

Pitanja i odgovori o provedbi prvog paketa za mobilnost

Prvi paket za mobilnost je na snazi, a socijalne odredbe o vremenu vožnje i uvjetima odmora vozača primjenjuju se od 20. kolovoza 2020. Sada je prioritet Europske komisije osigurati zajedničko razumijevanje i dosljednu provedbu novih odredaba. Stoga je Komisija pripremila sljedeći prvi skup pitanja i odgovora kako bi razjasnila najvažnije dvojbe subjekata iz tog sektora o provedbi tih odredaba. On će se postupno nadopuniti dodatnim pitanjima i odgovorima o ostalim odredbama prvog paketa za mobilnost, prema potrebi. Trebao bi poslužiti kao vodič za vozače, cestovne prijevoznike i provedbena tijela kako bi se osigurala usklađena primjena i kontrola pravila u cijelom EU-u.

IZJAVA O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI: Ovaj skup pitanja i odgovora pripremile su službe Europske komisije i on nije obvezujući za Komisiju. Za tumačenje prava Unije na pravno obvezujući način nadležan je samo Sud Europske unije. U tom se kontekstu napominje da su članak 8. stavak 8. i članak 8. stavak 8.a Uredbe (EZ) br. 561/2006, na koje se odnose pitanja od 1. do 6., trenutačno predmet postupka za poništenje pred tim sudom. Navedeni primjeri ilustrativni su, a popis konkretnih primjera dodatno će se razraditi.

I. Povratak vozača

[1. Kako treba shvatiti obvezu povratka vozača „kući” i kako je treba primjenjivati? Koje su konkretne obveze i prava poslodavca i vozača?]

Članak 8. stavak 8.a

Cilj je mjere poboljšati radne uvjete vozača u cestovnom prijevozu izbjegavajući da provode pretjerano duga razdoblja na cesti.

Prijevoznik je dužan organizirati rad vozača tako da se mogu vratiti („kući”) unutar svakog razdoblja od tri do četiri uzastopna tjedna (ovisno o tome je li vozač imao dva uzastopna skraćena tjedna odmora).

U članku 8. stavku 8.a Uredbe navode se dva mjesta na koja se vozači mogu vratiti i koja poslodavac mora ponuditi i organizirati: operativno središte poslodavca gdje je obično baza vozača u državi članici poslovnog nastana poslodavca ili mjesto boravka vozača ako se potonje razlikuje od mjesta poslovnog nastana poslodavca.

Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 14. Uredbe, „[...] vozači mogu slobodno odlučiti o tome gdje provode svoje razdoblje odmora”, dakle vozači mogu birati između dvije mogućnosti koje nudi poslodavac. To implicira da poslodavac ne može obvezati vozača da odabere mjesto poslovnog nastana poslodavca kao mjesto povratka.

Može nastati nedoumica ako vozač ne navede koju je od te dvije mogućnosti odabrao. U tom slučaju poslodavac može birati između njih, u skladu s onim što se smatra prikladnijim. Dokaz bi u tom kontekstu mogao biti poziv (npr. e-poštom) upućen vozaču da kao mjesto povratka odabere svoje mjesto boravka ili operativno središte poslodavca, na koji nije zaprimljen odgovor.

Drugo je pitanje gdje će na kraju vozač provesti razdoblje odmora. To je pitanje u kojem ne može doći do povrede prava EU-a jer se Uredbom ne propisuje određeno mjesto. Ipak, poslodavac mora ponuditi mogućnosti povratka kako je propisano Uredbom. Tim se pravilom utvrđuje obveza organizacijske prirode u kombinaciji s obvezom vođenja odgovarajuće evidencije kako bi nadležna tijela mogla provesti provjere.

Iako vozač može odabrati mjesto odmora, ne postoji mogućnost da oslobodi poslodavca od obveze da rad organizira tako da mu se omogući redovit povratak „kući”. Ta obveza prijevoznika ostaje bez obzira na to što vozač izjavi i što na kraju učini.

Ukratko, odgovarajućom organizacijom rada poslodavac je dužan vozaču ponuditi mogućnost povratka bilo u njegovo mjesto boravka ili u operativno središte poslodavca gdje je obično baza vozača. Poslodavac se mora aktivno angažirati u pogledu takve organizacije rada, bez posebnog zahtjeva vozača. Kad je riječ o konkretnom mjestu odmora, o tome treba odlučiti vozač, a ni poslodavac ni vozač ne moraju o tome voditi nikakvu posebnu evidenciju.

