

32006R0561

11.4.2006.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 102/1

**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****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije <sup>(1)</sup>,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora <sup>(2)</sup>,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom iz članka 251. Ugovora <sup>(3)</sup>, s obzirom na zajednički tekst koji je odobrio Odbor za mirenje 8. prosinca 2005.,

budući da:

(1) U području cestovnog prometa, Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3820/85 od 20. prosinca 1985. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na

<sup>(1)</sup> SL C 51 E, 26.2.2002., str. 234.<sup>(2)</sup> SL C 221, 17.9.2002., str. 19.<sup>(3)</sup> Mišljenje Europskog parlamenta od 14. siječnja 2003. (SL C 38 E, 12.2.2004., str. 152.), Zajedničko stajalište Vijeća od 9. prosinca 2004. (SL C 63 E, 15.3.2005., str. 11.) i Stajalište Europskog parlamenta od 13. travnja 2005. (SL C 33 E, 9.2.2006., str. 425.). Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 2. veljače 2006. i Odluka Vijeća od 2. veljače 2006.cestovni promet <sup>(4)</sup> nastojali su se uskladiti uvjeti tržišnog natjecanja između različitih vrsta kopnenog prometa, posebno u odnosu na sektor cestovnog prometa, te poboljšati uvjeti rada i cestovna sigurnost. Napredak koji je postignut u tim područjima trebao bi se zaštititi i proširiti.(2) Direktivom 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prometa <sup>(5)</sup> zahtijeva se da države članice usvoje mjere kojima se ograničava maksimalno tjedno radno vrijeme mobilnih radnika.

(3) Pojavile su se poteškoće kod tumačenja, primjene, provedbe i nadzora određenih odredaba Uredbe (EEZ) br. 3820/85 koje se odnose na pravila kojima se određuje vrijeme upravljanja vozilom, stanke i odmora za vozače koji sudjeluju u nacionalnom i međunarodnom cestovnom prometu unutar Zajednice na jedinstveni način u svim državama članicama, zbog širine pojmova kojima su definirani.

(4) Učinkovita i jedinstvena provedba tih odredaba poželjna je ako se njihovi ciljevi postignu bez ozloglašavanja primjene pravila. Stoga je potreban jasniji i jednostavniji skup pravila, koja će industrija cestovnog prometa i provedbena tijela lakše razumjeti, tumačiti i provoditi.

<sup>(4)</sup> SL L 370, 31.12.1985., str. 1. Uredba kako je izmijenjena Direktivom 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 226, 10.9.2003., str. 4.).<sup>(5)</sup> SL L 80, 23.3.2002., str. 35.

- (5) Mjere utvrđene ovom Uredbom koje se odnose na uvjete rada ne bi trebale dovesti u pitanje pravo obiju strana industrije pomoću kojeg one mogu preko kolektivnih pregovora ili na drugi način utvrditi za radnike povoljnije odredbe.
- (6) Poželjno je jasno definirati područje primjene ove Uredbe utvrđivanjem glavnih kategorija vozila koje su njome obuhvaćene.
- (7) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati na cestovni promet koji se obavlja ili isključivo unutar Zajednice ili između Zajednice, Švicarske i država koje su stranke Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru.
- (8) Europski sporazum koji se odnosi na rad posada vozila koje sudjeluju u međunarodnom cestovnom prometu od 1. srpnja 1970. (AETR), kako je izmijenjen, trebao bi se i dalje primjenjivati na cestovni promet robe i putnika koji se obavlja vozilima registriranim u bilo kojoj državi članici ili bilo kojoj državi koja je ugovorna strana AETR-a, tijekom cijelog puta kada se on odvija između Zajednice i treće zemlje koja nije Švicarska i država koje su ugovorne stranke Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru ili preko takve države. Važno je modificirati AETR što je prije moguće, a idealno bi bilo to učiniti u roku od dvije godine od stupanja na snagu ove Uredbe, s ciljem usklađivanja njegovih odredaba s ovom Uredbom.
- (9) U slučaju cestovnog prometa koji se obavlja vozilima registriranim u trećoj zemlji koja nije ugovorna strana AETR-a, odredbe AETR-a trebale bi se primjenjivati na dio puta koji se odvija unutar Zajednice ili unutar zemalja koje su ugovorne stranke AETR-a.
- (10) Budući da je predmet AETR-a u sklopu područja primjene ove Uredbe, ovlast pregovaranja i zaključivanja Sporazuma ima Zajednica.
- (11) Ako izmjena unutarnjih pravila Zajednice u predmetnom području zahtijeva odgovarajuću izmjenu AETR-a, države članice trebale bi zajednički donijeti takvu izmjenu AETR-a što je prije moguće, u skladu s postupkom koji je u tom Sporazumu predviđen.
- (12) Trebalo bi ažurirati popis iznimaka tako da odražava razvoj u sektoru cestovnog prometa tijekom posljednjih 19 godina.
- (13) Trebalo bi osigurati potpune definicije ključnih pojmova kako bi se olakšalo tumačenje te osigurala primjena ove Uredbe na jedinstven način. Nadalje, trebalo bi poduzeti napore kako bi se osiguralo jednoznačno tumačenje i primjena ove Uredbe od strane državnih nadzornih tijela. Definicija „tjedna” iz ove Uredbe ne bi trebala onemogućiti vozače da započnu svoj tjedan bilo kojeg dana u tjednu.
- (14) Kako bi se zajamčila učinkovita provedba, od iznimne je važnosti da nadležna tijela, kada provode provjere na cestama te nakon prijelaznog razdoblja, mogu utvrditi da su razdoblja vožnje kao i razdoblja odmora poštovana na dan provjere te tijekom prethodnih 28 dana.
- (15) Potrebno je razjasniti i pojednostaviti osnovna pravila kojima se određuju razdoblja vožnje kako bi se omogućila učinkovita i jedinstvena provedba uporabom digitalnog tahografa, kako je predviđeno u Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu<sup>(1)</sup> te u ovoj Uredbi. Nadalje, preko stalnog odbora, provedbena tijela države članice trebala bi nastojati postići zajedničko razumijevanje oko provedbe ove Uredbe.
- (16) Dokazano je da je moguće na temelju pravila Uredbe (EEZ) br. 3820/85 napraviti raspored dnevnih razdoblja vožnje i prekida vožnje kojim se vozaču omogućuje da predugo vozi bez punog prekida vožnje, čime se smanjuje cestovna sigurnost te pogoršavaju uvjeti rada vozača. Stoga je primjereno osigurati takav raspored odvojenih prekida vožnje kojim se sprečava zloraba.
- (17) Cilj je ove Uredbe poboljšati socijalne uvjete za zaposlenike koji su njome obuhvaćeni, a isto tako i opću cestovnu sigurnost. Taj je cilj uglavnom postignut odredbama kojima se utvrđuju maksimalna vremena vožnje tijekom dana, tjedna te razdoblja od dva uzastopna tjedna, odredbom koja obvezuje vozače na redovito razdoblje tjednog odmora najmanje jednom u dva uzastopna tjedna te odredbama koje propisuju da ni u kojem slučaju razdoblje dnevnog odmora ne može biti manje od neprekinutog razdoblja od devet sati. Budući da te odredbe jamče primjereni odmor, a ujedno uzimajući u obzir iskustvo iz provedbene prakse tijekom posljednjih godina, sustav nadoknade za smanjena razdoblja dnevnog odmora više nije potreban.
- (18) Mnoge aktivnosti cestovnog prometa unutar Zajednice uključuju prijevoz trajektom ili željeznicom za određeni dio puta. Stoga bi trebalo utvrditi jasne, odgovarajuće odredbe koje se odnose na razdoblja dnevnog odmora i prekida vožnje za takve radnje.
- (19) S obzirom na povećani prekogranični prijevoz robe i putnika, poželjno je da zbog cestovne sigurnosti i poboljšane provedbe provjere na cesti i u prostorima poduzeća obuhvate vrijeme vožnje, razdoblja prekida vožnje i odmora na području drugih država članica ili trećih zemalja te utvrde da li su relevantna pravila u potpunosti i na primjereni način poštovana.

