



Bruxelles, 11. veljače 2020.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmeti:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NAPOMENA O TOČKI „I/A”

Od: Glavno tajništvo Vijeća

Za: Odbor stalnih predstavnika (dio 1.) / Vijeće

Br. dok. Kom.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Predmet: Prvi paket za mobilnost:

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova prilagođavanja kretanjima u sektoru

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa

– politički dogovor

Izjave Komisije i država članica.

Izjava Komisije

Komisija prima na znanje privremeni dogovor o socijalnim i tržišnim aspektima prvog paketa za mobilnost koji su Vijeće i Europski parlament postigli tijekom 4. trijaloga održanog 11. i 12. prosinca 2019.

Komisija izražava žaljenje jer politički dogovor Vijeća i Europskog parlamenta sadržava elemente koji nisu u skladu s ambicijama europskog zelenog plana i ciljem postizanja klimatski neutralnog EU-a do 2050. koji je potvrdilo Europsko vijeće. Riječ je o obveznom vraćanju vozila u državu članicu poslovnog nastana svakih osam tjedana te ograničenjima za kombinirani prijevoz. Te mjere nisu bile dio Komisijinih prijedloga donesenih 31. svibnja 2017. te za njih nije provedena procjena učinka. Zbog obveze vraćanja kamiona prometni sustav postat će neučinkovitiji, povećat će se nepotrebne emisije, onečišćenje i zagušenje, a ograničenjima za kombinirani prijevoz smanjit će se njegova učinkovitost u podupiranju multimodalnog prijevoza tereta.

Predložena socijalna poboljšanja su važna. Komisija će sada pobliže procijeniti učinak obaju aspekata na klimu, okoliš i funkcioniranje jedinstvenog tržišta. Učinit će to uzimajući u obzir zeleni plan i mjere za dekarbonizaciju prometa i zaštitu okoliša, osiguravajući pritom dobro funkcioniranje jedinstvenog tržišta.

Nakon procjene učinka Komisija će, ako to bude potrebno, iskoristiti svoje pravo na podnošenje ciljanog zakonodavnog prijedloga prije nego što te dvije odredbe stupe na snagu.

Izjava Bugarske, Cipra, Mađarske, Latvije, Litve, Malte, Poljske i Rumunjske

Bugarska, Cipar, Mađarska, Latvija, Litva, Malta, Poljska i Rumunjska izražavaju duboku zabrinutost zbog činjenice da je privremeni dogovor o prvom paketu za mobilnost u suprotnosti s temeljnom slobodom pružanja usluga na jedinstvenom tržištu, načelom slobodnog kretanja radnika te ključnim politikama i ciljevima EU-a u području klime.

Konkretno, zahtjev o vraćanju teških vozila u državu članicu poslovnog nastana najmanje jednom svakih osam tjedana u suprotnosti je s ambicioznim klimatskim ciljevima EU-a koje je Europska komisija utvrdila u novom zelenom planu 11. prosinca 2019. Ako se takva obveza prihvati, doći će do znatnog povećanja broja vožnji praznih kamiona na europskim cestama te slijedom toga i do znatnog povećanja emisija CO₂ iz prometnog sektora. Taj sektor već je izvor otprilike četvrtine emisija stakleničkih plinova u EU-u.

Unatoč našim naporima za isticanje tih pitanja i neovisno o znanstvenim dokazima iz studijâ o učinku takve obveze na povećanje vožnji praznih vozila i emisija CO₂, ne postoji osjetljivost na očekivani učinak te odredbe i odbacuju se racionalni argumenti. Istodobno, iako se agendom za bolju regulativu zahtijeva procjena učinka svih takvih mjera na razini EU-a, takva procjena još nije predstavljena.

Vraćanje vozila u državu članicu poslovnog nastana samo je jedan primjer pretjerano ograničavajućih i diskriminirajućih mjera predloženih u prvom paketu za mobilnost. Sličnu zabrinutost dijelimo u vezi s ograničenjima kabotaže u obliku prekomjernog razdoblja mirovanja. To razdoblje mirovanja predstavlja protekcionističku mjeru, koja će imati prilično negativan učinak na jedinstveno tržište. Prema procjenama uglednih istraživačkih instituta, obvezom vraćanja kamiona te nametanjem ograničenja u vezi s kabotažom prouzročit će se dodatnih milijun tona emisija CO₂ godišnje.

Još jedan važan razlog za zabrinutost jest činjenica da će se obveznim vraćanjem vozila staviti u nepovoljan položaj države članice koje će zbog svojeg zemljopisnog položaja imati znatne poteškoće u pružanju usluga kamionskog prijevoza na jedinstvenom tržištu jer će njihova vozila morati pokriti mnogo veće udaljenosti i prevladati znatne prirodne prepreke, posebno kada se radi o otocima.

Nelojalna konkurencija prijevoznika iz trećih zemalja također je čimbenik čijem se rješavanju nije pristupilo na odgovarajući način. To je posebno zabrinjavajuće jer će rješenje koje će se donijeti imati dugoročne učinke ne samo na prometni sektor nego i na gospodarstvo EU-a u cjelini.

Prometni sektor zaslužuje pravedan i čvrst pravni okvir EU-a kojim će se dodatno poticati njegov razvoj te istodobno osigurati realistična i provediva pravila. Umjesto uravnoteženih odredaba i istinskog kompromisa, privremenim dogovorom nameću se ograničavajuće, nerazmjerne i protekcionističke mjere.

