



Bruselj, 23. november 2017  
(OR. en)

14841/17

---

**Medinstitucionalne zadeve:**

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

---

TRANS 514  
SOC 757  
EMPL 577  
MI 869  
COMPET 811  
CODEC 1903  
IA 197

**POROČILO**

---

Pošiljatelj: generalni sekretariat Sveta

Prejemnik: Svet

---

Št. dok. Kom.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923  
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924  
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450  
CODEC 926  
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

---

Zadeva: Sveženj o mobilnosti I

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju

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

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga

– poročilo o napredku

---

## I. UVOD

Komisija je 31. maja 2017 sprejela štiri predloge, ki sestavljajo prvi del svežnja o mobilnosti in so bili 8. junija 2017 (kot točka pod Razno) predstavljeni Svetu.

Splošni cilj predlogov je izboljšati uveljavljanje socialnih in tržnih pravil na podlagi večje jasnosti, poenostavitve in natančnejših določb o nadzoru. Glavni pristopi posameznih predlogov so:

- začetek opravljanja dejavnosti in dostop do trga: zaostritev in uskladitev pogojev glede sedeža ter vzpostavitve učinkovitejšega sodelovanja držav članic pri boju proti tako imenovanim slamnatim podjetjem; razširitev obveznih dovoljenj na lahka gospodarska vozila; pregled in poenostavitev omejitev kabotaže ter določitev s tem povezanih nadzornih standardov; prehod na elektronske dokumente;
- časi počitka in tahograf: uvedba določene mere prožnosti v razporeditev tedenskih časov počitka, da bi vsak tretji teden omogočili določeno koncentracijo; združitve te prožnosti z jasno obveznostjo prevoznikov, da voznikom zagotovijo ustrezno in plačano nastanitev zunaj vozila, vključno z možnostjo rednega vračanja domov; določitev obveznosti voznika, da mejne prehode vnese v tahograf, da bi olajšali spremljanje socialnih standardov in pravil o kabotaži;
- Direktiva o napotitvi delavcev v cestnem prometu in izvrševanju: pojasnitev uporabe načel „napotitve delavcev“ z določitvijo najkrajšega časa, ki ga mora voznik preživeti v državi članici (tri dni na mesec v primeru mednarodnega prevoza), da bi se uporabljala lokalna pravila o minimalni plači in letnem dopustu; boljše izvrševanje na podlagi prilagojenih kontrolnih seznamov za cestne preglede, usklajene metode za ocenjevanje tveganja in vključitve direktive o delovnem času med elemente obveznega nadzora;
- najeta vozila: milejše omejitve glede uporabe najetih vozil v mednarodnem prevozu.

Delovna skupina za kopenski promet je predloge preučevala na 17 sejah med 1. junijem in 6. novembrom 2017. Vse delegacije so vložile splošne preučitvene pridržke; število prispevkov in stališč, ki so bila predstavljena med razpravami o različnih vprašanjih, se je zato razlikovalo. Delegacije DK, PL in UK so vložile parlamentarne preučitvene pridržke. Delegacija NL se je sklicevala na oceno učinka, ki jo trenutno izvaja na nacionalni ravni.

Delegacije so 13. in 21. junija 2017 razpravljale o študijah o oceni učinka, priloženih predlogom, pri čemer so si pridržale pravico do dodatnih pripomb v poznejši fazi. Kar zadeva socialni steber, so delegacije na splošno pohvalile kakovost ocene učinka. Vseeno je več delegacij kritiziralo predpostavke v zvezi s stroški, povezanimi z uporabo pravil o napotitvi delavcev v mednarodnem prevozu. Te delegacije so prav tako zagovarjale stališče, da nove zahteve glede časa počitka predstavljajo dodatno nadzorno obremenitev. Nekatere delegacije so podvomile tudi v izvedljivost rednega tedenskega počitka zunaj vozila, če ne bo na voljo dovolj ustrezno varovanih parkirišč. Druge so menile, da bi prožnejša pravila glede časa počitka lahko negativno vplivala na varnost v cestnem prometu.

Kar zadeva dostop do trga, so se delegacije strinjale s študijo o oceni učinka, ki jo je pripravila Komisija, da ključno pomanjkljivost predstavljajo praktične težave pri nadzoru pravil o kabotaži, nekatere pa so poudarile, da je v praksi z nadzorom še vedno obremenjeno zelo majhno število držav članic, v katerih poteka večina kabotaže. Nekatere delegacije so izrazile dvom glede upravičenosti preoblikovanja pravil o kabotaži zaradi števila nezakonitih ravnanj, ki naj sorazmerno ne bi bilo zelo visoko. Te delegacije se niso strinjale s trditvijo, da bi s predvideno poenostavitvijo pravil v veliki meri ohranili sedanje stanje, kar zadeva število dejavnosti kabotaže, saj nekateri predstavljeni izračuni kažejo na zmanjševanje dejavnosti. Zavzemale so se za politiko, ki bi omogočila višje socialne standarde v povezavi z odpiranjem dostopa do trga. Druga skupina delegacij je izrazila nasprotno stališče in napovedala znatno povečanje dejavnosti kabotaže, vključno s problemom sistematične kabotaže, kar je po njihovem mnenju neustrezno, dokler se socialni standardi po EU znatno razlikujejo.

Precejšnje število delegacij je ob sklicevanju na študijo o oceni učinka v zvezi z začetkom opravljanja dejavnosti menilo, da je podlaga za zahteve glede izdajanja dovoljenj za lahka gospodarska vozila šibka. Nekatere so šle korak naprej in bile mnenja, da študija ne vsebuje dokazov, ki bi podpirali potrebo, da bi bilo na ravni EU sploh treba regulirati lahka gospodarska vozila. Večina delegacij je podprla pristop za okrepitev zahtev glede sedeža in omejitev možnosti določanja dodatnih nacionalnih zahtev glede opravljanja dejavnosti. Nekatere države članice so bile zaskrbljene zaradi predlagane odprave dodatnih nacionalnih meril, pri čemer so se sklicevale na negativen vpliv na posamezni nacionalni ravni.

Nazadnje so se delegacije, kar zadeva najeta vozila, strinjale s pričakovanim pozitivnim vplivom prodora na trg najetih vozil, vendar jih je več izpostavilo, da je treba dodatno preučiti mogoče negativne vplive. Ti pomisleki zadevajo morebitno zmanjševanje davkov in možnosti nadzora – tako glede preostalih omejitev prometa najetih vozil kot glede kabotaže. Nekaterih delegacij ni prepričala trditev, da bi učinkovitejši trg za najem vozil gotovo pozitivno vplival na okolje.

## **II. KOMPROMISNI SCENARIJI PREDSEDSTVA**

### **a) Uredba (ES) št. 1071/2009**

#### *Lahka gospodarska vozila*

V zvezi z reguliranjem začetka opravljanja dejavnosti za prevoznike v sektorju lahkih gospodarskih vozil je predsedstvo predlagalo kompromisno rešitev, ki jo sestavljajo naslednji elementi:

- v področje uporabe direktive bi spadali le prevozniki, ki delujejo **na mednarodni ravni** in uporabljajo lahka gospodarska vozila s **težo** med [2,5–2,8 tone] in 3,5 tone, saj je bilo za države članice najpomembnejše vprašanje večje prepoznavnosti teh vozil na trgu mednarodnega cestnega prevoza. Z določitvijo minimalne teže bi se izognili temu, da bi morali zajeti zelo veliko število dodatnih vozil in prevoznikov, ki niso prisotni na trgu mednarodnega prevoza. S tem bi odpravili pomisleke glede sorazmernosti ter se izognili nepotrebni upravni obremenitvi za prevoznike, ki uporabljajo kombinirana vozila v velikosti osebnega avtomobila. Predlagana je bila mejna teža med 2,5 in 2,8 tone.

