

Bruselj, 4. december 2018
(OR. en, fr)

Medinstitucionalne zadeve:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

15084/18
ADD 1

TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194

IZID POSVETOVANJA

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4
Št. dok. Kom.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
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 – izjave

V prilogi vam pošiljamo izjave delegacij ob sprejetju splošnega pristopa Sveta v zvezi z navedenimi predlogi.

Poljska, Bolgarija, Litva, Malta, Madžarska

Poljska, Bolgarija, Litva, Malta in Madžarska obžalujejo, da so prizadevanja za razdelitev trga in zaščito notranjih trgov nekaterih držav članic zasenčila prvotni cilj svežnja o mobilnosti I, ki je bil poenostaviti in podrobneje določiti pravila za prometni sektor ter izboljšati socialne in delovne pogoje voznikov.

Splošni pristop v zvezi s svežnjem o mobilnosti I ne upošteva geografskih posebnosti držav članic, ki se nahajajo na zunanjih mejah EU. Predlagani sveženj prav tako ne upošteva specifičnih problemov otoških držav. Poleg tega ne ustvarja le neenakih konkurenčnih pogojev za prevoznike v EU, ampak tudi ogroža mednarodno konkurenčnost v sektorju cestnega tovornega prometa EU.

Namesto uravnoteženih določb in resničnega dogovora, ki bi prispeval k dobro delujočemu enotnemu trgu, predlagani splošni pristop zapoveduje omejevalne, nesorazmerne in protekcionistične ukrepe, ki so v nasprotju s temeljnimi načeli Pogodb in temeljnimi svoboščinami EU. Primer take določbe je vsiljevanje točno določenega kraja povratka voznika.

Poljska, Bolgarija, Litva, Malta in Madžarska odločno nasprotujejo:

- razdelitvenemu modelu, ki predvideva uporabo ureditve za napotitev voznikov, ki opravljajo prevoze v tujini in kabotažo. Predlog bo privedel do razdrobljenosti trga EU in s tem do diskriminacije nekaterih držav članic in voznikov iz teh držav. Oviral bo dobro delovanje notranjega trga za cestni promet, ustvaril nesorazmerno upravno breme za prevoznike, zlasti mala in srednja podjetja, poleg tega pa bo poglobil nepošteno konkurenco med prevozniki iz EU in prevozniki izven nje na škodo prvih. Navsezadnje pa bo povečal tudi ovire za trgovino EU;
- popolni prepovedi preživljanja rednega tedenskega počitka v kabini. To je omejevalna rešitev, ki ne upošteva, da v Evropi ni dovolj ustreznih počivališč z ustrezno nastanitvijo. V takih razmerah se delovni pogoji voznikov ne bodo izboljšali, saj vozniki ne bodo imeli koristi od infrastrukture, ki ne obstaja, za njeno izgradnjo pa bo potreben čas;

- uvedbi dodatnih omejitev za kabotažo v obliki „obdobja mirovanja“, ki traja več dni. To je še en omejevalen, nesorazmeren in protekcionističen ukrep, ki uvaja arbitrarno upravno oviro za dostop na trg.

Zato bo izvajanje svežnja o mobilnosti I v sedanji obliki namesto spodbujanja konkurenčnosti in blaginje prometnega sektorja EU posledično povzročilo stečaje malih in srednje velikih prevoznih podjetij, povišanje stopenj brezposelnosti v EU, strmo naraščanje cen pri več proizvodih in storitvah, kar bo negativno vplivalo na potrošnike, in upočasnitev gospodarske rasti. Posledice bodo veliko bolj negativne za države članice, ki se ne nahajajo v središču EU in v katerih promet predstavlja pomemben gospodarski sektor.

Zato Poljska, Bolgarija, Litva, Malta in Madžarska glede na očitno pomanjkanje pravičnosti in uravnoteženosti v predlaganem splošnem pristopu Sveta v zvezi s svežnjem o mobilnosti glasujejo proti.

Belgija

Belgija potrjuje svoje glasovanje proti svežnju o mobilnosti I na seji Sveta za promet 3. decembra 2018.

Belgija ne more podpreti nove ureditve kabotaže, predlagane v okviru Uredbe 1072/2009, saj uvedeno petdnevno obdobje mirovanja ogroža trajnost gospodarske dejavnosti v belgijskem prometnem sektorju.

Švedska

Izjava Švedske glede predloga direktive o Direktivi 2006/22/ES ter določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa in spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (uredba IMI) (Bruselj, 28. november 2018, 14802/18 ADD 4).

Švedska lahko podpre splošni pristop v zvezi s tem predlogom, vendar želi, da se naslednja opomba glede člena 2(4)(a) doda v zapisnik in obravnava v prihodnjem procesu.

Švedska meni, da bi bilo koristno, če bi bilo v členu 2(4)(a) jasno izraženo, da se spoštujejo nacionalni delovnopravni modeli in priznava vloga socialnih partnerjev ob upoštevanju Pogodb. Socialni partnerji imajo vlogo pri nadzoru nad pogoji dela in pogoji zaposlovanja v nekaterih državah članicah. Ta vloga je zaščiten v splošnih direktivah o napotitvi, predlagana direktiva pa naj bi bila *lex specialis* navedenih direktiv. Da bi *lex specialis* deloval na enak način kot splošne direktive v zvezi s tem, bi bilo primerno pojasnilo. Zato je pomembno, da se v členu 2(4)(a) določi, da lahko nacionalni pristojni organ v skladu z nacionalno zakonodajo in prakso da na voljo informacije iz izjave o napotitvi, na primer prek registra, drugim organom ali socialnim partnerjem. Švedska želi tudi spomniti, da Medinstitucionalna razglasitev evropskega stebra socialnih pravic spoštuje vlogo socialnih partnerjev.