



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Pravo EU ureja čas vožnje in počitka voznikov že od leta 1969. Danes Uredba (ES) št. 561/2006¹ (v nadaljnjem besedilu: uredba o času vožnje) določa minimalne zahteve za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka. Zahteva tudi uporabo tahografa kot glavnega orodja za preverjanje skladnosti z navedenimi zahtevami. Za prilagoditev tahografov tehnološkemu razvoju so bile sprejete nadaljnje uredbe, pri čemer je najnovejša Uredba (EU) št. 165/2014 o tahografih v cestnem prometu (v nadaljnjem besedilu: uredba o tahografih). Z njo je bil uveden „pametni tahograf“, povezan s storitvijo za določanje položaja, ki temelji na satelitskem navigacijskem sistemu.

Uredba o času vožnje in uredba o tahografih sta del širših prizadevanj za izboljšanje pogojev dela voznikov, zagotavljanje poštene konkurence med prevozniki in izboljšanje varnosti v cestnem prometu na evropskih cestah. Strožje zahteve za uporabo tahografov so postopoma prispevale k učinkovitejšemu in doslednejšemu izvrševanju v EU.

V naknadni oceni socialne zakonodaje v cestnem prometu in njenega izvrševanja, ki je bila izvedena v obdobju 2015–2017² v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT), je bilo ugotovljeno, da so se z uredbo o času vožnje le delno izboljšali pogoji dela voznikov in da se je z njo le delno zagotovila poštena konkurenca med prevozniki. Varnost v cestnem prometu se je v tem obdobju izboljšala, vendar ne samo zaradi navedene uredbe.

Glavne opredeljene težave so povezane s pomanjkljivostmi samih pravil, pa tudi s tem, da se pravila ne izvršujejo v zadostni meri ter ne obravnavajo nastajajočih socialnih in tržnih izzivov, s katerimi se srečuje sektor. Cilj tega predloga, ki je ena od pobud v okviru programa REFIT³, je odpraviti ugotovljene pomanjkljivosti ter prispevati k izboljšanju pogojev dela in poslovnega okolja v sektorju. To bo doseženo s pojasnitvijo in posodobitvijo nekaterih določb ter dodatno nadgradnjo uporabe zdajšnjih in prihodnjih tahografov, da se zagotovi stroškovno učinkovitejše izvrševanje.

• Skladnost z drugimi predvidenimi pobudami v sektorju cestnega prometa

Ta predlog je del širšega pregleda zakonodaje Unije o cestnem prometu, ki je v teku. Tesno je povezan s pobudo za izboljšanje izvrševanja pravil o času vožnje in počitka ter za vzpostavitev meril o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa. Tesno je povezan tudi s pregledom pravil o trgu, ki je v teku, in sicer pravil za začetek opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika (Uredba (ES) št. 1071/2009), za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (Uredba (ES) št. 1072/2009) in za dostop do mednarodnega trga potniškega prometa (Uredba (ES) št. 1073/2009).

¹ UL L 102, 11.4.2006, str. 1.

² Naknadna ocena je zajemala Uredbo (ES) št. 561/2006, Direktivo 2006/22/ES o izvrševanju določb Uredbe in Direktivo 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu.

³ Pobuda št. 11 v Prilogi 2 k Delovnemu programu Komisije za leto 2017.

Socialna pravila in pravila o trgu sestavljajo celovit in skladen pravni okvir, njihovo dosledno in učinkovito izvrševanje pa je ključno za ustvarjanje poštenega, varnega ter okoljsko in socialno trajnostnega sektorja cestnega prometa. Sedanjih družbenih in tržnih izzivov ni mogoče učinkovito obravnavati s posameznimi pobudami.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

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

Predlog je skladen s cilji socialne agende Komisije, saj je eden izmed njih zagotoviti dostojne delovne pogoje in ustrezno socialno zaščito, ter pobudo za oblikovanje evropskega stebra socialnih pravic. Skladen je tudi z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah, ki v členu 31 določa zlasti pravico do dnevnega in tedenskega počitka. Namen določb o tedenskem počitku iz tega predloga je prevoznikom zagotoviti večjo prožnost, hkrati pa delavcem omogočiti, da ohranijo ustrezen čas počitka, in podpreti možnost, da počivajo doma ali v ustrezni nastanitvi.

Predlog prispeva k programu REFIT, saj pojasnjuje in prilagaja nekatere socialne določbe ter omogoča njihovo stroškovno učinkovitejše izvrševanje.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Ta predlog spreminja Uredbo (ES) št. 561/2006 in Uredbo (EU) št. 165/2014, torej temelji na isti pravni podlagi, in sicer členu 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

- **Subsidiarnost**

Unija si v skladu s členom 4(2)(g) PDEU pristojnost na področju urejanja prometa deli z državami članicami. Vendar lahko veljavna pravila spreminja samo zakonodajalec Unije.