Na primjer, poljski vozač koji boravi u Slovačkoj zaposlen je u poduzeću koje ima poslovni nastan u Poljskoj i obavlja prijevoz na relaciji između Francuske i Španjolske. Poslodavac mora tom vozaču ponuditi mogućnost izbora i shodno tome organizirati rad kako bi mu se omogućilo da se redovito vraća bilo u mjesto boravka (Slovačka) ili u operativno središte poduzeća (Poljska). Međutim, vozač može obavijestiti poslodavca o svojoj odluci da iskoristi prekid vožnje kako bi otišao na neko drugo mjesto, primjerice na jug Italije, radi odmora. Nakon prekida vožnje vozač će se iz mjesta u kojem je proveo odmor u Italiji izravno uputiti na mjesto gdje će ponovno početi raditi (u Španjolsku ili Francusku).

[2. Kako prijevoznik može dokazati da je rad organizirao tako da se vozač može vratiti u svoje mjesto boravišta ili u operativno središte poduzeća?]

Članak 8. stavak 8.a

Za dokazivanje usklađenosti s obvezom organiziranja povratka vozača (uvodna izjava 14. Uredbe (EZ) br. 561/2006) prijevoznik se služi zapisima tahografa, rasporedima zaduženja vozača ili drugom dokumentacijom. Druga dokumentacija kojom se dokazuje da je poslodavac vozaču ponudio stvarnu mogućnost povratka u njegovo mjesto boravišta ili u operativno središte poduzeća mogla bi uključivati, na primjer, putne karte ili druge dokaze o organizaciji putovanja (npr. dokaz da je vozač otputovao „kući” minibusom koji je organizirao poslodavac).

Dokaze je potrebno čuvati u prostorima poduzeća i predložiti ih ako to zatraže nadzorna tijela države članice u kojoj poslodavac ima poslovni nastan ili nadzorna tijela bilo koje druge države članice. Od vozača ne bi trebalo zahtijevati da posjeduje takve dokumente niti da posjeduje dokaze o tome na kojem je mjestu proveo redovni tjedni odmor ili dulji prekid vožnje. Nakon provjere na cesti tijela koja provode nadzor mogla bi, primjerice, odlučiti zatražiti dodatne informacije o aktivnosti vozača od tijela države članice u kojoj poduzeće za cestovni prijevoz

ima poslovni nastan. U Uredbi (EZ) br. 561/2006 i Direktivi 2006/22/EZ propisuje se da države članice pomažu jedna drugoj u primjeni Uredbe i provjeri usklađenosti s njom.

Obveza poslodavca da omogući redovit povratak vozača obveza je organizacijske prirode, u kombinaciji s obvezom vođenja odgovarajuće evidencije kako bi nadležna tijela mogla provesti provjere. Stoga izjava koju je potpisao vozač (na primjer, kao dio ugovora o radu ili izjava kojom se unaprijed odriče prava na povratak, tj. prije nego što od poslodavca dobije ponudu), u kojoj se odriče prava na odabir povratka „kući”, ne može osloboditi poslodavca od obveze da ponudi vozaču stvarnu mogućnost povratka niti od obveze da organizira rad na primjeren način.

[3. Tko bi trebao snositi troškove putovanja vozača pri povratku u operativno središte poduzeća ili u mjesto boravka vozača?]

Članak 8. stavak 8.a

Ako vozač završava svoje razdoblje rada u jednom od dvaju mjesta koja je sam odabrao za povratak ili u blizini jednog od tih mjesta, poslodavac nema dodatnih putnih troškova.

Ako razdoblje rada koje prethodi povratku na jedno od tih dvaju mjesta završava na mjestu koje je udaljeno od odabranog mjesta povratka, obveza poslodavca da organizira povratak vozača uključuje i financijsku odgovornost za pokrivanje putnih troškova.

Ako vozač odluči da neće iskoristiti ponudu poslodavca da se vrati u mjesto boravka ili u operativno središte poslodavca te odluči provesti razdoblje odmora na nekom drugom mjestu, troškove putovanja do tog mjesta i povratka iz njega treba snositi vozač.

Isto se načelo primjenjuje na vozače koji imaju mjesto boravka u trećoj zemlji i koji su zaposleni u poduzeću s poslovnim nastanom u EU-u.

[4. Primjenjuje li se odredba na samozaposlene vozače? Kako samozaposleni vozač može dokazati da je ispunio obvezu povratka u mjesto boravka ili u operativno središte poduzeća?]

Članak 8. stavak 8.a

Članak 8. stavak 8.a primjenjuje se samo na vozače u radnom odnosu.

