

Matija Gočin, bacc. ing. traff.<sup>1</sup>  
dr. sc. socio. Sandra Debeljak, v. pred.<sup>2</sup>  
Miljenko Gočin, mag. ing. traff.<sup>3</sup>

# RADNO VRIJEME I OBVEZNI ODMORI VOZAČA U CESTOVNOM PROMETU PREMA RJEŠENJIMA IZMIJENJENE UREDBE (EZ) 561/2006

*Stručni rad / Professional paper*

*UDK / UDC: 656.1-051*

*DOI: 10.51650/ezrvs.17.1-2.3*

*Primljeno / Received: 08/03/2023*

*Prihvaćeno / Accepted: 14/06/2023*

*U radu autori obrađuju izmjene Uredbe (EZ) 561/2006 koje se odnose na radno vrijeme i obvezne odmore mobilnih radnika, vozača. Prikazuju se razlozi zbog kojih dolazi do izmjene Uredbe i razlažu stajališta država članica EU po ovom pitanju. Izmjene Uredbe (EZ) 561/2006 koje autori obrađuju u radu obuhvaćaju izmjene koje se odnose na dozvoljeno vrijeme vožnje za vozače, moguća odstupanja od tog vremena, tjedne odmori i mjesta na kojima se oni mogu obaviti te njihove moguće prekide i evidencije. U radu su istraženi i analizirani i rezultati anketnog istraživanja među profesionalnim vozačima na koje se odnosi ova Uredba, koje su autori rada proveli tijekom 2022. godine.*

**Ključne riječi:** *Uredba (EZ) 561/2006, Uredba (EU) 2020/1054, mobilni radnici - vozači, radno vrijeme mobilnih radnika – vozača, obvezni odmori mobilnih radnika - vozača.*

## 1. Uvod

Vijeće Europske unije donijelo je opsežnu reformu sektora cestovnog prometa EU-a, poznatu kao Paket za mobilnost (Vijeće Europske unije, 2020.a). Euro zastupnici su 8. srpnja 2020. godine bez amandmana prihvatili tri pravna akta uključena u navedeni Paket, koja su u travnju 2020. usvojili ministri država članica. Prethodno je politički dogovor s Vijećem postignut u prosincu 2019. (Europski parlament, 2020). Kroz Paket mobilnosti detaljnije su uređena tri područja, i to radni uvjeti za vozače, tržišno natjecanje te upućivanje vozača. Neke odredbe Paketa za mobilnost počele su se primjenjivati odmah nakon usvajanja, u kolovozu 2020., a za neke je bilo predviđeno prijelazno razdoblje od 18 mjeseci, nakon kojeg su se morale implementirati u zakonodavstva država članica Europske unije (Tahograf.hr, 2022).

<sup>1</sup> Učilište za cestovni promet, Radnička cesta 184, 10 000 Zagreb, Republika Hrvatska; e-mail: matija.gocin@ucp.hr

<sup>2</sup> Veleučilište u Rijeci, Vukovarska 58, 51000 Rijeka, Republika Hrvatska; e-mail: sandra.debeljak@veleri.hr

<sup>3</sup> Učilište za cestovni promet, Radnička cesta 184, 10 000 Zagreb, Republika Hrvatska; e-mail: miljenko.gocin@ucp.hr

Budući da je predmet ovog rada usmjeren na promjene Uredbe (EZ) 561/2006 Europskog Parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 60, 28.2.2014, u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) 561/2006)<sup>4</sup>, odnosno na pravila koja se odnose na vozače, kroz ovaj rad obratit će se pozornost samo na područje radnih uvjeta za vozače, odnosno na Uredbu (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. godine s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.2020, u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2020/1054).

Prema stajalištu Uredbe (EU) 2020/1054: „Dobri uvjeti rada za vozače i poštenu uvjeti poslovanja za cestovne prijevoznike od ključne su važnosti za stvaranje sigurnog, učinkovitog i društveno odgovornog sektora cestovnog prometa s ciljem osiguravanja nediskriminacije i privlačnija kvalificiranih radnika. Kako bi se taj postupak olakšao, ključno je da socijalna pravila Unije u području cestovnog prometa budu jasna, proporcionalna, svrsishodna, jednostavna za primjenu i provedbu te da se učinkovito i dosljedno provode na području čitave Unije.“ (Uredba (EU) 2020/1054, Uvodna izjava 1.). Uredba (EZ) 561/2006 koja prvenstveno propisuje radno vrijeme, obvezne odmore i načine vođenja evidencije radnog vremena mobilnih radnika donijeta je 2006. godine. Od tog vremena do danas došlo je do velikog napretka tehnologije, a i samih načina pružanja usluga prijevoza, kao i njihovog izvršenja. Osim toga, u provedbi postojećeg skupa socijalnih pravila Unije u području cestovnog prometa, a posebno Uredbe (EZ) 561/2006 utvrđeni su određeni nedostaci. „Zbog nejasnih pravila o tjednim razdobljima odmora, objektima za odmor i stankama u slučaju višečlane posade kao i nepostojanju pravila o povratku vozača kući došlo je do različitih tumačenja i praksi provedbe u državama članicama. Nekoliko država članica nedavno je donijelo jednostrane mjere kojima se dodatno povećalo pravnu nesigurnost i nejednako postupanje prema vozačima i prijevoznicima.“ (Uredba (EU) 2020/1054, Uvodna izjava 2.). „Ex-post evaluacijom Uredbe (EZ) br. 561/2006 potvrđeno je da je nedosljedna i neučinkovita provedba socijalnih prava unije uglavnom posljedica nejasnih pravila, neučinkovite i nejednake uporabe alata nadzora i nedovoljne administrativne suradnje među državama članicama.“ (Uredba (EU) 2020/1054, Uvodna izjava 4.). Obzirom da su se postojeći zahtjevi u pogledu stanki pokazali neprimjerenima i nepraktičnima za vozače koji voze u posadi, bilo ih je potrebno primjereno prilagoditi posebnostima prijevoza kojeg obavljaju vozači koji voze u posadi, bez ugrožavanja sigurnosti vozača i sigurnosti na cestama. Vozači koji obavljaju međunarodni prijevoz tereta na duge relacije provode duža razdoblja daleko od kuće te je trebalo iste jasno i nedvojbeno propisati i prilagoditi tako da vozači mogu lakše obavljati međunarodni prijevoz u skladu s pravilima i stići kući kako bi iskoristili redovno tjedno razdoblje odmora te u potpunosti nadoknadili sva skraćivanja tjednog razdoblja odmora. Jednako tako, bilo je potrebno omogućiti fleksibilnost pri izradi rasporeda razdoblja odmora za vozače, ali i osigurati da ona budu transparentna i predvidljiva za vozače. Osiguranje fleksibilnosti u svakom slučaju trebalo je zaštititi od zloupotreba te jasno definirati područje njezine primjene kao i odgovarajući nadzor. U cilju osiguranja učinkovite provedbe od iznimnog značaja bilo je potrebno osigurati kontrolu

<sup>4</sup> Područje na koje se odnosi navedena Uredba regulirano je Zakonom o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu (NN br. 75/13., 36/15., 46/17., 152/22.).

vremena vožnje i razdoblja odmora kroz duži vremenski period (Uredba (EU) 2020/1054, Uvodna izjava 7.-12.). Sukladno Uredbi (EU) 2020/1054: „S ciljem promicanja socijalnog napretka potrebno je bilo odrediti gdje se mogu provesti tjedna razdoblja odmora kako bi se vozačima osigurali odgovarajući uvjeti za odmor. Kako bi se osigurali dobri uvjeti rada i sigurnost vozača bilo je potrebno primjereno pojasniti zahtjev prema kojem se vozačima treba osigurati kvalitetan smještaj u okviru kojeg se u obzir uzimaju rodne posebnosti tijekom redovitih tjednih razdoblja odmora ako se ta razdoblja ne provode kod kuće.“ (Uredba (EU) 2020/1054, Uvodna izjava 13.).

## **2. Radno vrijeme i obvezni odmori vozača prema Uredbi (EZ) 561/2006**

Uredbom (EZ) 561/2006, izmijenjenom Uredbom (EU) 2020/1054 utvrđuju se pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača kamiona i autobusa s ciljem poboljšanja uvjeta rada i sigurnosti cestovnog prometa (Vrijeme upravljanja vozilom i razdoblja odmora u sektoru cestovnog prometa, 2022).

Uredba (EZ) 561/2006 se primjenjuje na cestovni prijevoz tereta gdje najveća dopuštena masa vozila prelazi 3,5 tona (uključujući prikolicu ili poluprikolicu) te na cestovni prijevoz putnika vozilima koja su prilagođena za prijevoz više od devet osoba (uključujući i vozača). Primjenjuje se, neovisno od zemlje gdje je vozilo registrirano, na cestovni prijevoz unutar EU te između država članica Europske unije, Švicarske i zemalja Europskog gospodarskog prostora (čl. 2. Uredbe (EZ) 561/2006; Vrijeme upravljanja vozilom i razdoblja odmora u sektoru cestovnog prometa, 2022). Odredbe o primjeni ove Uredbe na cestovni prijevoz tereta doživjele su izmjenu kroz Uredbu (EU) 2020/1054, o čemu će se pisati u narednom poglavlju rada.