- Zadevni prevozniki, ki želijo opravljati dejavnosti mednarodnega prevoza z lahkim gospodarskim vozilom s težo, ki presega to mejno vrednost, morajo zaprositi za **dovoljenje EU**. Organ, ki izda dovoljenje, mora na overjenih verodostojnih kopijah navesti, da se izdajajo za vozilo ali kombinacijo vozil s težo med [2,5–2,8 tone] in 3,5 tone, da bi preprečili izogibanje pravilom o finančnem položaju, ki so za težka gospodarska vozila strožja.
- Za lahka gospodarska vozila bi se uporabljala vsa štiri **merila za izdajo dovoljenja**, tj. stalni sedež, dober ugled, strokovna usposobljenost in finančni položaj. S tem pristopom bi se vzpostavili enaki konkurenčni pogoji za prevoznike, ki delujejo v sektorju mednarodnega prevoza, tj. tako za prevoznike z lahкими gospodarskimi vozili kot za prevoznike z raznolikimi voznimi parki, pri čemer za slednje že velja obveznost izpolnjevanja vseh štirih meril.
- Predsedstvo je predlagalo tudi nekatere **prehodne ukrepe** v zvezi z uporabo teh novih pravil, da bi državam članicam zagotovili dovolj časa za vzpostavitev upravnih sistemov za izdajo dovoljenj voznikom lahkih gospodarskih vozil, navedenim voznikom pa za izpolnitev novih pravil.

#### *Merila glede sedeža in dodatne nacionalne zahteve*

Predsedstvo je predlagalo kompromisno rešitev, ki podpira predlog Komisije za odpravo možnosti držav članic, da na nacionalni ravni dodajajo zahteve za izdajo dovoljenj. S tem bi zagotovili preglednost v EU v zvezi z začetkom opravljanja dejavnosti. Nekatere nacionalne posebnosti bo morda treba upoštevati, zlasti kar zadeva merila glede sedeža, zato je predsedstvo predlagalo, da se doda seznam prostovoljnih meril glede sedeža, ki jih lahko države članice zahtevajo poleg obveznih meril, če tako želijo.

Poleg tega je predsedstvo predlagalo nekoliko konkretnjšo ubeseditev obveznih meril glede sedeža (npr. nadomestitev izrazov „premoženje“ in „osebje“ z izrazoma „vozila“ in „vozniki“), pa tudi dve dodatni merili, in sicer da mora biti podjetje registrirano v nacionalnem registru gospodarskih dejavnosti in zavezano plačilu davkov v državi članici sedeža.

### *Finančni položaj*

Predsedstvo je predlagalo, da bi se v primeru raznolikega voznega parka za lahka gospodarska vozila uporabljale podobne nižje finančne zahteve kot za podjetja, ki uporabljajo samo lahka gospodarska vozila. S tem bi zagotovili enako obravnavo prevoznikov, kadar uporabljajo lahka gospodarska vozila. Predsedstvo je predlagalo tudi, da bi se ta zahteva uporabljala le za vozila s težo, nižjo od 3,5 tone, ne pa za kombinacijo vozil, saj bi bilo sicer uveljavljanje teh pravil zapleteno.

Kar zadeva dokazilo o finančnem položaju, je predsedstvo predlagalo, da se ohrani obstoječi pravni okvir, v katerem je bančno garancijo ali zavarovanje mogoče zahtevati, če tako odloči uprava, in ne le v primeru, ko niso na voljo potrjeni letni računovodski izkazi podjetja, kot je predlagala Komisija.

### **b) Uredba (ES) št. 1072/2009**

#### *Kabotaža*

Predsedstvo je predlagalo, da se zaradi jasnosti v pravnem aktu natančno opredeli začetek kabotaže. Na podlagi predlagane opredelitve bi se kabotaža lahko začela šele potem, ko so opravljena vsa razkladanja v državi članici gostiteljici.

#### *Pregledi v zvezi s kabotažo*

Predsedstvo je predlagalo, da se za nacionalne pristojne organe ne bi določilo fiksno število pregledov v zvezi s kabotažo. Opraviti je treba zadostno število pregledov glede na prisotna tveganja, s čimer bi državam članicam omogočili, da upoštevajo vse dejavnosti kabotaže v državi, pa tudi oceno tveganja na področjih, kjer bi lahko prihajalo do nezakonite kabotaže. Predlagani pristop bi državam članicam omogočil, da preglede v zvezi s kabotažo opravljajo glede na svoje specifične razmere.

Predsedstvo je predlagalo tudi, da bi bilo treba omogočiti, da se obvezni trije letni usklajeni cestni pregledi izvedejo v okviru že obstoječe obveznosti izvajanja šestih usklajenih ukrepov cestnega preverjanja za druge namene v skladu z Direktivo 2006/22/ES o izvrševanju.

c) **Uredba (ES) št. 561/2006**

*Redni tedenski počitek v vozniški kabini*

Predsedstvo je predlagalo, da se sledi predlogu Komisije, kar zadeva splošno prepoved rednega tedenskega počitka ali enakovrednega nadomestnega obdobja v vozniški kabini. Hkrati je predlagalo, da se uvede izjema, ki vozniku dovoljuje, da redni tedenski počitek preživi v kabini, če je ta opremljena s primernim spalnim prostorom za vsakega voznika in če je vozilo varno parkirano na ustreznem počivališču s primernimi sanitarnimi prostori, da se zagotovi udobje voznika. V uredbi bi bilo nato treba opredeliti izraz „ustrezno počivališče“. To ustrezno počivališče bi moralo izpolnjevati nekatera merila glede varnosti in storitev.

Predsedstvo je poudarilo tudi, da bi morale biti informacije o teh ustreznih počivališčih enostavno dostopne prevoznikom in voznikom, po možnosti na enotni informacijski točki za vse države članice.

*Vračanje domov in urnik tedenskega počitka*

Predsedstvo je predlagalo, da bi se določila obveznost prevoznika, da vozniku vsakih šest tednov omogoči vrnitev domov, da bi upoštevali tudi prevoznike iz obrobni držav članic. Menilo je, da je pomembno, da se izraz „dom“ ne bi opredelil preveč omejevalno, saj bi bilo treba vozniku dopustiti določeno stopnjo prožnosti in izbire.

Kar zadeva urnik tedenskega počitka, je predsedstvo predlagalo, da se ohrani sedanji dvotedenski pristop, ki zahteva, da se redni tedenski počitek izkoristi vsaj vsak drugi teden. Nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka bi bilo mogoče dodati rednemu tedenskemu počitku ali drugemu skrajšanemu tedenskemu počitku.

**d) Uredba (EU) št. 165/2014**

*Namen podatkov s tahografa*

Predsedstvo je predlagalo, da se v besedilu pojasni, da se lahko podatki s tahografa uporabljajo za preverjanje skladnosti s pravili o kabotaži, pravili o napotnih voznikih in za namene direktive o kombiniranem prevozu.

*Vnašanje kod držav*

Predsedstvo je predlagalo, da se vključi pojasnilo, da je treba obveznost vnosa kode države izpolniti po prestopu nacionalne meje na prvem načrtovanem ali potrebnem postanku za namene voznika ali prevozne dejavnosti. Ni predvidena obveznost, da bi se moral voznik po prestopu meje ustaviti zgolj zaradi vnosa kode države, tudi v primerih ko prečka več mej brez predvidenega postanka. Obveznost vnosa kode ni povezana z vrsto prevoza.

**e) Direktiva za *lex specialis* v zvezi z napotnimi delavci v cestnem prometu in Direktiva 2006/22/ES**

*Področje uporabe*

Predsedstvo je predlagalo, naj se v zakonodaji izrecno pojasni, da tranzit ne pomeni napotitve voznikov. Poleg tega je predlagalo, da se vključi pojasnilo, da bi se morala pravila *lex specialis* uporabljati tudi za voznike, ki opravljajo dejavnost za svoj račun.

