

Pravila o vremenu vožnje u EU

PRAVILA O VREMENU VOŽNJE, STANKAMA I RAZDOBLJIMA ODMORA VOZAČA KOJI OBAVLJAJU CESTOVNI PRIJEVOZ TERETA I PUTNIKA

POGLAVLJE I. UVODNE ODREDBE

Članak 1.

Ovom Uredbom utvrđuju se pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koji obavljaju cestovni prijevoz tereta i putnika, kako bi se uskladili uvjeti natjecanja između oblika kopnenog prijevoza, posebno u pogledu cestovnog sektora, te poboljšali radni uvjeti i sigurnost cestovnog prometa. Ova Uredba također ima za cilj promicanje poboljšanog nadzora i provedbe u državama članicama i poboljšanje radne prakse u djelatnosti cestovnog prijevoza.

Članak 2.

1. Ova Uredba primjenjuje se na cestovni prijevoz:

- (a) tereta, kad je najveća dopuštena masa vozila s prikolicom ili poluprikolicom veća od 3,5 tone, ili
- (b) putnika vozilima konstruiranim ili trajno prilagođenim za prijevoz više od devet putnika uključujući i vozača i koja su namijenjena za tu svrhu.

2. Ova Uredba primjenjuje se bez obzira na državu registracije vozila 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. Umjesto ove Uredbe, AETR će se primjenjivati na međunarodni cestovni prijevoz koji se obavlja jednim dijelom izvan područja spomenuta u stavku 2, i to:

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

Odredbe AETR-a trebale bi biti usklađene 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 Uredba ne primjenjuje se na cestovni prijevoz:

- (a) vozilima koja se koriste za prijevoz putnika linijskim vožnjama ako put koji se prelazi tijekom te vožnje nije dulji od 50 kilometara;
- (b) vozilima čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 40 kilometara na sat;
- (c) vozilima u vlasništvu ili najmu oružanih snaga, civilne zaštite, vatrogasnih službi ili snaga za održavanje javnog

reda bez vozača, ako se prijevoz koji se obavlja vezan uz zadaće tih službi i obavlja se pod njihovom kontrolom;

(d) vozilima, uključujući i vozila kojima se obavlja nekomercijalni prijevoz humanitarne pomoći u izvanrednim okolnostima ili akcijama spašavanja;

(e) specijaliziranim vozilima koja se koriste u medicinske svrhe;

(f) specijaliziranim vozilima za popravak kvarova koja se kreću u krugu od 100 km od njihove baze;

(g) vozilima podvrgnutim testiranju na cesti radi tehničkog razvoja, popravka ili održavanja, te novim ili prerađenim vozilima koja još nisu stavljeni u upotrebu;

(h) vozilima ili kombinacijama vozila čija najveća dopuštena masa nije veća od 7,5 tona, a koja se koriste za nekomercijalni prijevoz tereta;

(i) komercijalnim vozilima koja imaju povijesni status sukladno zakonodavstvu države članice u kojoj se njima upravlja, a koja se koriste za nekomercijalni prijevoz putnika i tereta;

Članak 4.

U smislu ove Uredbe vrijede sljedeće definicije:

(a) «cestovni prijevoz» znači svaka vožnja koja se u cijelosti ili djelomično obavlja cestom otvorenom za javnost punim ili praznim vozilom za prijevoz putnika ili tereta;

(b) «vozilo» znači motorno vozilo, vučno vozilo, prikolica ili poluprikolica ili kombinacija tih vozila koja se definiraju⁷ kako slijedi:

- «motorno vozilo»: svako vozilo na vlastiti pogon koje se kreće cestom, osim vozila koja se stalno kreću šinama, a koje se obično koristi za prijevoz putnika ili tereta,

- «vučno vozilo»: svako vozilo na vlastiti pogon koje se kreće cestom, osim vozila koja se stalno kreću šinama, koje 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 na takav način da se znatnim dijelom svoje težine oslanja na motorno ili vučno vozilo;

(c) «vozač» znači bilo koja osoba koja upravlja vozilom makar i kratko vrijeme ili koja se nalazi u vozilu po opisu svojih poslova kako bi prema potrebi bila raspoloživa za upravljanje vozilom;

(d) «stanka» znači bilo koje razdoblje tijekom kojega vozač ne može upravljati vozilom ili obavljati druge poslove, te koje se koristi isključivo za odmor;

(e) «ostali poslovi» znači sve aktivnosti koje su definirane kao radno vrijeme u članku 3. pod (a) Direktive 2002/15/EZ osim «vožnje», uključujući i sve poslove za istog ili drugog poslodavca u ili izvan sektora prijevoza;

