

Ovaj je tekst namijenjen isključivo dokumentiranju i nema pravni učinak. Institucije Unije nisu odgovorne za njegov sadržaj. Vjerodostojne inačice relevantnih akata, uključujući njihove preambule, one su koje su objavljene u Službenom listu Europske unije i dostupne u EUR-Lexu. Tim službenim tekstovima može se izravno pristupiti putem poveznica sadržanih u ovom dokumentu.

► **B** **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)

(SL L 102, 11.4.2006., str. 1.)

Koju je izmijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
► <u>M1</u>	Uredba (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009.	L 300	88	14.11.2009.
► <u>M2</u>	Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014.	L 60	1	28.2.2014.
► <u>M3</u>	Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020.	L 249	1	31.7.2020.
► <u>M4</u>	Uredba (EU) 2024/1258 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024.	L 1258	1	2.5.2024.

Koju je ispravio:

- **C1** Ispravak, SL L 272, 16.10.2015, str. 15 (1073/2009)
- **C2** Ispravak, SL L 195, 20.7.2016, str. 83 (561/2006)

▼B**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)

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;

▼M3

(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

▼B

(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.

▼B

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 obavljaju:

- (a) vozila koja se koriste za prijevoz putnika na linijskim vožnjama na udaljenosti do 50 kilometara;

▼M3

- (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

- (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;

▼M3

- (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;

▼B

- (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,

▼B

- „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;

▼M4

- (n) „linijski prijevoz putnika” znači linijski prijevoz i poseban linijski prijevoz kako su definirani u članku 2. točki 2. odnosno točki 3. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, bilo unutarnji ili međunarodni;
- (na) „povremeni prijevoz putnika” znači povremeni prijevoz kako je definiran u članku 2. točki 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009, bilo unutarnji ili međunarodni;

▼B

- (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;
- (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;

⁽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.).

▼M3

- (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.

▼B

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.

▼M3

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 ⁽¹⁾. Ova

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

▼ M3

se evidencija unosi ručno na evidencijskom listu ili ispisu ili uporabom opcije ručnog unosa na uređaju za bilježenje.

▼ B*Članak 7.*

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

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

▼ M3

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.

▼ M4

Za vozača koji obavlja povremeni prijevoz putnika stanka iz prvog stavka može se zamijeniti i s dvjema stankama, pri čemu svaka od njih traje najmanje 15 minuta te su raspoređene tijekom razdoblja vožnje iz prvog stavka na način u skladu s odredbama prvog stavka.

▼ B*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.

▼ M4

2.a Pod uvjetom da time nije ugrožena sigurnost cestovnog prometa ni radni uvjeti vozača, vozač koji obavlja jednokratni povremeni prijevoz putnika u trajanju od najmanje šest uzastopnih 24-satnih razdoblja može odstupiti od stavka 2. prvog podstavka tako da uzme jednokratno dnevno razdoblje odmora unutar maksimalno 25 sati nakon završetka prethodnog dnevnog razdoblja odmora ili tjednog razdoblja odmora, ako ukupno akumulirano vrijeme vožnje za taj dan ne premašuje sedam sati. U skladu s istim uvjetima to se odstupanje može koristiti dvaput u okviru jednokratnog povremenog prijevoza putnika u trajanju od najmanje osam uzastopnih 24-satnih razdoblja. Primjenom tog odstupanja ne dovodi se u pitanje maksimalno trajanje radnog vremena na temelju primjenjivog prava.

▼ B

3. Dnevno razdoblje odmora može se produžiti do redovnog tjednog razdoblja odmora ili skraćenog tjednog razdoblja odmora.

▼ B

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 višečlane posade mora uzeti novo dnevno razdoblje odmora od najmanje devet sati.

▼ M3

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.

▼ M1**▼ C1**

6.a ► **M4** Odstupajući od stavka 6. vozač koji obavlja jednokratni povremeni prijevoz putnika smije odgoditi tjedno razdoblje odmora za najviše 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovnog tjednog razdoblja odmora ako: ◀

▼ M4

▼ C1

(b) nakon korištenja izuzeća vozač uzme:

i. dva redovna tjedna razdoblja odmora; ili

ii. jedno redovno tjedno razdoblje odmora i jedno skraćeno tjedno razdoblje odmora od najmanje 24 sata. Međutim, skraćenje se nadoknađuje istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (*en bloc*) prije kraja trećega tjedna po okončanju razdoblja izuzeća;

▼ M1

(c) je nakon 1. siječnja 2014. vozilo opremljeno tahografom u skladu sa zahtjevima Priloga I. B Uredbi (EEZ) br. 3821/85; i

▼ M1

- (d) se nakon 1. siječnja 2014., u slučaju vožnje između 22.00 i 6.00 sati, u vozilu nalazi više vozača ili je vrijeme vožnje iz članka 7. skraćeno na tri sata.