*Izračun obdobj napotitve*

Predsedstvo je predlagalo, da je treba za izračun obdobja napotitve v državo članico gostiteljico upoštevati naslednje dejavnosti voznika: čas vožnje, delovni čas, čas pripravljenosti, odmore in dnevni čas počitka. V skladu s predlaganim kompromisom naj se tedenski počitek ne bi upošteval pri izračunu obdobja napotitve.

Ko voznik vstopi v državo gostiteljico z drugo vrsto prevoza, na primer z vlakom ali trajektom, bi bilo treba začetek obdobja napotitve izračunati, ko začne voznik upravljati vozilo, da bi zapustil vlak ali trajekt.

Predsedstvo je predlagalo, da bi bilo treba upravne zahteve in nadzorne ukrepe za izvrševanje pravil o napotitvi v sektorju cestnega prometa izčrpno predstaviti v sektorsko specifičnem *lex specialis* (t. i. zaključeni seznam). Kadar bi bilo treba te zahteve ali ukrepe zaradi tehnološkega razvoja ali podobnega pozneje posodobiti, bi bilo to treba narediti s sekundarno zakonodajo. S tem bi zagotovili, da so pravila o napotitvi določena na evropski ravni in se na enak način izvršujejo v vseh državah članicah.

**f) Direktiva 2006/1/ES**

V predlogu predsedstva je bilo predvideno, da lahko država članica omeji uporabo najetega vozila iz druge države članice le za podjetja s sedežem na njenem ozemlju. Država članica ne bi več smela omejevati uporabe najetega vozila na svojem ozemlju, če gre za podjetje s sedežem v drugi državi članici.

Če želi država članica omejiti uporabo najetega vozila s strani podjetja s sedežem na svojem ozemlju, lahko uporabo posameznega najetega vozila omeji na zaporedno obdobje treh mesecev v posameznem koledarskem letu. Poleg tega lahko država članica omeji število najetih vozil iz druge države članice na največ 25 % celotnega voznega parka podjetja.

Predsedstvo je tudi predlagalo, da bi se v predvidenem pregledu, ki naj bi ga Komisija opravila pet let po roku za prenos, ocenili morebitni negativni vplivi večje uporabe najetih vozil na davčne prihodke držav članic, varnost v cestnem prometu in nezakonito kabotažo.

### **III. PRIPOMBE O GLAVNIH VPRAŠANJIH**

#### **a) Uredba (ES) št. 1071/2009**

##### *Lahka gospodarska vozila*

Več držav članic je trdilo, da bi zaradi zahtev po dovoljenjih za prevoznike v sektorju lahkih gospodarskih vozil nastali znatni stroški za ta sektor, hkrati pa naj ne bi bilo nobenih jasnih dokazov, da je potrebno posredovanje na ravni EU. Druge države članice so trdile, da je predlog Komisije nezadosten odziv na zaskrbljujoč položaj, ko se dejavnost lahkih gospodarskih vozil hitro povečuje, saj ne bo treba izpolnjevati bolj kritičnih meril za preverjanje ustreznosti dejavnosti (strokovna usposobljenost, dober ugled). Poudarile so, da je v tem sektorju potreben ustrezen nadzor in da je treba zagotoviti pošteno konkurenco s sektorjem težkih gospodarskih vozil. Več držav članic je predlog primerjalo z rešitvami na nacionalni ravni, kjer se zahteve po dovoljenjih za lahka gospodarska vozila uporabljajo šele ob določeni najmanjši teži.

Vse države članice, razen ene, so podprle predlog predsedstva, da se zahteve po dovoljenjih omejijo na **mednarodni prevoz**. Večina držav članic bi lahko podprla to zahtevo, če bi se uporabljala od določene **minimalne teže**. Štiri države članice te zamisli niso podprle. Številne države članice niso imele dokončnega stališča v zvezi s primerno minimalno težo; podprle so usmeritev predsedstva, da bi teža naloženega vozila znašala med 2,5 in 2,8 tone. Nekatere države članice so jasno podprle nižjo spodnjo mejo teže.

Kar zadeva **merila za izdajanje dovoljenj**, je velika večina držav članic dala prednost uporabi vseh štirih meril, če bi bila zajeta samo lahka gospodarska vozila, ki opravljajo mednarodno prevozno dejavnost. Nekatere druge države članice so bile bolj naklonjene temu, da bi tudi v tem primeru sledili predlogu Komisije. Pomisleke so imele zlasti glede ustreznosti „dobrega ugleda“, saj v tem sektorju ni nadzora s tahografi, in menile, da je ovira glede „poklicne usposobljenosti“ preveč obremenjujoča, ob upoštevanju s tem povezanih zahtev iz Priloge I k Uredbi. Večina delegacij, ki so izrazile svoja stališča, ni bila naklonjena spremembi Priloge I specifično za lahka gospodarska vozila. Ena država članica je zavrnila posebno zahtevo glede finančnega položaja in navedla, da bi ta vodila le k dodatni birokraciji, namesto da bi pomenila smiselno oviro.

Nekaj držav članic je menilo, da so specifični zneski za finančni položaj še vedno previsoki. Večina držav članic je sprejela uporabo merila glede finančnega položaja, če bi se razrešilo vprašanje mešanih vozniških parkov, ki jih sestavljajo težka in lahka gospodarska vozila. Kar zadeva uporabo vseh štirih meril za izdajanje dovoljenj, so nekatere države članice zahtevale dovolj dolgo prehodno obdobje.

Nazadnje, države članice so na splošno načeloma sprejele predlog glede novih upravnih **zahtev za poročanje** v zvezi z lahkimi gospodarskimi vozili. Vendar jih je več zahtevalo, da se ta del predloga spremeni, da bi zmanjšali upravno obremenitev (vsaki dve leti namesto vsako leto in le na podlagi lahko dostopnih statističnih podatkov) in izboljšali jasnost (obravnavna izvzetih vozil).

#### *Merila glede sedeža in dodatne nacionalne zahteve*

Čeprav se je večina držav članic strinjala, da bi bilo treba okrepiti pogoje glede stalnega sedeža iz člena 5 Uredbe, so imele nekatere pomisleke glede teh pogojev in kritizirale njihovo nezadostno jasnost. Na drugi strani je več držav članic nasprotovalo predlogu Komisije, da se črta člen 3(2) Uredbe, kar bi pomenilo, da države članice ne bi več smele dodajati nacionalnih zahtev za dovoljenja; trdile so, da njihova nacionalna pravila izpolnjujejo posebne potrebe in služijo tudi cilju okrepitve povezave z državo sedeža.

Predlog predsedstva, da se nekatera merila glede sedeža natančneje in jasneje opredelijo ter da se kot nadomestitev za črtanje člena 3(2) v člena 5 in 7 vključijo dodatni prostovoljni elementi, ki bi izražali nacionalne posebnosti, je podprla velika večina držav članic. Vendar se še naprej preučuje podrobna ubeseditvev teh elementov. Več držav članic je zlasti menilo, da nekateri od teh elementov niso dovolj natančni in jih ni mogoče nadzirati, druge pa si želijo več prožnosti, da bi ohranile nacionalne posebnosti.

Druge delegacije so se zavzele za to, da bi povečali seznam obveznih zahtev, npr. v zvezi s potrebnim premoženjem in uporabo lokalnih virov financiranja, namesto dodajanja novih prostovoljnih zahtev, s čimer bi zagotovili enake pogoje v boju proti slamnatim podjetjem. Nekatere države članice so tudi poudarile, da nekaterih meril s seznama ni mogoče preveriti ob začetku dejavnosti, ampak šele potem, ko je podjetje ustanovljeno.