(f) «odmor» znači bilo koje neprekinuto razdoblje tijekom kojega vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom;

(g) «dnevno razdoblje odmora» znači dnevno razdoblje tijekom kojega vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom, a obuhvaća «redovno dnevno razdoblje odmora» i «skraćeno dnevno razdoblje odmora»:

- «redovno dnevno razdoblje odmora» znači bilo koje razdoblje odmora od najmanje 11 sati. Umjesto toga, to redovno dnevno razdoblje odmora može se koristiti u dva dijela, od kojih prvi mora biti neprekinuto razdoblje od barem 3 sata, a drugi neprekinuto razdoblje od bar 9 sati,

- "skraćeno dnevno razdoblje odmora» znači bilo koje razdoblje odmora od najmanje devet sati, ali manje od 11 sati;

(h) «tjedno razdoblje odmora» znači tjedno razdoblje tijekom kojega vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom, a obuhvaća «redovno tjedno razdoblje odmora» i «skraćeno tjedno razdoblje odmora»:

- «redovno tjedno razdoblje odmora» znači bilo koje razdoblje odmora od najmanje 45 sati,

- «skraćeno tjedno razdoblje odmora» znači bilo koje razdoblje odmora kraće od 45 sati, koje u skladu s uvjetima iz članka 8, stavka 6. može biti skraćeno na minimalno 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 zabilježeno:

- automatski ili poluautomatski uređajem za bilježenje kako je definiran u Prilogu 1 i Prilogu 1B Uredbe (EEZ) br. 3821/85, ili

- ručno, kako je propisano člankom 16, stavkom 2. Uredbe (EEZ) br. 3821/85.

(k) «dnevno vrijeme vožnje» znači ukupno kumulativno vrijeme vožnje između kraja jednog dnevnog razdoblja odmora i početka sljedećeg dnevnog razdoblja odmora ili između dnevnog razdoblja odmora i tjednog razdoblja odmora;

(l) «tjedno vrijeme vožnje» znači ukupno kumulativno vrijeme vožnje tijekom jednog tjedna;

(m) «najveća dopuštena masa» znači najveća dopuštena operativna masa vozila pod punim opterećenjem;

(n) «linijski prijevoz putnika» znači unutarnji ili međunarodni prijevoz kako je definiran u članku 2. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 684/92 od 16. ožujka 1992. o zajedničkim pravilima međunarodnog prijevoza putnika običnim i putničkim autobusima^[1];

(o) «višečlana posada» znači situaciju kada se tijekom svakog razdoblja vožnje između dva uzastopna dnevna razdoblja odmora ili između dnevnog razdoblja odmora i tjednog razdoblja odmora u vozilu nalaze barem dva vozača koji upravljaju vozilom. Tijekom prvog sata višečlane posade prisutnost drugog ili drugih vozača nije obvezna, ali je obvezna tijekom ostatka vremena;

(p) «prijevoznačka tvrtka» znači bilo koju fizičku osobu, bilo koju pravnu osobu, bilo koju udrugu ili skup osoba bez pravne osobnosti, bez obzira da li je profitna ili ne, ili bilo koje službeno tijelo bez obzira ima li vlastitu pravnu osobnost ili je ovisno o tijelu koje ima takvu osobnost, koje obavlja cestovni prijevoz kao javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe;

(q) «razdoblje vožnje» znači kumulativno vrijeme vožnje od vremena kad vozač počne upravljati vozilom nakon razdoblja odmora ili stanke dok ne uzme razdoblje odmora ili stanku. Razdoblje vožnje može biti kontinuirano ili podijeljeno.

POGLAVLJE II.

POSADE, VREMENA VOŽNJE, STANKE I RAZDOBLJA ODMORA

Članak 5.

1. Minimalna dob vozača je 18 godina.

2. Minimalna dob suvozača je 18 godina. Međutim, države članice mogu sniziti minimalnu dob suvozača na 16 godina ako se:

(a) cestovni prijevoz obavlja unutar jedne države članice u krugu od 50 kilometara od mjesta u kojemu je vozilo bazirano, uključujući lokalna administrativna područja čija se središta nalaze u tom krugu;

(b) dob snižava zbog stručnog osposobljavanja, i

(c) se poštuju ograničenja utvrđena nacionalnim propisima država članica o pitanjima zapošljavanja.

Članak 6.

1. Dnevno vrijeme vožnje ne smije biti dulje od devet sati.

Međutim, dnevno vrijeme vožnje može se produžiti na najviše deset sati ne više od dvaput tjedno.