<sup>(1)</sup> SL L 370, 31.12.1985., str. 8. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 432/2004 (SL L 71, 10.3.2004., str. 3.).

- (20) Odgovornost prijevoznika trebala bi obuhvaćati barem one koji su pravne ili fizičke osobe te ne bi trebala isključivati sudske postupke protiv fizičkih osoba koje su počinile, potakle ili pomagale u kršenjima ove Uredbe.
- (21) Nužno je da vozači koji rade za nekoliko prijevoznika svakom od njih dostave odgovarajuće podatke kako bi im omogućili ispunjavanje odgovornosti na temelju ove Uredbe.
- (22) S ciljem promicanja socijalnog napretka i poboljšanja cestovne sigurnosti, svaka država članica trebala bi zadržati pravo donošenja određenih odgovarajućih mjera.
- (23) Nacionalna odstupanja trebala bi odražavati promjene u sektoru cestovnog prometa te bi trebala biti ograničena na one elemente koji sada ne podliježu pritiscima tržišnog natjecanja.
- (24) Države članice bi trebale utvrditi pravila za vozila koja se koriste u prijevozu putnika na redovitim linijama na udaljenosti do 50 km. Ta bi pravila trebala osigurati odgovarajuću zaštitu u vezi s dozvoljenim vremenom vožnje te obveznih razdoblja prekida vožnje i odmora.
- (25) U interesu učinkovite provedbe poželjno je da se sve redovite nacionalne i međunarodne putničke linije provjeravaju uporabom standardnog tahografa.
- (26) Države članice trebale bi utvrditi pravila sankcioniranja u slučaju povreda ove Uredbe te osigurati njihovu provedbu. Te kazne moraju biti učinkovite, razmjerne, odvraćajuće i ne-diskriminirajuće. U sklopu uobičajenih mjera koje su na raspolaganju državama članicama trebala bi se uključiti i mogućnost isključivanja vozila iz prometa ako se otkriju ozbiljna kršenja. Odredbe ove Uredbe koje se odnose na sankcije ili sudski postupak ne bi trebale utjecati na nacionalne propise koji se odnose na teret dokazivanja.
- (27) U interesu jasne i učinkovite provedbe poželjno je osigurati jedinstvene odredbe o odgovornosti prijevoznika i vozača u slučaju kršenja ove Uredbe. Ova odgovornost može dovesti do kaznenih, građanskih ili upravnih sankcija ovisno o pojedinoj državi članici.
- (28) Budući da države članice ne mogu na zadovoljavajući način ostvariti cilj ove Uredbe, tj. utvrđivanje jasnih, zajedničkih pravila koja se odnose na vremena vožnje, prekide vožnje i razdoblja odmora, već se taj cilj zbog potrebe usklađenog djelovanja može bolje ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je predviđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (29) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe trebale bi biti donesene u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji <sup>(1)</sup>.
- (30) Budući da su odredbe koje se odnose na minimalnu starost vozača utvrđene u Direktivi 2003/59/EZ <sup>(2)</sup> te se moraju prenijeti do 2009., u ovoj Uredbi potrebne su samo prijelazne odredbe koje se odnose na minimalnu starost posada.
- (31) Uredba (EEZ) br. 3821/85 trebala bi biti izmijenjena tako da jasno određuje obveze prijevoznika i vozača, a ujedno i promiče pravnu sigurnost i olakšava provedbu ograničenja koja se odnose na vrijeme vožnje i razdoblje odmora tijekom provjera na cesti.
- (32) Uredbu (EEZ) br. 3821/85 trebalo bi također izmijeniti kako bi se osigurala pravna sigurnost s obzirom na nove datume za uvođenje digitalnog tahografa te dostupnost kartica vozača.
- (33) Uvođenje uređaja za bilježenje u skladu s Uredbom (EZ) br. 2135/98, kojom se omogućava elektronička evidencija djelatnosti vozača tijekom razdoblja od 28 dana na karticu vozača kao i elektronska evidencija radnji vozila koja obuhvaća razdoblje od 365 dana, u budućnosti će provjere na cestama učiniti bržima i opsežnijima.
- (34) Na temelju Direktive 88/599/EEZ <sup>(3)</sup> provjere na cesti ograničene su na dnevno vrijeme vožnje te dnevna razdoblja odmora i prekida vožnje. Nakon uvođenja digitalne evidencijske opreme, podaci o vozaču i vozilu pohranjivat će se elektronički te će se neposredno moći elektronički ocijeniti. To bi s vremenom trebalo omogućiti izvođenje jednostavnih provjera redovitih i skraćenih razdoblja dnevnog odmora i redovitih i skraćenih razdoblja tjednog odmora te nadomjesnog odmora.

<sup>(1)</sup> SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

<sup>(2)</sup> Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10.9.2003., str. 4.). Direktiva kako je izmijenjena Direktivom Vijeća 2004/66/EZ (SL L 168, 1.5.2004., str. 35.).

<sup>(3)</sup> Direktiva Vijeća 88/599/EEZ od 23. studenoga 1988. o standardnim postupcima nadzora provedbe Uredbe (EEZ) br. 3820/85 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i Uredbe (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu (SL L 325, 29.11.1988., str. 55.).