U Uredbi (EZ) br. 561/2006 ne definira se što označava radni odnos. Međutim, ako nije drukčije uređeno nacionalnim pravom, taj se pojam mora tumačiti na način da ima autonomno značenje na temelju objektivnih čimbenika.

Kao orijentir za njegovo tumačenje može poslužiti sudska praksa koja se odnosi na slične situacije (vidjeti predmete C-658/18, točku 88. i sljedeće točke; C-147/17, točku 41. i sljedeće

točke; C-316/13, točku 27. i sljedeće točke). Stoga bi se utvrđivanje postojanja radnog odnosa trebalo temeljiti na činjenicama koje se odnose na stvarno obavljanje rada, a ne na tome kako stranke opisuju svoj odnos. Prema tumačenju Suda, činjenica je li osoba u radnom odnosu ili ne mora se utvrditi u skladu s objektivnim kriterijima na temelju kojih se radni odnos razlikuje s obzirom na prava i obveze dotičnih osoba. Značajka je radnog odnosa činjenica da osoba tijekom određenog vremena obavlja poslove u korist druge osobe i pod njezinim vodstvom, u zamjenu za koje prima naknadu.

U tom smislu, unatoč tome što definicija „samozaposlenog vozača” iz Direktive 2002/15/EZ kao takva nije primjenjiva u kontekstu Uredbe (EZ) br. 561/2006, u obzir se može uzeti i ta definicija. Ne bi se trebalo smatrati da djelatnost koja se obavlja u svojstvu „samozaposlenog vozača” u smislu te definicije dovodi do radnog odnosa za potrebe članka 8. stavka 8.a Uredbe (EZ) br. 561/2006.

Istinski samozaposlene osobe nisu obuhvaćene područjem primjene članka 8. stavka 8.a. Međutim, osoba koja je samo nominalno samozaposlena, ali čija stvarna situacija ispunjava uvjete karakteristične za radni odnos s nekom drugom (fizičkom ili pravnom) osobom, mora se smatrati zaposlenom osobom za potrebe članka 8. stavka 8.a te je stoga obuhvaćena tom odredbom.

II. Zabrana provođenja redovnog tjednog odmora u kabini vozila

[5. Što predstavlja prikladan smještaj za provođenje redovnog tjednog odmora u okviru kojeg se u obzir uzimaju rodne posebnosti?]

Članak 8. stavak 8.

U zakonodavstvu se pojašnjava da se redovno tjedno razdoblje odmora u trajanju od najmanje 45 sati mora provesti u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za odmor i sanitarnim prostorima u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti te da se ne smije provoditi u kabini vozila.

U zakonodavstvu ne postoji definicija ni popis kriterija za definiranje prikladnog smještaja te je važno omogućiti fleksibilnost u pogledu vrste smještaja koju vozači mogu koristiti.

Međutim, u članku 8. stavku 8. jasno se zahtijeva da smještaj ima odgovarajuće mjesto za spavanje i sanitarne prostore. Ti bi prostori morali svakom pojedincu omogućiti dovoljnu privatnost.

Te kriterije može ispunjavati više vrsta smještaja, primjerice hotel, apartman u motelu ili privatni stambeni objekt.

[6. Kakve bi dokaze vozač trebao predložiti osobi koja provodi kontrolu kako bi dokazao da svoje redovno tjedno razdoblje odmora nije proveo u kamionu, nego u prikladnom smještaju?]

Članak 8. stavak 8.

U članku 34. stavku 3. Uredbe (EU) br. 165/2014 navodi se da države članice ne zahtijevaju od vozača da predoče obrasce kojima potvrđuju svoje aktivnosti u vrijeme dok nisu bili u vozilu. To se odnosi i na situaciju u kojoj se redovno tjedno razdoblje odmora provodi izvan vozila. Stoga nadležna tijela ne mogu od vozača zahtijevati dokumente kojima dokazuju da redovno tjedno razdoblje odmora koje prethodi provjeri na cesti nisu proveli u vozilu.

Vozačima ili poslodavcima može se izreći kazna za nepoštovanje zabrane provođenja redovnog tjednog razdoblja odmora (ili razdoblja odmora duljeg od 45 sati koji se uzima kao nadoknada) u vozilu samo ako se utvrdi da su oni odnosno njihovi vozači u trenutku provjere provodili redovni tjedni odmor u vozilu.

III. Pravilo o trajektu

[7. Mora li vozač koji prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom na putovanju koje traje 8 ili više sati i s pristupom spavaćoj kabini vozila provesti druge dijelove redovnog tjednog razdoblja odmora u prikladnom smještaju ili smije provesti te dijelove redovnog tjednog razdoblja odmora u vozilu?]