2. Tjedno vrijeme vožnje ne smije biti duže od 56 sati i ne smije rezultirati prekoračenjem maksimalnog tjednog radnog vremena utvrđenog Direktivom 2002/15/EZ.

3. Ukupno kumulativno radno vrijeme tijekom bilo koja dva uzastopna tjedna ne smije biti dulje od 90 sati.

4. Dnevno i tjedno radno vrijeme uključuje čitavo radno vrijeme na području Zajednice ili treće države.

5. Vozač je dužan evidentirati kao ostale poslove svako vrijeme provedeno kako je opisano u članku 4(c) i svako vrijeme provedeno u upravljanju vozilom koje se koristi za komercijalne potrebe, a koje nije obuhvaćeno ovom Uredbom, te je dužan evidentirati sva razdoblja raspoloživosti kako su definirana u članku 15, stavku 3, točki (c) Uredbe (EEZ) br. 3821/85, od posljednjeg dnevnog ili tjednog razdoblja odmora. Ova evidencija vodi se ručno na evidencijskom listu, ispisu, ili korištenjem opcije ručnog unosa uređaja za bilježenje.

Članak 7.

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

Stanka se može zamijeniti stankom od najmanje 15 minuta, nakon koje slijedi stanka od najmanje 30 minuta, od kojih je svaka raspoređena tijekom razdoblja tako da bude u skladu s odredbama prvog stavka.

Članak 8.

1. Vozač uzima dnevna i tjedna razdoblja odmora.

2. Unutar svakog razdoblja od 24 sata po isteku prethodnog dnevnog razdoblja odmora ili tjednog razdoblja odmora vozač je dužan uzeti novo dnevno razdoblje odmora.

Ako je dio dnevnog razdoblja odmora koji pada unutar tog 24-satnog razdoblja dug najmanje devet sati, ali najviše 11 sati, dotično dnevno razdoblje odmora smatra se skraćenim dnevnim razdobljem odmora.

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

4. Vozač može imati najviše tri skraćena dnevna razdoblja odmora između bilo koja dva tjedna razdoblja odmora.

5. Odstupajući od stavka 2, unutar 30 sati od isteka dnevnog ili tjednog razdoblja odmora, vozač koji je dio višečlane posade mora uzeti novo dnevno razdoblje odmora u trajanju od najmanje devet sati.

6. U bilo koja dva uzastopna tjedna, vozač mora uzeti barem:

- dva redovna tjedna razdoblja odmora, ili

- jedno redovno tjedno razdoblje odmora i jedno skraćeno tjedno razdoblje odmora od najmanje 24 sata.

Međutim, skraćenje se mora nadoknaditi istovjetnim razdobljem odmora uzetim u komadu prije isteka trećeg tjedna nakon dotičnog tjedna.

Tjedno razdoblje odmora započinje najkasnije pri isteku šest 24-satnih razdoblja od kraja prethodnog tjednog razdoblja odmora.

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

8. Kad vozač to odluči, dnevno razdoblje odmora i skraćeno tjedno razdoblje odmora izvan sjedišta mogu se provesti u vozilu, ukoliko je ono prikladno opremljeno za odmor svih vozača i ukoliko je vozilo u mirovanju.

9. Tjedno razdoblje odmora koje pada u dva tjedna može se računati u jednom od ta dva tjedna, ali ne u oba.

Članak 9.

1. Odstupajući od članka 8, ako vozač prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom, te koristi dnevno razdoblje odmora, to se razdoblje može prekinuti najviše dvaput drugim aktivnostima u ukupnom trajanju od najviše sat vremena. Tijekom tog redovnog dnevnog odmora vozač mora imati pristup prostoru za odmor.

2. Bilo koje vrijeme provedeno u putovanju do mjesta preuzimanja vozila obuhvaćenog ovom Uredbom ili povratku iz tog mjesta, kad vozilo nije u vozačevom prebivalištu niti u operativnom središtu poslodavca u kojemu vozač ima bazu, ne računa se kao vrijeme odmora ili stanke, osim ako vozač nije na trajektu ili vlaku i nema pristup prostoru za odmor.

3. Bilo koje vrijeme koje vozač provede upravljajući vozilom, a koje nije obuhvaćeno ovom Uredbom do ili od vozila obuhvaćenog ovom Uredbom, a koje nije u vozačevom prebivalištu niti u operativnom središtu poslodavca u kojemu vozač ima bazu, računa se kao drugi poslovi.

POGLAVLJE III

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIČKIH TVRTKI

Članak 10.

