



## Pitanja i odgovori o upućivanju vozača na temelju Direktive (EU) 2020/1057 u kontekstu prijevoza robe<sup>1</sup>

**IZJAVA O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI:** *Ovaj su vodič pripremile službe Komisije i njime se ne obvezuje Europska komisija. Za pravno obvezujuće tumačenje prava Unije nadležan je isključivo Sud Europske unije.*

### OPĆI KRITERIJI

#### kojima se utvrđuje kada je vozač upućen u skladu s Direktivom (EU) 2020/1057

Direktivom (EU) 2020/1057<sup>2</sup> (koja se naziva i „Direktiva“) utvrđuju se posebna pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ<sup>3</sup> i Direktive 2014/67/EU<sup>4</sup>, koje su zakonodavni akti o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga. U njoj se razlikuju vrste prijevoza na koje bi se trebala primjenjivati pravila o upućivanju od onih na koje se ne bi trebala primjenjivati pravila o upućivanju. Opći kriterij za takvo razlikovanje jest stupanj povezanosti s državnim područjem države članice domaćina<sup>5</sup>.

Točnije, iz Direktive (EU) 2020/1057 proizlazi da su vozači koji obavljaju prijevoz u državama članicama koje nisu država članica u kojoj poslodavac vozača ima poslovni nastan **upućeni** pri obavljanju sljedećih prijevoza:

- 1) **prekogranični prijevoz**<sup>6</sup> – znači prijevoz koji se obavlja između dviju država članica ili između države članice i treće zemlje, pri čemu nijedna od njih nije zemlja poslovnog nastana<sup>7</sup> prijevoznika koji obavlja te prijevoze;
- 2) **kabotaža** – znači domaći prijevoz uz naknadu koji prijevoznik s poslovnim nastanom u drugoj državi članici privremeno obavlja na državnom području države članice<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Ovaj se vodič odnosi samo na pitanja i odgovore o upućivanju vozača u kontekstu cestovnog prijevoza robe. Na istu temu pripremit će se još jedan skup pitanja i odgovora u pogledu pravila o prijevozu putnika.

<sup>2</sup> Direktiva (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 249, 31.7.2020., str. 49.).

<sup>3</sup> Direktiva 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 1996. o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga (SL L 18, 21.1.1997., str. 1.).

<sup>4</sup> Direktiva 2014/67/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 15. svibnja 2014. o provedbi Direktive 96/71/EZ o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga i izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („Uredba IMI“) (SL L 159, 28.5.2014., str. 11.).

<sup>5</sup> Uvodna izjava 9. Direktive (EU) 2020/1057: „Uravnotežena posebna sektorska pravila o upućivanju trebala bi se temeljiti na postojanju dostatne povezanosti vozača i pruženih usluga s državnim područjem države članice domaćina. Kako bi se olakšala provedba tih pravila, trebalo bi razlikovati različite vrste prijevoza ovisno o stupnju povezanosti s državnim područjem države članice domaćina.“

<sup>6</sup> U uvodnim izjavama 12. i 13. Direktive navedeno kao „nebilateralni međunarodni prijevoz“.

<sup>7</sup> Država članica poslovnog nastana definirana je u članku 2. stavku 8. Uredbe (EZ) br. 1071/2009.

Vozač se **ne** smatra **upućenim** kad obavlja:

- 1) **međunarodni bilateralni prijevoz**<sup>9</sup> – znači prijevoz na temelju ugovora o prijevozu iz države članice u kojoj prijevoznik ima poslovni nastan (država članica poslovnog nastana) u drugu državu članicu ili treću zemlju ili iz druge države članice ili treće zemlje u državu članicu poslovnog nastana;
- 2) **ograničene dodatne aktivnosti utovara i/ili istovara**<sup>10</sup> (tj. prekograničnih prijevoza kako je prethodno opisano) koje se provode u kontekstu bilateralnih prijevoza u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje vozač prolazi;
- 3) **provoz**<sup>11</sup> kroz državno područje države članice bez obavljanja bilo kakve aktivnosti utovara ili istovara;
- 4) **početna ili završna dionica kombiniranog prijevoza**<sup>12</sup>, kako je definirano u Direktivi Vijeća 92/106/EEZ<sup>13</sup>, ako se sama cestovna dionica sastoji od međunarodnog bilateralnog prijevoza.

### **ADMINISTRATIVNE OBVEZE prijevoznika prije, tijekom i nakon upućivanja**

U članku 1. stavcima 11. i 12. Direktive (EU) 2020/1057 utvrđuju se administrativni zahtjevi koje prijevoznici moraju ispuniti kako bi dokazali usklađenost s pravilima o upućivanju vozača.

#### **Prije upućivanja prijevoznik mora:**

- podnijeti izjavu o upućivanju tijelima države članice u koju je vozač upućen
- najkasnije na početku upućivanja
- služeći se višejezičnim javnim sučeljem povezanim s Informacijskim sustavom unutarnjeg tržišta („sustav IMP”).

#### **Sadržaj izjave o upućivanju:**

1. identitet prijevoznika, barem u obliku broja licencije Zajednice, ako je taj broj dostupan;
2. podaci za kontakt upravitelja prijevoza ili druge osobe za kontakt u državi članici poslovnog nastana radi povezivanja s nadležnim tijelima države članice domaćina u kojoj se pružaju usluge te slanja i primanja dokumenata ili obavijesti;
3. identitet vozača, adresa boravišta i broj njegove/njezine vozačke dozvole;
4. datum početka ugovora o radu vozača i pravo koje se na njega primjenjuje;
5. predviđeni datum početka i kraja upućivanja;
6. broj registarskih pločica motornih vozila;
7. jesu li usluge prijevoza koje se pružaju prijevoz robe, prijevoz putnika, međunarodni prijevoz ili kabotaža.

#### **Tijekom upućivanja prijevoznik mora:**

- osigurati da vozači imaju na raspolaganju sljedeće dokumente:
  - izjavu o upućivanju u papirnatom ili elektroničkom obliku

---

<sup>8</sup> Kabotaža u vezi s prijevozom robe definirana je u Direktivi upućivanjem na Uredbu (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

<sup>9</sup> Uvodna izjava 10. i članak 1. stavci 3. i 4. Direktive (EU) 2020/1057.

<sup>10</sup> Članak 1. stavak 3. treći podstavak Direktive (EU) 2020/1057.

<sup>11</sup> Uvodna izjava 11. i članak 1. stavak 5. Direktive (EU) 2020/1057.

<sup>12</sup> Uvodna izjava 12. i članak 1. stavak 6. Direktive (EU) 2020/1057.

<sup>13</sup> Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38).