Članak 9.

Prema članku 8. stavku 8. Uredbe (EZ) br. 561/2006 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. Ta se razdoblja provode u prikladnom smještaju, kako je podrobno navedeno u Uredbi.

Članak 9. stavak 1. Uredbe odnosi se na situaciju u kojoj vozač prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom i u tom kontekstu predviđa određena odstupanja. Iako se u njemu upućuje na članak 8. u cjelini, ne dopušta se odstupanje od zabrane provođenja određenih vrsta odmora u vozilu navedene u članku 8. stavku 8. Umjesto toga, kako proizlazi iz njegova teksta, odstupanja dopuštena na temelju te odredbe mogu se odnositi samo na mogućnost „prekida” određenih razdoblja odmora, tj. redovnog dnevnog razdoblja odmora, skraćenog tjednog razdoblja odmora ili redovnog tjednog razdoblja odmora. Stoga se time odstupa samo od odredbe prema kojoj „odmor” predstavlja „bilo koje neprekinuto razdoblje tijekom kojega vozač slobodno raspolaže svojim vremenom”.

Prema tome, vozač ne smije provesti dio svojeg redovnog tjednog razdoblja odmora u vozilu prije ukrcanja na trajekt ili vlak ili nakon iskrcanja s trajekta ili vlaka.

IV. Skraćeno tjedno razdoblje odmora

[8. Ako je vozač iskoristio dva skraćena tjedna razdoblja odmora jedno za drugim (uzastopno), mogu li se dva razdoblja nadoknade odvojeno pridodati ostalim razdobljima odmora od najmanje devet sati i provesti tijekom međunarodnog prijevoza?]

Članak 8. stavak 6.b

Svako odstupanje od općih pravila mora se strogo tumačiti i primjenjivati kako se ne bi ugrozili ciljevi propisa. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 8. Uredbe (EU) 2020/1054 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006, namjera je zakonodavca omogućiti vozačima koji obavljaju međunarodni prijevoz na duge relacije da se vrate kući za redovno tjedno razdoblje odmora i da im se nadoknade prethodna skraćena tjedna razdoblja odmora.

U članku 8. stavku 6.b Uredbe jasno se propisuje da redovnom tjednom odmoru koji se uzima nakon dva skraćena tjedna odmora mora prethoditi odmor koji se uzima kao nadoknada za prethodna dva uzastopna skraćena tjedna odmora, a ne druge aktivnosti kao što su vožnja ili drugi rad. Stoga se dvije nadoknade moraju iskoristiti u komadu i pridodati obveznom redovnom tjednom odmoru koji slijedi nakon dva uzastopna skraćena tjedna odmora.

V. Iznimno prekoračenje vremena vožnje

[9. Koje su iznimne okolnosti u kojima vozač smije prekoračiti dnevno i tjedno vrijeme vožnje? Kako kontrolirati takve iznimne okolnosti?]

Članak 12. stavci 2. i 3.

Prekoračenje dnevnih i/ili tjednih vremena vožnje dozvoljeno je isključivo kako bi se omogućilo vozilu da stigne do prikladnog mjesta za zaustavljanje i u mjeri u kojoj je to potrebno da se zajamči sigurnost osoba, vozila ili tereta, ili u iznimnim okolnostima u kojima vozač mora stići do svojeg mjesta boravka ili operativnog središta poslodavca kako bi iskoristio tjedno razdoblje odmora ili redovno tjedno razdoblje odmora. Ta se dva nova odstupanja mogu primijeniti kad zbog nepredviđenih okolnosti koje ne ovise o volji vozača ili prijevoznika (vremenski i prometni uvjeti, kašnjenja na točkama utovara/istovara itd.) vozač ne može dosegnuti jedno od prethodno navedenih mjesta kako bi proveo tjedni odmor a da pritom ne prekrši pravila o dnevnom ili tjednom odmoru.

Na primjer, vozač iz periferne zemlje koji obavlja dugo međunarodno putovanje i kasni zbog nepredviđenih okolnosti te stoga ne može stići na svoje mjesto boravka zahvaljujući toj odredbi ne bi morao provesti 45 sati redovnog tjednog odmora na drugom mjestu koje nije udaljeno od njegova mjesta boravišta.

Kako je navedeno u novom stavku 4. članka 12. Uredbe, vozač je dužan na obrascu evidencije ili na ispisu uređaja za bilježenje ili na rasporedu zaduženja ručno navesti razlog za odstupanje od ograničenja vremena vožnje. Time vozač preuzima odgovornost za navedene informacije.