1. Prijevoznika tvrtka ne smije vozačima koje zapošljava ili kojima raspolaže davati nikakve novčane naknade, čak niti u obliku povišice ili dodatka na plaću, vezanu uz prijeđenu udaljenost i/ili količinu prevezenog tereta ako je ta naknada takve vrste da ugrožava sigurnost cestovnog prometa i/ili potiče kršenje ove Uredbe.

2. Prijevoznika tvrtka dužna je organizirati rad vozača iz članka 1. tako da vozači mogu poštivati odredbe Uredbe (EEZ) br. 3821/85 i poglavlja II ove Uredbe. Prijevoznika tvrtke dužne su propisno uputiti vozače i vršiti redovite provjere kako bi se osiguralo poštivanje Uredbe (EEZ) br. 3821/85 i poglavlja II ove Uredbe.

3. Prijevoznačka tvrtka odgovorna je za prekršaje koje počine vozači te tvrtke, čak i ako su prekršaji počinjeni na području druge države članice ili treće države.

Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da prijevoznačke tvrtke smatraju potpuno odgovornima, države članice mogu odgovornost uvjetovati time da tvrtke krše stavke 1. i 2. Države članice mogu razmotriti sve dokaze da se prijevoznačka tvrtka ne može razumno smatrati odgovornom za počinjeni prekršaj.

4. Tvrtke, otpremnici, špediteri, organizatori putovanja, nositelji glavnih ugovora, kooperanti i agencije za zapošljavanje vozača dužni su osigurati da ugovoreni rasporedi vožnji budu u skladu s ovom Uredbom.

5. (a) Prijevoznačka tvrtka koja koristi vozila opremljena uređajima za bilježenje u skladu s Prilogom 1B Uredbe (EEZ) br. 3821/85, a koji su obuhvaćeni ovom Uredbom dužna je:

(i) osigurati da se svi podaci preuzimaju s jedinice u vozilu i kartice vozača onom redovitošću koju propiše država članica i da se dotični podaci češće preuzimaju kako bi se osiguralo preuzimanje svih podataka koji se odnose na aktivnosti koje izvrši ta tvrtka ili izvršene za tu tvrtku;

(ii) osigurati da se svi podaci preuzeti s jedinice u vozilu i kartice vozača čuvaju najmanje 12 mjeseci nakon bilježenja i da, ako to zatraži nadzorni službenik, ti podaci budu dostupni izravno ili daljinskim prijenosom iz prostorija tvrtke.

(b) u smislu ovog stavka, «preuzeti» se tumači u skladu s definicijom utvrđenom u Prilogu 1B, poglavlje I, točka (s) Uredbe (EEZ) br. 3821/85;

(c) maksimalno razdoblje tijekom kojega se odgovarajući podaci preuzimaju u skladu s (a)(i) utvrdit će Komisija u skladu s postupkom utvrđenim u članku 24, stavku 2.

POGLAVLJE IV.

IZNIMKE

Članak 11.

Država članica može utvrditi dulje minimalne stanke i razdoblja odmora ili kraća maksimalna vremena vožnje od utvrđenih u člancima od 6. do 9. ako se cestovni prijevoz u cijelosti obavlja na njenom području. Pri tome će države članice uzeti u obzir važeće kolektivne i druge ugovore između socijalnih partnera. Bez obzira na to, ova Uredba i dalje će se primjenjivati na vozače koji obavljaju međunarodni prijevoz.

Članak 12.

Ako se time ne ugrožava sigurnost cestovnog prometa, a kako bi se vozilu omogućilo da stigne do prikladnom

mjesta za zaustavljanje, vozač može odstupiti od članaka 6. do 9. onoliko koliko je potrebno kako bi se osigurala sigurnost ljudi, vozila ili njegovog tereta. Vozač je dužan navesti razloge takvog odstupanja ručno na obrascu evidencije ili na ispisu iz uređaja za bilježenje ili na rasporedu dužnosti, najkasnije po dolasku na prikladno mjesto za zaustavljanje.

Članak 13.

1. Pod uvjetom da se ciljevi utvrđeni u članku 1. ne dovode u pitanje, svaka država članica može odobriti iznimke iz članaka 5. do 9. i propisati za te iznimke individualne uvjete na vlastitom području ili, uz pristanak drugih zainteresiranih država, na području druge države članice, za sljedeće vrste prijevoza:

(a) vozilima u vlasništvu ili najmu, bez vozača, javnih tijela za obavljanje cestovnog prijevoza koji ne konkurira privatnih prijevozničkim tvrtkama;

(b) vozilima u vlasništvu ili najmu, bez vozača, poljoprivrednih, hortikulturnih, šumarskih, stočarskih ili ribarskih tvrtki kojima one vrše prijevoz za potrebe svoje vlastite osnovne djelatnosti u krugu do 100 km od sjedišta tvrtke;

(c) poljoprivrednim ili šumarskim vozilima za vuču koja se koriste za poljoprivredne ili šumarske aktivnosti u krugu do 100 km od sjedišta tvrtke koja vozilo ima u vlasništvu, najmu ili zakupu;

(d) vozila ili skupovi vozila najveće dopuštene mase koja ne prelazi 7,5 tona, a koja koriste:

- univerzalni pružatelji usluga kako su 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 poboljšanju kvalitete usluga^[2] radi dostave artikala u sklopu univerzalne usluge, ili

- za prijevoz materijala, opreme ili strojeva za upotrebu vozača tijekom njihovog rada.

