



Svet
Evropske unije

Bruselj, 7. april 2020
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

UTEMELJITEV SVETA

Zadeva: Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja 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 tahografii

- utemeljitev Sveta
- Svet sprejel 7. aprila 2020

I. UVOD

1. Evropska komisija je 31. maja 2017 sprejela 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.
2. Predlog je bil predstavljen kot del svežnja o mobilnosti I, zakonodajni postopek pa je bil organiziran v povezavi z dvema drugima zakonodajnima predlogoma, in sicer predlogom o začetku opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika in dostopu do trga cestnega prevoza blaga ter predlogom o določbah za izvrševanje socialne zakonodaje in napotitvi voznikov.
3. Svet (promet, telekomunikacije in energija) se je 3. decembra 2018 dogovoril o splošnem pristopu¹.
4. Evropski parlament je svoje stališče v prvi obravnavi sprejel 4. aprila 2019.
5. Med oktobrom in decembrom 2019 so potekala pogajanja med Evropskim parlamentom, Svetom in Komisijo, da bi dosegli dogovor o predlogu. Pogajalci so se 11. decembra 2019 dogovorili o kompromisnem besedilu, ki ga je Odbor stalnih predstavnikov nato potrdil 20. decembra 2019².
6. Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) je politični dogovor potrdil 21. januarja 2020, Svet pa 20. februarja 2020.³

¹ Dokument ST 15084/18.

² Dokument ST 15083/19.

³ Dokumenti ST 5424/20 + ADD 1–4.

7. Svet je pri delu upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 18. januarja 2018 in mnenje Odbora regij z dne 1. februarja 2018.
8. Ob upoštevanju tega dogovora ter po pravnem in jezikovnem pregledu je Svet 7. aprila 2020 z uporabo pisnega postopka sprejel stališče Sveta v prvi obravnavi po rednem zakonodajnem postopku iz člena 294 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

II. CILJ

9. Splošni cilj predloga je uskladiti pravila o času vožnje, odmorih in času počitka v cestnem prometu in uresničevanje teh določb z uporabo tahografov, da se prepreči izkrivljanje konkurence, izboljša varnost v cestnem prometu in zagotovijo dobri delovni pogoji za voznike v Evropski uniji.

III. ANALIZA STALIŠČA SVETA V PRVI OBRAVNAVI

(A) Splošno

10. Med Evropskim parlamentom in Svetom so na podlagi predloga Komisije potekala pogajanja, da bi sklenili dogovor že v fazi stališča Sveta v prvi obravnavi. Besedilo osnutka stališča Sveta v celoti odraža kompromis, ki sta ga dosegla sozakonodajalca.

(B) Ključna vprašanja politike

11. Kompromis, upoštevan v stališču Sveta v prvi obravnavi, se nanaša na naslednje ključne elemente:

a) Vključitev lahkih gospodarskih vozil

12. Komisija v prvotnem predlogu lahkih gospodarskih vozil ni vključila v področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006, medtem ko je Parlament tako vključitev zagovarjal. V besedilu Sveta so navedena vozila vključena v področje uporabe uredbe, ko njihova največja dovoljena masa, vključno z morebitnim priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 2,5 tone in se uporabljajo v mednarodnem prevozu za najem ali plačilo (člen 2(1) v povezavi s členom 3(ha) Uredbe (ES) št. 561/2006). Zato bodo ta vozila spadala tudi v področje uporabe Uredbe (EU) št. 165/2014, tako da bodo morala biti opremljena s pametnimi tahografi.
13. Komisija bo uporabila prehodno obdobje (do 1. julija 2026) za sprejetje izvedbenih aktov, v katerih bo podrobno opredelila podatke, funkcije in vgradnjo tahografov v lahka gospodarska vozila v 18 mesecih od začetka veljavnosti uredbe o spremembi, tako da bosta lahko v preostanku obdobja organizirana proizvodnja opreme in opremljanje vozil.
14. Glede na navedeno so bili predlogi sprememb 353/rev, 368, 373 in 375 v stališču Sveta sprejeti po redakcijskih spremembah.