Pomanjkljivosti v sedanji zakonodaji pomenijo, da države članice socialna pravila EU izvajajo in izvršujejo različno. Smernice Komisije ali samourejanje držav članic ne bi zadostovale za zagotovitev doslednega izvajanja in izvrševanja socialnih pravil na področju cestnega prometa v Uniji. Ukrepanje na ravni Unije je zato upravičeno.

Člen 154 PDEU določa, da se mora Komisija v zvezi z vprašanji zaposlovanja in socialnih zadev iz člena 153 Pogodbe posvetovati z organizacijami socialnih partnerjev na evropski ravni, zato bo začela posvetovanje za zbiranje mnenj socialnih partnerjev o možni usmeritvi ukrepanja Unije v zvezi z Direktivo 2002/15/ES, ki dopolnjuje določbe Uredbe (ES) št. 561/2006.

- **Sorazmernost**

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

Kot je navedeno v oddelku 7.2 ocene učinka, se s tem predlogom izvaja možnost politike, ki se šteje za najbolj ustrezno in sorazmerno rešitev. Ta rešitev zagotavlja ravnovesje med izboljšanjem pogojev dela in počitka voznikov, pri čemer prevoznikom omogoča kar najučinkovitejšo organizacijo prevoza, ter učinkovitim in doslednim čezmejnim izvrševanjem veljavnih pravil.

Predlog se osredotoča na poenostavitev in pojasnitev veljavnih pravil ter prilagajanje nekaterih pravil potrebam sektorja. Zaradi tega bo pravila lažje upoštevati in jih usklajeno izvrševati v vsej Uniji. Predlog bo zmanjšal upravno breme za prevoznike in zagotovil, da so zahteve za upravno sodelovanje in medsebojno pomoč med državami članicami sorazmerne z ugotovljenimi težavami. V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da predvideni ukrepi politike ne bodo nesorazmerno vplivali na MSP.

- **Izbira instrumenta**

Predlog uvaja omejeno število sprememb v dveh medsebojno povezanih uredbah, zato je tudi izbrani instrument uredba. Zaradi omejenega števila predlaganih sprememb se prenova navedenih dveh uredb ne zdi potrebna.

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

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

Za uredbo o času vožnje je bila v obdobju 2015–2017 izvedena obsežna naknadna ocena v okviru programa REFIT⁴, ki je zajemala tudi Direktivo 2002/15/ES o urejanju delovnega časa in Direktivo 2006/22/ES o izvrševanju socialne zakonodaje. Podprta je bila z zunanjo podporno študijo.

Glavna vprašanja, ki so izrecno zadevala uredbo o času vožnje, so bila:

- različne razlage in izvrševanje določb o rednem tedenskem času počitka, zaradi katerih so nacionalni ukrepi neusklajeni, vozniki in prevozniki pa niso obravnavani enako;
- stalne zlorabe pravil o času vožnje, odmorih in času počitka zaradi pomanjkanja prožnosti pri njihovi uporabi, zlasti v nepredvidenih okoliščinah;
- premajhna jasnost pojmov „nekomercialni“ prevoz in prevoz v zasebne namene, zaradi česar so razlage različne, vozniki in prevozniki pa se ne obravnavajo enako;
- neustreznost določbe o odmorih za „vožnjo z več vozniki“ (vožnja v posadki), zaradi česar so prakse izvrševanja različne;
- slabo upravno sodelovanje in medsebojna pomoč med državami članicami, kar ovira učinkovito in dosledno čezmejno izvrševanje.

Ta vprašanja imajo škodljiv učinek na pogoje dela in konkurence ter posredno ovirajo nadaljnje izboljšave varnosti v cestnem prometu.

Uredba o tahografih ni bila del naknadne ocene v okviru programa REFIT. Vendar je mogoče na podlagi ocene sklepati, da je ena izmed pomanjkljivosti sistema izvrševanja neenaka in neučinkovita uporaba orodij za nadzor in sistemov za izmenjavo podatkov, vključno s tahografi. Dokler ne bodo nameščeni in se širše uporabljali pametni tahografi, bi se lahko bolje izkoristile funkcije sedanjega tahografskega sistema.

⁴

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

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

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

Postopek posvetovanja je zajemal zbiranje mnenj in podatkov. Vse zadevne skupine zainteresiranih strani so bile pozvane, naj prispevajo k postopku posvetovanja: nacionalna ministrstva za promet, nacionalni izvršilni organi, združenja, ki zastopajo prevoznike za cestni prevoz blaga in potnikov, špediterji, pošiljatelji, MSP, sindikati, vozniki in drugi delavci v cestnem prometu.