## *Finančni položaj*

Glavna tema razprav o finančnem položaju je bila obravnava **mešanih voznih parkov**. Kompromisno besedilo predsedstva, ki vključuje enako obravnavo lahkih gospodarskih vozil v voznih parkih vseh prevoznikov, so delegacije na splošno podprle, vendar so opozorile, da je potrebnih nekaj dodatnih pojasnil. Nekatere delegacije so opozorile, da bi bilo treba pri določanju mejnih vrednosti upoštevati kombinacije vozil. Predsedstvo je menilo, da so kombinacije vozil preveč spremenljive, da bi jih lahko upoštevali za ta namen, in spomnilo na svoj predlog, da bi bilo v overjeni verodostojni kopiji dovoljenja Skupnosti jasno navedeno, ali je dodeljeno lahkemu gospodarskemu vozilu, ki skupaj s priklopnim vozilom ne presega zgornje meje teže, ali pa vozilu nad zgornjo mejo teže. Nekatere države članice so predlagale nižje zneske za lahka gospodarska vozila, kot so navedeni v predlogu Komisije. Predsedstvo tega ni upoštevalo, saj je menilo, da bo sam vozni park (vrednost vozil) zagotovil dovolj lastniškega kapitala. Nekaj držav članic je navedlo, da bi morali biti ti zneski celo še višji.

Nekatere delegacije so izrazile pomisleke glede preoblikovanja besedila predloga iz „kapital in rezerve“ v „lastniški kapital“. Želele so zagotovilo, da bi se lahko pri oceni finančne zahteve upoštevali vsi elementi lastnih sredstev, ki jih ima kandidat. Ena delegacija je predlagala **indeksacijo** finančnega praga, da bi zagotovili večletno stabilnost Uredbe.

Kar zadeva način zagotovitve **dokazila o finančnem položaju**, se nekaj delegacij ni strinjalo s spremembami, ki jih je predlagala Komisija, saj naj bi presegale zgolj pojasnitev. Te delegacije so zlasti želele nadaljnjo uporabo nacionalnih sistemov, ki zahtevajo bančno garancijo tudi v primeru razpoložljivih letnih računovodskih izkazov, pa tudi navedbo zavarovanj. Predlog predsedstva glede ohranitve trenutnega besedila te določbe je bil deležen določene podpore, pa tudi nestrinjanja, saj so nekatere delegacije menile, da predlog Komisije koristi manjšim podjetjem, ki morda nimajo dostopa do finančnih jamstev. Predsedstvo je zaključilo, da je treba nadaljevati delo in preučiti, ali je ta stališča mogoče zblížati.

## *Druga vprašanja*

Kar zadeva **nacionalne elektronske registre in sodelovanje držav članic**, so delegacije na splošno pozdravile predlog Komisije. Vendar jih je v zvezi z nacionalnimi elektronskimi registri več poudarilo, da je treba doseči ravnovesje med obveznimi podatki in upravnimi stroški rednega posodabljanja, trdile pa so tudi, da je treba dodatna prizadevanja izravnati z dobro delujočim ERRU.<sup>1</sup> Nekatere delegacije so menile, da so nekateri sklopi podatkov pretirani (npr. podrobni finančni podatki, število zaposlenih, ocena tveganja).

V zvezi z okrepljenim sodelovanjem držav članic so delegacije pozdravile namero Komisije o strukturiranju postopka, vendar so se razlikovala njihova stališča glede različnih faz tega postopka. Medtem ko so nekatere države članice pozvale k večji preglednosti glede razlogov, zaradi katerih se lahko zahteva za sodelovanje zavrne, in menile, da je pomembno potrdilo o prejemu takšne zahteve, so druge pozvale k daljšim rokom, da bi lahko na takšne zahteve odgovorile. Nekatere so razlikovale glede na to, kakšno vrsto preiskave bi zahteva vključevala, ali predlagale, da se izrecno omeji vrsta informacij, ki se lahko zahtevajo. Predsedstvo je zaključilo, da bi bilo za dosego napredka v besedilu treba določiti minimalno utemeljitev zahteve (npr. navedba namena postopka in dovolj natančna opredelitev zahtevanih informacij) in/ali določiti razloge, na podlagi katerih je zagotovitev informacij mogoče zavrniti. Nadalje bi bilo treba uskladiti besedila postopkov sodelovanja (člen 8 Direktive 2006/22/ES in člen 18 Uredbe št. 1071/2009).

Kar zadeva področje uporabe Uredbe, so nekatere države članice menile, da bi bilo treba v celotni zakonodaji EU usklajeno pojasniti „**nekomercialni**“ značaj prevoza, medtem ko so nekatere podvomile, da je to izvedljivo. Hkrati so priznale, da si je treba prizadevati za večjo jasnost tega koncepta.

---

<sup>1</sup> Evropski register podjetij cestnega prevoza.

Kar zadeva predlagano nadomestitev regulativnega postopka s pregledom s **postopkom z delegiranimi akti**, so nekatere delegacije menile, da so nekateri deli prilog k Uredbi po svoji naravi bistveni in jih zato ne bi smeli spreminjati z delegiranimi akti; ena delegacija je nasprotovala neomejenemu trajanju pooblastila. Več delegacij je navedlo, da potrebujejo več časa za preučitev načrtovanih sprememb.

#### *Pripombe Komisije*

Komisija je pridržala svoje stališče. Kar zadeva lahka gospodarska vozila, je predstavnik Komisije pokazal določeno pripravljenost, da se področje uporabe Uredbe osredotoči na lahka gospodarska vozila, ki se uporabljajo v mednarodnem prevozu, vendar je menil, da bi bilo v tem primeru morda treba v celoti uporabiti zahteve za dovoljenja. Menil je, da bi lahko odvzem prožnosti držav članic, da dodajajo nacionalne zahteve za dovoljenja, nadomestili z vključitvijo nekaterih tovrstnih zahtev v besedilo Uredbe, če ne bi nesorazmerno omejevale svobode ustanavljanja.

#### **b) Uredba (ES) št. 1072/2009**

##### *Kabotaža*

Kar zadeva **število dovoljenih dejavnosti kabotaže** ali **dni kabotaže**, je bil napredek pri zbliževanju stališč zelo omejen. Več držav članic je vztrajalo, da mora prihodnji kompromis vključevati modalitete pravil, ki se uporabljajo za „napotitev delavcev“. Na splošno je bila nameravana poenostavitev pravil o kabotaži dobro sprejeta. Vendar pa je več držav članic zahtevalo, da se ohrani sedanjih sedem dovoljenih dni kabotaže brez omejitve števila dejavnosti, medtem ko so številne druge zahtevale, da se število dovoljenih dni kabotaže zniža precej pod pet. Te države članice so menile, da je kabotaža po naravi začasna in da mora biti to zagotovljeno. Znižanju precej pod pet dni je odločno nasprotovala prva skupina držav članic, ki so se sklicevale tudi na oceno učinka, ki jo je Komisija opravila za spreminjajoče se število dni.

Po drugi strani pa so države članice, ki so zahtevale znatno znižanje števila dni kabotaže, menile, da bo predlog Komisije nadalje liberaliziral trg, saj bo odstranil omejitve števila dejavnosti kabotaže. Nekaj držav članic je menilo, da na notranjem trgu ne bi smelo biti omejitev, če se bodo uporabljala pravila o napotnih delavcih in nova pravila o času počitka, saj bo to izravnalo položaj voznikov iz različnih držav. Druga skupina držav članic se s tem ni strinjala, saj je menila, da je treba upoštevati tudi druge dejavnike, kot so socialni prispevki in obdavčitev.

Več držav članic je zahtevalo posebne zaščitne ukrepe, s katerimi bi se odzvali na problem ciljnih in stalno ponavljajočih se ciklov kabotaže (**sistematične kabotaže**), na primer uvedbo obdobja „mirovanja“. Po mnenju drugih bi to pomenilo dodatne omejitve na notranjem trgu, poleg tega bi bilo tako ureditev težko nadzirati, bila pa bi tudi nesorazmerna glede na obseg problema, zato so nasprotovale vsakršnim dodatnim zaščitnim ukrepom. Večina držav članic je na splošno priznala, da bi sistematična kabotaža lahko bila problem na določenih območjih, kjer so dejavnosti kabotaže skoncentrirane, čeprav so nekatere poudarile tudi, da problem sistematične kabotaže ne obstaja.