- dokaz o prijevozu koji se odvija u državi članici domaćinu, kao što je elektronički tovarni list (e-CMR)
- zapise tahografa (posebno simbole zemalja država članica u kojima je vozač obavljao prijevoz).

#### **Nakon upućivanja prijevoznik mora:**

- najkasnije osam tjedana od primitka zahtjeva države članice domaćina putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI poslati tražene dokumente, kao što su:
  - zapisi tahografa
  - tovarni listovi
  - dokumentacija u vezi s naknadom vozača u odnosu na razdoblje upućivanja
  - ugovor o radu
  - radni nalozi koji se odnose na rad vozača
  - dokaz o isplatama naknade vozaču.











Tijela država članica prijevoznicima ne smiju nametnuti nikakve dodatne administrativne zahtjeve osim onih koji su navedeni u Direktivi, kako bi provjerila usklađenost s njezinim odredbama.

### **SCENARIJI PRIJEVOZA**

U sljedećim odjeljcima objašnjava se i prikazuje kako se pravila o upućivanju primjenjuju u različitim scenarijima prijevoza:

- I. BILATERALNI PRIJEVOZ
- II. PREKOGRANIČNI PRIJEVOZ
- III. KABOTAŽA
- IV. PROVOZ
- V. PRAZNE VOŽNJE

#### **Legenda:**

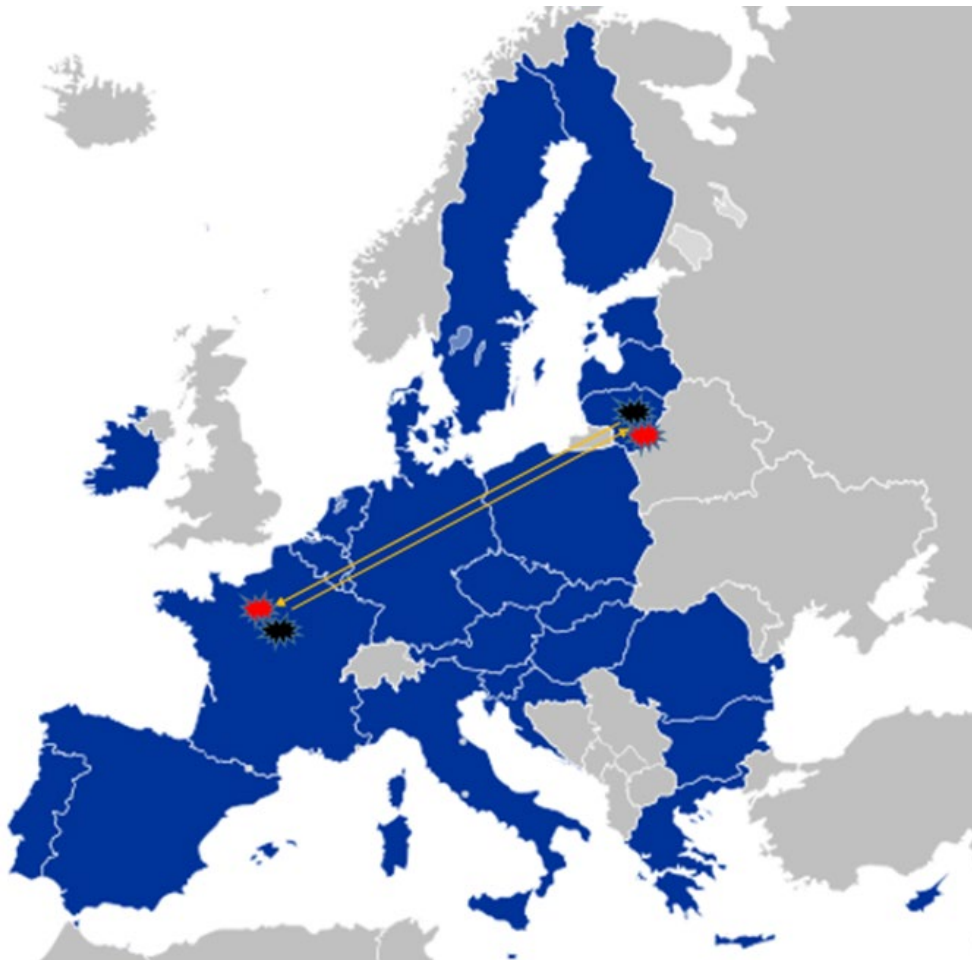
-  Početak prijevoza i utovar
-  Istovar i završetak prijevoza
-  Utovar prve dodatne aktivnosti prijevoza
-  Istovar prve dodatne aktivnosti prijevoza
-  Utovar druge dodatne aktivnosti prijevoza
-  Istovar druge dodatne aktivnosti prijevoza
-  Bilateralni prijevoz
-  Dodatni izuzeti prijevoz
-  Neizuzeti prijevoz
-  Provoz / Prazna vožnja

## I. BILATERALNI PRIJEVOZ

### 1. Na koje se vrste bilateralnog prijevoza ne primjenjuju pravila o upućivanju?

#### Scenarij 1.: dva bilateralna prijevoza

Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) vozi pun kamion robe od Vilnusa (LT) do Pariza (FR). Vozač istovaruje svu robu u Parizu. Nakon toga vozač za povratno putovanje utovaruje robu u Parizu kako bi je isporučio u Vilnius (LT).



Zaključak: Vozač je obavio dva bilateralna prijevoza: prvi iz Litve (država članica poslovnog nastana) u Francusku (zemlja domaćin), a drugi iz Francuske natrag u Litvu. Vozač nije podlijegao pravilima o upućivanju tijekom cijelog putovanja.

## Scenarij 2.: bilateralni prijevozi s tri mjesta istovara

Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) utovaruje pun kamion robe u Vilniusu (LT). Vozač zatim vozi u Berlin (DE) i istovaruje trećinu robe, a nakon toga u Antwerpen (BE) kako bi istovarivao drugu trećinu robe. Nakon toga vozač nastavlja vožnju u Lyon (FR) i istovaruje preostalu trećinu robe.