- (35) Iz iskustva je poznato da se sukladnost s odredbama ove Uredbe, posebno u vezi s određenim maksimalnim vremenom vožnje tijekom dvotjednog razdoblja, ne može provesti ako se ne primijeni primjeren i učinkovit nadzor tijekom provjera na cesti u odnosu na to cjelokupno razdoblje.
- (36) Primjena zakonskih odredaba koje se odnose na digitalne tahografe trebala bi biti sukladna ovoj Uredbi kako bi se postigla optimalna učinkovitost nadzora i provedbe određenih socijalnih odredaba u cestovnom prometu.
- (37) Zbog jasnoće i racionalizacije Uredbu (EEZ) br. 3820/85 trebalo bi staviti izvan snage i zamijeniti ovom Uredbom,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

#### POGLAVLJE I.

#### UVODNE ODREDBE

##### Članak 1.

Ovom se Uredbom utvrđuju pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koji obavljaju cestovni prijevoz robe i putnika s ciljem usklađivanja uvjeta tržišnog natjecanja između različitih oblika kopnenog prometa, posebno u odnosu na cestovni sektor te s ciljem poboljšanja radnih uvjeta rada i sigurnosti cestovnog prometa. Cilj ove Uredbe je i promicanje poboljšanih praksi nadzora i provedbe od strane država članica te poboljšanih radnih praksi u djelatnosti cestovnog prometa.

##### Članak 2.

1. Ova se Uredba primjenjuje na cestovni prijevoz:
- (a) tereta gdje najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 3,5 tona; ili
- (b) putnika vozilima koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba uključujući vozača te su namijenjena za tu svrhu.
2. Ova se Uredba bez obzira na zemlju registracije vozila primjenjuje na cestovni prijevoz koji se obavlja:
- (a) isključivo unutar Zajednice; ili
- (b) između Zajednice, Švicarske i država koje su stranke Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru.

3. AETR se umjesto ove Uredbe primjenjuje na međunarodni cestovni promet koji se djelomično odvija izvan područja navedenih u stavku 2., na:

- (a) vozila registrirana u Zajednici ili državama koje su ugovorne stranke AETR-a, tijekom čitave vožnje;
- (b) vozila registrirana u trećoj zemlji koja nije ugovorna stranka AETR-a, samo za dio puta na području Zajednice ili država koje su ugovorne stranke AETR-a.

Odredbe AETR-a trebalo bi uskladiti s odredbama ove Uredbe, tako da se glavne odredbe ove Uredbe primjenjuju kroz AETR na takva vozila tijekom bilo kojeg dijela vožnje koji se obavlja unutar Zajednice.

##### Članak 3.

Ova se Uredba ne primjenjuje na cestovni prijevoz koji obavlja:

- (a) vozila koja se koriste za prijevoz putnika na linijskim vožnjama na udaljenosti do 50 kilometara;
- (b) vozila čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 40 kilometara na sat;
- (c) vozila koja su u vlasništvu ili u najmu oružanih snaga, civilne zaštite, vatrogasnih službi ili snaga za održavanje javnog reda, bez vozača, ako je prijevoz koji se obavlja vezan uz zadaće koje su dodijeljene tim službama te se obavljaju pod njihovom kontrolom;
- (d) vozila, uključujući vozila koja se koriste u nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći u hitnim intervencijama ili operacijama spašavanja;
- (e) specijalizirana vozila koja se koriste u medicinske svrhe;
- (f) specijalizirana vozila tehničke pomoći na cesti u slučaju kvara u radijusu od 100 km od njihovog sjedišta;
- (g) vozila koja se na cesti testiraju u svrhe tehničkog razvoja, popravka ili održavanja te nova ili obnovljena vozila koja još nisu u funkciji;
- (h) vozila ili kombinacije vozila s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona, a koriste se za nekomercijalni prijevoz tereta;
- (i) komercijalna vozila, koja imaju povijesni status u skladu sa zakonodavstvom države članice u kojoj se njima upravlja te se koriste za nekomercijalan prijevoz putnika ili tereta.

## Članak 4.

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „cestovni prijevoz” znači vožnja koja se odvija u cijelosti ili djelomično cestom otvorenom za javnost punim ili praznim vozilom koje se koristi za prijevoz putnika ili tereta;
- (b) „vozilo” znači motorno vozilo, vučno vozilo, prikolica ili poluprikolica ili kombinacija ovih vozila, prema sljedećim definicijama:
- „motorno vozilo”: svako vozilo na vlastiti pogon koje se kreće cestom, koje nije vozilo koje se stalno kreće šinama, te se obično koristi za prijevoz putnika ili tereta,
  - „vučno vozilo”: svako vozilo na vlastiti pogon koje se kreće cestom, koje nije vozilo koje se stalno kreće šinama te je posebno projektirano za vuču, guranje ili prijevoz prikolica, poluprikolica, oruđa ili strojeva,
  - „prikolica”: svako vozilo projektirano za priključivanje na motorno vozilo ili vučno vozilo,
  - „poluprikolica”: prikolica bez prednje osovine koja se priključuje tako da se znatnim dijelom svoje težine i težine svog tereta oslanja na motorno ili vučno vozilo;
- (c) „vozač” znači svaka osoba koja upravlja vozilom čak i kratko vrijeme, ili osoba koja vozilom putuje u okviru svojih dužnosti kako bi prema potrebi bila na raspolaganju za upravljanje vozilom;
- (d) „prekid vožnje” znači svako razdoblje tijekom kojeg vozač ne može ni na koji način upravljati vozilom ili obavljati drugi posao te se koristi isključivo za odmor;
- (e) „ostali poslovi” znači sve aktivnosti koje su definirane kao radno vrijeme u članku 3. točki (a) Direktive 2002/15/EZ, osim „vožnje”, uključujući sve poslove za istog ili drugog poslodavca, unutar ili izvan sektora prijevoza;
- (f) „odmor” znači bilo koje neprekinuto razdoblje tijekom kojega vozač slobodno raspolaze svojim vremenom;
- (g) „dnevno razdoblje odmora” znači razdoblje tijekom kojega vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom i obuhvaća „redovno dnevno razdoblje odmora” i „skraćeno dnevno razdoblje odmora”:
- „redovno dnevno razdoblje odmora” znači svako razdoblje odmora od najmanje 11 sati. Postoji mogućnost korištenja ovog redovnog dnevnog razdoblja odmora u dva dijela, od kojih prvi mora biti neprekinuto razdoblje od najmanje 3 sata i drugi neprekinuto razdoblje od najmanje 9 sati,
  - „skraćeno dnevno razdoblje odmora” znači svako razdoblje odmora od najmanje 9 sati ali manje od 11 sati;
- (h) „tjedno razdoblje odmora” znači tjedno razdoblje tijekom kojega vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom i obuhvaća „redovno tjedno razdoblje odmora” i „skraćeno tjedno razdoblje odmora”:
- „redovno tjedno razdoblje odmora” znači bilo koje razdoblje odmora od najmanje 45 sati,
  - „skraćeno tjedno razdoblje odmora” znači svako razdoblje odmora koje traje manje od 45 sati, koje u skladu s uvjetima iz članka 8. stavka 6. može biti skraćeno na najmanje 24 uzastopna sata;
- (i) „tjedan” znači vremensko razdoblje između 00.00 sati u ponedjeljak i 24.00 sata u nedjelju;
- (j) „vrijeme vožnje” znači trajanje aktivnosti vožnje koje se evidentira:
- automatski ili poluautomatski pomoću uređaja za bilježenje kako je utvrđeno u Prilogu I. i Prilogu I.B Uredbi (EEZ) br. 3821/85, ili
  - ručno kako se zahtijeva u članku 16. stavku 2. Uredbe (EEZ) br. 3821/85;
- (k) „dnevno vrijeme vožnje” znači sveukupno vrijeme vožnje između završetka jednog dnevnog razdoblja odmora i početka sljedećeg dnevnog razdoblja odmora ili između dnevnog razdoblja odmora i tjednog razdoblja odmora;
- (l) „tjedno vrijeme vožnje” znači sveukupno vrijeme vožnje tijekom jednog tjedna;
- (m) „najveća dopuštena masa” znači najveća dopuštena operativna masa vozila pod punim opterećenjem;
- (n) „linijski prijevoz putnika” znači unutarnji i međunarodni prijevoz kako je definiran u članku 2. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 684/92 od 16. ožujka 1992. o zajedničkim pravilima međunarodnog prijevoza putnika običnim i putničkim autobusima <sup>(1)</sup>;
- (o) „višečlana posada” znači situacija u kojoj se tijekom svakog razdoblja vožnje između bilo koja dva uzastopna dnevna razdoblja odmora, ili između dnevnog razdoblja odmora i tjednog razdoblja odmora, u vozilu nalaze najmanje dva vozača koji upravljaju vozilom. Tijekom prvog sata prijevoza s višečlanom posadom nazočnost drugog ili drugih vozača nije obvezna, ali je obvezna tijekom ostatka vremena;

