



Svet
Evropske unije

Bruselj, 1. april 2020
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0122(COD)

7044/20
ADD 1

CODEC 221
TRANS 139
SOC 179

DOPIS O TOČKI POD „I“

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov
Zadeva:	Osnutek 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 (prva obravnava) – odločitev, da se za sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta uporabi pisni postopek = izjave

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

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija nasprotujejo temu, da bi pravnolingvistična služba med tehnično revizijo besedil v sprejeti politični dogovor o treh pravnih aktih svežnja o mobilnosti I samodejno vključila klavzulo o subsidiarnosti in sorazmernosti.

Priznavamo, da sta načeli subsidiarnosti in sorazmernosti bistvenega pomena za izvajanje pristojnosti EU. Vendar vključitev take klavzule v tej pozni fazi zakonodajnega postopka na splošno ni dobra praksa, v primeru svežnja o mobilnosti I pa je to zlasti težko sprejemljivo zaradi politične občutljivosti celotnega dosjeja in glede na dolgoročne posledice predlaganih določb za delovanje evropskega sektorja cestnega prometa.

To žal dokazuje tudi, da so hitri postopki negativno vplivali na kakovost sprejete zakonodaje. Poleg tega želimo poudariti pomanjkanje ocene učinka nekaterih ključnih določb političnega dogovora. To dejstvo je priznala tudi Komisija v svoji izjavi, ki je bila predstavljena na seji Coreperja (1. del) 20. decembra 2019 ter v kateri je Komisija potrdila, da nekateri ukrepi niso bili del predlogov Komisije, ki so bili predstavljeni 31. maja 2017, in niso bili predmet ocene učinka.

Pomanjkanje temeljite analize ovira ustrezno oceno ukrepov, predlaganih v treh zakonodajnih aktih svežnja o mobilnosti I, kar zadeva njihovo skladnost s pravilom sorazmernosti.

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“).

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.

¹ Dok. 9668/17 – COM(2017) 281 final; dok. 9670/17 – COM(2017) 277 final; dok. 9671/17 – COM(2017) 278 final.

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>

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.

Izjava Madžarske

Madžarska želi ponovno izraziti globoko zaskrbljenost zaradi škodljivih in negativnih podnebnih učinkov, ki izkrivljajo trg, različnih elementov prvega svežnja o mobilnosti ter izraža veliko nezadovoljstvo zaradi pomanjkanja ustreznih in obsežnih ocen učinka, kar je v nasprotju s prvotnimi cilji prvega svežnja o mobilnosti.

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>

Madžarska je vedno pokazala pripravljenost za boj proti goljufijam, zlorabam in nepoštenim praksam ter za obravnavanje socialnih pogojev voznikov v sektorju cestnega prometa. Pri reševanju teh vprašanj bi se morali izogniti vsakršni razdrobljenosti, protekcionizmu in nalaganju pretiranega upravnega bremena za evropska prevozna podjetja, ki pošteno poslujejo na notranjem trgu cestnega prometa. Menimo, da se o ohranjanju učinkovitega delovanja našega notranjega trga ni mogoče pogajati, saj bo privedlo do več delovnih mest in konkurenčnosti za Evropo v času vse večjih svetovnih gospodarskih napetosti.

Zato bi morali s tem svežnjem zagotoviti, da bo prihodnji pravni okvir EU omogočal izkoriščanje konkurenčnih prednosti v njihovem celotnem potencialu, hkrati pa bo varoval pošteno konkurenco in ustrezno raven delovnih pogojev za voznike. Nasprotno, končni sporazum ne zagotavlja tega ravnotežja in daje prednost le enemu pristopu, ki temelji na nacionalnem protekcionizmu in neizvršljivih pravilih v sektorju.

Zlasti pa smo prepričani, da posebna pravila za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa (*lex specialis*) pomenijo neupravičeno omejitev temeljnih svoboščin in posledično izkrivljajo enake konkurenčne pogoje v EU. Ugotavljamo, da končni sporazum upravičuje naše pomisleke glede izvzetja vprašanja cestnega prevoza iz spremembe direktive o napotitvi delavcev na delo [Direktiva (EU) 2018/957]. Zlasti uvedeni model razdelitve v zvezi z napotitvijo voznikov ni bil del predloga Komisije in zato ni bil predmet ocene učinka.

Drugič, prav tako se nam zdi zelo problematično, da popolna prepoved tedenskega počitka v kabini ne upošteva pomanjkanja primernih počivališč v EU z ustrezno nastanitvijo za voznike. Tako bi taka prepoved pomenila določbo EU, ki je ne bi bilo mogoče izvršiti, zaradi česar bi bila vprašljiva njena zakonitost.

Tretjič, kar zadeva naše podnebne cilje, je obveznost, da se vozilo vrne v državo članico sedeža vsaj enkrat vsakih osem tednov, v nasprotju z ambicioznimi podnebnimi cilji EU, ki jih je Evropska komisija predstavila v evropskem zelenem dogovoru 11. decembra 2019. Če bo takšen ukrep sprejet, bo povzročil povečanje števila praznih voženj tovornjakov na evropskih cestah in posledično rast emisij CO₂ iz sektorja cestnega prometa.

Tveganje, da bi ustvarili nepošteno konkurenčno prednost za cestne prevoznike iz tretjih držav, je prav tako dejavnik, ki se v končnem dogovoru ne upošteva ustrezno. Poleg tega obvezna zamenjava tahografov z visokimi stroški predstavlja konkurenčno prednost za prevoznike iz tretjih držav, saj je datum namestitve pametnih tahografov za vozila podjetja, ki temelji na mednarodnih cestnih prevozih (AETR), negotov.

Posodobitev evropskega sektorja cestnega prometa, ki je ključni gradnik evropskega gospodarstva, je nujna tako s socialnega vidika kot vidika konkurenčnosti. Tega cilja ni mogoče doseči brez polne ohranitve dosežkov in delovanja notranjega trga ter ne da bi pri tem odgovorno ravnali za dosego ambicioznih podnebnih ciljev.

=====