U svojim odredbama Uredba (EZ) 561/2006 isključuje polje svoje primjene na vozila koja se koriste za prijevoz putnika na linijskim vožnjama na udaljenosti do 50 kilometara, na vozila čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 40 kilometara na sat, vozila koja su u vlasništvu ili u najmu oružanih snaga, civilne zaštite, vatrogasnih službi ili snaga za održavanje javnog reda, na specijalizirana vozila koja se koriste u medicinske svrhe, vozila tehničke pomoći na cesti u slučaju kvara u radijusu od 100 km od njihovog sjedišta i još nekoliko drugih kategorija vozila (čl. 3. Uredbe (EZ) 561/2006), a izmjenama i dopunama kroz Uredbu (EU) 2020/1054 isključuje polje svoje primjene na još neke kategorije vozila.

Kroz definicije pojmova, Uredba (EZ) 561/2006 između ostaloga definira odmor, dnevno i tjedno razdoblje odmora, dnevno i tjedno vrijeme vožnje i razdoblje vožnje te prekid vožnje. Razdoblje vožnje označava ukupno vrijeme vožnje od trenutka kada vozač započne upravljati vozilom nakon razdoblja odmora ili stanke pa dok ne započne novo razdoblje odmora ili stanke. To razdoblje vožnje može biti kontinuirano ili podijeljeno (čl. 4. st. 1. t. (q) Uredbe (EZ) 561/2006). Vrijeme vožnje odnosi se na trajanje aktivnosti vožnje koje se evidentira pomoću uređaja za bilježenje, odnosno ručno, sukladno relevantnim odredbama Uredbe (EEZ) 3821/85 (čl. 4. st. 1. t. (j) Uredbe (EZ) 561/2006). Dnevno vrijeme vožnje odnosi se na sveukupno vrijeme vožnje između završetka jednog dnevnog razdoblja odmora i početka sljedećeg dnevnog razdoblja odmora ili između dnevnog razdoblja odmora i tjednog razdoblja odmora (čl. 4. st. 1. t. (k) Uredbe (EZ) 561/2006). Tjedno vrijeme vožnje znači sveukupno vrijeme vožnje tijekom jednog tjedna (čl. 4. st. 1. t. (l) Uredbe (EZ) 561/2006). Svako razdoblje tijekom kojeg vozač ne može ni na koji način upravljati vozilom ili obavljati drugi posao te se ono koristi isključivo za odmor predstavlja prekid vožnje (čl. 4. st. 1. t. (d) Uredbe (EZ) 561/2006).

Sve aktivnosti koje su definirane kao radno vrijeme Direktivom 2002/15/EZ, osim vožnje, predstavljaju prema Uredbi (EZ) 561/2006 takozvane ostale poslove (čl. 4. st. 1. t. (e) Uredbe (EZ) 561/2006). Na ovom mjestu treba naglasiti značaj spomenute Direktive 2002/15/EZ (Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza, SL L 80, 23. 3. 2002., u daljnjem tekstu: Direktiva 2002/15/EZ). Ovom Direktivom se utvrđuju minimalna pravila za organizaciju radnog vremena vozača te se njima dopunjuje Uredba (EZ) 561/2006. Pravila Direktive 2002/15/EZ se primjenjuju na sve mobilne radnike koji su zaposleni kod poslodavca sa sjedištem u državi članici Europske unije za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza, a odnose se i na samozaposlene vozače. Sukladno Direktivni radno vrijeme uključuje vožnju, utovar i istovar, pomoć putnicima kod ulaska i izlaska iz vozila, čišćenje i tehničko održavanje vozila, sve ostale poslove vezane uz sigurnost vozila, putnika ili tereta, kao i ispunjavanje određenih pravnih obveza izravno povezanih s određenom vožnjom, kao što su formalnosti s carinom te sve ostalo vrijeme kada se smatra da je vozač na dužnosti (Cestovni prijevoz: pravila EU-a o organizaciji radnog vremena profesionalnih vozača, 2020).

Bilo koje neprekinuto razdoblje tijekom kojeg vozač slobodno raspolaže svojim vremenom predstavlja odmor (čl. 4. st. 1. t. (f) Uredbe (EZ) 561/2006). Dnevno razdoblje odmora uključuje razdoblje tijekom kojega vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom i obuhvaća redovno i skraćeno dnevno razdoblje odmora. U redovno dnevno razdoblje odmora ulazi svako razdoblje odmora od najmanje 11 sati, koje je moguće koristiti u dva dijela, a u skraćeno dnevno razdoblje odmora ulazi razdoblje od najmanje 9 sati, ali manje od 11 sati (čl. 4. st. 1. t. (g) Uredbe (EZ) 561/2006). Tjedno razdoblje odmora obuhvaća redovno i skraćeno tjedno razdoblje odmora, tijekom kojeg vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom. Redovno tjedno razdoblje odmora je ono od najmanje 45 sati, a skraćeno ono koje može pod propisanim uvjetima biti skraćeno na najmanje 24 uzastopna sata (čl. 4. st. 1. t. (h) Uredbe (EZ) 561/2006).

Dnevno vrijeme vožnje ne smije prelaziti 9 sati, a može se produžiti na najviše 10 sati i to najviše dva puta tjedno. Tjedno vrijeme vožnje ne smije prelaziti 56 sati i ne smije biti duže od najdužeg tjednog radnog vremena utvrđenog u Direktivi 2002/15/EZ (čl. 6. st. 1. i 2. Uredbe (EZ) 561/2006), koje iznosi do 60 sati, ako prosjek od 48 sati tjedno, određen ovom Direktivom, nije prekoračen tijekom četiri mjeseca (čl. 4. (a) Direktive 2002/15/EZ). Ukupno zbrojeno vrijeme vožnje tijekom bilo koja dva uzastopna tjedna ne smije prelaziti 90 sati (čl. 6. st. 3. Uredbe (EZ) 561/2006). Nakon razdoblja vožnje od četiri i pol sata vozač mora uzeti neprekinutu stanku od najmanje 45 minuta, osim ako uzima razdoblje odmora. Ta se stanka može zamijeniti stankom od najmanje 15 minuta, nakon koje slijedi stanka od najmanje 30 minuta (čl. 7. st. 1. i 2. Uredbe (EZ) 561/2006). Izmjenama Uredbe posebno je regulirana i mogućnost uzimanja stanke u vozilu za vozača koji je dio višečlane posade, o čemu će biti riječi u sljedećem poglavlju. Kao što je navedeno, Uredbom je predviđeno najkraće dnevno razdoblje odmora u trajanju od 11 sati, koje se može smanjiti na 9 sati, ali ne više od 3 puta tjedno te redovito tjedno razdoblje odmora u trajanju od najmanje 45 sati i smanjeno tjedno razdoblje odmora u trajanju od najmanje 24 sata (čl. 4. st. 1. t. (g), (h), čl. 8. st. 4. Uredbe (EZ) 561/2006).

U poglavlju IV. 'Iznimke' propisano je da država članica može predvidjeti dulje maksimalne stanke i razdoblja odmora ili kraća maksimalna vremena vožnje od onih utvrđenih člancima 6. do 9. Uredbe, ako se cestovni prijevoz u cijelosti odvija na njezinom području. U tom slučaju države članice uzimaju u obzir relevantne kolektivne ili druge ugovore između socijalnih partnera. Međutim, ova se Uredba i dalje primjenjuje na vozače koji sudjeluju u

međunarodnom prometu (čl. 11. Uredbe (EZ) br. 561/2006). Pod uvjetom da cestovna sigurnost nije ugrožena te kako bi se omogućilo da vozilo stigne do pogodnog mjesta za zaustavljanje, vozač može odstupiti od članaka od 6. do 9. u mjeri u kojoj je to potrebno kako bi se osigurala sigurnost osoba, vozila ili njegovog tereta (čl. 12. Uredbe (EZ) br. 561/2006). Uredba (EZ) br. 561/2006 sadrži i druga određenja vezana uz mogućnost da za određene kategorije vozila svaka država članica odobri iznimke od odredaba Uredbe koje propisuju između ostalog dnevna i tjedna vremena vožnje, stanke i razdoblja odmora (čl. 13. Uredbe (EZ) br. 561/2006) i druga. Ove su odredbe Uredbe (EZ) br. 561/2006 također doživjele svoje izmjene kroz nova određenja i dopune donošenjem i stupanjem na snagu Uredbe (EU) 2020/1054, o čemu će više riječi biti u nastavku.