<sup>(1)</sup> SL L 74, 20.3.1992., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju iz 2003.

- (p) „prijevoznik” znači svaka fizička osoba, svaka pravna osoba, svako udruženje ili skupina osoba bez pravne osobnosti, sa ili bez cilja stjecanja dobiti, ili svako službeno tijelo, bez obzira ima li pravnu osobnost ili ovisi o tijelu koje ima pravnu osobnost, koji obavlja cestovni prijevoz, za račun drugoga ili vlastiti račun;
- (q) „razdoblje vožnje” znači ukupno vrijeme vožnje od trenutka kada vozač započne upravljati vozilom nakon razdoblja odmora ili stanke dok ponovno ne započne razdoblje odmora ili stanke. Razdoblje vožnje može biti kontinuirano ili podijeljeno.

## POGLAVLJE II.

### POSADE, VREMENA VOŽNJE, STANKE I RAZDOBLJA ODMORA

#### Članak 5.

1. Minimalna dob vozača je 18 godina.
2. Minimalna dob suvozača je 18 godina. Međutim, države članice mogu sniziti minimalnu dob suvozača na 16 godina pod uvjetom da:
  - (a) se cestovni prijevoz odvija unutar jedne države članice u krugu od 50 kilometara od mjesta sjedišta vozila, uključujući lokalna administrativna područja čija se središta nalaze u tom krugu;
  - (b) se dob snižava zbog stručnog osposobljavanja; i
  - (c) postoji usklađenost s ograničenjima određenim nacionalnim propisima država članica o zapošljavanju.

#### Članak 6.

1. Dnevno vrijeme vožnje ne smije prelaziti devet sati.  
Međutim, dnevno vrijeme vožnje može se produljiti na najviše 10 sati i to najviše dva puta tjedno.
2. Tjedno vrijeme vožnje ne smije prelaziti 56 sati i ne smije biti duže od najdužeg tjednog radnog vremena utvrđenog u Direktivi 2002/15/EZ.
3. Ukupno zbrojeno vrijeme vožnje tijekom bilo koja dva uzastopna tjedna ne smije prelaziti 90 sati.
4. Dnevno i tjedno vrijeme vožnje uključuje ukupno vrijeme vožnje na području Zajednice ili treće zemlje.
5. Vozač evidentira kao ostale poslove svako vrijeme provedeno na način opisan u članku 4. točki (e) kao i svako vrijeme provedeno u upravljanju vozilom koje se koristi za komercijalne

radnje koje nisu obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe, te evidentira sva razdoblja raspoloživosti kako je utvrđeno u članku 15. stavku 3. točki (c) Uredbe (EEZ) br. 3821/85, od svojeg posljednjeg dnevnog ili tjednog razdoblja odmora. Ova se evidencija unosi ili ručno na evidencijskom listu, ispisu ili korištenjem opcije ručnog unosa uređaja za bilježenje.

#### Članak 7.

Nakon razdoblja vožnje od četiri i pol sata vozač uzima neprekidnu stanku od najmanje 45 minuta, osim ako uzima razdoblje odmora.

Ta se stanke može zamijeniti stankom od najmanje 15 minuta, nakon koje slijedi stanke od najmanje 30 minuta, od kojih je svaka raspoređena tijekom razdoblja na način u skladu s odredbama stavka 1.

#### Članak 8.

1. Vozač ostvaruje dnevna i tjedna razdoblja odmora.
2. Unutar svakog razdoblja od 24 sata nakon završetka prethodnog dnevnog razdoblja odmora ili tjednog razdoblja odmora vozač započinje novo dnevno razdoblje odmora.  
Ako dio dnevnog razdoblja odmora unutar tih 24 sata traje najmanje 9 sati, ali ne više od 11 sati, tada se dnevno razdoblje odmora smatra skraćenim dnevnim razdobljem odmora.
3. Dnevno razdoblje odmora može se produžiti do redovnog tjednog razdoblja odmora ili skraćenog tjednog razdoblja odmora.
4. Vozač može imati najviše tri skraćena dnevna razdoblja odmora između bilo koja dva tjedna razdoblja odmora.
5. Odstupajući od stavka 2., unutar 30 sati od isteka dnevnog ili tjednog razdoblja odmora, vozač koji je dio višечlane posade mora uzeti novo dnevno razdoblje odmora od najmanje devet sati.

6. U bilo koja dva uzastopna tjedna vozač uzima najmanje:
  - dva redovna tjedna razdoblja odmora, ili
  - jedno redovno tjedno razdoblje odmora i jedno skraćeno tjedno razdoblje odmora od najmanje 24 sata. Međutim, skraćeno se nadoknađuje istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (*en bloc*) prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se to odnosi.

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

7. Svaki odmor koji se uzima kao nadoknada tjednog razdoblja skraćenog odmora pripaja se drugom razdoblju odmora od najmanje devet sati.