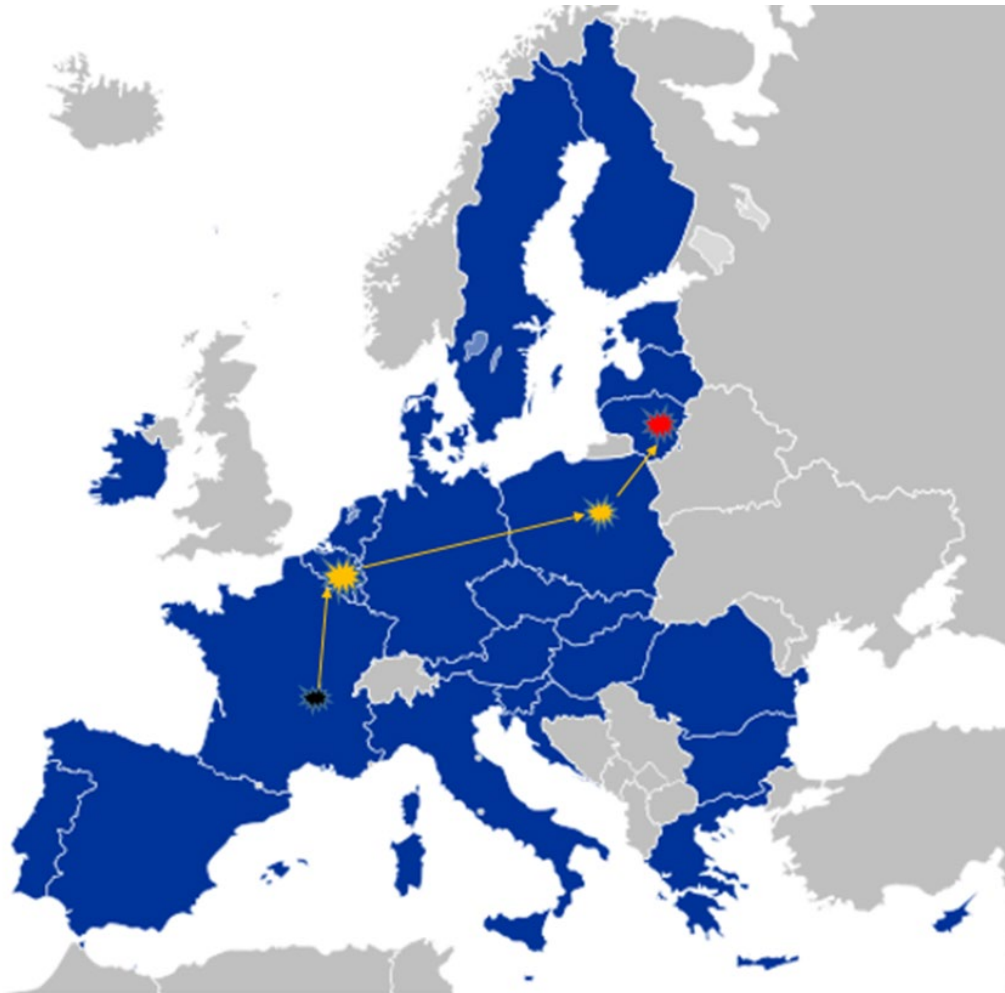
**Zaključak:** Vozač je tijekom jednog putovanja obavio tri bilateralna prijevoza. Putovanje je započelo utovarom punog kamiona robe u Litvi (država članica poslovnog nastana) koja je zatim istovarena u tri različite zemlje (djelomičan istovar u Njemačkoj, Belgiji i Francuskoj). Budući da se tijekom jednog putovanja može obaviti nekoliko izuzetih bilateralnih prijevoza (tj. svaki sa zasebnim tovarnim listom)<sup>14</sup>, vozač nije podlijegao pravilima o upućivanju tijekom cijelog putovanja.

---

<sup>14</sup> Uvodna izjava 10. Direktive (EU) 2020/1057: „Ako vozač sudjeluje u bilateralnom prijevozu iz države članice u kojoj poduzeće ima poslovni nastan („država članica poslovnog nastana”) na državno područje druge države članice ili treće zemlje ili natrag u državu članicu poslovnog nastana, priroda usluge usko je povezana s državom članicom poslovnog nastana. Moguće je da vozač obavlja bilateralni prijevoz više puta tijekom jednog putovanja.”

### **Scenarij 3.: bilateralni prijevozi s tri mjesta utovara**

*Nakon obavljanja prijevoza opisanih u scenariju 2., na povratku u Litvu vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) utovaruje u Lyonu (FR) robu koja zauzima jednu trećinu kapaciteta kamiona. Vozač zatim vozi u Bruxelles (BE) i utovaruje robu koja zauzima drugu trećinu kapaciteta kamiona, a nakon toga vozi u Varšavu (PL) kako bi utovarao robu u preostalu trećinu kamiona. Nakon toga vozač nastavlja vožnju u Vilnius i istovaruje cjelokupnu robu.*



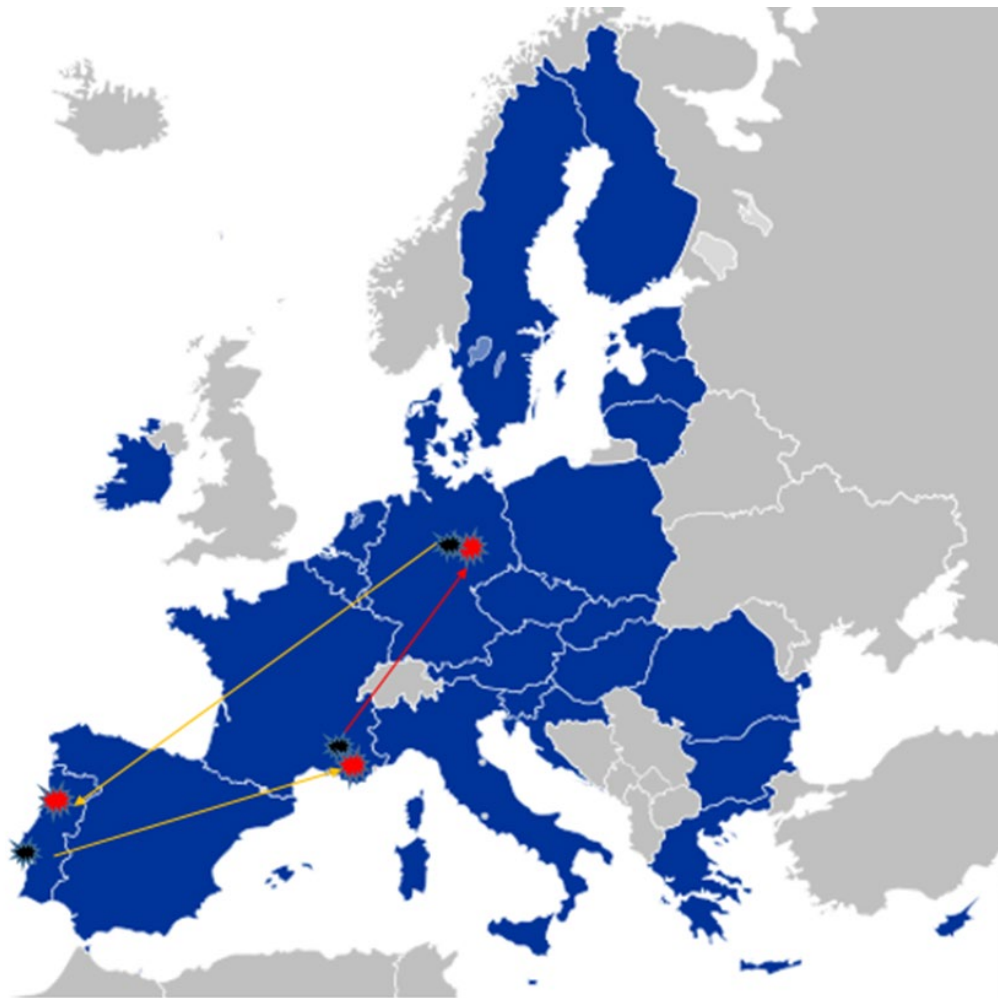
Zaključak: Vozač je obavio tri bilateralna prijevoza tijekom jednog povratnog putovanja u državu članicu poslovnog nastana. Budući da se tijekom jednog putovanja može obaviti nekoliko izuzetih bilateralnih prijevoza (tj. svaki pod zasebnim tovarnim listom), vozač nije podlijegao pravilima o upućivanju tijekom cijelog putovanja.