### **3. Radno vrijeme i obvezni odmori vozača prema rješenjima izmijenjene Uredbe (EZ) 561/2006**

#### **3.1. Potreba za izmjenom Uredbe (EZ) 561/2006 i stajališta država članica EU u postupku donošenja izmjena Uredbe (EZ) 561/2006**

Komisija Europske unije periodično provodi izvješća o provedbi različitih uredbi kako bi ocijenila njihovu primjenu u praksi i identificirala moguće potrebe za izmjenama. U tom smislu, na temelju nacionalnih izvješća država članica, Komisija svake dvije godine upućuje Europskom parlamentu i Vijeću izvješća o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Direktive 2002/15/EZ, sukladno čl. 17. ove Uredbe.

Sagledavajući izvješća Komisije u nekoliko izvještajnih razdoblja prije i tijekom usvajanja Paketa za mobilnost, podaci koje su države članice podnijele u razdoblju 2015.-2016., 2017.-2018. te 2019.-2020. pokazuju trend kontinuiranog smanjenja broja provjerenih radnih dana koje treba provjeriti na cesti i u prostorijama poduzeća za sve prijevozne kategorije. Tim provjerama svake godine treba biti obuhvaćen širok i reprezentativan uzorak mobilnih radnika, vozača, prijevoznih poduzeća i vozila. Iako se broj provjerenih radnih dana znatno smanjio, broj utvrđenih prekršaja blago se povećao u razdoblju 2015.-2016., odnosno ostao je stabilan uz smanjenje od 1 % u razdoblju 2017.-2018., dok se za razdoblje od 2019.-2020. smanjio i broj prekršaja utvrđenih u prostorijama poduzeća i broj prekršaja utvrđenih na cesti. Sukladno zaključcima iz izvještaja, navedeno se može objasniti smanjenjem broja provedenih provjera. Stopa utvrđivanja povreda znatno se razlikuju u EU-u i ta činjenica u kombinaciji s trendom smanjenja broja provjerenih radnih dana i ograničenim kapacitetom provedbe u državama članicama pokazuje nužnost boljeg usmjeravanja provjera. Udjeli različitih vrsta povreda slični su u svim izvještajnim razdobljima. Gotovo polovina svih prekršaja utvrđenih u prostorijama poduzeća povezana je s evidencijom o vremenu vožnje, a prekršaji povezani s razdobljima odmora i vremenima vožnje čine gotovo polovinu svih prekršaja utvrđenih na cesti. Komisija je uvjerena da će prvi paket za mobilnost, koji je donesen u vrijeme izrade izvješća za razdoblje 2017.-2018. omogućiti učinkovitije provjere i bolju suradnju među državama članicama (Europska komisija, Izvješće Komisije, 2018., Europska komisija, Izvješće Komisije, 2021., Europska komisija, Izvješće Komisije, 2023).

U postupku donošenja Paketa za mobilnost i izmjene Uredbe (EZ) 561/2006 države članice Europske unije su zauzele različite stavove zbog različitih interesa koji su se u prvom

redu očitovali u različitim pristupima prema vozačima i razini socijalnog dijaloga te želji za obavljanjem usluga prijevoza po nižim cijenama u državama članicama. Starije članice Europske unije udružene u Alijansu za promet (Francuska, Njemačka, Belgija, Danska, Luxemburg, Italija, Austrija i Švedska) zauzele su se za osiguranje uvjeta u kojima vozači neće spavati u kabinama vozila, dok je druga skupina država članica okupljena oko Višegradske skupine (Bugarska, Češka, Mađarska, Latvija, Litva, Poljska, Rumunjska i Slovačka) isticala kako nedostaje broj zadovoljavajućih odmorišta i sigurnih parkinga, protiveći se donošenju pravila prema kojem vozači neće moći svoje redovite odmomore obavljati u kabinama vozila koja su opremljena ležajem. Osim toga, članice okupljene oko Višegradske skupine protivile su se obvezi smanjenja vremenskog perioda u kojem vozači moraju biti vraćeni u domicilnu državu. To je i razumljivo obzirom da u današnje vrijeme prijevoznici iz članica koje su kasnije stupile u Europsku uniju obavljaju velik broj prijevoza upravo u državama starijim članicama, odnosno državama okupljenim u Alijansu za promet. (Hrvatski sabor, Odbor za europske poslove, 2017). Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa COM (2017) 277 od 11. srpnja 2017. godine, koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku i ljudska prava Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom na sjednici održanoj 11. srpnja 2017. godine, a Odbor za europske poslove prihvatio Zaključkom 31. 1. 2018., uzimajući u obzir mišljenje Odbora za zaštitu okoliša i prirode, Odbora za pomorstvo, promet i infrastrukturu i Odbora za rad, mirovinski sustav i socijalno partnerstvo (Hrvatski sabor, Odbor za europske poslove, 2018.) zasniva se na podržavanju cilja donošenja izmjena uredbi 561/2006 i 165/2014 s obzirom na uočenu potrebu za pojašnjenjem zakonodavnog okvira i donošenjem preciznih propisa na europskoj razini zbog neujednačene primjene u državama članicama, no Republika Hrvatska nije bila suglasna s prijedlogom izmjena članka 8. stavka 8. točke (a) i (b) te je izrazila rezervu vezanu uz navedene prijedloge odredbi. Republika Hrvatska nije bila suglasna s prijedlogom da se redovna tjedna razdoblja odmora i svako tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada prethodnog skraćenog tjednog razdoblja odmora ne uzima u vozilu, već se uzimaju u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za odmor i sanitarnim čvorovima. Samim time prijevoznik organizira rad vozača tako da vozači tijekom svakog razdoblja od tri uzastopna tjedna kod kuće mogu provesti najmanje jedno redovno tjedno razdoblje odmora ili tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada skraćenog tjednog razdoblja. Svojim stajalištem Republika Hrvatska pridružila se je stajalištu država članica okupljenih oko Višegradske skupine<sup>5</sup> (Hrvatski sabor, Odbor za pomorstvo, promet i infrastrukturu, 2017; Hrvatski sabor, Odbor za europske poslove, 2017)

<sup>5</sup> Republika Hrvatska nije bila suglasna s prijedlogom izmjena članka 8. stavka 8. točke (a) i (b) iz „razloga povećanja administrativnih troškova za poslodavce i upitne provedivosti ovih odredbi u uvjetima nepostojanja odgovarajućih smještajnih kapaciteta uz parkirališta za teretna vozila te nepostojanja parkirališta pod nadzorom radi zaštite samih vozila i tereta koji se prevozi. Nadalje, upitno je i na koji način se dokazuje daje vozač koristio tjedni odmor u odgovarajućem objektu. Vezano za pravilo o obveznom povratku kući radi korištenja tjednog odmora vozača nakon uzastopna tri radna tjedna, postavlja se pitanje na koji način bi se dokazivalo provođenje tjednog odmora kod kuće ili na drugom privatnom mjestu, te što u slučaju kada se radi o prijevozu na velikim udaljenostima (ako se, primjerice, u vrijeme obveze provođenja navedenog tjednog odmora, hrvatski vozač zatekne u Švedskoj, Kazahstanu, Ruskoj Federaciji i si. to bi značilo nužnost povratka zrakoplovom u Hrvatsku, ostavljanje vozila u nekoj drugoj državi bez nadzora, te troškove putovanja zrakoplovne karte za povratak kući.“ (Hrvatski sabor, Odbor za europske poslove, 2017).



Odbor za rad, mirovinski sustav i socijalno partnerstvo razmotrio je Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu Uredbe te su na sjednici saslušani stavovi koje je iznio načelnik sektora Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, uprave cestovnog i željezničkog prometa i infrastrukture, sektora cestovnog prometa te sugestije Sindikata hrvatskog vozača i Nezavisnih hrvatskih sindikata. Većinom glasova saborski Odbor za rad, mirovinski sustav i socijalno partnerstvo prihvatio je mišljenje kojim prihvaća Stajalište Republike Hrvatske u pogledu Prijedloga navedene Uredbe. (Hrvatski sabor, Odbor za rad, mirovinski sustav i socijalno partnerstvo, 2017).

Republika Hrvatska ipak je promijenila svoje stajalište te je u travnju 2020. godine podržala Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) 561/2006. (Vijeće Europske unije, 2020.b). Uredba (EU) 2020/1054 objavljena je u Službenom listu Europske unije 31. srpnja 2020. godine i stupila je na snagu 20. kolovoza 2020., dok će se odredbe iz članka 1. točka 15. i članak 2. točka 12. početi primjenjivati 31. prosinca 2024. godine (čl. 3. Uredbe (EU) 2020/1054).