b) Organizacija tedenskega časa počitka

15. Svet je, da bi dosegli kompromis glede določb za tedenski čas počitka (člen 8(6) Uredbe (ES) št. 561/2006), potrdil ohranitev pravila, da mora imeti voznik v katerih koli dveh zaporednih tednih dva redna tedenska časa počitka ali en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur.
16. Po drugi strani je Svet v skladu s prvotnim predlogom Komisije vztrajal pri kompromisu glede določene prožnosti za voznike v tovornem prometu na dolge razdalje. Zlasti lahko voznik, ki opravlja mednarodni prevoz blaga zunaj države članice sedeža, koristi dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka, če ima v katerih koli štirih zaporednih tednih vsaj dva redna tedenska časa počitka. V tem primeru je treba, ko sta bila koriščena zaporedna skrajšana tedenska časa počitka, pred naslednjim tedenskim časom počitka koristiti čas počitka, ki je nadomestilo za obe skrajšanji počitka. Med tem podaljšanim časom počitka je voznik upravičen do „vrnitve domov“ (glej točko 19 v nadaljevanju). Glede na navedeno je bil v stališču Sveta kot izhodišče ohranjen predlog spremembe 379, medtem ko sprememba 381 ni bila ohranjena.
17. Da bi se zagotovilo preverjanje počitka na cesti v obdobju štirih tednov, so bile določbe o podpornih dokazih v vozilu podaljšane z 28 na 56 dni (člen 36 Uredbe (EU) št. 165/2014); glej predloge sprememb 365 in 420–422.

c) Prepoved spanja v kabini

18. Stališče Sveta ohranja prvotni predlog Komisije glede prepovedi počitka v vozilu med rednim tedenskim časom počitka in kakršnim koli tedenskim počitkom, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za predhodni skrajšani tedenski počitek (člen 8(8) Uredbe (ES) št. 561/2006). Svet je sprejel dele predloga spremembe 382 Parlamenta, ki vsebuje podrobnosti o potrebni nastanitvi. V zvezi s tem je določeno, da mora vse stroške nastanitve zunaj vozila kriti delodajalec, kar je tudi stališče Parlamenta v predlogu spremembe 383.

d) Redno vračanje voznika

19. Stališče Sveta, ki je nadgradnja prvotnega predloga Komisije, v skladu s katerim mora prevozno podjetje organizirati delo voznikov tako, da se lahko ti redno vračajo domov, da bi si vzeli daljši čas počitka (člen 8(8a) Uredbe (ES) št. 561/2006), krepi to zahtevo, kar zadeva dokaze in spremljanje, in favorizira večjo jasnost glede kraja, kamor se voznik vrne. V skladu z besedilom Sveta se od voznika zahteva, da se vrne v operativni center delodajalca, v katerem je ponavadi baziran in kjer se začne njegov tedenski počitek, v državi članici sedeža ali v svoj kraj stalnega prebivališča, pri čemer se razume, da voznik sam izbere, kje bo preživel čas počitka, delodajalec pa je odgovoren za zagotavljanje možnosti rednega vračanja. Dogovorjena osnovna pogostnost v skladu s predlogom spremembe 385 je štirikrat tedensko. Svet zaradi poenostavitve in neenakih pogajalskih stališč voznikov in njihovih delodajalcev ni sprejel elementov dodatne prožnosti, ki jo je podprl Parlament v predlogih sprememb 355, 377 in 385.

e) Minimalni standardi za parkirno infrastrukturo

20. Čeprav predlog Komisije ni vseboval posebnih določb v zvezi s parkirišči, se je Svet v razpravah s Parlamentom in Komisijo strinjal z zahtevo, da Komisija na uradni spletni strani objavi in redno posodablja seznam vseh certificiranih parkirišč z ustrezno infrastrukturo, ki je na voljo voznikom, ki opravljajo cestni prevoz blaga in potnikov (člen 8a Uredbe (ES) št. 561/2006). V besedilu Sveta je določeno, da mora Komisija z delegiranimi akti določiti standarde v zvezi s storitvami in varnostjo ter certifikacijski postopek za ta parkirišča. Na podlagi tega kompromisa, ki je upošteval ključni interes Parlamenta iz predloga spremembe 387, zahteve za podrobnejše določbe v uredbi (predlog spremembe 400) niso bile vključene v besedilo Sveta.

f) Prekinitev tedenskega počitka na trajektu ali vlaku

21. Besedilo Sveta ohranja predlog Komisije za spremembo pravil za voznika, ki med počitkom spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Dnevni čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka voznika se lahko največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure (člen 9(1) Uredbe (ES) št. 561/2006). Kar zadeva redni tedenski čas počitka, je v besedilu Sveta odstopanje razširjeno na vožnje s trajektom ali vlakom, ki predvidoma trajajo osem ur ali več, pod pogojem, da ima voznik dostop do spalne kabine. Predlogi sprememb 364, 388 in 389 so bili kot taki in z delnimi redakcijskimi spremembami sprejeti v stališču Sveta.