## II. PREKOGRANIČNI PRIJEVOZ

### 2. Podliježu li vozači koji obavljaju prekogranični prijevoz pravilima o upućivanju vozača?

#### Scenarij 4.: prekogranični prijevoz između dvaju bilateralnih prijevoza

Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Portugalu (PT) vozi pun kamion robe iz Lisabona (PT) u Marseille (FR). Vozač istovaruje robu u Marseilleu. U Marseilleu (FR) vozač zatim utovaruje pun kamion robe koju istovaruje u Berlinu (DE). U Berlinu vozač utovaruje pun kamion robe koju istovaruje u Portu (PT).



**Zaključak:** Vozač je obavio dva različita bilateralna prijevoza i jedan prekogranični prijevoz. Prvi bilateralni prijevoz započeo je u Portugalu (država članica poslovnog nastana) utovarom robe, a završio je u Francuskoj istovarom te robe. Drugi bilateralni prijevoz obavljen je od utovara robe u Njemačkoj do istovara robe u Portugalu (država članica poslovnog nastana). Tijekom dva bilateralna prijevoza vozač nije podlijegao pravilima o upućivanju. Utovar robe u Francuskoj i njezin istovar u Njemačkoj bio je prekogranični prijevoz koji nije povezan ni s jednim od dvaju bilateralnih prijevoza. Stoga upućivanje vozača u Francusku počinje nakon završetka bilateralnog prijevoza kada počne voziti do točke utovara kako bi utovarao robu koja se prevozi u kontekstu prekograničnog prijevoza. Upućivanje u Francusku završava kada vozač napusti francusko državno područje. Zatim se smatra da je vozač upućen u Njemačku od ulaska na državno područje Njemačke do istovara robe u toj državi članici.

**Scenarij 5.: prekogranični prijevoz između bilateralnog prijevoza i prazne vožnje**

*Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Portugalu (PT) utovaruje pun kamion robe u Lisabonu (PT) i vozi u Berlin (DE), gdje se ta roba istovaruje. U Berlinu (DE) vozač utovaruje pun kamion druge robe koju istovaruje u Madridu (ES). Vozač zatim vozi prazan kamion iz Madrida (ES) natrag u svoju državu članicu u kojoj ima poslovni nastan (Portugal).*



Zaključak: Vozač je obavio jedan bilateralni prijevoz iz Portugala u Njemačku, jedan prekogranični prijevoz iz Njemačke u Španjolsku i jednu povratnu praznu vožnju iz Španjolske natrag u Portugal. Upućivanje vozača u Njemačku počinje nakon završetka bilateralnog prijevoza kad počne voziti do točke utovara kako bi utovarao robu koja se prevozi u kontekstu prekograničnog prijevoza iz Njemačke u Španjolsku. Upućivanje u Njemačku završava kada vozač napusti njemačko državno područje. Zatim se smatra da je vozač upućen u Španjolsku od trenutka ulaska na državno područje Španjolske do istovara robe unesene iz Njemačke u okviru prekograničnog prijevoza i završetka prekograničnog prijevoza. Povratna prazna vožnja preko državnog područja Španjolske ne smatra se upućivanjem. Vozač se ne smatra upućenim u Francusku koju provodi tijekom bilateralnog putovanja iz Portugala u Njemačku i tijekom prekograničnog prijevoza iz Njemačke u Španjolsku.



### ***3. Koje su ograničene dodatne aktivnosti utovara i/ili istovara izuzete od pravila o upućivanju?***

Vozač je izuzet od pravila o upućivanju ako u kontekstu tekućeg bilateralnog prijevoza obavlja i **jednu aktivnost „prekograničnog prijevoza”** utovara i/ili istovara u državi članici ili trećoj zemlji kroz koju prolazi, pod uvjetom da vozač ne utovaruje robu i ne istovaruje je u istoj državi članici.

To je moguće, na primjer, kada vozač obavlja bilateralni prijevoz kamionom koji nije pun, a kako bi se nosivost vozila maksimalno iskoristila, vozač usput utovaruje dodatnu robu u tom smjeru. Vozač može obavljati jedan izuzeti prekogranični prijevoz (tj. dodatnu aktivnost utovara i/ili istovara) tijekom bilateralnog prijevoza iz države članice poslovnog nastana u državu članicu domaćina. Ako se dva uzastopna bilateralna prijevoza obavljaju iz države članice poslovnog nastana i u nju, tijekom svakog od tih dvaju prijevoza može se izvršiti izuzeti dodatni prekogranični prijevoz. Riječ je o takozvanom pravilu **1 + 1**.

### **Scenarij 6.: dva bilateralna prijevoza s dva prekogranična prijevoza (1 + 1)**

*Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) utovaruje polovinu kamiona robe u Vilniusu (LT) za istovar u Barceloni (ES). Vozač se zaustavlja u Berlinu (DE) i puni drugu polovinu kamiona različitom robom. Vozač zatim odlazi u Bruxelles (BE) i istovaruje robu utovarenu u Berlinu (DE). Nakon toga vozač nastavlja putovanje i istovaruje robu utovarenu u Vilniusu (LT) u Barceloni (ES). Za povratni bilateralni prijevoz vozač utovaruje pun kamion robe u Barceloni (ES). Vozač se zaustavlja u Bruxellesu kako bi istovarilo polovinu robe. Vozač zatim nastavlja put do Vilnusa (LT) kako bi istovarilo preostalu polovinu robe.*



**Zaključak:** Vozač je obavio dva bilateralna prijevoza uz jednu dodatnu aktivnost utovara i/ili istovara (prekogranični prijevoz) tijekom svakog bilateralnog prijevoza. Prvi bilateralni prijevoz obavljen je iz Litve u Španjolsku, uz jednu izuzetu dodatnu aktivnost (tj. utovar robe u Njemačkoj i njezin istovar u Belgiji). Drugi (povratni) bilateralni prijevoz obavljen je iz Španjolske u Litvu, uz jednu izuzetu dodatnu aktivnost (tj. utovar robe u Španjolskoj i njezin djelomični istovar u Belgiji). Vozač nije podlijegao pravilima o upućivanju tijekom cijelog putovanja.