### **3.2. Izmjene Uredbe (EZ) 561/2006 koje se odnose na radno vrijeme i obvezne odmore vozača**

#### **3.2.1 Izmjene Uredbe (EZ) 561/2006 u području njezine primjene**

U članku 1. točki 1. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u članku 2. stavku 1. Uredbe (EZ) 561/2006 umeće sljedeća točka:

*„(aa) od 1. srpnja 2026., tereta u međunarodnom prijevozu ili tijekom kabotaže, pri čemu najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 2,5 tona; ili“.*

Umetanjem navedene točke (aa) propisano je da će se od 1. srpnja 2026. godine Uredba (EZ) 561/2006 primjenjivati na vozila za prijevoz tereta čija najveća dopuštena masa vozila prelazi 2,5 tona, što je razlika jer se do sada i do navedenog datuma primjene Uredba (EZ) 561/2006 primjenjivala na vozila za prijevoz tereta čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 tone. Evidentno je da su prijevoznici, posebno iz istočnih zemalja uvelike koristili teretna motorna vozila čija ukupna masa nije prelazila 3,5 tone kako bi sa njima obavljali međunarodni prijevoz tereta, a pri tome se vozači nisu morali pridržavati propisanih maksimalnih vremena vožnje i minimalnih odmora kao ni vođenja evidencije. Jednako tako ista vozila nisu imala obavezu ugradnje tahograf uređaja. Ovom promjenom smanjit će se broj teretnih vozila kojima se obavlja međunarodni prijevoz, a čija masa ne prelazi 3,5 tone, ili će se pristupiti ugradnji tahograf uređaja i u ta vozila ukupne mase manje od 3,5 tone, a veće od 2,5 tone i samim time i tim vozačima će se omogućiti rad na način da su u obvezi odmaranja i da imaju propisano maksimalno dozvoljeno vrijeme vožnje što do sada nije bilo obvezno.

#### **3.2.2 Izmjene u odnosu na područje na koje se ne primjenjuje Uredba (EZ) 561/2006**

U članku 1., točki 2. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se članak 3. Uredbe (EZ) 561/2006 mijenja kako slijedi:

*„(a) točka (aa) zamjenjuje se sljedećim:*

*„(aa) vozila ili kombinacije vozila s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona i koja se upotrebljavaju:*

*i. za prijevoz materijala, opreme ili strojeva koje vozač upotrebljava prilikom izvođenja posla; ili*

*ii. za dostavu robe koja je proizvedena u okviru obrtničke djelatnosti, isključivo unutar radijusa od 100 km od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da vožnja vozila nije glavna djelatnost vozača i prijevoz se ne obavlja uz naknadu;“;*

*(b) umeće se sljedeća točka:*

*„(ha) vozila s najvećom dopuštenom masom, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, koja prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona i koja se upotrebljavaju za prijevoz tereta, ako se prijevoz ne obavlja uz naknadu već za vlastiti račun poduzeća ili vozača te ako vožnja nije glavna djelatnost osobe koja upravlja vozilom;“;*

Ovom promjenom od obveze primjene Uredbe (EZ) 561/2006 dodatno se izuzimaju vozači vozila ili kombinacije vozila s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona, a koja se upotrebljavaju za prijevoz materijala, opreme ili strojeva koje vozač upotrebljava prilikom izvođenja posla ili za dostavu robe koja je proizvedena u okviru obrtničke djelatnosti, a sve isključivo unutar radijusa od 100 km od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da vožnja vozila nije glavna djelatnost vozača te da se prijevoz ne obavlja uz naknadu. Obzirom da će se od 2026. godine područje primjene ove Uredbe povećati i na vozila ukupne mase iznad 2,5 tone, a ispod 3,5 tone, dodavanjem ovog članka ta se vozila izuzimaju ako se upotrebljavaju za prijevoz tereta koji se ne obavlja uz naknadu već za vlastiti račun poduzeća ili vozača te ako vožnja nije glavna djelatnost osobe koja upravlja vozilom. Na ovaj način omogućeno je vozačima navedenih vozila kojima je obavljanje vožnje sporedni posao da nemaju obvezu voditi evidenciju o radnom vremenu, niti se pridržavati navedenih pravila, već se na njih primjenjuju izvori prava vezani uz radne odnose, što i je njihova primarna zadaća.

### *3.2.3. Vrijeme vožnje, stanke i razdoblja odmora vozača u odredbama izmijenjene Uredbe (EZ) 561/2006*

U članku 1. točki 5. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u članku 7. Uredbe (EZ) 561/2006 dodaje sljedeći stavak:

*„Vozač koji je dio višečlane posade može uzeti stanku od 45 minuta u vozilu kojim upravlja drugi vozač pod uvjetom da vozač koji uzima stanku ne pruža pomoć vozaču koji upravlja vozilom.“;*

Sukladno čl. 4. st. 1. (o) Uredbe (EZ) 561/2006 višečlana posada predstavlja situaciju u kojoj se tijekom svakog razdoblja vožnje između bilo koja dva uzastopna dnevna razdoblja odmora, ili između dnevnog razdoblja odmora i tjednog razdoblja odmora, u vozilu nalaze najmanje dva vozača koji upravljaju vozilom. Tijekom prvog sata prijevoza s višečlanom posadom nazočnost drugog ili drugih vozača nije obvezna, ali je obvezna tijekom ostatka vremena. Članak 7. Uredbe (EZ) 561/2006 regulira okvire u kojima vozači moraju napraviti stanku, a dodavanjem prethodno navedenog stavka uključuje se i specifična mogućnost stanke za situacije višečlane posade. Prihvaćeno je da vozač kao dio višečlane posade za vrijeme kojim ne upravlja vozilom i ne pruža pomoć vozaču koji upravlja vozilom te ne obavlja druge poslove može uzeti stanku od 45 minuta. Ovdje je bitno napomenuti da vozač može uzeti stanku, ukoliko on to želi, a da se ne podrazumijeva da je prilikom pripravnosti napravljena stanka od 45 minuta. Dakle, ukoliko vozač odluči da će za vrijeme pripravnosti uzeti stanku od 45 minuta u obvezi je putem uređaja za bilježenje stanke i evidentirati.



U članku 1. točki 6. (a) Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) 561/2006 zamjenjuje sljedećim:

*„6. U bilo koja dva uzastopna tjedna vozač uzima najmanje:*

*(a) dva redovna tjedna razdoblja odmora; ili*

*(b) jedno redovno tjedno razdoblje odmora i jedno skraćeno tjedno razdoblje odmora od najmanje 24 sata.*

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

*Odstupajući od prvog podstavka, vozač koji obavlja međunarodni prijevoz tereta može, izvan države članice poslovnog nastana, uzeti dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora pod uvjetom da u bilo koja četiri uzastopna tjedna uzima najmanje četiri tjedna razdoblja odmora, od kojih su najmanje dva redovna tjedna razdoblja odmora.*

*Za potrebe ovog stavka smatra se da vozač obavlja međunarodni prijevoz ako započne dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora izvan države članice u kojoj poslodavac ima poslovni nastan i zemlje u kojoj je mjesto boravka vozača.“*

Na ovaj način propisano je da vozač u bilo koja dva uzastopna tjedna uzima dva redovita tjedna odmora ili jedan redoviti tjedni odmor u trajanju od najmanje 45 sati i jedan skraćeni tjedni odmor od najmanje 24 sata. Jasno je propisano da tjedno razdoblje odmora počinje najkasnije nakon završetka šest 24-satnih razdoblja od kraja prethodnog tjednog odmora. Dodatno je regulirana i predviđena mogućnost za vozača koji obavlja međunarodni prijevoz tereta, koji temeljem ove odredbe može izvan države članice poslovnog nastana uzeti dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora pod uvjetom da u bilo koja četiri uzastopna tjedna uzima najmanje četiri tjedna razdoblja odmora od kojih su najmanje dva redovna tjedna razdoblja odmora.

Nadalje, u članku 1. točki 6. (b) Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u članku 8. Uredbe (EZ) 561/2006 umeće sljedeći stavak:

*„6.b Svako skraćenje tjednog razdoblja odmora nadoknađuje se istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (en bloc) prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se to odnosi.*

*Ako su dva skraćena razdoblja odmora uzeta uzastopno u skladu sa stavkom 6. trećim podstavkom, prije sljedećeg tjednog razdoblja odmora uzima se razdoblje odmora koje je nadoknada za ta dva skraćena tjedna razdoblja odmora.“*

Na ovaj način jasno i bez dvojbe propisana je obveza nadoknade razlike od skraćenog tjednog odmora do punog tjednog odmora, kao i to da se uzima u komadu i vrijeme u kojem je potrebno napraviti nadoknadu.

