena vožnje; i

— završnom mjestu dnevnog radnog vremena.

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

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

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

6. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

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

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

„— prekoračenje maksimalnog vremena vožnje.”;

7. u članku 10. dodaje se sljedeći stavak:

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

8. članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. u članku 26. umeće se sljedeći stavak:

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


11. članak 34. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:


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

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

i. podtočka iv. zamjenjuje se sljedećim:

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

ii. dodaje se sljedeća točka:

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

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

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

(d) stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

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

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

12. članak 36. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. točka i. zamjenjuje se sljedećim:

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

ii. točka iii. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

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

Članak 3.

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

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu 15. srpnja 2020.

Za Europski parlament
Predsjednik
D.M. SASSOLI

Za Vijeće
Predsjednica
J. KLOECKNER