Predvsem pa so bila med celotnim postopkom izvedena obsežna posvetovanja z evropskimi socialnimi partnerji. Uporabljeni so bili različni načini in orodja za odprto in ciljno usmerjeno posvetovanje:

- konference na visoki ravni o socialni agendi za promet, ki je potekala 4. junija 2015, je približno 350 udeležencev, predvsem so bili to nosilci odločanja, strokovnjaki za promet in socialni partnerji, začelo široko razpravo o socialnih vidikih cestnega prometa;
- konec leta 2015 so potekali namenski seminarji, ki so se jih udeležili zainteresirane strani iz sektorja, predstavniki držav članic in evropski socialni partnerji. Razprave so bile osredotočene na delovanje socialne zakonodaje in zakonodaje o notranjem trgu v cestnem prometu;
- 19. aprila 2016 je potekala konferenca o cestnem prometu. Ena od delavnic je bila posvečena notranjemu trgu in socialnim vidikom cestnega prometa. Vključevala je približno 400 udeležencev, zlasti predstavnike držav članic, poslance Evropskega parlamenta in ključne zainteresirane strani, ki so razpravljali o ciljih in področju uporabe načrtovanih pobud o cestnem prometu;
- začeti so bili pet posebej zasnovanih raziskav, da bi se zbrala mnenja nacionalnih ministrstev za promet (s poudarkom na izvajanju in razlagi pravil), izvršilnih organov (s poudarkom na praksi ter stroških in koristih izvrševanja), podjetij (s poudarkom na učinku zakonodaje na prevoznike na trgu), sindikatov (s poudarkom na učinku zakonodaje na voznike) ter drugih zainteresiranih strani, na primer sektorskih združenj (s poudarkom na mnenju o učinkih zakonodaje z več področij). Skupno je bilo prejetih 1 441 odgovorov (1 269 od prevoznih podjetij);
- opravljeni so bili pogovori z 90 zainteresiranimi stranmi (od tega s 37 vozniki), da bi se pridobil vpogled v njihove izkušnje v zvezi s tem, kako nacionalni organi izvršujejo zakonodajo EU o cestnem prometu in kako učinkovito je to izvrševanje, ter v morebitne izzive pri zagotavljanju skladnosti;
- od 5. septembra do 11. decembra 2016 je potekalo javno posvetovanje⁵, da bi se potrdile težave, opredeljene v naknadni oceni, in opredelile možne rešitve zanje. Prejetih je bilo 1 378 odgovorov, in sicer 1 209 od voznikov, prevoznikov, odpremnikov, špediterjev in

⁵ Povzetek ugotovitev: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.

državljanov, 169 pa od nacionalnih organov, izvršilnih organov, delavskih organizacij in sektorskih združenj;

- med 4. novembrom 2016 in 4. januarjem 2017 je bila izvedena anketa med MSP. 109 anketirancev je izrazilo svoja stališča o ciljnih revizije pravnega okvira in možnih rešitvah;
- izvedena je bila spletna anketa med vozniki (prejetih je bilo 345 odgovorov s stališči o možnih ukrepih. Vendar ta stališča niso bila povsem reprezentativna, saj je bilo 140 odgovorov z Nizozemske in 127 iz Združenega kraljestva);
- Komisija je začela tudi anketo med nacionalnimi organi in nacionalnimi izvršilnimi organi (prejetih je bilo 41 odgovorov iz 27 držav članic EU ter iz Norveške in Švice) ter anketo med prevozniki (73 odgovorov, ki tudi niso bili povsem reprezentativni, saj je bilo 58 odgovorov prejetih z Madžarske); in
- pogovori s 7 prevoznimi podjetji, 9 nacionalnimi sektorskimi združenji, 9 nacionalnimi organi, 4 nacionalnimi delavskimi sindikati in 6 evropskimi socialnimi partnerji.

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

Na posvetovanjih je bilo potrjeno, da so glavne težave:

- 1) neustrezni delovni pogoji za voznike;
- 2) izkrivljanje konkurence med prevozniki in
- 3) regulativno breme za prevoznike in države članice.

Opredeljena so bila tudi glavna pravna vprašanja, zaradi katerih nastajajo ti izzivi, tj. nejasna in neustrezna socialna pravila, različne razlage pravil, nedosledno in neučinkovito izvrševanje ter slabo upravno sodelovanje med državami članicami.

V zvezi s predlaganimi ukrepi politike so vse zainteresirane strani odločno podprle krepitev izvrševanja in sodelovanja med izvršilnimi organi, čeprav so nekateri nacionalni izvršilni organi pa so izrazili pomisleke glede morebitnih dodatnih stroškov izvrševanja.

Sindikati, nacionalni organi, vozniki, prevozniki in združenja, ki zastopajo prevoznike, so izpostavili vprašanje o ustreznih prostorih za redni tedenski počitek.

