

Bruselj, 11. februar 2020
(OR. en)

Medinstitucionalne zadeve:
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

DOPIS O TOČKI POD „I/A“

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov (1. del)/Svet
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 – politični dogovor
---------	---

Izjave Komisije in držav članic.

Izjava Komisije

Komisija je seznanjena z začasnim dogovorom o socialnih in tržnih vidikih svežnja o mobilnosti I, ki sta ga Svet in Evropski parlament dosegla na četrtem trialogu 11. in 12. decembra 2019.

Komisija obžaluje, da politični dogovor, ki sta ga dosegla Svet in Evropski parlament, vključuje elementa, ki nista v skladu s cilji evropskega zelenega dogovora in podporo Evropskega sveta cilju, da se do leta 2050 doseže podnebno nevtralna EU. Ta elementa sta obvezno vračanje vozil v državo članico sedeža vsakih 8 tednov in omejitve kombiniranega prevoza. Ta ukrepa nista bila vključena v predloge Komisije, sprejete 31. maja 2017, in v zvezi z njima ni bila opravljena ocena učinka.

Zaradi obveznega vračanja tovornjakov bo prišlo do neučinkovitosti prometnega sistema in povečanja nepotrebnih emisij, onesnaževanja in zastojev, z omejitvijo kombiniranega prevoza pa se bo zmanjšala njegova učinkovitost pri podpori večmodalnega prevoza tovora.

Ta predlog vključuje pomembne socialne izboljšave. Komisija bo zdaj natančno ocenila učinek teh dveh vidikov na podnebje, okolje in delovanje enotnega trga. Pri tem bo upoštevala zeleni dogovor ter ukrepe za razogljičenje prometa in varstvo okolja, obenem pa zagotovila, da bo enotni trg deloval nemoteno.

Komisija bo po oceni učinka po potrebi uveljavila pravico do predložitve ciljno usmerjenega zakonodajnega predloga pred začetkom veljavnosti obeh določb.

Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija izražajo globoko zaskrbljenost, saj je začasni dogovor o svežnju o mobilnosti I v nasprotju s temeljno svobodo opravljanja storitev na enotnem trgu, načelom prostega gibanja delavcev ter ključnimi politikami in cilji EU na področju podnebja.

Menijo zlasti, da je zahteva, da se težka vozila vrnejo v državo članico sedeža vsaj enkrat vsakih osem tednov, v nasprotju z ambicioznimi podnebnimi cilji EU, ki jih je Evropska komisija določila v novem zelenem dogovoru 11. decembra 2019. Taka obveznost bo, če bo sprejeta, povzročila veliko povečanje števila voženj tovornjakov brez tovora na evropskih cestah in posledično znatno povečanje emisij CO₂ v prometnem sektorju. Ta sektor že zdaj predstavlja približno četrtno emisij toplogrednih plinov v EU.

Kljub našim prizadevanjem, da se tem pomislekom posveti ustrezna pozornost, in kljub znanstvenim dokazom, izhajajočim iz študij o učinku take obveznosti na povečanje števila voženj brez tovora in emisij CO₂, ni posluha za pričakovani učinek te določbe, razumni argumenti pa se zavračajo. Poleg tega ocena učinka vseh takih ukrepov na ravni EU še ni bila predložena, čeprav jo določa agenda za boljše pravno urejanje.

Vračanje vozil v državo članico sedeža je le en primer pretirano omejevalnih in diskriminatornih ukrepov, predlaganih v svežnju o mobilnosti I. Podobne pomisleke imamo glede omejitev kabotaže v obliki prekomernega obdobja mirovanja. To obdobje mirovanja pomeni isto kot zaščitniški ukrep, ki bo razmeroma negativno vplival na enotni trg. Obveznost, da se tovornjak vrne, in omejitve, ki veljajo za kabotažo, bodo po ocenah priznanih raziskovalnih inštitutov povzročile na milijone ton dodatnih emisij CO₂ na leto.

Drug pomemben pomislek, povezan z obveznim vračanjem vozil, je, da bodo s tem v prikrajšanem položaju tiste države članice, ki bodo imele zaradi svoje geografske lege velike težave pri zagotavljanju tovornih prevoznih storitev na enotnem trgu, saj bodo morala njihova vozila prevoziti veliko večje razdalje in prečkati znatne naravne ovire, zlasti v primeru otokov.

Nelojalna konkurenca prevoznikov iz tretjih držav je prav tako dejavnik, ki ni bil ustrezno obravnavan. To je še zlasti zaskrbljujoče, saj bo imela rešitev, ki bo sprejeta, dolgoročne učinke ne le za prometni sektor, temveč tudi za celotno gospodarstvo EU.

Prometni sektor si zasluži pravičen in dobro zasnovan pravni okvir EU, ki bo še naprej spodbujal njegov razvoj, hkrati pa zagotavljal uresničljiva in izvršljiva pravila. Začasni dogovor namesto uravnoteženih določb in resničnega kompromisa uvaja omejevalne, nesorazmerne in protekcionistične ukrepe.