Treba napomenuti da jedna izuzeta dodatna aktivnost može uključivati:

- utovar
- istovar ili
- utovar i istovar

kako je navedeno u članku 1. stavku 3. Direktive (EU) 2020/1057.

**4. Može li vozač tijekom povratnog bilateralnog prijevoza u državu članicu poslovnog nastana obaviti dvije izuzete dodatne aktivnosti ako tijekom bilateralnog prijevoza iz države članice poslovnog nastana nije obavljena nikakva dodatna aktivnost?**

Da, ako vozač nije iskoristio mogućnost obavljanja jedne izuzete dodatne aktivnosti utovara i/ili istovara (prekogranični prijevoz) tijekom bilateralnog prijevoza iz države članice poslovnog nastana, nakon kojeg slijedi povratni bilateralni prijevoz u državu članicu poslovnog nastana, tijekom tog povratnog bilateralnog prijevoza mogu se obaviti dvije izuzete dodatne aktivnosti utovara i/ili istovara (prekogranični prijevoz). Riječ je o takozvanom pravilu **0 + 2**.

**Scenarij 7.: jedan bilateralni prijevoz s dva prekogranična prijevoza (0 + 2)**

*Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) u Vilniusu (LT) utovaruje pun kamion robe koju istovaruje u Madridu (ES).*

*Vozač zatim utovaruje pun kamion robe u Madridu (ES). Vozač se zaustavlja u Bruxellesu (BE) kako bi istovario četvrtinu te robe. Vozač zatim vozi u Berlin (DE) i istovaruje četvrtinu robe. Vozač zatim nastavlja do Vilnusa (LT) kako bi istovario preostalu polovinu robe.*



**Zaključak:** Vozač je obavio dva bilateralna prijevoza uz dvije dodatne aktivnosti istovara (prekogranični prijevoz) tijekom povratnog bilateralnog prijevoza. Prvi bilateralni prijevoz obavljen je od Litve do Španjolske bez dodatnih aktivnosti. Drugi (povratni) bilateralni prijevoz obavljen je između Španjolske i Litve uz dvije izuzete dodatne aktivnosti (tj. prekogranični prijevozi između Španjolske-Belgije i Španjolske-Njemačke, koji su obuhvaćali dvije dodatne aktivnosti istovara). Vozač nije podlijegao pravilima o upućivanju tijekom cijelog putovanja.

### **Scenarij 8.: jedan bilateralni prijevoz s dva prekogranična prijevoza (0 +2)**

*Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) u Vilniusu (LT) utovaruje pun kamion robe koju istovaruje u Barceloni (ES). Vozač utovaruje polovinu kamiona robe u Barceloni (ES), a zatim se zaustavlja u Lyonu (FR) i utovaruje polovinu kamiona druge vrste robe. Nakon toga vozač vozi u Bruxelles (BE) i istovaruje robu utovarenu u Lyonu (FR). Vozač zatim nastavlja u Berlin (DE) gdje utovaruje polovinu kamiona druge robe koja se zatim istovaruje u Varšavi (PL). Naposljetku, vozač nastavlja u Vilnius (LT) gdje istovaruje robu utovarenu u Barceloni (ES).*



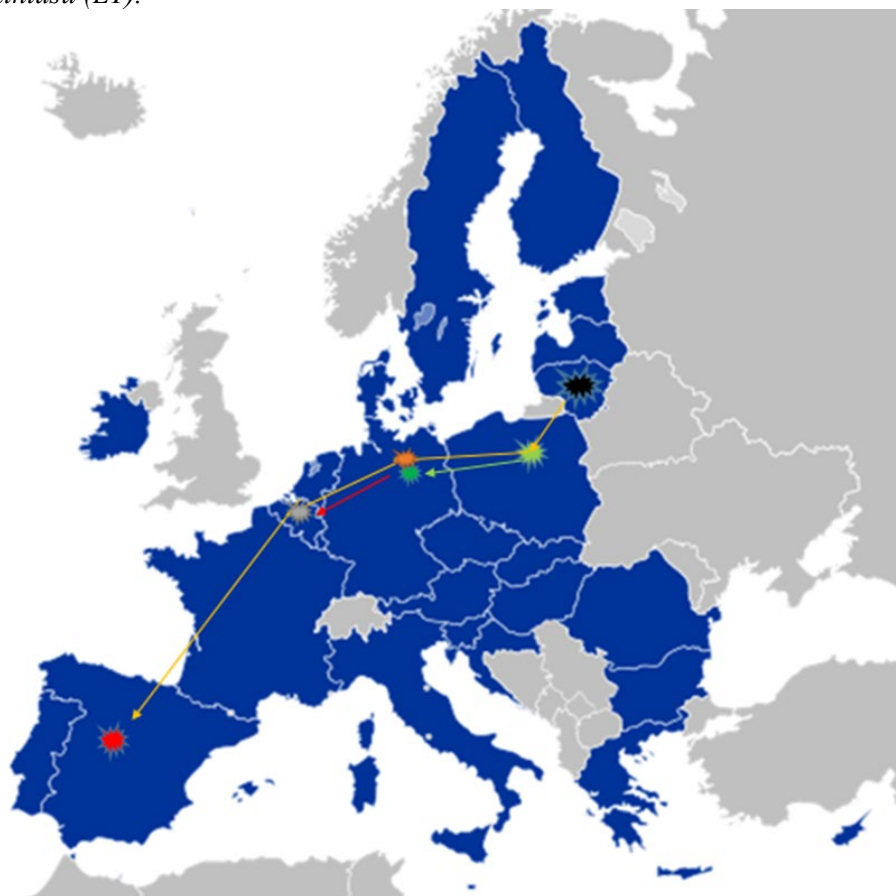
**Zaključak:** Vozač je obavio dva bilateralna prijevoza uz dvije dodatne aktivnosti, od kojih se svaka sastojala od utovara i istovara (prekogranični prijevoz) tijekom povratnog bilateralnog prijevoza. Prvi bilateralni prijevoz obavljen je od Litve do Španjolske bez dodatne aktivnosti. Drugi (povratni) bilateralni prijevoz obavljen je između Španjolske i Litve uz dvije izuzete dodatne aktivnosti (tj. prekogranični prijevozi između Francuske-Belgije i Njemačke-Poljske, koji su obuhvaćali dodatnu aktivnost utovara i istovara). Vozač nije podlijegao pravilima o upućivanju tijekom cijelog putovanja.