U članku 1. točki 6. (c) Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se članak 8. stavak 8. Uredbe (EZ) 561/2006 zamjenjuje sa sljedećim:

*„8. Redovna tjedna razdoblja odmora i svako tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada za prethodna skraćena tjedna razdoblja odmora ne provode se u vozilu. Provode se u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za odmor i sanitarnim prostorima u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti.*

*Sve troškove smještaja izvan vozila pokriva poslodavac.“*

Dotadašnjim člankom 8. stavkom 8. Uredbe (EZ) 561/2006 bilo je predviđeno da vozač može dnevna i skraćena tjedna razdoblja odmora provesti u vozilu, ako ima pogodno mjesto za odmor dok je vozilo u mirovanju. Ovo je svakako jedna od bitnih promjena oko koje se najviše vodilo diskusije i oko koje je bilo najviše prijedora, a odnosi se na to da vozači više ne mogu obavljati redovne tjedne odmore u vozilima koja su opremljena ležajem, već ih moraju provesti u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za odmor i sanitarnim prostorima u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti, a sve o trošku poslodavca. Na ovaj način nastojalo se postići da vozači najmanje svaki treći tjedni odmor obavljaju kod svojih kuća ili u adekvatnim prostorima. Provedena anketa koja će se prikazati u posljednjem dijelu rada također pokazuje da više od 40% ispitanih osoba smatra kako je ova promjena najbitnija promjena Uredbe 561/2006. S druge strane na ovom mjestu treba naglasiti kako su pred Sudom EU u tijeku postupci povodom tužbe Mađarske, Rumunjske i Bugarske (Predmet C-543/20, Predmet C-546/20 i Predmet C-551/20), kojima traže od Suda EU da poništi članak 1. točku 6. podtočku (c) Uredbe (EU) 2020/1054 kojim se mijenja članak 8. stavak 8. Uredbe (EZ) br. 561/2006. Tako Rumunjska smatra da ova regulativna promjena nije prikladna za povećanje sigurnosti na cestama i poboljšanje radnih uvjeta vozača te da se njome ne eliminiraju rizici i poteškoće koje je utvrdila Komisija. Također, Rumunjska smatra da ova mjera stvara očite nejednakosti za periferne države članice Unije, osobito s obzirom na posebnosti mreža parkirališta i smještaja (Predmet C-546/20). Mađarska smatra da ova odredba nije provediva u praksi „jer raspoloživi odgovarajući objekti za odmor nisu dostatni. Tim se zahtjevom pravnim subjektima, odnosno vozačima i prijevoznicima, nalaže neproporcionalan teret i on predstavlja očitu pogrešku u procjeni zakonodavaca. Nadalje, činjenica da se u okviru zakonodavnog postupka uopće nije razmatrala raspoloživost, broj ili mjesto smještaja koji su prilagođeni zahtjevima iz pobijane odredbe, iako su u tom pogledu iznesene ozbiljne primjedbe, također predstavlja očitu pogrešku u procjeni.“ (Predmet C-551/20).

U članku 1. točki 6. (d) Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u članku 8. Uredbe (EZ) 561/2006 umeće sljedeći stavak:

*„8.a Prijevoznici organiziraju rad vozača tako da se vozači mogu vratiti u operativno središte poslodavca gdje je obično baza vozača i gdje vozač počinje tjedno razdoblje odmora, u državu članicu poslovnog nastana poslodavca ili u mjesto boravka vozača u svakom razdoblju od četiri uzastopna tjedna, kako bi proveli najmanje jedno redovno tjedno razdoblje odmora ili tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada za skraćeno tjedno razdoblje odmora.*

*Međutim, ako je vozač uzeo dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora u skladu sa stavkom 6., prijevoznik organizira rad vozača tako da se vozač može vratiti prije početka redovnog tjednog razdoblja odmora duljeg od 45 sati koje se uzima kao nadoknada.*

*Prijevoznik bilježi način na koji ispunjava tu obvezu te u svojim prostorima drži dokumentaciju kako bi je mogao predložiti na zahtjev nadzornih tijela.“*

Kroz umetanje dodatnog stavka 8.a dodana je uputa prijevoznicima o načinu organiziranja rada vozača, kao i o obvezi i načinu bilježenja ispunjavanja te obveze kako bi je mogao predložiti na zahtjev nadzornih tijela. Rumunjska je i ovom slučaju podnijela tužbu kojom traži od Suda EU da poništi članak 1. točku 6. podtočku (d) kojim se mijenja članak 8. Uredbe (EZ) br. 561/2006 umetanjem novog stavka 8.a. Naime, Rumunjska smatra da je ova mjera,

kojom se predviđa povratak vozača u svakom razdoblju od četiri uzastopna tjedna (te prije redovnog tjednog razdoblja odmora duljeg od 45 sati koje se uzima kao nadoknada nakon dva uzastopna skraćena tjedna razdoblja odmora), u operativno središte poslodavca koje se nalazi u državi članici poslovnog nastana poslodavca ili u mjesto boravka vozača, neprikladna s obzirom na nove administrativne obveze koje su uspostavljene, znatne troškove koje zbog toga snose gospodarski subjekti, ograničenje njihove poslovne aktivnosti, kao i na činjenicu da tom mjerom nije osigurana primjerena zaštita vozača. Između ostaloga, Rumunjska također smatra da „osiguranje povratka vozača u smislu članka 1. točke 6. podtočke (d) nosi sa sobom znatne gubitke za društva osnovana u perifernim državama članicama Unije – u svakom slučaju radi se o gubicima koji su znatno veći u odnosu na gubitke država članica koje se nalaze blizu središta prijevoza u Uniji.“ (Predmet C-546/20).

U članku 1. točki 6. (e) Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u članku 8. Uredbe (EZ) 561/2006 dodaje sljedeći stavak:

*„10. Komisija najkasnije 21. kolovoza 2022. evaluira mogu li se donijeti primjerenija pravila za vozače koji obavljaju povremeni prijevoz putnika, kako je definiran u članku 2. točki 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009, te o tome izvješćuje Europski parlament i Vijeće.“*

Obzirom da se ista pravila primjenjuju i na vozače koji obavljaju prijevoz tereta i prijevoz putnika, a samim time i na povremeni prijevoz putnika za koji se smatra da bi trebao imati primjerenija pravila za vozače, na ovaj način propisao se je rok, najkasnije 21. kolovoza 2022. godine da Komisija evaluira mogu li se donijeti primjerenija pravila za vozače koji obavljaju povremeni prijevoz putnika te da o tome izvijesti Europski parlament i Vijeće.

U članku 1. točki 7. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u Uredbi (EZ) 561/2006 umeće sljedeći članak:

#### *„Članak 8.a*

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

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

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

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

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

*U skladu s člankom 39. stavkom 2. točkom (c) Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća države članice moraju poticati izgradnju parkirališta za komercijalne korisnike cesta.*

*4. Komisija do 31. prosinca 2024. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o dostupnosti prikladnih objekata za odmor vozača i zaštićenih parkirališta, kao i o razvoju sigurnih i zaštićenih parkirališta koja su certificirana u skladu s delegiranim aktima iz stavka 2. U tom izvješću mogu se navesti mjere za povećanje broja i kvalitete sigurnih i zaštićenih parkirališta.“*

Kroz dodani članak 8.a uvažene su primjedbe svih država članica da na području Europske unije ne postoji dostatan broj sigurnih parkirališta, a i ona koja jesu danas nisu certificirana i ne zadovoljavaju uvjete koji se sada po prvi puta propisuju, stoga se cijelim nizom stavaka nastoji propisati kakva bi ta parkirališta trebala biti te njihovo certificiranje i nastojanje da se ista povežu, a sve u propisanom roku.

U članku 1. točki 8. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se članak 9. Uredbe (EZ) 561/2006 mijenja kako slijedi:

*„(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:*

*„1. Odstupajući od članka 8., kada vozač prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom te uzima redovno dnevno razdoblje odmora ili skraćeno tjedno razdoblje odmora, to se razdoblje može prekinuti najviše dva puta drugim aktivnostima koje ukupno ne traju dulje od jednog sata. Tijekom takvog redovnog dnevnog razdoblja odmora ili skraćenog tjednog razdoblja odmora vozač ima pristup spavaćoj kabini, kabini ili ležaju.*

*U pogledu redovnih tjednih razdoblja odmora, to se odstupanje primjenjuje na putovanja trajektom ili vlakom samo ako:*

*(a) predviđeno putovanje traje osam sati ili više; i*

*(b) vozač ima pristup spavaćoj kabini na trajektu ili u vlaku.“*

Na ovaj način propisano je da vozač ima mogućnost prekida dnevnog razdoblja odmora ili skraćenog tjednog razdoblja odmora u trajanju od najdulje jednog sata koje se može prekinuti najviše dva puta. Na taj način omogućen je prekid radi ukrcaja ili iskrcaja na vlak ili trajekt. U pogledu prekida redovitih tjednih razdoblja odmora to se odstupanje primjenjuje na putovanja trajektom ili vlakom samo ako predviđeno putovanje traje 8 ili više sati i ako vozač za to vrijeme ima pristup spavaćoj kabini na trajektu ili u vlaku.