Ta vozila koriste se samo unutar kruga od 50 kilometara od sjedišta tvrtke i pod uvjetom da upravljanje vozilom ne predstavlja glavnu aktivnost vozača.

(e) vozilima koja prometuju isključivo otocima površine od najviše 2300 km², a koji nisu povezani s ostatkom nacionalnog područja mostom, gazom ili tunelom koje mogu koristiti motorna vozila;

(f) vozilima koja se koriste za prijevoz tereta u krugu od 50 km od sjedišta tvrtke, na pogon zemnim ili ukapljenim plinom ili na električni pogon, čija najveća dopuštena masa, uključujući i masu prikolice ili poluprikolice, ne prelazi 7,5 tona;

(g) vozilima koja se koriste za vozačku poduku i ispite u cilju dobivanja vozačke dozvole ili svjedodžbe o stručnoj osposobljenosti, pod uvjetom da se ne koriste za komercijalni prijevoz tereta ili putnika;

(h) vozilima koja se koriste za potrebe odvodnje, zaštite od poplave, službi opskrbe vodom, plinom i električnom strujom, održavanja i nadzora cesta, prikupljanja i odvoza otpada, telegrafskih i telefonskih službi, emitiranja radijskog i televizijskog programa, te otkrivanja radijskih i televizijskih odašiljača ili prijamnika;

(i) vozilima s brojem sjedala između 10 i 17, koja se koriste isključivo za nekomercijalni prijevoz putnika;

(j) specijaliziranim vozilima za prijevoz opreme za cirkuse i zabavne parkove;

(k) posebno opremljenim vozilima čija je prvenstvena namjena korištenje u stanju mirovanja kao edukacijskog objekta;

(l) vozilima koja se koriste za prikupljanje mlijeka s gospodarstava i za povrat gospodarstvima kontejnera za mlijeko ili mliječnih proizvoda koji se koriste za životinjsku hranu;

(m) specijaliziranim vozilima za prijevoz novca i vrijednosti;

(n) vozilima koja se koriste za prijevoz životinjskog otpada ili lešina koje nisu namijenjene ljudskoj potrošnji;

(o) vozilima koja se koriste isključivo na cestama unutar prometnih objekata kao što su luke i željeznički terminali;

(p) vozilima koja se koriste za prijevoz živih životinja s gospodarstava na lokalne tržnice i natrag ili s tržnica u lokalne klaonice u krugu do 50 km.

2. Države članice dužne su izvijestiti Komisiju o iznimkama odobrenim sukladno stavku 1., a Komisija je dužna o tome izvijestiti ostale države članice.

[1] SL L 74, 20. 3. 1992., str. 1. Uredbe kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Aktom pristupanja iz 2003. godine.

[2] SL L 15, 21. 1. 1998., str. 14. Direktive kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 (SL L 284, 31. 10. 2003., str. 1).

UREDBA (EZ) Br. 561/2006 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 15. ožujka 2006.

o usklađivanju nekih socijalnih propisa vezanih uz cestovni prijevoz, a kojom se mijenjaju uredbe Komisije (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98, te ukida Uredba Vijeća (EEZ) br. 3820/85

(tekst vrijedi za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Komisije[1],

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoj i socijalnog odbora[2],

nakon savjetovanja s Vijećem regija,

djelujući u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora[3], s obzirom na objedinjeni tekst koji je 8. prosinca 2005. odobrio Odbor za usuglašavanje,

budući da:

(1) na području cestovnog prijevoza, Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3820/85 od 20. prosinca 1985. o usklađenju nekih socijalnih propisa vezanih uz cestovni prijevoz[4] nastojalo se uskladiti uvjete natjecanja između oblika kopnenog prijevoza, posebno u pogledu sektora cestovnog prijevoza, te poboljšati radne uvjete i sigurnost cestovnog prometa. Napredak na tom području potrebno je zaštititi i proširiti.