Odzivi na osnutke ukrepov o izračunu povprečnega tedenskega počitka ter o možnosti dodatne prožnosti pri uporabi pravil o času vožnje in počitka, da bi se voznikom za njihov redni tedenski počitek omogočil prihod domov, niso bili enotni. Prevozniki in vozniki so te ukrepe podprli, sindikati jih niso, izvršilni organi pa so izrazili zaskrbljenost glede učinkovitega spremljanja izpolnjevanja obveznosti.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zunanji izvajalci so Komisiji pomagali s podporno študijo za naknadno ocenjevanje, ki je bila pripravljena junija 2016⁶, in ločeno podporno študijo za oceno učinka, ki je bila dokončana maja 2017.

- **Ocena učinka**

Za ta predlog je bila pripravljena ocena učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor izdal pozitivno mnenje s priporočili. Vse najpomembnejše pripombe odbora so bile obravnavane v revidirani različici ocene učinka (glej Prilogo 1 k poročilu o oceni učinka).

V oceni učinka so bile obravnavane štiri možnosti politike. Prve tri možnosti so kumulativne v smislu povečanja ravni regulativnih posegov in pričakovanih učinkov, četrta možnost pa je horizontalna in uvaja ukrepe, ki jih je mogoče kombinirati s katero koli od prvih treh možnosti.

Prva možnost politike se je osredotočila na pojasnitev pravnega okvira in izboljšanje sodelovanja med izvršilnimi organi. Druga se je osredotočila na okrepitev izvrševanja. V tretjem paketu politike so bile predlagane bistvene spremembe pravil, zlasti o plači na podlagi uspešnosti in odstopanjih za domači in mednarodni avtobusni prevoz potnikov. S četrto možnostjo politike so bila vzpostavljena merila za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa in določeni posamezni ukrepi izvrševanja. Zajemala je tri različice, ki so temeljile na časovnih omejitvah.

Možnost politike 1 se je zdela najmanj učinkovita pri obravnavanju pravne negotovosti in neenakosti med vozniki in prevozniki. Vzrok je predvsem to, da bi bili ukrepi prostovoljni in da bi se države članice lahko same odločile, ali jih bodo uvedle ali ne. Ta prostovoljni pristop bi povzročil dodatno širjenje nacionalnih ukrepov, ki bi jih morali upoštevati vozniki in prevozniki.

Možnost politike 3 bi lahko imela nekatere negativne stranske učinke na pogoje dela voznikov pri prevozu potnikov. Z ukrepom o odloženem tedenskem počitku bi se namreč lahko povečal indeks utrujenosti za 20–33 %, tveganje za varnost v cestnem prometu pa za 4–5 %. Kljub povečanima indeksoma utrujenosti in tveganja pa bi se nekoliko zmanjšali stroški izpolnjevanja obveznosti za prevoznike, in sicer za 3–5 %.

Najustreznejša možnost je kombinacija možnosti politike 2 in 4. Učinki možnosti politike 4 krepijo pričakovane učinke možnosti politike 2 z izboljšanjem pogojev dela in počitka za voznike (indeks utrujenost bi se zmanjšal za 28 %, indeks odsotnosti od doma pa bi se zmanjšal za 43 % za voznike iz držav EU-13 in 16 % za voznike iz držav EU-15). Kombinacija možnosti politik 2 in 4 bi prinesla tudi sinergijske koristi zaradi učinkovitejšega spremljanja pravil o napotitvi delavcev, s tem pa bi se zmanjšali stroški prevoznikov.

Težave, opredeljene v oceni učinka, bi se na splošno najbolj učinkovito obravnavale s kombinacijo možnosti politik 2 in 4. Ocenjeno je bilo, da bi prevozniki, ki zagotavljajo storitve čezmejnega cestnega prevoza, na podlagi možnosti politike 4 prihranili približno 785 milijonov EUR letno pri upravnih stroških. Prihrankov na podlagi ukrepov iz možnosti politike 2 ni bilo mogoče količinsko opredeliti, vendar se pričakuje, da bo zaradi njih manj

⁶

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

kršitev, kar pomeni, da bodo tudi stroški neizpolnjevanja obveznosti precej manjši. Poleg tega bi možnost politike 2 omogočila učinkovitejše prevoze in bi spodbudila k pogostejšim vrnitvam voznikov domov. Pri obeh možnostih politike pa se bodo v prehodnem obdobju uvajanja revidiranih pravil nekoliko povečali stroški izvrševanja za nacionalne organe (med 1,3 % in 8 %). Rahlo se bodo povečali tudi stroški izpolnjevanja obveznosti za nekatere prevoznike, saj bodo pri obeh možnostih morali plačati nastanitev za redni tedenski počitek zunaj vozila (približno 50–160 EUR na vožnjo).