Komisija je pažljivo prati korištenje ovog izuzeća kako bi osigurala ispunjavanje vrlo strogih uvjeta u pogledu sigurnosti u cestovnome prometu, posebno provjerom da ukupno vrijeme vožnje u razdoblju koje je obuhvaćeno izuzećem nije prekomjerno. Do 4. prosinca 2012. Komisija je dužna izraditi izvješće u kojemu će ocijeniti posljedice izuzeća u pogledu sigurnosti u cestovnom prometu te u pogledu društvenih aspekata. Ako to bude smatrala primjerenim, Komisija će s tim u vezi predložiti izmjene ove Uredbe.

▼ M4

Komisija ispituje mogućnosti za digitalizaciju putnog lista iz članka 16. stavka 4. u okviru širih napora u svrhu digitalizacije u sektoru cestovnog prometa.

▼ M3

6.b Svako skraćeno 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.

▼ B

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

▼ M3

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.

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.

▼ M3

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.

▼ B

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

▼ M3

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.

Članak 8.a

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

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

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

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

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

▼ M3

U skladu s člankom 39. stavkom 2. točkom (c) Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ 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.

▼ B*Članak 9.***▼ M3**

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.

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.

▼ B

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.

⁽¹⁾ 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.).

▼ M3*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.

▼ B

POGLAVLJE III.

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

*Članak 10.***▼ M3**

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.

▼ B

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 provoditi 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:

▼B

- 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.

▼M3

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.

▼ M3

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 neprekinutu 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 odredište 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.

▼ B*Članak 13.*

1. Pod uvjetom da nisu dovedeni u pitanje ciljevi utvrđeni u članku 1., svaka država članica može odobriti iznimke od članaka 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;

▼ M2

- (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 ⁽¹⁾ radi dostave pošiljaka u sklopu univerzalne usluge.

⁽¹⁾ SL L 15, 21.1.1998., str. 14.

▼ B

Takva se vozila koriste samo unutar kruga od ► **M2** 100 km ◀ od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da upravljanje vozilima ne predstavlja glavnu djelatnost vozača;

▼ M3

- (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

- (f) vozila koja se koriste za prijevoz tereta u krugu od ► **M2** 100 km ◀ 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;

▼ C2

- (l) vozila koja se koriste za prikupljanje mlijeka s gospodarstava i/ili za povrat gospodarstvima kontejnera za mlijeko ili mliječnih proizvoda koji se koriste kao hrana za životinje;

▼ B

- (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;

▼ B

- (o) vozila koja se isključivo koriste na cestama unutar prometnih objekata kao što su luke, prekrcajne luke i željeznički terminali;
- (p) vozila koja se koriste za prijevoz živih životinja s gospodarstava do lokalnih tržnica i natrag s tržnica u lokalne klaonice u krugu do ► **M2** 100 km ◀;

▼ M3

- (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.

▼ B

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

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 članka od 6. do 9. na djelatnosti prijevoza koje se obavljaju u iznimnim okolnostima.

▼ M3

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.

▼B

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

▼M3*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.

▼B

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.

▼M4

4. Za potrebe provjera na cesti, sve dok digitalni putni list ne postane dostupan, vozač mora moći opravdati primjenu odstupanja na temelju članka 7. trećeg stavka i članka 8. stavaka 2.a i 6.a tako da:

▼ **M4**

- (a) u vozilu ima ispunjen putni list koji sadržava informacije koje se zahtijevaju u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009 te koji je prijevoznik dužan pružiti vozaču prije svakog putovanja; i
- (b) u vozilu ima papirnatu ili elektroničku primjerku takvih putnih listova koji se odnose na prethodnih 28 dana, a od 31. prosinca 2024. na prethodnih 56 dana.

Obveza iz prvog podstavka točke (b) prestaje se primjenjivati najkasnije kada vozilo upotrebljava tahograf kojim se omogućuje bilježenje vrste prijevoza putnika iz stavka 5.