*„(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:*

*„2. Sve vrijeme provedeno u putovanju do mjesta preuzimanja vozila obuhvaćenog područjem primjene ove Uredbe, ili u povratku iz tog mjesta, kada vozilo nije u vozačevom prebivalištu niti u operativnom središtu poslodavca u kojemu je sjedište vozača, ne računa se kao vrijeme odmora ili stanke, osim ako je vozač na trajektu ili vlaku i ima pristup spavaćoj kabini, kabini ili ležaju.“ (čl. 1. t. 8. Uredbe (EU) 2020/1054).*

Ovim propisom jasno i nedvojbeno je propisano da se vozaču koji putuje do vozila kojim će obavljati prijevoz, a koje nije u njegovom mjestu stanovanja ili operativnom središtu poslodavca, to vrijeme ne računa, odnosno nije vrijeme odmora ili stanke. Dakle, ukoliko je vozač putnik u vozilu kojim mu je organiziran prijevoz do mjesta preuzimanja vozila koje je ostavljeno izvan njegovog mjesta stanovanja ili operativnog središta poslodavca, to je vrijeme koje se ne može bilježiti kao odmor ili stanke, već se bilježi kao pripravnost. Ako isti vozač upravlja vozilom kojim je organiziran prijevoz od mjesta ostavljanja vozila ili do mjesta preuzimanja vozila, to vrijeme bilježiti će se kao ostali rad.

### 3.2.4. Iznimke i izuzeća u odredbama izmijenjene Uredbe (EZ) 561/2006

U članku 1. točki 11. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u članku 12. Uredbe (EZ) 561/2006 dodaju sljedeći stavci:

*„Pod uvjetom da sigurnost na cestama time nije ugrožena, vozač u iznimnim okolnostima može odstupiti i od članka 6. stavaka 1. i 2. te članka 8. stavka 2. na način da prekorači dnevno i tjedno vrijeme vožnje za najviše jedan sat kako bi stigao do operativnog središta poslodavca ili mjesta boravka vozača da bi iskoristio tjedno razdoblje odmora.*

*Pod istim uvjetima vozač smije prekoračiti dnevno i tjedno vrijeme vožnje za najviše dva sata kako bi stigao do operativnog središta poslodavca ili mjesta boravka vozača da bi iskoristio redovno tjedno razdoblje odmora, pod uvjetom da je uzeo neprekinutu stanku od 30 minuta neposredno prije dodatne vožnje.*

*Vozač naznačuje razlog takvog odstupanja ručno na obrascu evidencije ili na ispisu uređaja za bilježenje ili na rasporedu zaduženja, najkasnije po dolasku na odredište ili pogodno mjesto za zaustavljanje.*

*Svako razdoblje produljenja nadoknađuje se istovjetnim razdobljem odmora koje se uzima u komadu (en bloc) s bilo kojim razdobljem odmora prije isteka trećeg tjedna nakon tjedna na koji se to odnosi.“*

U cilju omogućavanja vozačima da skraćene tjedne odmore rade kod svojih kuća omogućeno je da odstupe od članka 6. stavaka 1. i 2. te članka 8. stavka 2. na način da smiju prekoračiti dnevno i tjedno vrijeme vožnje za najviše jedan sat kako bi stigli do operativnog središta poslodavca ili mjesta boravka vozača. Ukoliko vozač radi redoviti tjedni odmor kod svoje kuće ili u operativnom sjedištu poslodavca, dozvoljeno mu je da smije prekoračiti dnevno i tjedno vrijeme vožnje za najviše dva sata pod uvjetom da je uzeo neprekidnu stanku od najmanje 30 minuta neposredno prije dodatne vožnje. Jednako tako vozač je obavezan takvo odstupanje zabilježiti na obrascu evidencije, na ispisu uređaja za bilježenje ili na rasporedu zaduženja najkasnije po dolasku na odredište ili na pogodnom mjestu za zaustavljanje. Na taj način, dopunom članka 12. Uredbe (EZ) 561/2006 detaljnije je propisana i proširena prethodno navedena mogućnost za vozače.

U članku 1. točki 12. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u članku 13. stavak 1. Uredbe (EZ) 561/2006 mijenja kako slijedi:

*„(a) točka (e) zamjenjuje se sljedećim:*

*„(e) vozila koja se upotrebljavaju isključivo na otocima ili u regijama izoliranim od ostatka državnog područja čija površina nije veća od 2 300 kvadratnih kilometara i koji nisu povezani s ostatkom državnog područja mostom, gazom ili tunelom otvorenim za motorna vozila te ne graniče s drugom državom članicom;“*

*(b) dodaju se sljedeće točke:*

*„(q) vozila ili kombinacije vozila kojima se prevoze građevinski strojevi za građevinska poduzeća, u radijusu do 100 km od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da upravljanje vozilima nije glavna djelatnost vozača;*

*(r) vozila koja se upotrebljavaju za dostavu gotove betonske smjese.“*

Pod uvjetom da nisu dovedeni u pitanje ciljevi utvrđeni u članku 1., svaka država članica može odobriti iznimke od članka 5. do članka 9. te zahtijevati da te iznimke podliježu pojedinačnim uvjetima na njezinom vlastitom području ili u dogovoru s državama na koje se to odnosi, na području druge države članice, pored prijevoza i vozila na koje se do sada odnosilo dodana su i vozila koja se upotrebljavaju isključivo na otocima ili u regijama izoliranim od ostatka državnog područja čija površina nije veća od 2300 kvadratnih kilometara i koji nisu povezani s ostatkom državnog područja mostom, gazom ili tunelom otvorenim za motorna vozila te graniče s drugom državom članicom. Jednako tako dodana su i vozila ili kombinacije vozila kojima se prevoze građevinski strojevi za građevinska poduzeća u radijusu od 100 km od sjedišta poduzeća i pod uvjetom da upravljanje vozilima nije glavna djelatnost vozača, kao i vozila koja se upotrebljavaju za dostavu gotove betonske smjese.

U članku 1. točki 13. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se u članku 14. stavak 2. Uredbe (EZ) 561/2006 zamjenjuje sa sljedećim:

*„U hitnim slučajevima države članice u iznimnim okolnostima mogu odobriti privremeno izuzeće za razdoblje od najviše 30 dana, koje mora biti obrazloženo i o njemu se odmah mora obavijestiti Komisiju. Komisija te informacije odmah objavljuje na javnim internetskim stranicama.“*

Na ovaj način Uredba daje mogućnost državi članici da u iznimnim okolnostima mogu odobriti privremeno izuzeće, ali samo za razdoblje od najviše 30 dana i koje mora biti obrazloženo i o njemu se odmah mora obavijestiti Komisiju, a Komisija te informacije mora objaviti na javnim internetskim stranicama. Ovo je bio slučaj i 2020. godine kada je zbog pandemije COVID-19 virusa Republika Hrvatska odobrila privremeno izuzeće na rok od 30 dana.

U članku 1. točki 14. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se članak 15. Uredbe (EZ) 561/2006 zamjenjuje sljedećim:

*„Države članice osiguravaju da vozači vozila iz članka 3. točke (a) podliježu nacionalnim pravilima kojima se pruža odgovarajuća zaštita u pogledu dozvoljenih vremena vožnje te obveznih stanki i razdoblja odmora. Države članice obavješćuju Komisiju o relevantnim nacionalnim pravilima koja se primjenjuju na te vozače.“*

Država članica ima mogućnost da vozačima vozila iz članka 3.<sup>6</sup> pruži odgovarajuću zaštitu u pogledu dozvoljenih vremena vožnje te obaveznih stanki i razdoblja odmora kroz nacionalna pravila koja se primjenjuju na te vozače pod uvjetom da o tome obavijesti Komisiju.

<sup>6</sup> Riječ je o vozilima koja se koriste za prijevoz putnika na linijskim vožnjama na udaljenosti do 50 kilometara, vozilima čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 40 km na sat, vozilima koja su u vlasništvu ili u najmu oružanih snaga, civilne zaštite, vatrogasnih službi ili snaga za održavanje javnog reda, bez vozača, ako je prijevoz koji se obavlja vezan uz zadaće koje su dodijeljene tim službama te se obavljaju pod njihovom kontrolom, vozilima, uključujući vozila koja se koriste u nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći u hitnim intervencijama ili operacijama spašavanja, specijaliziranim vozilima koja se koriste u medicinske svrhe, specijaliziranim vozilima tehničke pomoći na cesti u slučaju kvara u radijusu od 100 km od njihovog sjedišta i drugima, sukladno čl. 3. Uredbe (EZ) 561/2006.