Predlog je v skladu z najprimernejšo možnostjo v oceni učinka.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

S tem predlogom se izpolnjuje cilj programa REFIT v zvezi z učinkovitostjo zakonodaje in zmanjšanjem regulativnih bremen za podjetja. To bo doseženo predvsem s poenostavitvijo in prilagoditvijo pravil potrebam sektorja ter okrepitvijo uporabe digitalnih tahografov za učinkovitejše preverjanje. Po pričakovanjih se bodo stroški izvrševanja za nacionalne organe nekoliko povečali, vendar je to upravičeno zaradi izboljšanja delovnih pogojev za voznike in poslovnega okolja za prevoznike. S tem se bodo zmanjšali stroški neizpolnjevanja obveznosti. Predlog bo omogočil tudi učinkovitejše izvrševanje, na primer z izboljšanjem funkcij prihodnjih „pametnih“ tahografov. Predlog ne izključuje mikropodjetij, saj bi to privedlo do tveganja neenakih konkurenčnih in delovnih pogojev.

Temeljne pravice

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

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne bo vplival na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Spremembe v številu, vrsti in pogostosti kršitev socialnih pravil se bodo spremljale na podlagi nacionalnih poročil o izvajanju in analize podatkov izvršilnih organizacij EU. Težave pri izvajanju in izvrševanju bo redno spremljal in ocenjeval odbor za cestni promet.

Drugi dogodki na trgu in njihovi morebitni vplivi na delovne in konkurenčne pogoje se bodo ocenili na podlagi ustreznih podatkov, zbranih v okviru drugih pobud, zlasti revizije uredbe o dostopu do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (Uredba (ES) št. 1072/2009) in uredbe o dostopu do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika (Uredba (ES) št. 1071/2009).

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Glavni elementi predloga so:

Uredba (ES) št. 561/2006

Člen 3

Člen 3(h) se spremeni, da se v skladu s sodbo Sodišča v zadevi C-317/12, *Lundberg*, pojasni, da fizičnim osebam, ki vozila, ki bi spadala na področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006,

uporabljajo za prevoz osebnih stvari za lastne potrebe, ni treba zapisovati časa vožnje in počitka, zato jim tudi ni treba imeti ali uporabljati tahografa ali voznikove kartice.

Člen 4

Doda se člen 4(r), da se opredeli pojem „nekomercialni“ prevoz, ki se v tej uredbi pogosto uporablja, saj zaradi odsotnosti enotne opredelitve prihaja do negotovosti in razhajanj pri razlagi.

Člen 6

Člen 6(5) se spremeni, da se pojasni obveznost in uskladi praksa zapisovanja tudi za drugo delo voznika in ne samo za vožnjo in čas razpoložljivosti. Popolno zapisovanje vseh dejavnosti voznika, ne pa samo vožnje, ki jo samodejno zapiše tahograf, je pomembno za učinkovito spremljanje delovnih vzorcev voznika, ki bi lahko povzročili utrujenost ali tveganje za varnost v cestnem prometu.

Člen 7

Členu 7 se doda tretji odstavek za pojasnitev, da si lahko vozniki, ki vozijo v posadki, vzamejo obvezni odmor v vozilu, ki ga vozi drug voznik. Ta praksa se v skladu z nezavezujočimi smernicami Komisije že izvaja.

Člen 8

Člen 8 se spremeni, da se zahteve za tedenski počitek pojasnijo ter prilagodijo potrebam sektorja in dejanski praksi pri pripravi načrtov prevoza, zlasti v zvezi s prevozom na dolge razdalje. Cilj te spremembe je izboljšati pogoje za počitek voznikov in olajšati izvrševanje, zlasti preverjanje nadomestila, ki se dolguje vozniku za skrajšani tedenski počitek.

Člen 8(6) se spremeni za pojasnitev, da lahko vozniki v večji meri prilagajajo svoj tedenski čas počitka v štirih zaporednih tednih, in tudi za zagotovitev, da si lahko nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka vzamejo skupaj z rednim tedenskim počitkom v roku treh tednov. S to spremembo se ne spreminjajo sedanje zahteve za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje.

Člen 8(7) se spremeni, da se opredeli, da je treba morebitno nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka prišteti rednemu tedenskemu počitku, ki je vsaj 45 ur. To bo olajšalo preverjanje počitka, ki se šteje kot nadomestilo, vozniki pa bodo lahko izkoristili skupni tedenski počitek.

Doda se člen 8(8)a za pojasnitev, da si voznik tedenskega počitka, ki bi znašal 45 ur ali več, ne sme vzeti v vozilu ter da mora delodajalec vozniku zagotoviti ustrezen nastanitev s primernimi prostori za spanje in higieno, če si voznik ne more vzeti tedenskega počitka v zasebnem prostoru po svoji izbiri.

Doda se člen 8(8)b, da se natančneje opredelijo obveznosti prevoznih podjetij, da delo voznikov organizirajo tako, da se bodo vsaj enkrat v treh zaporednih tednih lahko vrnili domov za tedenski počitek.