(2) Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne aktivnosti cestovnog prijevoza[5] zahtijeva od država članica donošenje mjera kojima se ograničava maksimalno tjedno radno vrijeme mobilnih zaposlenika.

(3) Poteškoće su se javile u tumačenju, primjeni, provedbi i nadzoru nekih odredaba Uredbe (EEZ) br. 3820/85 vezanim uz pravila o radnom vremenu, stankama i vremenu odmora vozača koji obavljaju unutarnji i međunarodni cestovni prijevoz unutar Zajednice na istovjetan način u svim državama članicama zbog toga što su iste preširoko formilirane.

(4) Djelotvorna i ravnomjerna provedba tih odredaba poželjna je ako se žele postići njihovi ciljevi i ako se primjena tih propisa ne želi dovesti u pitanje. Stoga su potrebna jasnija i jednostavnija pravila koja će djelatnost cestovnog prijevoza i nadležna tijela lakše razumijevati, tumačiti i primjenjivati.

(5) Mjere propisane ovom Uredbom u pogledu radnih uvjeta ne bi trebale dovesti u pitanje pravo dviju strana u djelatnosti da kolektivnim dogovorom ili drugačije utvrde odredbe povoljnije za radnike.

(6) Poželjno je da se jasno odredi područje primjene ove Uredbe tako da se utvrde glavne kategorije vozila na koja se ona odnosi.

(7) Ova Uredba trebala bi se primjenjivati na cestovni prijevoz koji se obavlja ili isključivo unutar Zajednice ili između Zajednice, Švicarske i država koje su stranke Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru.

(8) Europski sporazum o radu posada vozila kojima se obavlja međunarodni cestovni prijevoz od 1. srpnja 1970. (AETR sporazum), kako je izmijenjen i dopunjen, trebale bi se nastaviti primjenjivati na cestovni prijevoz putnika i tereta vozilima registriranim u bilo kojoj državi članici ili bilo kojoj ugovornoj stranci AETR sporazuma tijekom čitave vožnje kada se radi o vožnji između Zajednice i treće države osim Švicarske i država koje su ugovorne stranke Ugovora o Europskom gospodarskom prostoru ili preko takve države. Neophodno je da se AETR sporazum izmijeni što prije, idealno u roku od dvije godine od stupanja na snagu ove Uredbe, kako bi se njegove odredbe uskladile s ovom Uredbom.

(9) U slučaju cestovnog prijevoza vozilima registriranim u trećoj državi koja nije ugovorna stranka AETR sporazuma, odredbe AETR-a trebale bi se primjenjivati na dio vožnje koji se obavlja unutar Zajednice ili unutar država koje su članice AETR-a.

(10) Budući da je predmet AETR-a obuhvaćen ovom Uredbom, ovlast pregovaranja i zaključivanja Sporazuma pripada Zajednici.

(11) Ako je za izmjenu internih pravila Zajednice na predmetnom području potrebna odgovarajuća izmjena AETR-a, države članice trebale bi zajednički postupiti u cilju donošenja izmjena AETR-a u najkraćem mogućem roku, u skladu s postupkom utvrđenim u tom sporazumu.

(12) Popis iznimki trebalo bi dopuniti tako da odražava razvoj u sektoru cestovnog prijevoza tijekom proteklih 19 godina.

(13) Potrebno je dati potpunu definiciju svih ključnih izraza kako bi se olakšalo tumačenje i osiguralo da se Uredba provodi na istovjetan način. Pored toga, potrebno je uložiti napore kako bi se osiguralo da nacionalna nadzorna tijela tumače i provode Uredbu na istovjetan način. Definicija «tjedna» iz ove Uredbe ne bi trebala priječiti da vozači svoj radni tjedan započnu bilo kojeg dana u tjednu.

(14) Kako bi se zajamčila djelotvorna provedba, neophodno je da nadležna tijela tijekom provjera na cesti, a nakon prijelaznog razdoblja, budu u mogućnosti utvrditi da se vrijeme vožnje i razdoblja odmora poštuju na dan provjere i tijekom prethodnih 28 dana.

(15) Temeljna pravila o radnom vremenu moraju se pojasniti i pojednostavniti kako bi se omogućila njihova djelotvorna i ravnomjerna provedba korištenjem digitalnih tahografa, kako je propisano Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o uređajima za bilježenje u cestovnim prijevozu [6] i ovom Uredbom. Pored toga, države članice bi putem stalnog odbora trebale nastojati postići jedinstveno razumijevanje provedbe ove uredbe.