**5. U slučaju obavljanja više od jedne dodatne aktivnosti u okviru bilateralnog prijevoza, koja je od tih aktivnosti izuzeta i na koju se primjenjuju pravila o upućivanju?**

Ako se višestruki prekogranični prijevozi obavljaju u kontekstu tekućeg bilateralnog prijevoza, **prva aktivnost** (u slučaju pravila 1 + 1) ili **prve dvije aktivnosti** (u slučaju pravila 0 + 2) izuzete su od pravila o upućivanju. Stoga, ako prijevoznik obavlja treću dodatnu aktivnost (u scenariju 1 + 1 ili u scenariju 0 + 2) ili više njih, takve dodatne aktivnosti više nisu izuzete te su stoga obuhvaćene pravilima o upućivanju.

**Scenarij 9.: bilateralni prijevoz s jednim izuzetim prekograničnim prijevozom i jednim neizuzetim prekograničnim prijevozom**

*Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) utovaruje polovinu kamiona robe u Vilniusu (LT) za isporuku u Madrid (ES). Na putu u Madrid vozač se zaustavlja u Varšavi (PL) kako bi utovario polovinu kamiona druge robe za isporuku u Berlin (DE). Nakon istovara robe iz Varšave u Berlinu vozač zatim utovaruje polovinu kamiona druge vrste robe u Berlinu (DE) i istovaruje je u Bruxellesu (BE). Nakon toga vozač nastavlja do Madrida (ES) i istovaruje robu utovarenu u Vilniusu (LT).*



Zaključak: Vozač je tijekom tog bilateralnog prijevoza obavio jedan bilateralni prijevoz (od Litve do Španjolske) i dvije dodatne aktivnosti utovara i istovara (prekogranični prijevozi). Prva dodatna aktivnost utovara robe u Poljskoj i istovara u Njemačkoj izuzeta je od pravila o upućivanju, dok je druga dodatna aktivnost utovara robe u Njemačkoj i istovara u Belgiji obuhvaćena pravilima o upućivanju. Razlog tomu je činjenica da je vozač već iskoristio mogućnost jedne izuzete dodatne aktivnosti utovara i istovara. Situacija upućivanja počinje se primjenjivati pri utovaru robe u Berlinu (DE) i završava prilikom istovara te robe u Bruxellesu (BE) jer vozač zatim nastavlja bilateralni prijevoz koji je izuzet od pravila o upućivanju. Stoga se smatra da je vozač upućen u Njemačku od trenutka utovara robe u Berlinu, a upućivanje završava kada napusti državno područje Njemačke. Zatim se smatra da je vozač upućen u Belgiju od ulaska na državno područje Belgije do istovara robe u Bruxellesu. Nakon istovara robe u Bruxellesu vozač nastavlja bilateralni prijevoz koji je izuzet od pravila o upućivanju.

### III. KABOTAŽA

#### Scenarij 10.: dva bilateralna prijevoza + kabotaža

Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Portugalu (PT) utovaruje pun kamion robe u Lisabonu (PT) i isporučuje je u Hamburgu (DE). Nakon istovara robe u Hamburgu (DE) vozač utovaruje pun kamion druge robe i istovaruje je u Münchenu (DE). Zatim u Münchenu (DE) vozač utovaruje pun kamion robe koja se isporučuje u Lisabon (PT).



Zaključak: Vozač je obavio dva bilateralna prijevoza (jedan iz Portugala u Njemačku i drugi iz Njemačke natrag u Portugal) i jednu kabotažu u Njemačkoj. Vozač se smatra upućenim u Njemačku. Situacija upućivanja počinje nakon završetka bilateralnog prijevoza (istovar robe u Hamburgu) kada vozač počne voziti do točke utovara radi utovara robe za kabotažu u Njemačkoj. Upućivanje se nastavlja tijekom obavljanja kabotaže i završava istovarom robe i dovršenjem kabotaže. Vozač se ne smatra upućenim u Njemačku za dio vožnje nakon završetka kabotaže i kada započne povratni bilateralni prijevoz (tj.: vozi do točke utovara, utovaruje robu za bilateralni prijevoz i prevozi je kroz državno područje Njemačke).

## IV. PROVOZ

### 6. Što je „provoz” i je li izvan područja primjene pravila o upućivanju?

Provoz obilježava činjenica da vozač prolazi kroz državno područje države članice a da pritom ne utovaruje ni istovaruje teret. Stoga na utvrđivanje da prisutnost vozača u državi članici predstavlja provoz ne utječu zaustavljanja, na primjer iz higijenskih razloga, za punjenje gorivom, uzimanje stanki ili razdoblja odmora<sup>15</sup>. To znači da provoz nije obuhvaćen područjem primjene pravila o upućivanju.

#### **Scenarij 11.: provoz + bilateralni prijevoz + prekogranični prijevoz + provoz**

*Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Portugalu (PT) utovaruje polovinu kamiona robe u Lisabonu (PT) za isporuku u Madrid (ES). U Madridu (ES) vozač utovaruje pun kamion robe koja se isporučuje u Dortmund (DE). Nakon isporuke u Dortmundu vozač se vraća praznim kamionom u Lisabon (PT).*



Zaključak: Vozač je obavio jedan bilateralni prijevoz iz Portugala u Španjolsku, jedan prekogranični prijevoz iz Španjolske u Njemačku i jednu praznu vožnju iz Njemačke natrag u Portugal. Vozača se ne smatra upućenim u Španjolsku za dio vožnje koji se obavlja u okviru bilateralnog prijevoza. Upućivanje vozača u Španjolsku počinje nakon završetka bilateralnog prijevoza (istovar robe u Madridu) kad počne voziti do točke utovara radi utovara robe koja se prevozi u kontekstu prekograničnog prijevoza iz Španjolske u Njemačku. Upućivanje u Španjolsku završava kada vozač napusti državno područje Španjolske. Zatim se smatra da je vozač upućen u Njemačku od trenutka ulaska na državno područje Njemačke do završetka prekograničnog prijevoza u Njemačkoj. Vozač se ne smatra upućenim u Njemačku tijekom povratne prazne vožnje u Portugal nakon završenog prekograničnog prijevoza. Vozač se ne smatra upućenim ni u Francusku ni u Belgiju jer samo prolazi kroz državna područja tih država pri obavljanju prekograničnog prijevoza.

<sup>15</sup> Uvodna izjava 11. Direktive (EU) 2020/1057.