8. Kada vozač odluči to učiniti, dnevna razdoblja odmora i skraćena tjedna razdoblja odmora izvan sjedišta mogu se provesti u vozilu, ako ono ima pogodno mjesto za odmor svakog vozača ako je vozilo u mirovanju.

9. Tjedno razdoblje odmora koje se ostvaruje u dva tjedna može se ubrojiti u bilo koji od ta dva tjedna, ali ne u oba.

#### Članak 9.

1. Odstupajući od članka 8., kada vozač prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom te koristi dnevno razdoblje redovitog odmora, to se razdoblje može prekinuti najviše dva puta drugim aktivnostima koje ukupno ne traju duže od jednog sata. Tijekom takvog redovitog dnevnog razdoblja odmora vozač ima pristup kabini ili ležaju.

2. Svo 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 vozač nije na trajektu ili vlaku i nema pristup kabini ili ležaju.

3. Svo vrijeme koje vozač provede upravljajući vozilom koje nije obuhvaćeno područjem primjene ove Uredbe, do ili od vozila obuhvaćenog područjem primjene ove Uredbe, koje nije u vozačevom prebivalištu niti u operativnom središtu poslodavca u kojemu je sjedište vozača, računa se kao drugi poslovi.

### POGLAVLJE III.

#### ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

##### Članak 10.

1. Prijevoznik ne obavlja nikakvu isplatu vozačima koje zapošljava ili koji su mu stavljeni na raspolaganje, čak i ako se radi o povišici ili dodatku na plaću, za prijeđeni put i/ili količinu prevezenog tereta ako je to plaćanje takve vrste da ugrožava sigurnost cestovnog prometa i/ili potiče na kršenje ove Uredbe.

2. Prijevoznik organizira rad vozača iz stavka 1. na takav način da vozači mogu poštovati odredbe Uredbe (EEZ) br. 3821/85 i poglavlja II. ove Uredbe. Prijevoznik daje vozaču primjerene upute te provodi redovite provjere s ciljem osiguravanja sukladnosti s Uredbom (EEZ) br. 3821/85 i poglavljem II. ove Uredbe.

3. Prijevoznik je odgovoran za prekršaje koje su počinili njegovi vozači, čak i ako su prekršaji počinjeni na državnom području druge države članice ili treće zemlje.

Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da prijevoznike smatraju u potpunosti odgovornima, državne članice mogu ovu odgovornost uvjetovati kršenjem stavaka 1. i 2. od strane prijevoznika. Države članice mogu razmotriti sve dokaze prema kojima prijevoznik ne može opravdano biti odgovoran za počinjeni prekršaj.

4. Poduzeća, otpremnici, špediteri, organizatori putovanja, nositelji glavnih ugovora, kooperanti i agencije za zapošljavanje vozača jamče da sporazumno ugovoreni vremenski rasporedi vožnji budu u skladu s ovom Uredbom.

5. (a) Prijevoznik koji koristi vozila opremljena uređajima za bilježenje koji su u skladu s Prilogom I.B Uredbi (EEZ) br. 3821/85 te su obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe:

i. osigurava da se svi podaci s jedinice u vozilu i kartice vozača preuzimaju redovito u skladu sa zahtjevima država članica i da se relevantni podaci preuzimaju i češće kako bi se osiguralo preuzimanje svih podataka koji se odnose na aktivnosti koje izvrši to poduzeće ili su izvršene za to poduzeće;

ii. osigurava čuvanje svih preuzetih podataka s jedinice u vozilu i kartice vozača najmanje 12 mjeseci nakon bilježenja te dostupnost tih podataka ako ih zatraži nadzorni službenik ili izravno ili na daljinu iz prostorija poduzeća;

(b) u svrhe ovog stavka „preuzeti“ se tumači u skladu s definicijom utvrđenom u Prilogu I.B, poglavlju I. točki (s) Uredbe (EEZ) br. 3821/85;

(c) Komisija određuje maksimalno razdoblje unutar kojega se odgovarajući podaci preuzimaju na temelju točke (a) alineje i. u skladu s postupkom iz članka 24. stavka 2.

### POGLAVLJE IV.

#### IZNIMKE

##### Članak 11.

Država članica može predvidjeti dulje minimalne stanke i razdoblja odmora ili kraća maksimalna vremena vožnje od onih utvrđenih u člancima od 6. do 9. ako se cestovni prijevoz u cijelosti obavlja na njezinom području. U tom slučaju države članice uzimaju u obzir relevantne kolektivne ili druge ugovore između socijalnih partnera. Međutim, ova se Uredba i dalje primjenjuje na vozače koji sudjeluju u aktivnostima međunarodnog prijevoza.

## Članak 12.

Pod uvjetom da cestovna sigurnost nije ugrožena te kako bi se omogućilo da vozilo stigne do pogodnog mjesta za zaustavljanje, vozač može odstupiti od članka od 6. do 9. u mjeri u kojoj je to potrebno kako bi se osigurala sigurnost osoba, vozila ili njegovog tereta. Vozač naznačuje razlog takvog odstupanja ručno na obrascu evidencije ili na ispisu uređaja za bilježenje ili na rasporedu dužnosti, najkasnije po dolasku na pogodno mjesto za zaustavljanje.

## Članak 13.

1. Pod uvjetom da nisu dovedeni u pitanje ciljevi utvrđeni u članku 1., svaka država članica može odobriti iznimke od članka od 5. do 9. te zahtijevati da te iznimke podliježu pojedinačnim uvjetima na njezinom vlastitom području ili, u dogovoru s državama na koje se to odnosi, na području druge države članice, koje se primjenjuju na prijevoz koji se obavlja pomoću:

- (a) vozila koja su u vlasništvu ili su ih iznajmila, bez vozača, tijela javne vlasti za obavljanje cestovnog prijevoza koji ne predstavlja konkurenciju privatnim prijevoznicima;
- (b) vozila koja koriste ili su ih iznajmila, bez vozača, poljoprivredna, hortikultura, šumarska, stočarska ili ribarska poduzeća za prijevoz tereta za potrebe svoje vlastite poduzetničke djelatnosti u krugu do 100 km od sjedišta poduzeća;
- (c) poljoprivrednih i šumarskih vozila za vuču koja se koriste za poljoprivredne ili šumarske djelatnosti, u krugu do 100 km od sjedišta poduzeća koje vozilo ima u vlasništvu, najmu ili zakupu;
- (d) vozila ili skupovi vozila najveće dopuštene mase koja ne prelazi 7,5 tona te ih koriste:
  - univerzalni pružatelji usluga definirani u članku 2. stavku 13. Direktive 97/67/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. prosinca 1997. o zajedničkim pravilima za razvoj unutarnjeg tržišta poštanskih usluga Zajednice i poboljšanje kvalitete usluge <sup>(1)</sup> radi dostave pošiljaka u sklopu univerzalne usluge, ili
  - za prijevoz materijala, opreme ili strojeva koje vozač koristi tijekom svog posla.