Za unutarnji prijevoz može se koristiti putni list za međunarodni prijevoz, u kojem je naznačeno da se koristi za unutarnji prijevoz. Komisija može donijeti provedbeni akt kojim se utvrđuje format putnog lista za unutarnji prijevoz kako bi se, prema potrebi, pojednostavnile provjere usklađenosti. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.

Komisija najkasnije 31. prosinca 2026. procjenjuje mogućnosti digitalizacije putnog lista za vozače koji obavljaju povremeni prijevoz putnika, i to u pogledu njezine izvedivosti, troškovne učinkovitosti i učinka na izvršivost i radne uvjete vozača te, prema potrebi, Europskom parlamentu i Vijeću podnosi zakonodavni prijedlog u vezi s takvom digitalizacijom.

Ta se procjena odnosi na razvoj digitalnog putnog lista koji sadržava informacije koje se zahtijevaju u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009 kako bi se takve informacije mogle elektronički registrirati prije početka putovanja na višejezičnom sučelju kojem prijevoznici mogu pristupiti omogućila. U tu svrhu Komisija može istražiti i mogućnost razvoja jednog ili više novih modula za Informacijski sustav unutarnjeg tržišta uspostavljen Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.

5. Kako bi se osigurala ujednačena primjena i izvršavanje članka 7. trećeg stavka te članka 8. stavaka 2.a i 6.a, Komisija u najranijem trenutku preispitivanja Provedbene uredbe Komisije (EU) 2016/799 ⁽²⁾ ili bilo kojeg provedbenog akta kojim se ona zamjenjuje, a najkasnije 23. studenoga 2025., donosi provedbene akte kojima se utvrđuju odgovarajuće tehničke specifikacije kojima se omogućuju bilježenje i pohrana u tahografu podataka koji se odnose na vrstu prijevoza putnika, odnosno linijski ili povremeni prijevoz putnika. Datum početka primjene tih provedbenih akata određuje se nakon savjetovanja s relevantnim dionicima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.a.

⁽¹⁾ Uredba (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2008/49/EZ („Uredba IMI“) (SL L 316, 14.11.2012., str. 1.).

⁽²⁾ 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.).

▼B*Članak 17.*

1. Države članice, uporabom standardnog obrasca utvrđenog u Odluci 93/173/EEZ ⁽¹⁾, 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 prosljeđuje izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u roku od 13 mjeseci od završetka navedenog dvogodišnjeg razdoblja.

▼M4*Članak 17.a*

Komisija do 31. prosinca 2028. sastavlja izvješće o procjeni posljedica određivanja ove Uredbe koje se odnose na sektor povremenog prijevoza putnika u pogledu sigurnosti cestovnog prometa i socijalnih aspekata, osobito radnih uvjeta vozača. Komisija to izvješće dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću. Ako to smatra primjerenim, Komisija podnosi relevantne zakonodavne prijedloge.

▼B*Članak 18.*

Države članice donose mjere potrebne za provedbu ove Uredbe.

*Članak 19.***▼M3**

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 ⁽²⁾, 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

⁽¹⁾ SL L 72, 25.3.1993., str. 33.

⁽²⁾ 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.).

▼ M3

predviđenim javnim internetskim stranicama, koje sadržavaju detaljne informacije o takvim sankcijama primjenjivima u državama članicama, i na svim službenim jezicima Unije.

▼ M4

2. Države članice nadležnim tijelima omogućuju da poduzeću i/ili vozaču odrede sankciju za kršenje ove Uredbe ili Uredbe (EU) br. 165/2014 koje je otkriveno na njezinu državnom području i za koje sankcija još nije određena, čak i ako je kršenje počinjeno na državnom području druge države članice ili treće zemlje.

▼ B

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 poštivanje 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

▼ B

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.***▼ M3**

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

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

- (a) kršenja pravila utvrđenih u poglavlju II. koja počine 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;

▼ M3

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

▼ B

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.

▼ M3

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.

▼ B

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.

▼ M3*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.

▼ M3

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. ⁽¹⁾.

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.

▼ B*Članak 24.*

1. Komisiji pomaže Odbor osnovan na temelju članka 18. stavka 1. Uredbe (EEZ) br. 3821/85.

▼ M3

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

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

▼ B

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;

⁽¹⁾ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

⁽²⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

▼B

- (b) razjašnjava odredbe ove Uredbe s ciljem promocije zajedničkog pristupa.

▼M3

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.

▼B

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:

▼B

„2. Poduzeće čuva zapisne listove i ispise 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

„(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 predložiti 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 predložiti, 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.