## V. PRAZNE VOŽNJE

### 7. Je li prazna vožnja isto što i „provoz“?

Ne. Provoz je uvijek izuzet od pravila o upućivanju, dok je prazna vožnja<sup>16</sup> izuzeta ako se obavlja u okviru bilateralnog prijevoza, a nije izuzeta kad se obavlja u vezi s kabotažom ili nebilateralnim međunarodnim prijevozom obuhvaćenim pravilima o upućivanju (prekogranični prijevoz).

U načelu, upućivanje završava istovarom robe koja se prevozi u okviru prijevoza koji je obuhvaćen pravilima o upućivanju (npr. kabotaža ili prekogranični prijevoz). Određivanje naknadne prazne vožnje kao upućivanja ili putovanja izuzetog od upućivanja ovisi o tome je li novi prijevoz kojim se obavlja to putovanje bez tereta obuhvaćen pravilima o upućivanju. U tom je kontekstu važno napomenuti da se vozač ne smatra upućenim ako nakon istovara robe u okviru postupka obuhvaćenog pravilima o upućivanju obavlja praznu vožnju natrag u svoju državu članicu poslovnog nastana.

---

<sup>16</sup> Člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 predviđa se sljedeće: „međunarodni prijevoz” znači:

- (a) vožnja koja se obavlja natovarenim vozilom, pri čemu se polazno i odredišno mjesto nalaze u dvije različite države članice, s tranzitom ili bez tranzita, kroz jednu državu članicu ili treću zemlju, odnosno više država članica ili trećih zemalja;
- (b) vožnja koja se obavlja natovarenim vozilom iz države članice u treću zemlju i obratno, s tranzitom ili bez tranzita, kroz jednu državu članicu ili treću zemlju, odnosno više država članica ili trećih zemalja;
- (c) vožnja koja se obavlja natovarenim vozilom među trećim zemljama, s tranzitom preko državnog područja jedne ili više država članica; ili
- (d) prazna vožnja u vezi s prijevozom iz točaka (a), (b) i (c).



### **Scenarij 12.: bilateralni prijevoz + prazna vožnja**

*Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) u Vilniusu (LT) utovaruje pun kamion robe koju istovaruje u Parizu (FR). Na putu natrag vozač vozi prazan kamion iz Francuske (FR) u Litvu (LT).*



Zaključak: Vozač je obavio jedan bilateralni prijevoz iz Litve u Francusku i zatim jednu praznu vožnju iz Francuske natrag u Litvu. Vozača se ne smatra upućenim tijekom cijelog putovanja: ni tijekom bilateralnog prijevoza u Francusku ni tijekom prazne vožnje nakon završetka bilateralnog prijevoza iz države članice poslovnog nastana radi povratka u tu državu članicu.

### Scenarij 13.: dva bilateralna prijevoza + prazna vožnja

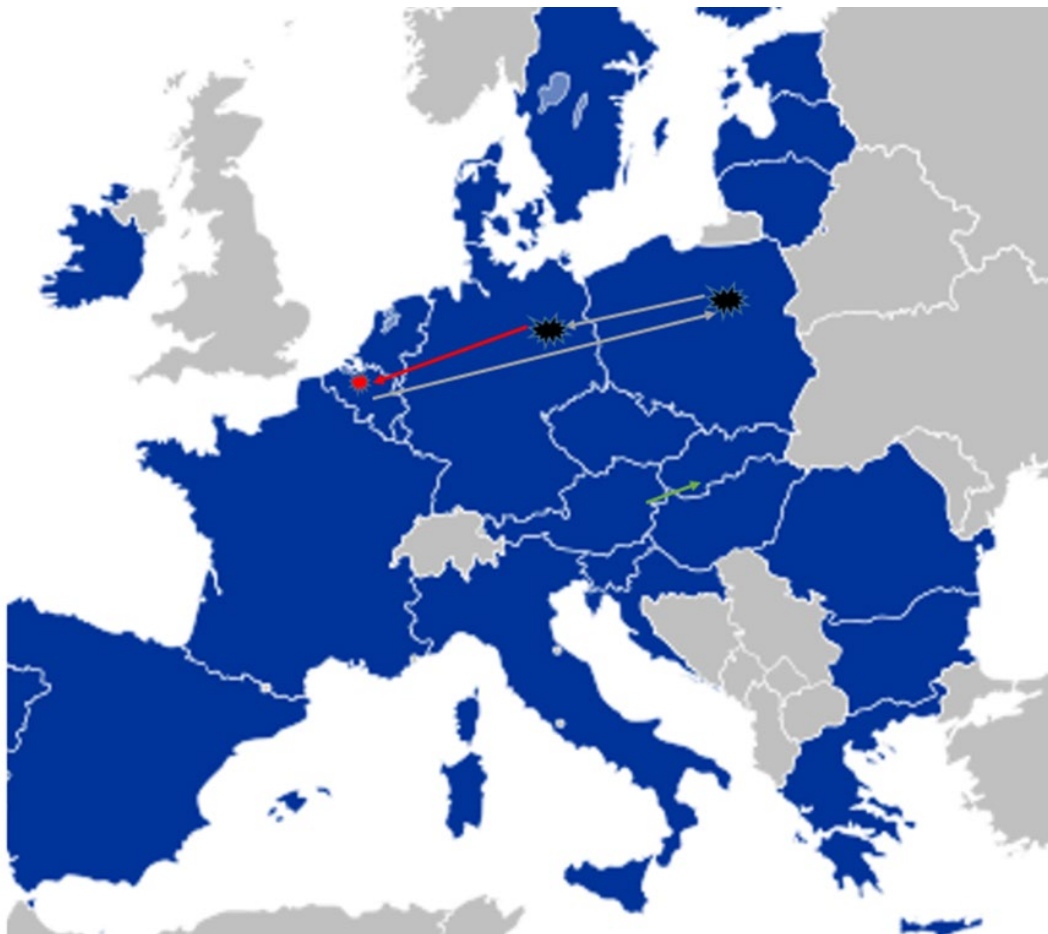
Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Litvi (LT) u Vilniusu (LT) utovaruje robu koju istovaruje u Parizu (FR). Vozač vozi prazan kamion od Pariza (FR) do Antwerpena (BE). Vozač zatim utovaruje robu u Antwerpenu (BE) i istovaruje je u Vilniusu (LT).



Zaključak: Vozač je obavio dva bilateralna prijevoza i jednu praznu vožnju između njih. Prvi bilateralni prijevoz obavljen je od Litve do Francuske, a drugi bilateralni prijevoz od Belgije do Litve. Praznu vožnju između Francuske i Belgije trebalo bi smatrati vožnjom obavljenom zajedno s drugim bilateralnim prijevozom koji započinje u Belgiji, što znači da se ne primjenjuju pravila o upućivanju. Stoga se vozača ne smatra upućenim tijekom svih tih prijevoza.