Države članice so se nedvomno strinjale, da je treba zagotoviti več jasnosti glede **začetka** dejavnosti **kabotaže**. Večina držav članic, ki so se prijavile k besedi, se je strinjala s predlogom predsedstva, da bi se dejavnosti kabotaže v državi članici gostiteljici lahko začele šele potem, ko je končano razkladanje vsega blaga iz mednarodnega prevoza. Strinjale so se, da bi bilo treba to jasno navesti v uredbi. Manjše število delegacij se je zavzemalo za bolj liberalen pristop, ki bi dopuščal tudi, da bi dejavnosti kabotaže potekale hkrati z dejavnostmi mednarodnega prevoza, preden bi bilo v državi članici gostiteljici končano razkladanje vsega blaga. Nazadnje je nekaj držav članic zahtevalo, da bi bila kabotaže natančneje opredeljena tudi z drugih vidikov.

V razpravi o **sosebnjih državah članicah** ni prišlo do zaključka. Nekatere države članice so podprle predlog Komisije. Druge so podprle predlog predsedstva, da bi bilo treba zaradi večje jasnosti besedila Komisije opredeliti „sosednjo državo članico“ (tiste s kopensko mejo). Nekaj držav članic je podprlo bolj liberalen pristop, ki bi za določene dni dopuščal dejavnosti kabotaže v kateri koli drugi državi članici. Nekaj držav članic je podpiralo bolj omejeno prilagoditev sedanjega stanja, ki bi omogočala dejavnosti kabotaže v kateri koli drugi državi članici v natančno določenem časovnem okviru, krajšem od petdnevnega obdobja dejavnosti kabotaže, ki ga je predlagala Komisija. Nekaj drugih držav članic je izjavilo, da bi morale biti dejavnosti kabotaže dovoljene samo v državi članici gostiteljici, v kateri se je končal mednarodni prevoz, še zlasti če število dejavnosti med dnevi kabotaže ostane neomejeno.

#### *Pregledi v zvezi s kabotažo*

Glede **pregledov v zvezi s kabotažo** so se države članice na splošno strinjale s pristopom predsedstva, da števila pregledov ni treba določiti. Nekatere so poudarile, da bi bilo treba na nacionalni ravni in glede na lokalne razmere presoditi, kakšno je „zadostno“ število pregledov. Države članice so lahko na splošno podprle oba predloga predsedstva in izjavile, da se morata v celoti dopolnjevati.

#### *Druga vprašanja*

Države članice so na splošno pozdravile namero Komisije, da bi začeli uvajati **elektronske dokumente za cestne preglede**, vendar so bile nekatere zaskrbljene, da bi lahko inšpekcijski nadzori postali manj učinkoviti, če bi lahko namesto voznika dokaze zagotovile druge osebe, ki niso v tovornjaku. Glede morebitne nove obveznosti držav članic, da bi **sankcionirale nekatera ravnanja** pošiljateljev blaga, špediterjev, izvajalcev in podizvajalcev, so delegacije vložile posebne preučitvene pridržke. Nekaj delegacij je poudarilo, da bi morali za **cestno etapo kombiniranega prevoza**, ki poteka v eni državi članici, veljati enaki pogoji za dostop do trga kot za dejavnost kabotaže. Nazadnje se glede postopkov z **delegiranimi akti** več delegacij ni strinjalo s tem, da bi veljavnost dovoljenje Skupnosti spreminjali s sekundarno zakonodajo.

Predstavniki Komisije je zagovarjal predlog o dejavnostih kabotaže. Menil je, da bi bilo treba argumente glede števila petih dni dodatno analizirati, če so v skladu s ciljem predloga, ki je poenostavitev pravil in izboljšanje nadzora. Priznal je, da ni nujno, da bo nameravana poenostavitev odpravila problem sistematične kabotaže, ki je skoncentrirana v nekaterih državah članicah. Za zaščitne ukrepe, o katerih so razpravljali v okviru kompromisa, bo treba preveriti, ali jih je mogoče učinkovito izvajati.

**c) Uredba (ES) št. 561/2006**

*Redni tedenski počitek v vozniški kabini*

Odzivi držav članic na predlog Komisije, da bi bilo treba bolj izrecno prepovedati spanje v vozniški kabini med rednim tedenskim počitkom ali enakovrednim nadomestnim časom za počitek, so pokazali, da se njihova izhodišča zelo razlikujejo. Medtem ko je precej držav članic pozdravilo predlog, ki naj bi potrjeval njihovo razlago sedanjih pravil, je še več držav članic z obžalovanjem pripomnilo, da je nepraktičen in diskriminacijski. Ti skupini držav članic sta imeli podobno kot pri drugih vprašanjih iz tega predloga različno mnenje o sposobnosti voznikov, da bi učinkovito izkoristili prožnost, ki morda obstaja ali jo določa zakon, ter se nista strinjali o tem, kakšno vrednost ima podrobna ureditev načina, kako bi bilo treba preživeti redni tedenski počitek, ter o tem, ali ga je mogoče nadzirati.

Kompromis predsedstva, da bi razlikovali med prepovedanim tedenskim počitkom v kabini kot takšnim ter dovoljenim tedenskim počitkom v kabini, če je tovornjak na varnem in udobnem parkirišču, je bil deležen precejšnje podpore. Kljub temu je nekaj držav članic ohranilo stališče, da je treba strogo prepovedati preživljanje tedenskega počitka v kabini, kot je prvotno predlagala Komisija. Nekaj držav članic ni bilo prepričanih, ali bi morali z uredbo o času počitka urejati merila za počivališča, druge pa niso bile prepričane o praktični vrednosti takega razlikovanja, saj odvisno od gostote prometa v nekaterih regijah za takšna počivališča bodisi ni „povpraševanja“ bodisi jih močno primanjkuje.

Večina držav članic se je strinjala, da bi bilo treba predvideti možnost, da se standardi, če jih je treba določiti v pravilih, lahko posodobijo s sekundarno zakonodajo, ter da morajo biti voznikom na voljo lahko dostopne informacije. Veliko držav članic se je strinjalo s predsedstvom, da postopek certificiranja primernih počivališč morda ni potreben, potreben pa je zanesljiv vir informacij o njihovi razpoložljivosti, ki bi ga nadzirala uprava. Ena država članica je predlagala, da bi predlog Komisije okrepili z dejavniki za učinkovit nadzor, na primer z zahtevo, da voznik predloži dokaz o tem, kje je preživel redni tedenski počitek. Večina držav članic pa se je strinjala s predlogom predsedstva, da ne bi zahtevali takšne dokumentacije in bi namesto tega med cestnimi nadzori preverjali podatke s tahografa.

Na splošno so se vsi strinjali, da je na parkiriščih na nekaterih območjih v EU takšna gneča, da niti prepoved preživljanja tedenskega počitka v kabini ne bi bistveno izboljšala položaja.

#### *Vrnitev domov in urnik tedenskega počitka*

Glede pravice voznika do rednega **vračanja domov** je velika skupina držav članic podprla predlog Komisije o tritedenskih intervalih. Manjša skupina držav članic je izrazila podporo 12 tednom, sorazmerno največja skupina pa bi se lahko strinjala s šestimi tedni, kot je predlagalo predsedstvo. Štiri države članice so menile, da bi lahko dosegli kompromis pri štirih tednih. Ena država članica je predlagala, da bi besedilo spremenili, tako da bi bilo jasno, da potovanja domov ne bi smeli odšteti od časa počitka.