Sveženj o mobilnosti I je ključni dosje za evropski enotni trg, pa tudi za sektor cestnega prometa. Danes bolj kot kdaj koli prej moramo ohraniti nemoteno delovanje enotnega trga in gospodarstev vseh držav članic EU, obenem pa zagotoviti skladnost z drugimi politikami EU.

Izjava Belgije

Belgija se je seznaniła z rezultati začasnega dogovora, ki sta ga Evropski parlament in Svet dosegla 11. decembra glede socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I.

Belgija pozdravlja znatno izboljšanje delovnih pogojev voznikov tovornjakov, doseženo zlasti s prepovedjo tedenskega časa počitka v kabini in uporabo napotitev za kabotaže. Z vključitvijo lahkih gospodarskih vozil v področje uporabe celotnega svežnja o mobilnosti, vračanjem tovornjakov v bazo vsakih osem tednov in ambicioznim časovnim razporedom za namestitev novih pametnih tahografov, ki bodo omogočili boljše izvrševanje obstoječih in novih pravil, naj bi v prihodnosti dosegli boljše konkurenčne pogoje.

Belgija zato meni, da je dodatna omejitev dostopa do trga z uvedbo štiridnevnega obdobja mirovanja za kabotažo nedosledna, medtem ko bo Evropska unija hkrati poskrbela za navzgor usmerjeno socialno konvergenco.

Po naši presoji je obdobje mirovanja trgovinska ovira, ki je v nasprotju z duhom notranjega trga in učinkovitostjo logistične verige, saj kabotaža omogoča preprečevanje voženj brez tovora.

Prav tako obžalujemo vključitev predloga o dolgoročni napotitvi, ki ga ni bilo v predlogu Komisije niti v dogovorih obeh sozakonodajalcev in ki še ni bil skrbno ocenjen.

Kljub pozitivnim socialnim elementom v svežnju se bo Belgija zato pri glasovanju o dogovoru vzdržala.

Izjava Estonije

Estonija v celoti podpira cilje prvotnih predlogov v okviru socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I¹, ki naj bi utrli pot jasnim cestnoprometnim pravilom. Meni, da mora biti trg mednarodnega cestnega prevoza blaga v Evropski uniji skladen s splošnimi načeli enotnega trga, odprt za konkurenco, učinkovit in okolju prijazen. Meni tudi, da dodatne zahteve ne smejo povzročiti nesorazmernih upravnih obremenitev za podjetja ali organe javnega sektorja ali biti v nasprotju s cilji podnebne politike Evropske unije.

Med pogajanja o svežnju je Estonija sprejela konstruktiven pristop, pri čemer si je prizadevala upoštevati in podpreti predloge, ki bi izboljšali delovne pogoje voznikov, preprečevali nezakonite tržne prakse in zmanjšali negativne učinke na okolje. Vendar pa so pogajanja privedla do dogovora, ki postavlja estonske prevoznike v podrejen konkurenčni položaj, zlasti s tem, ko podjetjem cestnega prevoza nalaga obveznost, da delovanje svojega voznega parka organizirajo tako, da zagotovijo, da se vozila vrnejo v državo članico sedeža v osmih tednih po tem, ko so jo zapustila („obveznost vračanja vozila“).

¹ 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; COM(2017)281;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>
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; COM(2017)277;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>
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; COM(2017)278;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Ta obveznost ni bila del prvotnega svežnja in ni bila predmet dejanske ocene učinka, kar vzbuja pomisleke glede spoštovanja Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje².

Poleg tega se z vračanjem vozil v državo članico sedeža omejuje geografsko območje dejavnosti podjetij cestnega prevoza iz te države članice, s čimer ta obveznost kot taka ni v skladu s ciljem svežnja o mobilnosti I glede zagotovitve enakih konkurenčnih pogojev.

Ta obveznost tudi povečuje število voženj brez tovora in povzroča dodatne emisije CO₂, zato Estonija meni, da je ta zahteva v nasprotju s cilji podnebne politike EU in Pariškega sporazuma ter neskladna s sklepi Evropskega sveta z dne 12. decembra 2019³.

Estonija poleg tega meni, da je ta zahteva nesorazmerna, saj dogovor že vsebuje ukrepe za boj proti pojavu tako imenovanih „slamnatih družb“. Obveznost vračanja vozila utegne spodbujati take prakse, pa tudi selitev podjetij cestnega prevoza iz obrobni držav članic, kar bo povzročilo zmanjšanje števila delovnih mest in davčnih prihodkov.

Nazadnje, ker se lahko s tem ukrepom poveča obseg prometa, je Estonija zaskrbljena zaradi posledic za varnost v cestnem prometu.

Estonija zato vnovič poudarja svojo podporo ciljem prvotnih predlogov v okviru socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I in obžaluje vključitev obveznosti vračanja vozila v dogovor. Estonija bo glede na navedeno glasovala proti omenjenemu dogovoru.

² Medinstitucionalni sporazum med Evropskim parlamentom, Svetom Evropske unije in Evropsko komisijo o boljši pripravi zakonodaje;

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

³ Oddelek 1, odstavek 5: *Zadevna zakonodaja in politike EU morajo biti v celoti usklajene s ciljem podnebne nevtralnosti, h kateremu morajo tudi prispevati, ob hkratnem zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev. /.../*

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