Takva se vozila koriste samo unutar kruga od 50 kilometara od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da upravljanje vozilima ne predstavlja glavnu djelatnost vozača;

- (e) vozila koja se koriste isključivo na otocima čija površina nije veća od 2 300 kvadratnih kilometara te koji nisu

povezani s ostatkom nacionalnog područja mostom, gazom ili tunelom otvorenim za motorna vozila;

- (f) vozila koja se koriste za prijevoz tereta u krugu od 50 kilometara od sjedišta poduzeća, na pogon zemnim ili ukapljenim plinom ili na električni pogon najveće dopuštene mase koja, uključujući masu prikolice ili poluprikolice, ne prelazi 7,5 tona;
- (g) vozila koja se koriste za obuku vozača i provođenje ispita s ciljem stjecanja vozačke dozvole ili svjedodžbe o stručnoj osposobljenosti, pod uvjetom da se ne koriste za komercijalan prijevoz tereta ili putnika;
- (h) vozila koja se koriste za potrebe odvodnje, zaštite od poplava, službi opskrbe vodom, plinom i električnom strujom, održavanja i nadzora cesta, skupljanja i odlaganje komunalnog otpada kućanstava, telegrafskih i telefonskih službi, emitiranja radijskog i televizijskog programa i otkrivanja radijskih ili televizijskih odašiljača ili prijammika;
- (i) vozila s 10 do 17 sjedala koja se isključivo koriste za nekomercijalan prijevoz putnika;
- (j) vozila specijalizirana za prijevoz opreme za cirkuse i zabavne parkove;
- (k) posebno opremljena mobilna projektna vozila čija je prvenstvena namjena korištenje u stanju mirovanja kao edukacijskog objekta;
- (l) vozila koja se koriste za prikupljanje mlijeka s gospodarstava i za povrat gospodarstvima kontejnera za mlijeko ili mliječnih proizvoda koji se koriste kao hrana za životinje;
- (m) specijalizirana vozila za prijevoz novca i/ili dragocjenosti;
- (n) vozila koja se koriste za prijevoz životinjskog otpada ili lešina koji nisu namijenjeni za prehranu ljudi;
- (o) vozila koja se isključivo koriste na cestama unutar prometnih objekata kao što su luke, prekrajne luke i željeznički terminali;
- (p) vozila koja se koriste za prijevoz živih životinja s gospodarstava do lokalnih tržnica i natrag s tržnica u lokalne klauone u krugu do 50 km.

2. Države članice obavješćuju Komisiju o iznimkama odobrenim na temelju stavka 1., a Komisija o tome obavješćuje druge države članice.

<sup>(1)</sup> SL L 15, 21.1.1998., str. 14. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 (SL L 284, 31.10.2003., str. 1.).



3. Pod uvjetom da ciljevi utvrđeni u članku 1. nisu dovedeni u pitanje te je osigurana primjerena zaštita vozača, država članica može, nakon odobrenja Komisije, odobriti na svom državnom području manje iznimke od ove Uredbe za vozila koja se koriste u unaprijed definiranim zonama gdje je gustoća naseljenosti manja od 5 osoba po kvadratnom kilometru, u sljedećim slučajevima:

— redovitim domaćim putničkim linijama, kada su vozni red potvrdila nadležna tijela (u tom slučaju može se odobriti samo iznimka koja se odnosi na prekid vožnje), i

— u domaćem cestovnom prijevozu tereta, za vlastite potrebe, u najmu ili u zamjenu za novčanu naknadu, koji nemaju utjecaja na jedinstveno tržište te su potrebne za održanje određenih sektora industrije na državnom području na koje se to odnosi i gdje odredbe o iznimkama ove Uredbe određuju ograničavajući radijus do 100 km.

Cestovni prijevoz na temelju ove iznimke može uključiti put do zone s gustoćom naseljenosti od pet osoba ili više na kvadratni kilometar samo kako bi se put završio ili započeo. Sve takve mjere proporcionalne su naravi i područja primjene.

#### Članak 14.

1. Pod uvjetom da nisu dovedeni u pitanje ciljevi utvrđeni u članku 1., države članice mogu nakon odobrenja Komisije odobriti iznimke od primjene članaka od 6. do 9. na djelatnosti prijevoza koje se obavljaju u iznimnim okolnostima.

2. U u izvanrednim slučajevima države članice mogu odobriti privremene iznimke na razdoblje od najviše 30 dana, o čemu odmah obavješćuju Komisiju.

3. Komisija obavješćuje druge države članice o svim iznimkama koje su odobrene u skladu s ovim člankom.

#### Članak 15.

Države članice osiguravaju da vozači vozila iz članka 3. točke (a) poštuju nacionalna pravila koja osiguravaju odgovarajuću zaštitu u vezi s dozvoljenim vremenom upravljanja vozilom i obveznih razdoblja stanke i odmora.

### POGLAVLJE V.

#### POSTUPCI NADZORA I SANKCIJE

#### Članak 16.

1. Ako u vozilo nije ugrađen tahograf u skladu s Uredbom (EEZ) br. 3821/85, stavci 2. i 3. ovog članka primjenjuju se na:

(a) redovite nacionalne putničke linije; i

(b) redovite međunarodne putničke linije čiji su putni terminali smješteni unutar zračne udaljenosti od 50 km od granice između dvije države članice i čija duljina puta nije veća od 100 km.

2. Prijevoznik sastavlja vozni red linije te raspored zaduženja koji za svakog vozača prikazuje ime, mjesto njegova sjedišta i raspored koji je unaprijed utvrđen za različita razdoblja vožnje, ostale poslove, stanke i dostupnost.

Svaki vozač kojem je dodijeljena linija iz stavka 1. ima izvadak iz rasporeda zaduženja te preslik voznog reda linije.

3. Raspored zaduženja:

(a) sadrži sve pojedinosti određene u stavku 2. za minimalno razdoblje koje obuhvaća prethodnih 28 dana; te se pojedinosti moraju ažurirati u redovitim razmacima čije trajanje ne može biti duže od jednog mjeseca;

(b) potpisuje direktor prijevoznika ili osoba koja je ovlaštena za njegovo zastupanje;

(c) prijevoznik čuva godinu dana nakon isteka razdoblja koje je njime obuhvaćeno. Prijevoznik daje na zahtjev izvadak iz rasporeda zaduženja vozačima na koje se on odnosi; i

(d) predočava se i predaje na zahtjev nadzornog službenika.

#### Članak 17.

1. Države članice, uporabom standardnog obrasca utvrđenog u Odluci 93/173/EEZ<sup>(1)</sup>, šalju potrebne podatke Komisiji kako bi joj omogućile da svake dvije godine sastavi izvješće o primjeni ove Uredbe i Uredbe (EEZ) br. 3821/85 i razvoju u predmetnom području.