(16) U skladu s pravilima Uredbe (EEZ) br. 3820/85 pokazalo se mogućim da se radno vrijeme i vrijeme odmora planiraju na takav način da vozačima omogućuju predugu vožnju bez propisne stanke, što je dovelo do smanjene sigurnosti cestovnog prometa i kvarenja radnih uvjeta vozača. Stoga je prikladno da se osigura takav raspored podijeljenih stanki kojime bi se spriječila zlouporaba.

(17) Ova Uredba ima za cilj poboljšanje socijalnih uvjeta zaposlenika koji su njome obuhvaćeni, te poboljšanje opće sigurnosti cestovnog prometa. Ona to čini uglavnom putem odredaba koje se odnose na maksimalno dnevno, tjedno i dvotjedno vrijeme vožnje, kojim se odredbama vozači obvezuju na uzimanje obveznog tjednog razdoblja odmora barem jednom svaka dva uzastopna tjedna, te koje propisuju da dnevno vrijeme odmora ni pod kojim okolnostima ne bi trebalo biti kraće od neprekidnog vremena od devet sati. Budući da se tim odredbama jamči odgovarajući odmor, a također s obzirom na iskustva provedbene prakse tijekom prethodnih godina, sustav naknada za skraćena dnevna razdoblja odmora više nije potreban.

(18) Mnoge cestovne vožnje unutar Zajednice uključuju i prijevoz trajektom ili željeznicom tijekom jednog dijela puta. Stoga je za takve vožnje potrebno utvrditi jasne i prikladne odredbe u svezi s dnevnim odmorom i stankama.

(19) S obzirom na povećanje prekograničnog prijevoza tereta i putnika, u interesu sigurnosti cestovnog prometa i poboljšane provedbe poželjno je da provjere na cesti i u prostorima tvrtki obuhvaćaju vrijeme vožnje, vrijeme odmora i stanke u drugim državama članicama ili u trećim državama, te da utvrde poštuju li se odgovarajuća pravila u potpunosti i na propisan način.

(20) Odgovornost prijevoznčkih tvrtki trebala bi obuhvaćati barem one prijevoznčke tvrtke koje su fizičke ili pravne osobe, te ne bi trebala isključivati postupke protiv fizičkih osoba koje su počinile ili prouzročile ili pomogle kršenju ove Uredbe.

(21) Potrebno je da vozači koji rade za nekoliko prijevoznčkih tvrtki svakoj od njih daju odgovarajuće informacije kako bi im omogućili ostvarenje njihovih obveza u skladu s ovom Uredbom.

(22) Kako bi se promicao socijalni napredak i poboljšala sigurnost cestovnog prometa, svaka država članica trebala bi zadržati pravo usvajanja nekih odgovarajućih mjera.

(23) Nacionalna odstupanja trebala bi odražavati promjene u sektoru cestovnog prijevoza i biti ograničena na one elemente koji trenutno ne podliježu pritiscima natjecanja.

(24) Države članice trebale bi utvrditi pravila za vozila koja se koriste za linijski prijevoz putnika, pri čemu duljina vožnje ne prelazi 50 km. Ta bi pravila trebala osigurati odgovarajuću zaštitu s obzirom na dopušteno vrijeme vožnje i obvezne stanke i razdoblja odmora.

(25) U interesu djelotvorne provedbe poželjno je da se sve linijske vožnje u unutarnjem i međunarodnom prijevozu putnika provjeravaju korištenjem standardnih uređaja za bilježenje.

(26) Države članice trebale bi utvrditi pravila o kaznama za kršenja odredaba ove Uredbe i osigurati njihovu provedbu. Te kazne moraju biti djelotvorne, srazmjerne, odvraćajuće i nediskriminativne. Mogućnost stavljanja vozila van prometa kada se utvrdi ozbiljan prekršaj također mora biti uključena u zajednički niz mjera na raspolaganju državama članicama. Odredbe sadržane u ovoj Uredbi koje se odnose na kazne i li postupke ne bi trebale utjecati na nacionalna pravila koja se odnose na obvezu iznošenja dokaza.

(27) Poželjno je u interesu jasne i djelotvorne provedbe osigurati jedinstvene odredbe o odgovornosti prijevoznčkih tvrtki i vozača za povrede ove Uredbe. Odgovornost može rezultirati kaznenim, građanskim ili administrativnim sankcijama, ovisno o slučaju u državama članicama.

(28) Budući da cilj ove Uredbe, t. j. utvrđivanje jasnih zajedničkih pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora ne mogu u dostatnoj mjeri postići same države članice, te se stoga, iz razloga potrebe za koordiniranim djelovanjem, može bolje postići na razini Zajednice, Zajednica može usvajati mjere, sukladno načelu supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti kako je utvrđeno u tom članku, ova Uredba ne ide dalje pod potrebnoga za postizanje tog cilja.