g) Čas vožnje v izjemnih okoliščinah

22. Besedilo Sveta razširja besedilo predloga Komisije v zvezi z izjemnimi okoliščinami, v skladu z njim pa lahko vozniki, da bi dosegli operativni center delodajalca ali kraj svojega stalnega prebivališča, pod strogimi pogoji in v okviru zaščitnih ukrepov dnevni in tedenski čas vožnje prekoračijo za največ eno uro oziroma za največ dve uri, če so imeli neposredno pred dodatno vožnjo neprekinjen 30-minutni odmor. Ta izjema se lahko uporabi le pred začetkom daljšega časa počitka, pri čemer je nujno polno nadomestilo (člen 12(2) Uredbe (ES) št. 561/2006). Predlog spremembe 391 je bil tako z delnimi redakcijskimi spremembami sprejet v stališču Sveta.
23. Poleg tega je v besedilu Sveta določeno, da Komisija na javni spletni strani nemudoma objavi informacije, ki se nanašajo na nujne primere, v katerih lahko države članice v izjemnih okoliščinah odobrijo začasne izjeme od pravil o času vožnje in počitka (člen 14 Uredbe (ES) št. 561/2006). Predlog spremembe 395 je bil tako z delnimi redakcijskimi spremembami sprejet v stališču Sveta.

h) Uvedba pametnih tahografov (različica 2) v vozne parke

24. Kar zadeva podatke, ki jih zapiše pametni tahograf, je v besedilu Sveta dodano, da morajo biti tahografi sposobni zapisati položaj vozila vsakič, ko prečka mejo države članice, kar je predvideno že v predlogu Komisije, in vsakič, ko opravlja dejavnosti natovarjanja ali raztovarjanja, zapisati pa morajo biti sposobni tudi, ali gre za prevoz potnikov ali blaga (člen 8(1) Uredbe (EU) št. 165/2014). Tako so bili v stališču Sveta v bistvu ohranjeni predlogi sprememb 409 do 411.
25. Kar zadeva uvedbo pametnih tahografov, sta tako Parlament kot Svet podprla bistveno pospešitev uvedbe pametnih tahografov v vozni park (člen 3(4) Uredbe (EU) št. 165/2014). V skladu s kompromisom je treba glavno naknadno opremo vozil (tj. vozil, ki so bila prej opremljena z analognim ali digitalnim tahografom) izvesti najpozneje tri leta po koncu leta začetka veljavnosti podrobnih določb za novo generacijo pametnih tahografov oziroma, če je vozilo že opremljeno s pametnim tahografom, najpozneje štiri leta po začetku veljavnosti teh podrobnih določb (različica 1). Komisija bo imela za sprejetje specifikacij za drugo generacijo pametnih tahografov na voljo 12 mesecev (člen 11(2) Uredbe (EU) št. 165/2014); vozila, ki so prvič registrirana 24 mesecev po začetku veljavnosti teh specifikacij, morajo imeti že vgrajeno novo različico (člen 8(1) Uredbe (EU) št. 165/2014). Predlogi sprememb 368, 369, 403–406, 412 in 415 so bili kot taki in z delnimi redakcijskimi spremembami sprejeti v stališču Sveta, ne pa tudi predlog spremembe 402.
26. V zvezi s to spremembo se je Svet dogovoril o zahtevi, po kateri morajo države članice v treh letih po začetku veljavnosti navedenih podrobnih določb svoje nadzorne organe v ustreznem obsegu opremiti z napravami za zgodnje odkrivanje na daljavo (člen 9(2) Uredbe (EU) št. 165/2014); tako je bil delno ohranjen predlog spremembe 413/rev.
27. V zvezi s tem je besedilo Sveta v delu, ki se nanaša na ročno beleženje prehodov meja, dokler to ne bo samodejno zagotovljeno s pametnimi tahografi (člen 34(1), (6) in (7) Uredbe (EU) št. 165/2014), še jasnejše od predloga Komisije, saj upošteva predlog spremembe 417.