2. Ti se podaci šalju Komisiji najkasnije do 30. rujna godine koja slijedi po isteku navedenog dvogodišnjeg razdoblja.

3. U izvješću se navodi na koji su se način koristile iznimke iz članka 13.

4. Komisija proslijeđuje izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u roku od 13 mjeseci od završetka navedenog dvogodišnjeg razdoblja.

<sup>(1)</sup> SL L 72, 25.3.1993., str. 33.

#### Članak 18.

Države članice donose mjere potrebne za provedbu ove Uredbe.

#### Članak 19.

1. Države članice utvrđuju pravila sankcioniranja koja se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i Uredbe (EEZ) br. 3821/85 te poduzimaju mjere potrebne za osiguranje njihove provedbe. Te su sankcije učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće. Svako kršenje ove Uredbe i Uredbe (EEZ) br. 3821/85 podliježe samo jednoj sankciji ili postupku. Države članice obavješćuju Komisiju o tim mjerama i pravilima sankcioniranja do datuma koji je određen u članku 29. drugom podstavku. Komisija o tome obavješćuje države članice.

2. Države članice omogućuju nadležnim tijelima određivanje sankcije poduzeću i/ili vozaču za kršenje ove Uredbe koje je otkriveno na njezinu državnom području i za koje sankcija još nije određena, čak i ako je kršenje počinjeno na području druge države članice ili treće zemlje.

Iznimno, kada se otkrije kršenje:

— koje nije počinjeno na državnom području predmetne države članice, i

— koje je počinilo poduzeće koje ima poslovni nastan ili vozač čije je mjesto zaposlenja u drugoj državi članici ili u trećoj zemlji,

država članica može, do 1. siječnja 2009., umjesto određivanja sankcije, o činjenicama kršenja obavijestiti nadležno tijelo u državi članici ili u trećoj zemlji u kojoj poduzeće ima poslovni nastan ili gdje je mjesto zaposlenja vozača.

3. Kada država članica započne sudski postupak ili odredi sankciju za određeno kršenje, ona vozaču dostavlja dokaze o tome u pisanom obliku.

4. Države članice osiguravaju da je sustav proporcionalnih sankcija, koje mogu obuhvaćati novčane sankcije, na snazi za kršenja ove Uredbe ili Uredbe (EEZ) br. 3821/85 od strane poduzeća, ili otpremnika, špeditera, organizatora putovanja, nositelja glavnih ugovora, kooperanata i agencija za zapošljavanje vozača.

#### Članak 20.

1. Vozač čuva sve dokaze koje mu je država članica dostavila u odnosu na nametnute sankcije ili pokrenuti postupak do

trenutka kada to isto kršenje ove Uredbe više ne može dovesti do drugog postupka ili sankcije u skladu s ovom Uredbom.

2. Vozač na zahtjev daje dokaze iz stavka 1.

3. Vozač kojeg zapošljava ili, je na raspolaganju za, više od jednog prijevoznika dostavlja dostatne podatke svakom prijevozniku kako bi im omogućio poštovanje odredaba poglavlja II.

#### Članak 21.

Za rješavanje slučajeva gdje država članica smatra da je počinjeno kršenje ove Uredbe koje je takve naravi da jasno može ugroziti cestovnu sigurnost, ona ovlašćuje relevantno nadležno tijelo za pokretanje isključivanja tog određenog vozila iz prometa dok se uzrok kršenja ne otkloni. Države članice mogu prisiliti vozača da započne razdoblje dnevnog odmora. Države članice, prema potrebi, također povlače, suspendiraju ili ograničuju dozvolu poduzeća ako ono ima poslovni nastan u toj državi članici, ili povlače, suspendiraju ili ograničuju vozačevu vozačku dozvolu. Djelujući u skladu s postupkom iz članka 24. stavka 2., Komisija razvija smjernice s ciljem promicanja usklađene primjene ovog članka.

#### Članak 22.

1. Države članice jedna drugoj pomažu u primjeni i provjeri poštovanja ove Uredbe.

2. Nadležna tijela država članica redovito izmjenjuju sve dostupne informacije koje se odnose na:

(a) kršenja pravila utvrđenih u poglavlju II. koja počinu nerezidentne osobe i sve sankcije koje se određuju za takva kršenja;

(b) sankcije koje država članica određuje svojim rezidentima za takva kršenja počinjena u drugim državama članicama.

3. Države članice redovito šalju relevantne podatke u vezi s nacionalnim tumačenjem i primjenom ove Uredbe Komisiji; što će omogućiti elektroničku dostupnost tih podataka drugim državama članicama.

4. Komisija podupire dijalog između država članica u vezi s nacionalnim tumačenjem i primjenom ove Uredbe putem Odbora iz članka 24. stavka 1.

#### Članak 23.

Zajednica ulazi u pregovore s trećim zemljama koji bi mogli biti potrebni u svrhe provedbe ove Uredbe.

#### Članak 24.

1. Komisiji pomaže Odbor osnovan na temelju članka 18. stavka 1. Uredbe (EEZ) br. 3821/85.
2. Kod upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.
3. Odbor donosi svoj poslovnik.

#### Članak 25.

1. Na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu Komisija:
  - (a) razmatra slučajeve gdje su se pojavile razlike u primjeni i provedbi bilo koje odredbe ove Uredbe posebno ako se odnose na vrijeme vožnje, prekide vožnje i razdoblja odmora;
  - (b) razjašnjava odredbe ove Uredbe s ciljem promocije zajedničkog pristupa.
2. U slučajevima iz stavka 1. Komisija donosi odluku o preporučenom pristupu u skladu s postupkom iz članka 24. stavka 2. Komisija o svojoj odluci obavješćuje Europski parlament, Vijeće i države članice.

#### POGLAVLJE VI.

#### ZAVRŠNE ODREDBE

#### Članak 26.

Uredba (EEZ) br. 3821/85 ovime se mijenja kako slijedi:

1. Članak 2. zamjenjuje se sljedećim:

#### „Članak 2.

U svrhe ove Uredbe primjenjuju se definicije utvrđene u članku 4. Uredbe (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 (\*).

(\*) SL L 102, 11.4.2006., str. 1.”

2. U članku 3. stavci 1., 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Tahografi se ugrađuju i koriste u vozilima registriranim u državama članicama koja se koriste za cestovni

prijevoz putnika ili tereta, osim vozila navedenih u članku 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006. Vozila iz članka 16. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 i vozila koja su bila izuzeta iz područja primjene Uredbe (EEZ) br. 3820/85, ali koja više nisu izuzeta na temelju Uredbe (EZ) br. 561/2006. do 31. prosinca 2007. usklađuju se s ovim zahtjevom.