#### **Scenarij 14.: dvije prazne vožnje + jedan prekogranični prijevoz**

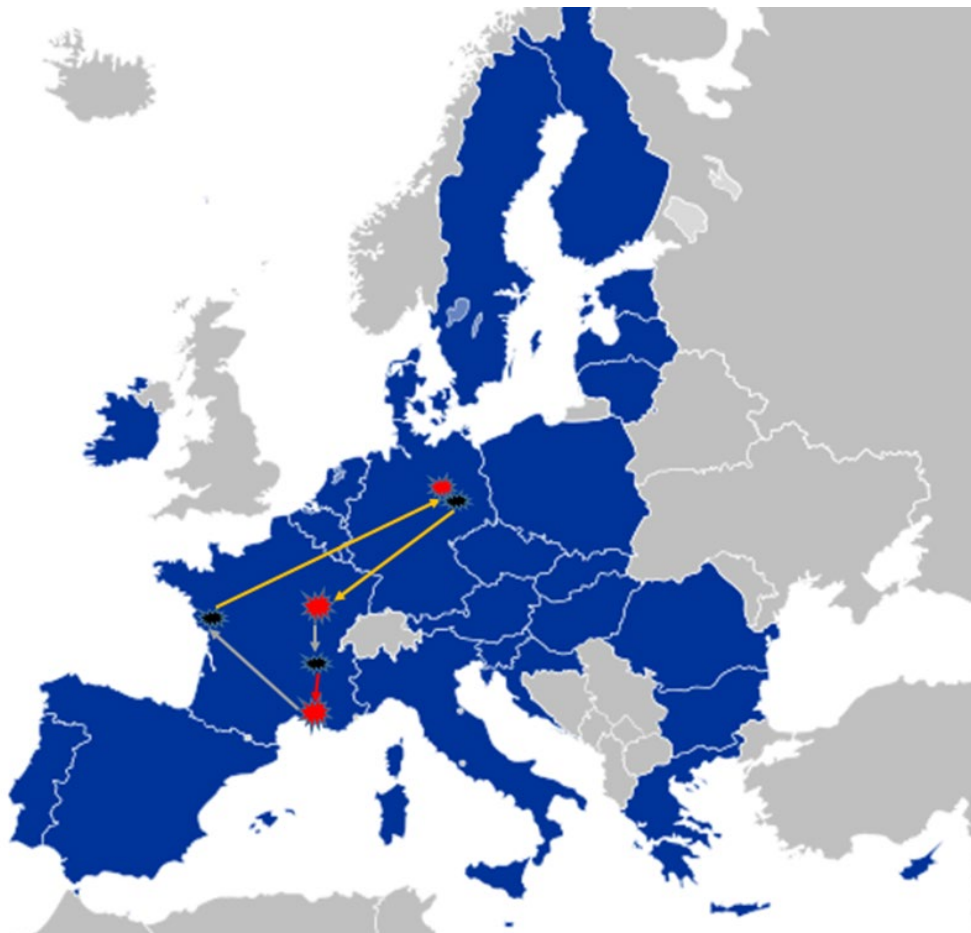
*Vozač čije se poduzeće nalazi u Poljskoj (PL) obavlja praznu vožnju od Varšave (PL) do Berlina (DE). U Berlinu (DE) vozač utovaruje pun kamion robe koju istovaruje u Bruxellesu (BE). Vozač zatim vozi prazan kamion od Bruxellesa (BE) do Varšave (PL).*



**Zaključak:** Vozač je obavio dvije pojedinačne prazne vožnje i između njih jedan prekogranični prijevoz. Nakon prve prazne vožnje između Poljske i Njemačke uslijedio je prekogranični prijevoz između Njemačke i Belgije, nakon čega je uslijedila prazna vožnja od Belgije natrag u Poljsku. Prazna vožnja od Poljske do Njemačke obavljena je zajedno s prekograničnim prijevozom koji je započeo u Njemačkoj. Stoga se vozača smatra upućenim u Njemačku od trenutka ulaska na državno područje Njemačke do njezina napuštanja. To razdoblje obuhvaća vožnju praznog kamiona do točke utovara u Njemačkoj, utovar robe u Njemačkoj i prijevoz robe kroz državno područje Njemačke. Zatim se vozač smatra upućenim u Belgiju od trenutka ulaska na državno područje Belgije do završetka prekograničnog prijevoza u Belgiji. Vozač se ne smatra upućenim u Belgiju tijekom prazne vožnje nakon završenog prekograničnog prijevoza na povratku u državu članicu poslovnog nastana. Vozač se ne smatra upućenim u Nizozemsku pri obavljanju prekograničnog prijevoza između Njemačke i Belgije jer samo provodi državno područje Nizozemske bez utovara ili istovara.

### Scenarij 15.: dva bilateralna prijevoza + kabotaža + dvije prazne vožnje

Vozač zaposlen u poduzeću s poslovnim nastanom u Njemačkoj utovaruje pun kamion robe u Berlinu (DE) i vozi u Pariz (FR), gdje se ta roba istovaruje. Vozač zatim vozi prazan kamion do Lyona (FR) kako bi utovario robu i istovario je u Marseilleu (FR). Vozač zatim vozi prazan kamion od Marseillea (FR) do Nantesa (FR). Na putu natrag u Njemačku vozač utovaruje pun kamion robe u Nantesu (FR) i istovaruje ga u Berlinu (DE).



**Zaključak:** Vozač je obavio dva bilateralna prijevoza (od Njemačke do Francuske i od Francuske do Njemačke), jednu kabotažu u Francuskoj i dvije prazne vožnje u Francuskoj. Prvi bilateralni prijevoz iz Njemačke završio je istovarom robe u Parizu (FR). Upućivanje vozača u Francusku počinje nakon završetka tog bilateralnog prijevoza kad počne voziti (prazna vožnja) do točke utovara gdje utovaruje robu koja će se prevoziti u okviru kabotaže u Francuskoj. Upućivanje u Francusku završava po završetku kabotaže, jer nakon toga vozač vozi prazan kamion kako bi utovario robu koja se u okviru bilateralnog prijevoza treba isporučiti iz Francuske u Njemačku. Stoga je prva prazna vožnja između Pariza i Lyona obuhvaćena pravilima o upućivanju jer je to putovanje povezano s kabotažom koja se obavlja između Lyona i Marseillea. Druga prazna vožnja između Marseillea i Nantesa izuzeta je od pravila o upućivanju jer je to putovanje povezano s povratnim bilateralnim prijevozom iz Nantesa (FR) u Berlin (DE) koji je izuzet od pravila o upućivanju.