Prvi paket za mobilnost ključan je dosje za jedinstveno europsko tržište i za sektor cestovnog prometa. Danas, više nego ikada prije, trebamo očuvati neometano funkcioniranje jedinstvenog tržišta i gospodarstava svih država članica u EU-u u skladu s drugim politikama EU-a.

Izjava Belgije

Belgija je primila na znanje rezultate privremenog dogovora koji su 11. prosinca postigli Europski parlament i Vijeće u vezi sa socijalnim i tržišnim stupom prvog paketa za mobilnost.

Belgija pozdravlja znatno poboljšanje uvjeta rada za vozače kamiona, posebno zahvaljujući zabrani tjednog odmora u kabini i primjeni upućivanja na kabotažu. U budućnosti bi trebalo ostvariti jednake uvjete uključivanjem lakih gospodarskih vozila u područje primjene cjelokupnog paketa za mobilnost, vraćanjem kamiona u bazu svakih osam tjedana i ambicioznim rasporedom uvođenja novih pametnih tahografa kojima će se omogućiti bolja provedba postojećih i novih pravila.

Belgija stoga smatra da je nedosljedno dodatno ograničavati pristup tržištu uvođenjem razdoblja mirovanja od četiri dana za kabotažu, dok će Europska unija istodobno osigurati uzlaznu socijalnu konvergenciju.

Prema našem shvaćanju razdoblje mirovanja predstavlja trgovinsku barijeru, što je u suprotnosti s duhom unutarnjeg tržišta i učinkovitošću logističkog lanca jer kabotaža omogućuje izbjegavanje putovanja praznih vozila.

Također izražavamo žaljenje zbog uključivanja prijedloga o dugoročnom upućivanju, koji se nije pojavio u prijedlogu Komisije ni u dogovorima dvaju suzakonodavaca te još nije pomno preispitan.

Unatoč pozitivnim socijalnim elementima sadržanima u paketu za mobilnost Belgija će se suzdržati od glasovanja o dogovoru.

Izjava Estonije

Estonija u potpunosti podržava ciljeve izvornih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa prvog paketa za mobilnost¹, čija je namjena bila utrti put prema jasnim pravilima cestovnog prometa. Estonija smatra da tržište međunarodnog cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji mora biti u skladu s općim načelima jedinstvenog tržišta, otvoreno za tržišno natjecanje, učinkovito i pogodno za okoliš. Estonija smatra da se dodatnim zahtjevima ne smije nametati neopravdano administrativno opterećenje za poduzeća ili tijela javnog sektora te da ti zahtjevi ne smiju biti u suprotnosti s ciljevima klimatske politike Europske unije.

Estonija je tijekom pregovora o paketu usvojila konstruktivan pristup nastojeći uzeti u obzir i podržati prijedloge kojima bi se poboljšali uvjeti rada za vozače, suzbile nezakonite tržišne prakse i smanjili negativni učinci na okoliš. Međutim, pregovori su rezultirali dogovorom kojim se estonski prijevoznici stavljaju u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju, osobito nametanjem obveze cestovnim prijevoznicima da organiziraju aktivnosti svojeg voznog parka na način kojim se osigurava da se njihova vozila vraćaju u državu članicu poslovnog nastana u roku od osam tjedana nakon što su je napustili („obveza vraćanja vozila”).

¹ Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 radi njihova prilagođavanja kretanjima u sektoru; COM(2017)281;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>.
Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa; COM(2017)277;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>.
Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa; COM(2017)278;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>.

Ta obveza nije bila dio izvornog paketa. Za nju nije bila provedena stvarna procjena učinka, što izaziva zabrinutost zbog njezina odnosa s Međuinstitucijskim sporazumom o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.²

Drugo, obvezom vraćanja vozila u državu članicu poslovnog nastana ograničava se zemljopisno područje poslovanja cestovnih prijevoznika te države članice pa ta obveza stoga nije u skladu s ciljem prvog paketa za mobilnost koji se odnosi na osiguravanje jednakih uvjeta.

Treće, s obzirom na to da se tom obvezom povećava broj vožnji praznih vozila i dodatnih emisija CO₂, Estonija smatra da je taj zahtjev u suprotnosti s ciljevima klimatske politike EU-a i ciljevima Pariškog sporazuma. On nije u skladu sa zaključcima Europskog vijeća od 12. prosinca 2019.³

Nadalje, Estonija smatra da je taj zahtjev nerazmjeran jer dogovor već sadržava mjere za suzbijanje pojave takozvanih „fiktivnih poduzeća”. Obvezom vraćanja vozila mogle bi se poticati takve prakse, a osim toga, njome se cestovni prijevoznici iz perifernih država članica potiču na premještanje, što dovodi do smanjenja radnih mjesta i poreznih prihoda.

Naposljetku, s obzirom na to da bi se mjerom mogla povećati količina prometa, Estonija je zabrinuta zbog njezina utjecaja na sigurnost na cestama.

Stoga, ponovno naglašavajući svoju potporu ciljevima prvotnih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa prvog paketa za mobilnost, Estonija izražava žaljenje zbog uključivanja obveze vraćanja vozila u dogovor. U navedenom kontekstu Estonija će glasovati protiv navedenog dogovora.

² Međuinstitucijski sporazum Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Europske komisije o boljoj izradi zakonodavstva;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>.

³ Odjeljak 1., stavak 5.: *Sve relevantno zakonodavstvo i sve relevantne politike EU-a trebaju biti u skladu s ostvarenjem cilja klimatske neutralnosti te doprinositi ostvarenju tog cilja, uz istodobno poštovanje jednakih uvjeta. /.../*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/hr/pdf>.