2. Države članice mogu izuzeti vozila navedena u članku 13. stavcima 1. i 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 od primjene ove Uredbe.

3. Države članice mogu, nakon odobrenja Komisije, izuzeti od primjene ove Uredbe vozila koja se koriste za djelatnosti prijevoza navedene u članku 14. Uredbe (EZ) br. 561/2006.”

3. U članku 14. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Poduzeće čuva zapisne listove i ispile ispunjene u skladu s člankom 15. stavkom 1., kronološkim redom i u čitkom obliku najmanje godinu dana nakon njihove uporabe te na zahtjev daje njihove preslike vozačima na koje se one odnose. Poduzeće također daje na zahtjev i preslik podataka preuzetih s kartica vozača predmetnim vozačima kada ih zatraže, kao i ispis tih preslika. Zapisni listovi, ispisi i preuzeti podaci predočavaju se ili predaju na zahtjev ovlaštenih nadzornih službenika.”

4. Članak 15. mijenja se kako slijedi:

— u stavku 1., dodaje se sljedeći podstavak:

„U slučaju oštećenja kartice vozača, njezine neispravnosti ili ako je vozač nema, vozač:

- (a) na početku puta, ispisuje detalje vozila kojim upravlja te na taj ispis unosi:

- i. detalje pomoću kojih se može identificirati vozač (ime, broj kartice vozača ili broj dozvole vozača), uključujući njegov potpis;

- ii. razdoblja iz stavka 3. druga alineja (b), (c) i (d);

- (b) na kraju puta, ispisuje podatke koji se odnose na razdoblja vremena koje je evidentirano tahografima, evidentira sva razdoblja ostalih poslova, dostupnosti i odmora koji su realizirani od ispisa koji je učinjen na početku puta, gdje nisu zabilježeni tahografom, te označuje na tom dokumentu detalje koji omogućavaju identifikaciju vozača (ime, broj kartice vozača ili dozvole vozača), uključujući vozačev potpis.”

— u stavku 2., drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:


„Kada zbog udaljenosti od vozila vozač ne može koristiti opremu ugrađenu u vozilo, razdoblja iz stavka 3. druga alineja točke (b), (c) i (d):


(a) ako je vozilo opremljeno tahografom u skladu s Prilogom I., unose se na zapisni list, ili ručno, automatskim bilježenjem ili na druge načine, čitko bez prljanja lista; ili

(b) ako je vozilo opremljeno tahografom u skladu s Prilogom I.B, unose se na karticu vozača uporabom uređaja za ručni unos tahografa.

U situaciji s višečlanom posadom u vozilu opremljenom tahografom u skladu s Prilogom I.B, svaki vozač jamči da je njegova kartica vozača umetnuta na za to određeno mjesto u tahografu.”

— u stavku 3. točke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) ‚ostali poslovi‘ znači sve aktivnosti koje nisu vožnja, kako je definirano u članku 3. točki (a) Direktive 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prometa (\*), kao i sve poslove za istoga ili drugog poslodavca unutar ili izvan sektora prijevoza, i moraju se evidentirati uporabom ovog znaka .

(c) ‚raspoloživost‘ definirana u članku 3. točki (b) Direktive 2002/15/EZ mora se evidentirati pomoću ovog znaka .

(\*) SL L 80, 23.3.2002., str. 35.”

— stavak 4. se briše,

— stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. (a) Kada vozač upravlja vozilom opremljenim uređajem za bilježenje u skladu s Prilogom I., vozač mora predočiti uvijek kada to zatraži nadzorni službenik:

i. zapisne listove za tekući tjedan i one koje je koristio prethodnih 15 dana;

ii. karticu vozača ako je posjeduje; i

iii. svu ručnu evidenciju i ispis učinjen tijekom tekućeg tjedna i prethodnih 15 dana kako se to zahtijeva na temelju ove Uredbe i Uredbe (EZ) br. 561/2006.

Međutim, nakon 1. siječnja 2008., vremenska razdoblja navedena u alinejama i. i iii. obuhvaćaju tekući dan i prethodnih 28 dana.

(b) Kada vozač upravlja vozilom koje je opremljeno tahografom u skladu s Prilogom I.B, vozač mora predočiti, uvijek kada to nadzorni službenik zatraži:

i. karticu vozača čiji je on vlasnik;

ii. svu ručnu evidenciju i ispis učinjen tijekom tekućeg tjedna i prethodnih 15 dana kako se to zahtijeva na temelju ove Uredbe i Uredbe (EZ) br. 561/2006; i

iii. ispisne listove koji odgovaraju istom razdoblju navedenom u prethodnom podstavku tijekom kojeg je on upravljao vozilom opremljenim tahografom u skladu s Prilogom I.

Međutim, nakon 1. siječnja 2008., vremenska razdoblja navedena u alineji ii. obuhvaćaju tekući dan i prethodnih 28 dana.

(c) Ovlašteni nadzorni službenik može provjeriti sukladnost s Uredbom (EZ) br. 561/2006 analizom ispisnih listova, podataka na displeju ili ispisu koji su zabilježeni pomoću uređaja za bilježenje ili kartice vozača ili, ako to ne postoji, analizom svih ostalih popratnih dokumenata kojima se opravdava nepridržavanje odredaba, kako su utvrđene u članku 16. stavcima 2. i 3.”

#### Članak 27.

Uredba (EZ) br. 2135/98 ovime se mijenja kako slijedi:

1. U članku 2. stavku 1. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„1. (a) Od dvadesetog dana nakon dana objave Uredbe (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 (\*), vozila stavljena u promet po prvi put opremaju se tahografom u skladu sa zahtjevima Priloga I.B Uredbi (EEZ) br. 3821/85.

(\*) SL L 102, 11.4.2006., str. 1.”

2. U članku 2. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Države članice poduzimaju mjere potrebne za osiguranje mogućnosti izdavanja kartica vozača najkasnije dvadesetog dana od dana objave Uredbe (EZ) br. 561/2006.”

*Članak 28.*

Uredba (EEZ) br. 3820/85 ovime se stavlja izvan snage i zamjenjuje se ovom Uredbom.

Neovisno o tome, stavci 1., 2. i 4. članka 5. Uredbe (EEZ) br. 3820/85 i dalje se primjenjuju do datuma utvrđenih u članku 15. stavku 1. Direktive 2003/59/EZ.

*Članak 29.*

Ova Uredba stupa na snagu 11. travnja 2007., uz iznimku članka 10. stavka 5., članka 26. stavaka 3. i 4. i članka 27., koji stupaju na snagu 1. svibnja 2006.

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

Sastavljeno u Strasbourgu 15. ožujka 2006.

*Za Europski parlament*  
*Predsjednik*  
J. BORRELL FONTELLES

*Za Vijeće*  
*Predsjednik*  
H. WINKLER