Glede opredelitve izraza „dom“ se je večina držav članic strinjala s predsedstvom, da je potreben širok pojem, ki ne bo preveč omejeval voznika. Hkrati je bilo izraženo opozorilo, da mora biti obveznost praktična tudi za prevoznika, ki mora organizirati program voznikovega dela. Druge države članice so predlagale, da bi moral biti v državi sedeža ali državi zaposlitve.

Glede **urnika tedenskega počitka**, s katerim se z nadomestili za skrajšani čas počitka ustvarjajo daljša obdobja počitka, je večina držav članic želela, da bi namesto štirih tednov, ki jih je predlagala Komisija, obdržali sedanji dvotedenski pristop. Istočasno je več držav članic pohvalilo predlog Komisije, ki predvideva dodatno prožnost med štiritedenskim obdobjem. Glede vprašanja, ali bi bilo treba posledično spremeniti člen 6(3) Uredbe 561/2006, je nekaj držav članic predlagalo, da bi povišali omejitev skupnega časa vožnje na štiri tedne, kar ustreza 180 uram v štirih tednih namesto 90 ur v dveh tednih, vendar je nekaj drugih držav članic temu odločno nasprotovalo.

Glede **nadomestil za skrajšani tedenski čas počitka** se je več držav članic zavzelo, da bi ohranili sedanjo prožnost, ki jo omogoča uporaba nadomestil v kombinaciji z dnevnim časom počitka, pa tudi tedenskim časom počitka. Druge države članice so podprle kompromisni predlog predsedstva, da bi voznikom omogočili, da bi nadomestilo združili s tedenskim časom počitka, tudi skrajšanim tedenskim počitkom, ne pa tudi z dnevnim časom počitka.

#### *Druga vprašanja*

Določeno število držav članic ni moglo podpreti odprave 7,5-tonske omejitve za težo, ki bi izjemoma veljala za **nekomercialne prevoze blaga**. Ena od teh držav članic je predlagala novo mejno težo 18 ton, ki pa jo morajo presoditi še druge delegacije. Nekaj nezadovoljstva je bilo izraženega tudi glede poskusa, da bi omejili pomen izraza „nekomercialen“. Nekaterе delegacije so menile, da je to vprašanje preveč kompleksno, da bi ga bilo mogoče zadovoljivo rešiti, druge pa so se zavzemale, da bi v zakonodaji EU vzpostavili vsaj dosleden pristop.

Dve državi članici sta vložili poseben preučitveni pridržek glede kodifikacije smernic za odmore med **dejavnostmi z več vozniki**.

Delegacije, ki so se prijavile k besedi, so pozitivno ocenile predlog Komisije, da bi zagotovili določeno **prožnost za voznike** ki bi jim omogočala, da odstopajo od določenih pravil o počitku, da bi prišli do primerne nastanitve, vendar pa je bilo postavljeno tudi vprašanje, kako bi lahko preverili, da takšen ukrep ne bi ogrozil varnosti v cestnem prometu. Ena država članica je menila, da bi bilo treba dodati nekaj prožnosti glede časa vožnje ob začetku rednega tedenskega počitka.

Delegacije so vložile tudi pridržke glede uporabe svetovalnega postopka za sprejemanje **izvedbenih aktov** za opredelitev harmoniziranih pristopov k izvajanju.

### *Pripombe Komisije*

Predstavniki Komisije je odigral ključno vlogo pri poskusih predsedstva, da pripravi temelje za kompromise, ki jih lahko podpre večina delegacij. Ohranil je stališče Komisije in jasno povedal, da pristop predsedstva glede počitka v kabini in vračanja domov/urnika tedenskega počitka precej odstopa od njenega predloga, vendar je koristen, saj se odziva na različne elemente, ki povzročajo zaskrbljenost, zlasti glede primernih parkirišč in počivališč.

#### **d) Uredba (EU) št. 165/2014**

Države članice so podprle predlog Komisije, da bi med **podatke, zabeležene v tahografu**, vključili tudi mejne prehode, kar bi omogočilo boljše sledenje socialnim in tržnim pravilom. Pri tem je velika večina držav članic podprla predlog predsedstva, da bi **pojasnili namene zbiranja podatkov s tahografa**, in nekatere so predlagale, da bi omenili tudi spremljanje obveznosti iz Uredbe (ES) št. 1073/2009 (dostop do trga avtobusnih prevozov). Vendar je nekaj držav članic menilo, da bi lahko bilo razširjeno „sledenje“ voznikom za različne namene v nasprotju z interesi varstva podatkov in bi ga bilo treba dodatno preučiti z vidika nujnosti in sorazmernosti. Te delegacije so predlagale, da bi pridobili mnenje Evropskega nadzornika za varstvo podatkov, vendar niso dobile potrebne večine. Mnenje je pripravila tudi pravna služba Sveta.

Predlogi predsedstva, da bi v besedilo dodali specifikacijo, da je kraj in čas, ko mora voznik po prestopu meje **vnesti kode držav**, prvi načrtovan ali nujen postanek, so bili večinoma sprejeti z odobravanjem. Večina držav članic je nasprotovala obveznemu dodatnemu postanku zgolj zaradi vnosa kode države in tako podprla pristop predsedstva, po katerem bi bilo treba kodo države med tranzitom vnesti šele ob načrtovanem ali nujnem postanku. Manjšina držav članic pa je tem specifikacijam nasprotovala, predvsem zato, ker bi bilo treba zagotoviti zelo natančno izvajanje. Pričakovale so, da bi lahko izpolnjevanje socialnih pravil preverjale na podlagi zelo natančnih podatkov o času prestopa meje, ter se zavzemale za obvezen postanek med tranzitom in za razširitev te obveznosti na voznike, ki še vedno uporabljajo analogne tahografe. Poleg tega so menile, da bi lahko določena praktična prožnost povzročila odlašanje z namestitvijo pametnih tahografov, ki bi omogočili elektronsko zagotavljanje vseh potrebnih informacij.

Iz tega se je razvila obširnejša razprava o tem, ali bi bilo treba določiti zgodnejši rok za obvezno **namestitev pametnih tahografov** v sedanji vozni park (tako imenovano naknadno opremljanje, ki mora biti izvršeno do leta 2034), npr. za pet ali deset let. Precejšen delež delegacij, ki so izrazile mnenje o tej zadevi, je podprl takšen ukrep, druge pa so želele počakati na študijo in oceno, ki ju pripravlja Komisija. Nekatere delegacije se med razpravo o svežnju o cestnem prevozu niso strinjale s hitrejšim rokom, saj je bil kompromis o uredbi o tahografu dosežen šele pred tremi leti in le s težavo. Nekaj delegacij še ni dalo mnenja.

Ena delegacija je opozorila na pomanjkljivosti, ki jih imajo zgolj 28-dnevne **podatkovne serije** iz tahografa za nadziranje socialnih pravil, ter predlagala, da bi podatkovno obdobje razširili proti 60 dnevem. Druge delegacije so vložile preučitveni pridržek.

Predstavniki Komisije je menil, da so dodatki, ki jih je predlagalo predsedstvo, koristni delno s praktičnega vidika (vnos kod držav) in delno zaradi pravne zanesljivosti (izpolnjevanje namena zbiranja podatkov).

e) **Direktiva za *lex specialis* v zvezi z napotnimi delavci v cestnem prometu in Direktiva 2006/22/ES**

*Splošno*

Razpravo o predlogu je v veliki meri zasenčilo vprašanje, ali se **pravila o napotitvi delavcev** sploh lahko uporabljajo za mednarodni cestni prevoz. Ker je bila razprava o reviziji direktive o napotitvi delavcev<sup>2</sup> že v poznejši fazi, je bilo nekaj elementov iz razprave prenesenih v pripravo splošnega pristopa k tej reviziji, Svet EPSCO pa je na seji 23. oktobra 2017 dosegel splošni pristop. V tem okviru so bile obravnavane predvsem prevozne dejavnosti med tranzitom in dosežen je bil dogovor, da se bodo spremembe direktive o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prevoza uporabljale šele, ko bo začel veljati *lex specialis*.