Produljenje vremena vožnje u prethodno navedenim iznimnim okolnostima ne smiju dovesti do skraćivanja razdoblja odmora nakon tog produljenja. Kako je navedeno u novom stavku 5. članka 12. Uredbe, svako produljenje na temelju tog članka mora se nadoknaditi istovjetnim razdobljem odmora koji se uzima u komadu s bilo kakvim razdobljem odmora prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se odstupanje odnosi.

[10. Može li vozač koji je zbog iznimnih okolnosti prekoračio dnevno i tjedno vrijeme vožnje prekoračiti i maksimalno dvotjedno ograničenje vremena vožnje koje iznosi 90 sati?]

Članak 12. stavci 2. i 3.

Mogućnost koja se pruža vozačima da u iznimnim okolnostima prekorače dnevna i/ili tjedna vremena vožnje kako bi stigli do svojeg mjesta boravka ili operativnog središta poslodavca radi provođenja tjednog odmora ili redovnog tjednog razdoblja odmora ne dopušta vozačima da odstupe od maksimalnog dvotjednog ograničenja vremena vožnje koje iznosi 90 sati, kako je utvrđeno u članku 6. stavku 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006.

U novom stavku 2. članka 12. Uredbe jasno se navode odredbe od kojih vozač smije odstupiti, a to su stavci 1. i 2. članka 6., koji se odnose na maksimalna ograničenja dnevnih i tjednih vremena vožnje, te članak 8. stavak 2., kojim se vozač obvezuje da u svakom razdoblju od 24 sata nakon završetka prethodnog dnevnog ili tjednog razdoblja odmora mora započeti novo dnevno razdoblje odmora. U svim slučajevima vozač mora poštovati ograničenje od najviše 90 sati vožnje tijekom dva tjedna.

Na primjer, vozač koji je u određenom tjednu (1. tjedan) odvezio 56 sati smije voziti još dva sata nakon što je uzeo stanku od 30 minuta kako bi stigao kući radi provođenja redovnog tjednog odmora. U tjednu nakon toga (2. tjedan) vozač se mora pobrinuti da ne vozi više od 32 sata. To će dvosatno produljenje morati nadoknaditi istovjetnim razdobljem odmora uzetim u komadu prije isteka trećeg tjedna nakon prvog tjedna.

VI. Višečlana posada

[11. Je li vozač koji je dio višečlane posade dužan uzeti stanku od 45 minuta u vozilu koje se kreće? Može li stanka trajati dulje od 45 minuta?]

Članak 7.

Vozač koji je dio višečlane posade nije dužan uzeti stanku od 45 minuta u vozilu koje se kreće, sjedeći pored vozača koji upravlja vozilom. Vozač može sam odlučiti želi li uzeti stanku u vozilu koje se kreće ili izvan vozila.

Ta stanka svakako može biti dulja od 45 minuta ako se uzima izvan vozila. Stanka koja se provodi u vozilu koje se kreće mora se uzeti u komadu i trajati 45 minuta, kako je propisano u novom (trećem) stavku članka 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006. Preostalo vrijeme provedeno u vozilu sjedeći pored vozača koji upravlja vozilom mora se zabilježiti kao razdoblje raspoloživosti, kako je navedeno u trećem odjeljku članka 3. točke (b) Direktive 2002/15/EZ.

VII. Prelazak granice

[12. Kada se počinje primjenjivati obveza ručnog bilježenja prelaska granice?]

Članak 34. stavak 6. točka (f) i članak 34. stavak 7. Uredbe 165/2014

U članku 34. stavku 6. točki (f) i stavku 7. istog članka Uredbe (EU) 165/2014 propisuje se da vozači nakon prelaska granice države članice ručno bilježe simbol zemlje u koju ulaze. Ta se obveza primjenjuje od 20. kolovoza 2020. za vozila opremljena analognim tahografom te od 2. veljače 2022. za vozila opremljena digitalnim tahografom.

Vozač se mora zaustaviti na najbližem mogućem mjestu za zaustavljanje na granici ili nakon nje. Kada se granica države članice prelazi na trajektu ili u vlaku, vozač simbol zemlje mora upisati u luci ili na kolodvoru dolaska.

Važno je napomenuti i da od 20. kolovoza 2020. vozači vozila opremljenih analognim tahografom moraju bilježiti simbole zemalja u kojima su započeli i završili dnevno razdoblje rada, kao što je već slučaj s vozilima opremljenima digitalnim tahografom.