### 3.1.5. Postupci nadzora i sankcije u odredbama izmijenjene Uredbe (EZ) 561/2006

U članku 1. točki 15. Uredbe (EU) 2020/1054 propisano je da se sadržaj u članku 16. stavak 3. točka (a) Uredbe (EZ) 561/2006 zamjenjuje sljedećim:

*„(a) sadržava sve pojedinosti određene u stavku 2. za minimalno razdoblje kojim su obuhvaćeni dan na koji se provodi kontrola i prethodnih 56 dana; te se pojedinosti moraju ažurirati u redovitim razmacima čije trajanje ne može biti duže od jednog mjeseca;“*

Navedena promjena odnosi se na vozila u koja nije ugrađen tahograf uređaj u skladu s Uredbom (EEZ) br. 3821/85 stavci 2. i 3. Raspored zaduženja mora sadržavati sve pojedinosti određene u stavku 2. za minimalno razdoblje kojim su obuhvaćeni dan na koji se provodi kontrola i prethodnih 56 dana.

Navedenim izmjenama kroz Paket mobilnosti uvedena je i bitna promjena u pogledu perioda kontrole pa tako sada u svakom trenutku kontrole vozači na zahtjev ovlaštene osobe moraju predočiti evidenciju radnog vremena za aktualni dan i 56 dana unazad.

## 4. Stavovi profesionalnih vozača kroz anketno istraživanje

Tijekom mjeseca lipnja 2022. do zaključno 9. srpnja 2022. godine autori ovog rada proveli su anonimno anketno istraživanje na 42 ispitanika koji su profesionalni vozači iz Republike Hrvatske, na koje se primjenjuje Uredba (EZ) 561/2006, kao i ostali propisi koji se odnose na mobilne radnike - vozače. U anketnom istraživanju sudjelovao je podjednak broj profesionalnih vozača zaposlen u javnim, odnosno privatnim prijevozničkim tvrtkama. Anketni upitnik pripremljen je korištenjem softvera *Google Forms* te je ispitanicima proslijeđen putem e-mail adresa. Cilj istraživanja bio je dobiti osnovne stavove profesionalnih vozača o temeljnim pitanjima u području pravne regulative ovog područja.

U anketi je sudjelovalo 81% muškaraca i 19% žena, iz čega se može zaključiti kako je u poslovima profesionalnih vozača i dalje prevladavajući muški spol, ali u manjem postotku nego što je to bilo ranije. Takav rezultat ankete po pitanju spola je očekivan, ali iskazuje rast udjela žena u zanimanju vozača. Takav trend primjerice pokazuje i Statistički zavod Austrije, koji pokazuje rekordan broj žena koje su tijekom 2021. godine prošle test za C kategoriju (Pluton Logistics, 2022.). Prema podacima Udruge „Women In Trucking Association (WIT)“ postotak profesionalnih vozača koji su žene porastao je na 13,7 posto u 2022., što je povećanje od više od tri posto od 2019. (Women in Trucking, 2022).

Zbog specifičnosti poslova vozača, u anketi su sudjelovale samo punoljetne osobe koje posjeduju vozačke dozvole i kvalifikacije profesionalnih vozača. Rezultati istraživanja pokazuju kako je najviše ispitanika koji su sudjelovali u istraživanju u dobi od 36 do 45 godina (33 %), nakon njih slijede ispitanici u dobi od 46 do 55 godina (28,6 %), dok je podjednak broj onih mlađih od 25 (u dobi od 18 do 25 godina), onih u dobi od 26 do 35 godina te starijih od 55 godina, u dobi od 56 do 65 godina (11,9 %). Očekivano, tek 2,4 % ispitanika je u dobi od 66 godina i više.

Nakon navedenih demografskih pitanja, ispitanicima se postavilo pitanje prate li samostalno promjene koje se odnose na zanimanje profesionalnih vozača, odnosno mobilnih radnika. Otprilike 24% ispitanika (23,8 %) prati zakonske promjene koje se odnose na njihovo

zanimanje, 50 % profesionalnih vozača samo povremeno prati izmjene propisa koji se na njih odnose, dok promjene u pravnoj regulativi uopće ne prati 7,1 % ispitanika.

Odgovornost poslodavaca za koje rade anketirani vozači očituje se u sljedećem pitanju ankete, u kojem su se anketirani vozači i vozačice izjasnili kako 52,4 % poslodavaca ne upoznaje svoje zaposlenike sa zakonskim odredbama koje se odnose na njihovo zanimanje. Sam taj podatak alarmantan je i neočekivan jer se radi o osnovnim pravima s kojima valja upoznati svoje radnike, pogotovo kada obavljaju zahtjevan i kompliciran posao kao što je posao vozača na koji se odnosi velik broj propisa koji se često mijenjaju i nadopunjavaju, baš kao i Uredba (EZ) 561/2006, koja je predmet ovog rada. Time se želi skrenuti pozornost i na poslodavca koji mora povećati svoju ulogu u upoznavanju radnika s njihovim pravima i obavezama, jer zbog opisa posla profesionalnih vozača ponekad je teško takvim radnicima aktivno pratiti sve promjene u pravnim aktima.

Iz aspekta sigurnosti cestovnog prometa, više od 3/4 ispitanika (76,2 %) smatra kako će se povećati sigurnost u cestovnom prometu stupanjem na snagu izmijenjenih odredbi Uredbe (EZ) 561/2006.

Ispitanike se također pitalo što je po njima najbitnija promjena ove Uredbe. Većina ispitanika, njih 40,5 % smatra da je to zabrana provođenja redovnog tjednog odmora (45 sati) u kabini vozila. Nadalje, 19 % ispitanika smatra da je to proširenje primjene Uredbe na sva vozila teža od 2,5 tone. Jednak postotak ispitanika, 16,7 % smatra da je to mogućnost korištenja dva uzastopna skraćena tjedna odmora, odnosno stanje pauze za vozača koji tijekom vožnje u posadi ne upravlja vozilom, dok 7,1 % ispitanika smatra da je to produljenje čuvanja dokumentacije s 28 na 56 dana.

Kako je vozačima propisana periodička izobrazba sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (NN br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21., 114/22., čl. 9.-13. navedenog Zakona), odnosno Pravilniku o početnoj i periodičnoj izobrazbi vozača (NN br. 14/22), u slučaju Republike Hrvatske propisano je slušanje predavanja svakih 5 godina u trajanju od 35 sati (čl. 20. st. 2. Pravilnika o početnoj i periodičnoj izobrazbi vozača), ispitanici su odgovorili na pitanje smatraju li da im periodičke izobrazbe pomažu u upoznavanju s promjenama propisa. Rezultat je očekivan i više od 65% ispitanika smatra kako su im periodičke izobrazbe odličan uvid u promjene propisa koje se odnose na njihovo zanimanje.

Na kraju ankete, a s ciljem budućih projekata vezanih uz upoznavanje profesionalnih vozača s njihovim pravima, obavezama i propisima koje moraju poštivati te primjenjivati u svojem radu, sudionicima ankete postavljeno je pitanje smatraju li da im je potrebna mobilna aplikacija ili web stranica na kojoj bi se jednostavno i na jednom mjestu prikazala sva pravna regulativa, propisi i izmjene propisa koji se odnose na zanimanja vozača. Odgovor je očekivano visok, čak više od 95% ispitanika smatra da im je potrebna aplikacija ili web stranica na kojoj će jednostavno i u nekoliko klikova saznati što im je potrebno da budu upućeni u regulativu koja se odnosi na njihov svakodnevni život u poslovima profesionalnih vozača motornih vozila.

## 5. Zaključak

Novim pravilima poboljšani su radni uvjeti vozača, što se prvenstveno očituje u tome da vozači u međunarodnom prometu više ne mogu obavljati redovite tjedne odmore u vozilima koja su opremljena ležajem, već redovite tjedne odmore obavljaju u svojim kućama ili u prostorima koji su za to odgovarajuće opremljeni. Iz izmjena Uredbe (EZ) 561/2006 može se zaključiti da je težište stavljeno na to da vozači idu svojim kućama i vrijeme provode sa svojim obiteljima, čemu u prilog ide i odstupanje koje govori da mogu odstupiti od dozvoljenog dnevnog i tjednog vremena vožnje, ako u operativnom sjedištu poslodavca ili u mjestu stanovanja rade tjedni odmor, ili čak za dva sata, ako će raditi redoviti tjedni odmor. Paketom mobilnosti povećao se period koji se obuhvaća kontrolom s dosadašnjih 28 dana na 56 dana plus aktualni dan, a sve u cilju izbjegavanja eventualnih manipulacija na način da se vozačima izdaju potvrde kojima su potvrđivali da su proteklih 28 dana bili na godišnjem odmoru. Sve ranije navedeno ukazuje na svjesnost zakonodavca o problematici s kojom se svakodnevno susreću profesionalni vozači, a sve s ciljem olakšavanja svakodnevnih aktivnosti, reguliranja tržišnog natjecanja i promoviranja zanimanja vozača motornih vozila. Svakodnevno svjedočimo manjku vozača, kako u Republici Hrvatskoj, tako i u ostalim članicama Europske unije. Izmjene Uredbe (EZ) 561/2006 idu vozačima u korist i olakšavaju obavljanje njihovog posla, stoga se i na taj način nastoji promovirati zanimanje vozača. Krajnji cilj svih odredbi koje se odnose na vozače, bilo profesionalne ili one kojima to nije osnovna djelatnost, povećanje je sigurnosti u cestovnom prometu. Tako je i krajnji cilj izmjene Uredbe (EZ) 561/2006 povećanje sigurnosti u prometu. Učinkovita informiranost prijevoznika i profesionalnih vozača o važećim pravnim pravilima te svim njihovim promjenama predstavlja također značajan aspekt navedene tematike. Ostaje za vidjeti koje će mišljenje zauzeti Sud EU povodom tužbi pojedinih država članica koje traže da Sud djelomično, odnosno u cijelosti poništi Uredbu (EU) 2020/1054. Tema ovog rada svakako će biti predmet daljnjih znanstvenih i stručnih razmatranja.