Člen 9

Člen 9 se spremeni zaradi prilagoditve sedANJI praksi glede časa počitka na trajektu ali vlaku. Sedanja pravila ne omogočajo zapisovanja časa počitka, ki traja 24 ur ali več in si ga voznik delno vzame na trajektu ali vlaku kot skrajšani tedenski počitek. To ustvarja nepotrebno breme za voznike in prevoznike. S spremembo se torej določi, da si lahko voznik, ki spremlja vozilo na trajektu ali vlaku, skrajšani tedenski počitek vzame tudi na trajektu ali vlaku.

Člen 12

Doda se člen 12(2) za pomoč voznikom pri srečevanju z nepredvidenimi okoliščinami, ki upočasnijo prevoz ali jim preprečijo vrnitev domov za tedenski počitek. Določa, da lahko vozniki preložijo začetek svojega tedenskega počitka, zato da se pripeljejo domov, če upoštevajo omejitve dnevnega in tedenskega časa vožnje ter zahtevano minimalno trajanje tedenskega časa počitka.

Člen 14

Člen 14 se spremeni, da se določi, da morajo biti začasne izjeme od splošnih pravil, ki jih v nujnih primerih odobrijo države članice, ustrezno utemeljene z izjemnimi okoliščinami in nujnostjo, s katero je treba te okoliščine obravnavati.

Člen 15

S členom 15 se dodaja obveznost za države članice, da Komisijo obvestijo o svojih nacionalnih pravilih o času vožnje, odmorih in času počitka, ki se uporabljajo za voznike avtobusov, izzete iz Uredbe.

Člen 19

Člen 19 se spremeni, da se določi, da morajo biti nacionalne kazni za kršitev Uredbe sorazmerne z resnostjo kršitve, kakor je razvrščena v ustrezni zakonodaji Unije. Dodaja tudi, da je treba Komisijo obvestiti o vseh spremembah nacionalnega sistema kazni.

Člen 22

Člen 22 se spremeni, da se dodatno okrepi upravno sodelovanje ter izmenjava podatkov in informacij med državami članicami. Cilj te spremembe je doslednejše in učinkovitejše izvajanje določb te uredbe ter čezmejno izvrševanje.

Člen 22(1) se spremeni, da se določi, da si morajo države članice medsebojno pomagati takoj in v jasno določenih rokih iz Direktive 2006/22/ES.

Doda se člen 22(2)(c) za pojasnitev, da izmenjava informacij zajema tudi podatke o oceni tveganja podjetij ter druge informacije, ki so potrebne za zagotavljanje učinkovitega in uspešnega izvrševanja.

Člen 22(3)a določa, da morajo biti pooblašteni organi za zvezo z drugimi ustreznimi pristojnimi organi odgovorni za organizacijo nemotene izmenjave informacij.

Člen 22(3)b se doda za pojasnitev, da bi morala biti medsebojna pomoč brezplačna.

Člen 25

Člen 25(2) se spremeni, da se določi, da bo Komisija po potrebi sprejela izvedbene akte za pojasnitev kakršnih koli določb te uredbe. Ti akti bi morali zagotoviti enotno uporabo in izvrševanje Uredbe.

Uredba (EU) št. 165/2014

Člen 8

Člen 8 se spremeni, da se nadalje izboljšajo funkcije „pametnih“ tahografov, ki bi lahko natančneje določile položaj vozil za čezmejne prevoze. Zaradi tega bo lažje izvrševati socialna pravila.

Člen 34

S členom 34 se dodaja obveznost za voznike, da morajo s tahografom zapisati položaj svojega vozila na prvem primernem mestu, kjer lahko ustavijo, po prestopu meje. To bo omogočilo lažje spremljanje skladnosti s socialnimi pravili. Ta obveznost se ne uporablja za voznike, ki uporabljajo „pametne“ tahografe s samodejnim zapisovanjem prestopa meje.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁷,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁸,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dobri delovni pogoji za voznike in pravično poslovno okolje za podjetja cestnega prevoza so izredno pomembni za vzpostavitev varnega, učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa. Za pospešitev tega procesa je pglavitnega pomena, da so socialna pravila Unije na področju cestnega prometa jasna, da ustrezajo svojemu namenu, da jih je preprosto uporabljati ter da se učinkovito in dosledno izvršujejo in izvajajo v vsej Uniji.
- (2) Na podlagi ocene učinkovitosti in uspešnosti izvajanja obstoječega sklopa socialnih pravil Unije na področju cestnega prometa, zlasti Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta⁹, so bile opredeljene nekatere pomanjkljivosti sedanjega pravnega okvira. Ker so pravila o tedenskem počitku, prostorih za počitek in odmorih pri vožnji z več vozniki nejasna in neustrezna ter ker ni pravil o povratku voznikov domov, prihaja v državah članicah do različnih razlag in praks izvrševanja. Več držav članic je nedavno sprejelo enostranske ukrepe, s katerimi so še povečale pravno negotovost ter neenako obravnavanje voznikov in prevoznikov.
- (3) Naknadna ocena Uredbe (ES) št. 561/2006 je potrdila, da se socialna pravila Unije izvršujejo nedosledno in neučinkovito predvsem zaradi nejasnih pravil, neučinkovite uporabe orodij za nadzor in slabega upravnega sodelovanja med državami članicami.