Delovna skupina za kopenski promet je prejela pojasnila pravne službe Sveta ter pisne prispevke Komisije o različnih vidikih napotitev. Za veliko delegacij so bili ti prispevki zelo pomembni, kakor tudi razprava v okviru Sveta EPSCO ter izjava in posredovanje Komisije ob tej priložnosti.

Kar zadeva **moratorij** na uporabo glavnih elementov pravil o napotitvi delavcev, je več držav članic še naprej načelno nasprotovalo temu, da bi te standarde sploh uporabljali za voznike. Vendar je bila večina držav članic iz te skupine pripravljena spremeniti stališče, če bi moratorij veljal za vse in bil določen na ravni, ki bi v praksi dopuščala manevrski prostor za uveljavljanje izvzetja. Te države članice so dodatno pogojevale takšen ukrep, na primer z zmanjšanjem števila socialnih standardov in upravnih zahtev, ki bi se uporabljali.

---

<sup>2</sup> Direktiva 96/71/ES.

Manjša skupina držav članic je opozorila na probleme, s katerimi se soočajo zaradi oddaljenosti ali gostega čezmejnega prometa. Nasprotno je druga skupina držav članic vztrajala, da je treba vsa pravila o napotitvi delavcev začeti uporabljati ob vstopu voznikov iz drugih držav članic EU na njihovo ozemlje ali kmalu po njem, ter nasprotovala izvzetju dejavnosti kabotaže. Delegacije so se načeloma strinjale s Komisijo, da je za uporabo pravil o napotitvi delavcev potreben *lex specialis*, tako da bodo upoštevane posebnosti sektorja cestnega prevoza in bodo zagotovljeni enaki pogoji za vse pri nadzoru na ravni držav članic gostiteljic. Večina držav članic je bila očitno zaskrbljena predvsem zaradi večje upravne obremenitve, ki bi bila posledica teh pravil, tudi zaradi obsežne dokumentacije, ki bi bila potrebna za izpolnjevanje pravil o napotitvi delavcev, istočasno pa so pozivale k ukrepom za odpravo nehumanih delovnih pogojev, ki so jim izpostavljeni nekateri vozniki.

### *Področje uporabe*

Glede **tranzita** se je velika večina delegacij, ki so izrazile stališče, strinjala s predsedstvom, da vozniki med tranzitom niso napoteni. Večina delegacij se je zavzela tudi za to, da bi tranzit obravnavali v pravnem besedilu (bodisi v glavni direktivi ali v *lex specialis*). Ena država članica je izrazila jasno stališče, da so delavci napoteni tudi med tranzitom.

V razpravi o **cestni etapi kombiniranega prevoza** niso prišli do zaključka, saj je precejšnje število držav članic to vprašanje želelo analizirati po predložitvi predloga za spremembo zadevne direktive<sup>3</sup>. Druge so želele ohraniti celovito obravnavo mednarodne dejavnosti in je niso hotele razdeliti na različne dele za namen uporabe pravil o napotitvi. Večina delegacij, ki so izrazile mnenje, se je strinjala s predsedstvom, da je treba zadevo nekako pojasniti.

Predlog predsedstva, da bi odstopanja iz *lex specialis* razširili na **dejavnosti (cestnega prevoza) za svoj račun**, kot so opredeljene v direktivi o napotitvi delavcev, je podprlo nekaj držav članic, druge pa so zaprosile za več časa, da bi presodile posledice takšne spremembe.

---

<sup>3</sup> Direktiva 92/106/EGS.

Razprave o **izračunu obdobj napotitve** so na splošno potekale v dveh smereh. Precej držav članic je podprlo pristop Komisije, da se za izračun polovičnih in celih dni uporabo šesturno referenčno obdobje. Druga, prav tako močna skupina držav članic je hotela, da se upošteva dejansko število ur v državi članici gostiteljici, pri čemer bi do „dneva navzočnosti“ prišli šele po izteku zadevnih 24 ur. Kar zadeva vključitev časa počitka in časa pripravljenosti, predlog predsedstva, da bi iz izračuna izvzeli tedenski čas počitka, ni dobil večinske podpore. Po drugi strani je nekaj držav članic želelo iti še dlje ter iz izračuna izvzeti tudi dnevne čase počitka in čase pripravljenosti.

O vprašanju, **kako bi bilo treba izračunati navzočnost v skladu s pravili o napotitvi, kadar tovornjak v državo članico gostiteljico prispe z vlakom ali trajektom**, se je odvila podobna razprava kot o času vnosa podatkov o prestopu meje v tahograf. Delegacije so na splošno podprle predlog predsedstva, da se napotitev začne v pristanišču ali na postaji prihoda. Dve državi članici sta se zavzeli, da bi upoštevali trenutek, ko voznik dokončno zapusti pristanišče ali postajo prihoda. Ena država članica je vztrajala, da bi se moral izračun začeti na meji, ne glede na vrsto prevoza. Pri razpravi o tem, kako naj bi obravnavali čas (pripravljenosti ali počitka) na trajektu ali vlaku, na primer, ali bi bilo treba vozniku dopustiti določeno prožnost, da sam prišteje ta obdobja državi, v katero vstopa ali državi, ki jo zapušča, ni prišlo do zaključka.

#### *Upravne zahteve in nadzorni ukrepi*

Znatna večina držav članic, ki so prevzele besedo, je izrazila željo, da bi *lex specialis* vseboval zaključen seznam **upravnih zahtev in nadzornih ukrepov** za uveljavljanje pravil o napotitvi v sektorju cestnih prevozov. Te države članice so menile, da bi izčrpen seznam harmoniziranih pravil za vse države članice zagotovil čim bolj nemoteno izvajanje dejavnosti v tem sektorju, ki je v svojem bistvu izredno mobilna in mednarodna. Zavzele so se tudi zato, da bi bila ta izjemna narava v direktivi izrecneje izražena, ter razmišljale o možnosti, da bi lahko v zakonodaji predvideli akt sekundarne zakonodaje za posodobitev seznama zahtev in nadzornih ukrepov v skladu s tehnološkim napredkom pri nadzoru in v prometu.

Nekaj držav članic je podprlo neizčrpen seznam. Nekaj držav članic je pridržalo stališče, saj jih je skrbelo, da seznam ne bo vključeval vseh zelenih elementov.

Glede vsebine seznama sta dve državi članici dali konkretna predloga, da bi bilo treba skrajšati seznam nadzornih ukrepov, ki jih je Komisija predlagala za cestne preglede, ter da bi bilo treba nekaj elementov preiskave prenesti v drugo fazo čezmejnega uveljavljanja z upravnim sodelovanjem in preverjanjem v prostorih podjetij. Nekatere države članice so te predloge odobravale. Druge so poudarjale, kako pomembno je, da so na voljo ažurne izjave o napotitvi, medtem ko so bila mnenja o koristnosti pregledovanja plačilnih listov med cestnimi pregledi deljena, saj so v njih zajeta pretekla obdobja, poleg tega pa se razlikujejo po obliki, vsebini in jeziku. Med celotno razpravo je bilo največ pozornosti namenjene potrebi, da se zagotovi, da ima inšpekcijsko osebje na voljo dokumente, ki jih je enostavno presojati, ter možnost takojšnjega sprejemanja odločitev, med drugim z uporabo sodobnih informacijskih sistemov, nekatere države pa so priznale, da je odločitve mogoče sprejeti šele po preverjanjih v prostorih podjetij.

#### *Druga vprašanja*

Dve državi članici sta izrazili pomisleke glede praktične uporabe in izvrševanja pravil o napotitvi za **prevoznike in voznike, ki niso iz EU**. Ker menita, da pravil o napotitvi ni mogoče uporabljati in izvrševati v praksi, bi lahko bili prevozniki, ki niso iz EU, v ugodnejšem položaju kot prevozniki iz EU.