## LITERATURA

1. Cestovni prijevoz: pravila EU-a o organizaciji radnog vremena profesionalnih vozača, Dokument 32002L0015, Sažetak dokumenata: Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza, *EUR-Lex*, 20. 8. 2020. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/LSU/?uri=celex:32002L0015> [pristupljeno 3.6.2023.]
2. Europska komisija (2018). *Izvešće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i Direktive 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza u razdoblju 2015.–2016.*, Bruxelles, 18. 10. 2018., COM (2018) 698 final, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:52018DC0698> [pristupljeno 3.6.2023.]
3. Europska komisija (2021). *Izvešće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i Direktive 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje obav-*

- ljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza u razdoblju 2017.–2018.*, Bruxelles, 30. 9. 2021., COM (2021) 610 final, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0610&qid=1684056833136> [pristupljeno 3.6.2023.]
4. Europska komisija (2023). *Izješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi Uredbe (EZ) br. 561/2006 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i Direktive 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza u razdoblju 2019.–2020.*, Bruxelles, 4. 4. 2023., COM (2023) 183 final, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023DC0183&from=EN#footnote32> [pristupljeno 3.6.2023.]
  5. Europski parlament (2020). Parlament odobrio veliku reformu sektora cestovnog prometa. *Europski parlament*. 9. srpnja. Dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/news/hr/press-room/20200706IPR82714/parlament-odobrio-veliku-reformu-sektora-cestovnog-prometa> [pristupljeno 13.1.2023.]
  6. Hrvatski sabor, Odbor za europske poslove (2017). *Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa COM (2017) 277, proslijeđivanje Stajališta RH Odboru za zaštitu okoliša i prirode, Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu i Odboru za rad, mirovinski sustav i socijalno partnerstvo s rokom dostave mišljenja, Klasa: 022-03/17-03/112, Urbroj: 6521-31-17-01, Zagreb, 17. listopada 2017.* Dostupno na: <https://edoc.sabor.hr/Views/DEUView.aspx?id=2022093> [pristupljeno 15.11.2022.]
  7. Hrvatski sabor, Odbor za europske poslove (2018). *Zaključak Odbora za europske poslove o Stajalištu Republike Hrvatske o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa COM (2017) 277 od 11. srpnja 2017. na osnovi kojeg Vlada djeluje u institucijama Europske unije.* Dostupno na: <https://www.sabor.hr/hr/radna-tijela/odbori-i-povjerenstva/zakljucak-odbora-za-europske-poslove-o-stajalistu-republike-80> [pristupljeno 15.11.2022.]
  8. Hrvatski sabor, Odbor za pomorstvo, promet i infrastrukturu (2017). *Mišljenje na Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa COM (2017) 277, D.E.U. br. 17/02, Klasa: 022-03/17-03/112, Urbroj: 6521-17-17, Zagreb, 27. listopada 2017.* Dostupno na: <http://edoc.sabor.hr/DocumentView.aspx?entid=2006020> [pristupljeno 15.11.2022.]
  9. Hrvatski sabor, Odbor za rad, mirovinski sustav i socijalno partnerstvo (2017). *Mišljenje na Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa COM (2017) 277, D.E.U. br.*

- 17/02, Klasa: 022-03/17-03/112, Urbroj: 6521-28-17, Zagreb, 25. listopada 2017. Dostupno na: <https://edoc.sabor.hr/Views/DEUView.aspx?id=2022093> [pristupljeno 15.11.2022.]
10. Narodne novine (2013). *Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu*. Zagreb: Narodne novine, 75/13., 36/15., 46/17., 152/22.
  11. Narodne novine (2018). *Zakon o prijevozu u cestovnom prometu*. Zagreb: Narodne novine, 41/18., 98/19., 30/21., 89/21., 114/22.
  12. Narodne novine (2022). *Pravilnik o početnoj i periodičnoj izobrazbi vozača*. Zagreb: Narodne novine, 14/22.
  13. Pluton Logistics (2022). U Austriji rekordan broj žena položio ispite za teretna vozila. *Pluton Logistics*. 1. rujan. Dostupno na: <https://plutonlogistics.com/drumski-transport/austrija-zene-vozaci-kamiona/> [pristupljeno 13.1.2023.]
  14. Službeni list EU (2002). *Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza*. SL L 80, 23.3.2002.
  15. Službeni list EU (2006). *Uredba (EZ) 561/2006 Europskog Parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85*. SL L 60, 28.2.2014.
  16. Službeni list EU (2020). *Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa*. SL L 249, 31.7.2020.
  17. Službeni list EU (2021). *Predmet C-543/20: Tužba podnesena 23. listopada 2020. – Republika Bugarska/Europski parlament i Vijeće Europske unije*, Službeni list Europske unije, C 19, 18. siječnja 2021., 23.10.2020.
  18. Službeni list EU (2021). *Predmet C-546/20: Tužba podnesena 23. listopada 2020. – Rumunjska/Europski parlament i Vijeće Europske unije*, Službeni list Europske unije, C 19, 18. siječnja 2021., 23.10.2020.
  19. Službeni list EU (2021). *Predmet C-551/20: Tužba podnesena 26. listopada 2020. – Mađarska/Europski parlament i Vijeće Europske unije*, Službeni list Europske unije, C 19, 18. siječnja 2021., 26.10.2020.
  20. Tahograf.hr (2022). Počela potpuna primjena "Paketa mobilnosti". *Tahograf.hr*. 2. veljače. Dostupno na: <https://www.tahograf.hr/hr/novosti/pocela-poptuna-primjena-paketa-mobilnosti/> [pristupljeno 13.1.2023.]
  21. Vijeće Europske unije (2020.a) Paket za mobilnost: Vijeće donijelo reformu pravila za vozače kamiona. *Vijeće Europske unije*. 7. travnja. Dostupno na: <https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2020/04/07/mobility-package-council-adopts-truck-drivers-reform/> [pristupljeno 13.1.2023.]

22. Vijeće Europske unije (2020.b) Rezultat glasovanja, Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa. *Vijeće Europske unije*. 7. travnja. Dostupno na: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_7233\\_2020\\_REV\\_1&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_7233_2020_REV_1&from=EN) [pristupljeno 13.1.2023.]
23. Women in Trucking (2022) Female Drivers Comprise 13 Percent of Driver Workforce. *Women in Trucking*. 26. lipnja. Dostupno na: <https://www.womenintrucking.org/press-releases/female-drivers-comprise-13-percent-of-driver-workforce> [pristupljeno 6.2.2023.]
24. Vrijeme upravljanja vozilom i razdoblja odmora u sektoru cestovnog prometa, Dokument 32006R0561, Sažetak dokumenata: Uredba (EZ) br. 561/2006 o vremenu upravljanja vozilom, stankama i razdobljima odmora, Uredba (EU) br. 165/2014 o tahografima u cestovnom prometu, *EUR-Lex*, 12. 9. 2022. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/LSU/?uri=celex%3A32006R0561> [pristupljeno 3. 6. 2023.]

### Summary

#### **AMENDMENTS TO REGULATION (EC) 561/2006 RELATING TO MOBILE WORKERS – DRIVERS**

*In this paper, the authors deal with the amendments to Regulation (EC) 561/2006, which refer to working hours and mandatory breaks for mobile workers and drivers. The reasons for the amendment of the Regulation are presented and the positions of the EU member states on this matter are explained. Amendments to Regulation (EC) 561/2006, which the authors deal with in the paper, include amendments related to the permitted driving time for drivers, possible deviations from that time, weekly breaks and places where they can be taken, as well as their possible interruptions and records. The paper also researched and analyzed the results of a survey among professional drivers to whom this Regulation applies.*

**Keywords:** Regulation (EC) 561/2006, Regulation (EU) 2020/1054, mobile workers - drivers, working hours and mandatory rest of mobile workers – drivers.