⁷ UL C , , str. .

⁸ UL C , , str. .

⁹ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

- (4) Jasna in ustrezna pravila, ki se enotno izvršujejo, so tudi ključna za uresničevanje ciljev politike glede izboljšanja pogojev dela za voznike, predvsem pa glede zagotavljanja neizkrivljene konkurence med prevozniki in prispevanja k varnosti v cestnem prometu za vse uporabnike cest.
- (5) Sedanje zahteve za odmore so se izkazale za neustrezne in nepraktične za voznike v posadki. Zato je ustrezno, da se zahteva o zapisovanju odmorov prilagodi posebnosti prevozov, ki jih izvajajo vozniki v posadki.
- (6) Vozniki, ki izvajajo mednarodne prevoze na dolge razdalje, so dolga obdobja odsotni od doma. Sedanje zahteve za redni tedenski počitek ta obdobja po nepotrebnem podaljšujejo. Zato je zaželeno, da se določba o rednem tedenskem počitku prilagodi tako, da bo voznikom lažje izvajati prevoze v skladu s pravili in se za redni tedenski počitek pripeljati domov ter da se vsi skrajšani tedenski časi počitka v celoti nadomestijo. Zagotoviti je tudi treba, da prevozniki organizirajo delo voznikov tako, da ta obdobja odsotnosti od doma niso predolga.
- (7) Države članice različno razlagajo in izvajajo zahteve za tedenski počitek, kar zadeva kraj, kjer bi si vozniki morali vzeti tedenski počitek. Zato je ustrezno, da se navedena zahteva pojasni in da se tako voznikom zagotovi ustrezna nastanitev za njihov redni tedenski čas počitka, če so odsotni od doma.
- (8) Vozniki se pogosto srečujejo z nepredvidenimi okoliščinami, zaradi katerih se je nemogoče pripeljati na želeni cilj za tedenski počitek, ne da bi kršili pravila Unije. Zaželeno je, da se voznikom olajša spopadanje s takimi okoliščinami in da se jim omogoči prihod na cilj za tedenski počitek, ne da bi pri tem kršili zahteve o najdaljšem času vožnje.
- (9) Da bi se zmanjšale in preprečile različne prakse izvrševanja ter bi se povečala učinkovitost in uspešnost čezmejnega izvrševanja, je ključnega pomena vzpostaviti jasna pravila za redno upravno sodelovanje med državami članicami.
- (10) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje Uredbe (ES) št. 561/2006 bi bilo treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila, da pojasni kakršne koli določbe navedene uredbe ter določi skupne pristope k njihovi uporabi in izvrševanju. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011¹⁰.
- (11) Za izboljšanje stroškovne učinkovitosti pri izvrševanju socialnih pravil bi bilo treba v celoti izkoristiti potencial sedanjih in prihodnjih tahografskih sistemov. Izboljšati bi bilo torej treba funkcije tahografov, da bodo omogočale natančnejše določanje položaja, zlasti med mednarodnimi prevozi.
- (12) Uredbo (ES) št. 561/2006 in Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

¹⁰ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

¹¹ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

(1) v členu 3 se točka (h) nadomesti z naslednjim:

„(h) vozili ali kombinacijami vozil, ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz blaga;“;

(2) v členu 4 se doda naslednja točka (r):

„(r) „nekomercialni prevoz“ pomeni vsak prevoz po cesti, ki ni prevoz za najem, plačilo ali svoj račun, za katerega se ne prejme plačilo in s katerim se ne ustvarja prihodek.“;

(3) v členu 6(5) se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Voznik v skladu s členom 34(5)(b)(iii) Uredbe (EU) št. 165/2014 kot drugo delo zapiše vsak čas, porabljen, kot je opisano v členu 4(e), in vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe, ter zapiše vsak čas pripravljenosti, kot je opredeljen v členu 3(b) Direktive 2002/15/ES. Ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek, izpisek ali z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.“;

(4) v členu 7 se doda naslednji tretji odstavek:

„Voznik, ki vozi z več vozniki, se lahko odloči za 45-minutni odmor v vozilu, ki ga vozi drug voznik, če voznik, ki si vzame počitek, ne pomaga vozniku, ki vozi vozilo.“;

(5) člen 8 se spremeni:

(a) v odstavku 6 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„6. V katerih koli štirih zaporednih tednih ima voznik vsaj:

(a) štiri redne tedenske čase počitka ali

(b) dva redna tedenska časa počitka, ki trajata vsaj 45 ur, in dva skrajšana tedenska časa počitka, ki trajata vsaj 24 ur.