#### *Sistem ocenjevanja tveganja iz Direktive 2006/22/ES*

Precejšnja večina je načeloma podprla pristop Komisije za izboljšanje sistema ocenjevanja tveganja iz direktive o izvrševanju, nekaj držav članic pa je pozvalo k previdnosti ter menilo, da bi se bilo treba najprej osredotočiti na popolno izvajanje sistemov za ocenjevanje tveganja na nacionalni ravni. Podobno je več držav članic zaprosilo za prehodno obdobje. Nekaj držav članic tudi ni bilo prepričanih o ustreznosti predlaganih ugodnejših meril za tovornjake s „pametnimi tahografi“ ali pa so opozorile na težave pri izračunu tveganja za prevoznike, ki uporabljajo veliko najetih vozil.

### *Nadziranje izvajanja direktive o delovnem času*

Veliko držav članic je pričakovalo praktične težave, če bo treba med obveznimi cestnimi pregledi preverjati tudi izpolnjevanje direktive o delovnem času<sup>4</sup>. Komisija je pojasnila, da so preučili možnost preoblikovanja delov direktive o delovnem času, da bi olajšali preverjanje, vendar to trenutno ni mogoče, ker ni zadostne podpore socialnih partnerjev.

Predsedstvo je nato predlagalo, da bi lahko zagotovili ekonomično izvajanje direktive o delovnem času, če bi zahteve po nadzoru omejili na preverjanje v prostorih prevoznikov. Tako bi lahko zagotovili boljše izvajanje direktive o delovnem času ter se odzvali na pomisleke o tem, da bi lahko bil minimalni nadzor, opravljen med cestnimi pregledi, neučinkovit. Delegacije so se strinjale s tem pristopom.

### *Pripombe Komisije*

Predstavniki Komisije si je zelo prizadeval, da bi pomagal s pojasnili glede kompleksnih vprašanj in dvomov v zvezi z uporabo pravil iz direktive o napotitvi delavcev v sektorju cestnih prevozov. Podprl je več pobud predsedstva za večjo jasnost besedila, zlasti glede obsega dejavnosti, za katere se uporabljajo pravila o napotitvi, ter za bolj operativno računanje obdobj, hkrati pa je vztrajal pri načelih iz predloga. Med temi načeli sta bili uporaba pravil o napotitvi delavcev z nekaterimi odstopanji ter upoštevanje vseh obdobj, povezanih z delovnim časom, pri izračunu napotitve. Predstavniki Komisije je potrdil, da tranzit ni del napotitve. Poudaril je tudi, da morajo biti ta pravila z vidika upravnih zahtev in nadzornih ukrepov v celoti in izčrpno harmonizirana na ravni EU (tj. zaključen seznam). Izrazil je tudi mnenje, da je boljše uveljavljanje direktive o delovnem času pomemben cilj, vendar pa je treba pri metodah uveljavljanja upoštevati tudi praktične omejitve.

---

<sup>4</sup> Direktiva 2002/15/ES.

f) **Direktiva 2006/1/ES**

Glede predloga, ki uvaja več prožnosti pri čezmejni uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga, je več držav članic ohranilo pridržek zaradi mogočega znižanja prihodkov od davka na motorna vozila. Te države članice so odobravale kompromis predsedstva, po katerem bi **minimalno obdobje** dovoljene uporabe v prometu skrajšali na tri mesece (namesto štirih), pri čemer so se nekatere zavzemale za dvo- ali celo enomesečno obdobje. Delegacije so prav tako odobravale predlog predsedstva, da bi državam članicam dopustili, da omejijo delež najetih vozil v celotnem lastnem voznem parku, vendar je nekaj delegacij moralo še preučiti zadevno število, ena delegacija pa je želela omejiti celoten vozni park, ki ga uporablja podjetje. Štiri države članice so zavrnile predlog Komisije, nekatere druge pa so pozdravile sedanji predlog ter pri tem omenile liberalizacijo, ki je že bila uvedena na nacionalni ravni. Ena država članica je predlagala, da bi morali državi članici omogočiti, da omeji uporabo najetih vozil, ki ne dosegajo določene teže. Dve državi članici sta izrazili različno mnenje o predlaganem črtanju omejitve teže za najeta vozila, ki se uporabljajo **za lastne potrebe**.

Večina delegacij je odobraval predlog predsedstva, kar zadeva olajšanje **nadzora nad preostalimi časovnimi omejitvami**. Nekateri delegacije so menile, da še vedno obstajajo precejšnja tveganja glede nadziranja drugih pravil, zlasti kabotaže, nekaj drugih pa je imelo pomisleke tudi zato, ker vozila menjavajo pogodbe, ter zaradi obremenitve, ki jo bo povzročilo preganjanje več čezmejnih kršitev. Ena država članica je menila, da bi bilo zaželeno v pravilih izrecno zahtevati, da so najeta vozila ustrezno **registrirana** v EU.<sup>5</sup>

Številne delegacije so bile pripravljene slediti predlogu predsedstva o preoblikovanju pogojev, pod katerimi bi bila dopustna uporaba najetih vozil, ki so bila pravilno dana v promet v eni državi članici in jih je **najelo podjetje s sedežem v drugi državi članici**. Vendar je ena država članica predložila odstopajoč predlog, o katerem je moralo več držav članic še sprejeti stališče.

---

<sup>5</sup> Glej Direktivo Sveta 1999/37/ES.

Na koncu so delegacije pozdravile predlog predsedstva, da bi se na nekatera preostala tveganja odzvali s **pregledom, ki bi ga Komisija** opravila pet let po začetku izvajanja novih pravil.

Predstavniki Komisije je izrazil splošni pridržek in pokazal pripravljenost, da bi v predlog vnesli določene zaščitne ukrepe.

#### **IV. NADALJNJE DELO**

Estonsko predsedstvo je doseglo precejšen napredek glede številnih vidikov tržnega in socialnega stebra iz prvega svežnja o mobilnosti. Izid njegovega dela je dobra podlaga za prihodnje razprave. Vsi štiri dosjeji so bili obravnavani sočasno, države članice pa so pri nekaterih bližje kompromisu kot pri drugih.

Precejšen napredek je bil dosežen zlasti pri strokovnem delu v zvezi s predlogi glede začetka opravljanja dejavnosti (v zvezi z merili glede sedeža in lahki gospodarski vozili), najetih vozil in tahografov. Predsedstvo je prepričano, da bo mogoče kmalu doseči kompromise.

Več dela pa je potrebnega glede predloga o času počitka, da bi našli kompromis, ki bi ustrezal vsem. Zdi se, da se večina držav članic strinja z usmeritvijo kompromisa, nekatere druge pa imajo še vedno precejšnje zadržke. Za napredovanje bodo potrebne konkretne spremembe.

Največ dela bo potrebnega glede predlogov o napotitvi delavcev v cestnem prometu in o dostopu do trga. Do sedaj ni bilo doseženega opaznega napredka, saj sta to zelo politični in tesno povezani zadevi. Poleg tega je veliko držav izjavilo, da še nimajo uradnega stališča. Delo nadalje otežuje tudi povezanost z zakonodajnim delom glede spremembe splošne direktive o napotitvi delavcev, glede katere je Svet sprejel splošni pristop šele 23. oktobra 2017, nedavno pa so se začeli dialogi.

Delo, ki je bilo med estonskim predsedovanjem opravljeno v pripravljalnih telesih, je potrdilo koristnost usklajenega in vzporednega pristopa glede različnih elementov svežnja.

## V. ZAKLJUČEK

Coreper po seji 22. novembra 2017 poziva Svet, naj se seznani s poročilom, da bi lahko pripravil, kar je potrebno za nadaljnji napredek pri predlogih iz svežnja.

---