i) Drugi elementi stališča Sveta

28. V končno besedilo stališča Sveta so bili poleg tega vključeni še naslednji elementi, ki jih je Svet dodal v predlog Komisije:

- a) dodatna podrobna opredelitev pojma „nekomercialni prevoz“ (člen 4 Uredbe (ES) št. 561/2006);
- b) neobvezna izjema za vozila, ki se uporabljajo za dostavo sveže betonske mešanice (člen 13(1)(r) Uredbe (ES) št. 561/2006);
- c) postopek pregleda za nekatere izvedbene akte (člen 25(2) Uredbe (ES) št. 561/2006);
- d) zahteva, da se tahografski podatki o prekoračenju najdaljšega časa vožnje sporočijo nadzornim organom za zgodnje odkrivanje morebitnega prirejanja ali zlorabe na daljavo (člen 9(4) Uredbe (EU) št. 165/2014);
- e) zahteva, da tahografi naslednje generacije omogočajo uporabo podatkov v delovnem režimu na zunanji napravi (člen 10(2) Uredbe (EU) št. 165/2014);
- f) postopek za ponovno zapečatenje odstranjenih ali poškodovanih pečatov tahografov, ki so jih odprle osebe, pristojne za nadzor (člen 22(5) Uredbe (EU) št. 165/2014);
- g) dovoljenje, da lahko pristojni organ zahteva zamenjavo vozniške kartice, če je to potrebno za uskladitev z novimi tehničnimi specifikacijami (člen 26 (7a) Uredbe (EU) št. 165/2014).

29. Svet je poleg tega v celoti ali načeloma sprejel še naslednje predloge sprememb Parlamenta k predlogu Komisije:

- a) razširitev oprostitve za voznike obrtnike (člen 3(1) Uredbe (ES) št. 561/2006), predlog spremembe 374;

- b) potreba po tem, da Komisija oceni morebitna posebna pravila o počitku voznikov, ki opravljajo občasne storitve prevoza potnikov (člen 8(9a) Uredbe (ES) št. 561/2006), predlogi sprememb 354, 372 in 380;
- c) vključitev nagrad za hitrost dostave v katalog škodljivih spodbud (člen 10(1) Uredbe (ES) št. 561/2006), predlog spremembe 390;
- d) neobvezna izjema za gradbena vozila, ki delujejo v oddaljenosti do 100 km (člen 13(1)(q) Uredbe (ES) št. 561/2006), predlog spremembe 394;
- e) posebno poročilo Komisije o sistemih avtonomne vožnje in njihovem vplivu na pravila o času vožnje in počitka (člen 9a Uredbe (ES) št. 561/2006), predlog spremembe 397;
- f) dodano je pojasnilo, da morajo imeti tahografi in tahografske kartice dovolj pomnilniške zmogljivosti za shranjevanje zahtevanih podatkov (člen 4(2) Uredbe (EU) št. 165/2014), predlog spremembe 406;
- g) osvežitveno usposabljanje za voznike (stroške katerih plača delodajalec) in nadzorne organe (predloga sprememb 418 in 419, uvodni izjavi 30 in 31);
- h) celovitejša dokumentacija o počitkih, odmorih in dopustih ter počitku na trajektu ali vlaku (člen 34(5) Uredbe (ES) št. 165/2014), predlog spremembe 416.

IV. **SKLEP**

30. V stališču Sveta v prvi obravnavi je v celoti upoštevan kompromis, ki sta ga v pogajanjih dosegla Svet in Evropski parlament ob pomoči Komisije. Kompromis je s pismom (z dne 23. januarja 2020), naslovljenim na predsednika Odbora stalnih predstavnikov, potrdila predsednica odbora TRAN Evropskega parlamenta. Predsednica je v tem pismu napovedala, da bo članom in članicam odbora TRAN, nato pa tudi na plenarnem zasedanju, predlagala, naj sprejmejo stališče Sveta iz prve obravnave brez sprememb Parlamenta v drugi obravnavi, potem ko ga bodo pregledali v pravnolingvističnih službah obeh institucij.
31. Svet zato meni, da je njegovo stališče v prvi obravnavi uravnoteženo in da bosta spremenjeni uredbi po sprejetju izboljšali delovne pogoje voznikov ter – z uskladitvijo, razjasnitvijo pravil in boljšim nadzorom – prispevali k varnosti v cestnem prometu in enakim konkurenčnim pogojem v sektorju cestnega prevoza.
-