(29) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe trebale bi se usvojiti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. kojom se utvrđuju postupci obnašanja provedbenih ovlasti povjerenih Komisiji[7].

(30) Budući da su odredbe koje se odnose na minimalne dobi vozača utvrđeneu Direktivi 2003/59/EZ[8] i moraju biti prenesene u nacionalna zakonodavstva do 2009., samo odredbe o minimalnoj dobi posada propisane su ovom Uredbom.

(31) Uredbu (EEZ) br. 3821/85 trebalo bi izmijeniti i dopuniti kako bi se pojasnile specifične obveze prijevoznčkih tvrtki i vozača, te kako bi se unaprijedila pravna sigurnost i olakšala provedba ograničenja vremena vožnje i odmora tijekom provjera na cesti.

(32) Uredbu (EEZ) br. 3821/85 također bi trebalo izmijeniti i dopuniti kako bi se osigurala pravna sigurnost u pogledu novih datuma za uvođenje digitalnih tahografa i za dostupnost kartica vozača.

(33) Uvođenje uređaja za bilježenje u skladu s Uredbom (EZ) br. 2135/98, kojom se omogućuje da se aktivnosti vozača tijekom 28-dnevnog razdoblja elektronički bilježe na njegovoj kartici vozača i da elektronički zapisi aktivnosti vozila obuhvaćaju razdoblje od 365 dana u budućnosti će omogućiti da provjere na cesti budu brže i opsežnije.

(34) Prema Direktivi 88/599/EEZ[9], provjere na cesti ograničene su na dnevno vrijeme vožnje, razdoblje odmora i stanke. Kad se uvedu digitalni uređaji za bilježenje, podaci o vozaču i vozilu elektronički će se pohranjivati i moći će ih se elektronički provjeriti na licu mjesta. To bi tijekom vremena trebalo omogućiti jednostavnu provjeru redovnog i skraćenog dnevnog razdoblja odmora, te redovnog i skraćenog tjednog razdoblja odmora i kompenzacijskog odmora.

(35) Iskustva pokazuju da se poštivanje odredaba ove Uredbe, s posebno utvrđenog maksimalnog vremena vožnje tijekom dvotjednog razdoblja ne može postići ako se ne osigura propisan i djelotvoran nadzor provjerama na cesti u pogledu čitavog tog razdoblja.

(36) Primjena pravnih odredaba koje se odnose na digitalne tahografe trebala bi biti u skladu s ovom Uredbom kako bi se postigla optimalna djelotvornost nadzora i provedbe nekih socijalnih propisa u cestovnom prijevozu.

(37) Iz razloga jasnoće i racionalizacije, Uredbu (EEZ) br. 3820/85 trebalo bi ukinuti i zamijeniti ovom Uredbom,

[1] SL C 51 E, 26. 2. 2002., str. 234.

[2] SL C 221, 17. 9. 2002., str. 19.

[3] Mišljenje Europskog parlamenta od 14. siječnja 2003. (SL C 38 E, 12. 2. 2004., str. 152), Zajedničko stajalište Vijeća od 9. prosinca 2004. (SL C 63 E, 15. 3. 2005., str. 11) i Stajalište Europskog parlamenta od 13. travnja 2005. (SL C 33 E, 9. 2. 2006., str. 425), Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 2. veljače 2006. i Odluka Vijeća od 2. veljače 2006.

[4] SL L 370, 31. 12. 1985., str. 1 Uredbe kako je izmijenjena Direktivom 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 226, 10. 9. 2003-, str. 4).

[5] SL L 80, 23. 3. 2002., str. 35.

[6] SL L 370, 31. 12. 1985., str. 8 Uredbe kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ) br. 432/2004 (SL L 71, 10. 3. 2004., str. 3).

[7] SL L 184, 17. 7. 1999., str. 23.

[8] Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičkom osposobljavanju vozača nekih cestovnih vozila za prijevoz tereta ili putnika, kojom se mijenja Uredba Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktiva Vijeća 91/439/EEZ i ukida Direktiva Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10. 9. 2003., str. 4) Direktiva kako je izmijenjena i dopunjena Direktivom Vijeća 2004/66/EZ (SL L 168, 1. 5. 2004., str. 35).

[9] Direktiva Vijeća 88/599/EEZ od 23. studenog 1988. o standardnim postupcima provjere za provedbu Uredbe (EEZ) br. 3820/85 o usklađenju nekih socijalnih propisa koji se odnose na cestovni prijevoz i Uredbe (EEZ) br. 3821/85 o uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu (SL L 325, 29. 11. 1988., str. 35).