Za namene točke (b) se skrajšani tedenski časi počitka nadomestijo z enako dolgim obdobjem počitka v enem kosu pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu.“;

(b) odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. Voznik si vsak čas počitka, ki je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka, vzame neposredno pred rednim tedenskim časom počitka, ki traja vsaj 45 ur, ali neposredno po njem.“;

(c) vstavita se naslednja odstavka 8a in 8b:

„8a. Voznik si rednega tedenskega časa počitka in kakršnega koli tedenskega počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za prejšnji skrajšani tedenski počitek, ne vzame v vozilu. Počitek si vzame v ustrezni nastanitvi s primernimi spalnimi in sanitarnimi prostori:

(a) ki jih zagotovi ali plača delodajalec, ali

(b) doma ali na drugem zasebnem kraju po izbiri voznika.

8b. Prevozno podjetje organizira delo voznikov tako, da si lahko vozniki v vsakem obdobju treh zaporednih tednov vsaj en redni tedenski čas počitka ali tedenski počitek, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za skrajšani tedenski počitek, vzamejo doma.“;

(6) v členu 9 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„9. Z odstopanjem od člena 8 se lahko redni dnevni čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure, če voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Voznik ima med tem rednim dnevnim počitkom ali skrajšanim tedenskim časom počitka dostop do ležišča na ladji ali na voljo ležalni vagon.“;

(7) v členu 12 se doda naslednji drugi odstavek:

„Če voznik s tem ne ogrozi varnosti v cestnem prometu, lahko odstopa od člena 8(2) in drugega pododstavka člena 8(6), da se pripelje do ustrezne nastanitve iz člena 8(8a) in si tam vzame svoj dnevni ali tedenski počitek. Pri takem odstopanju se ne presežejo dnevni ali tedenski časi vožnje ali skrajšajo dnevni ali tedenski časi počitka. Voznik razlog za tako odstopanje navede ročno na tahografski vložek ali na izpisek ali v svoj urnik dela najpozneje ob prihodu v ustrezno nastanitev.“;

(8) v členu 14 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. V nujnih primerih lahko države članice v izjemnih okoliščinahodobrijo začasno izjemo za obdobje, ki ne presega 30 dni, jo ustrezno utemeljijo in nemudoma sporočijo Komisiji.“;

(9) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Države članice zagotovijo, da za voznike vozil iz člena 3(a) veljajo nacionalna pravila, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka. Države članice obvestijo Komisijo o zadevnih nacionalnih pravilih, ki se uporabljajo za take voznike.“;

(10) v členu 19 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se izvajajo. Te kazni so učinkovite, sorazmerne z resnostjo kršitve, kot je določeno v skladu s Prilogo III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹², odvratilne in nediskriminatorne. Za nobeno kršitev te uredbe in Uredbe (EU) št. 165/2014 se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek. Države članice Komisijo uradno obvestijo o teh ukrepih in pravilih o kaznih do datuma iz drugega pododstavka člena 29. Komisijo nemudoma obvestijo o vseh poznejših spremembah teh ukrepov in pravil. Komisija o tem obvesti druge države članice.“;

(11) člen 22 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice v skladu z zahtevami iz člena 8 Direktive 2006/22/ES tesno sodelujejo in si brez odlašanja medsebojno pomagajo, da bi olajšale dosledno uporabo te uredbe in njeno učinkovito izvrševanje.“;

(b) v odstavku 2 se doda naslednja točka (c):

„(c) drugih posebnih dejstvih, vključno z oceno tveganja podjetja, ki bi lahko vplivala na skladnost z določbami te uredbe.“;

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

(c) vstavita se naslednja odstavka 3a in 3b:

„3a. Za namen izmenjave informacij v okviru te uredbe države članice uporabljajo organe za zvezo z drugimi ustreznimi pristojnimi organi, določene na podlagi člena 7 Direktive 2006/22/ES.“;

„3b. Medsebojno upravno sodelovanje in pomoč se izvajata brezplačno.“;

(12) v členu 25 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. V primerih iz odstavka 1 Komisija sprejme izvedbene akte, ki določajo skupne pristope v skladu s posvetovalnim postopkom iz člena 24(2).“

Člen 2

Uredba (EU) št. 165/2014 se spremeni:

(1) v členu 8(1) se druga alineja nadomesti z naslednjim:

„– vsake tri ure v skupnem času vožnje in vsakič, ko vozilo prestopi mejo;“;

(2) v členu 34(7) se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„7. Voznik ob prihodu na primerno mesto, kjer lahko ustavi, v digitalni tahograf vnese oznake držav, v katerih je začel in končal dnevni delovni čas, ter informacijo o tem, kje in kdaj je prestopil mejo v vozilu. Države članice lahko zahtevajo, da vozniki vozil, ki so vključena v prevoze na njenem ozemlju, oznaki države dodajo podrobnejše geografske podatke, če so države članice o njih uradno obvestile Komisijo pred 1. aprilom 1998.“

Člen 3

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

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik