

Bruxelles, 30. svibnja 2018.
(OR. en)

9259/18

Međuinstitucijski predmeti:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

IZVJEŠĆE

Od: Glavno tajništvo Vijeća

Za: Vijeće

Br. preth. dok.: ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306
CODEC 767 + ADD 1-4

Br. dok. Kom.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926

Predmet: 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

– izvješće o napretku

I. UVOD

1. Komisija je 31. svibnja 2017. donijela tri prijedloga kao dio prvog kruga paketa mjera za mobilnost. Glavni su pristupi u pojedinačnim prijedlozima sljedeći:
 - *pristup zanimanju i tržištu*: jačanje i usklađivanje uvjeta za poslovni nastan poduzeća i poboljšanje suradnje država članica u borbi protiv fiktivnih poduzeća; obavezno licenciranje prijevoznika koji obavljaju prijevoz lakim gospodarskim vozilima; revizija i pojednostavnjenje ograničenja za kabotažu i povezanih kontrolnih mehanizama; prijelaz na elektroničke dokumente;
 - *razdoblje odmora, razdoblje vožnje i tahograf*: povećanje fleksibilnosti u upotrebi tjednih razdoblja odmora kako bi se vozačima olakšao redovan povratak kućama; jasna obveza prijevoznika da osiguraju odgovarajući i plaćeni smještaj izvan vozačeve kabine; obveza kodiranja prelazaka granice u tahografu kako bi se olakšale kontrole;
 - *upućivanje radnika u cestovnom prijevozu i provedba socijalnog zakonodavstva*: pojašnjenje primjene načela „upućivanja radnika” uspostavom praga za vrijeme provedeno u nekoj državi članici (tri dana mjesečno u slučaju međunarodnog prijevoza) nakon kojega se primjenjuju nacionalna pravila o minimalnoj plaći i plaćenom godišnjem odmoru; detaljne kontrolne liste u državi članici domaćinu koje se temelje na usklađenoj metodi za stupnjevanje rizika, što obuhvaća i Direktivu o radnom vremenu.
2. Odbor Europskog parlamenta za promet i turizam (TRAN) imenovao je g. Ismaila Ertuga (S&D, DE) izvjestiteljem za prijedlog o izmjeni uredaba br. 1071/2009 i 1072/2009, g. Wima van de Campa (EPP, NL) izvjestiteljem za prijedlog o izmjeni uredaba 561/2006 i 165/2014, a gđu Merju Kyllönen (EUL/NGL, FI) izvjestiteljicom za prijedlog o izmjeni Direktive 2006/22/EZ i o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu upućivanja vozača u sektoru cestovnog prometa. Odbor namjerava glasovati o tim izvješćima 4. lipnja 2018. Odbor za zapošljavanje i socijalna pitanja (EMPL) dao je mišljenje o prvom prijedlogu 30. travnja 2018., o drugom 26. travnja 2018. i o trećem 4. svibnja 2018.

3. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je dva mišljenja o trima prijedlozima 18. siječnja 2018., a Europski odbor regija jedno mišljenje kojim su obuhvaćeni svi prijedlozi 1. veljače 2018.

II. RAD U OKVIRU VIJEĆA

4. Radna skupina za kopneni promet proučila je prijedloge tijekom prethodnih predsjedništava između 1. lipnja i 6. studenoga 2017. te je izradila izvješće o napretku¹ koje je Vijeću predstavljeno 5. prosinca 2017.
5. Delegacije DK i UK uložile su parlamentarnu analitičku rezervu. Parlamentarna analitička rezerva delegacije PL nedavno je uklonjena. Nekoliko delegacija zadržava analitičke rezerve na dijelove teksta, posebno s obzirom na upotrebu Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta (IMI) za administrativnu suradnju i s obzirom na ovlasti Komisije.
6. Tijekom bugarskog predsjedanja ta je radna skupina razmotrila nacrt kompromisnog teksta predsjedništva o tim prijedlozima u 16 navrata između 16. siječnja i 14. svibnja 2018. Važno je napomenuti da se sve delegacije slažu da su ta tri prijedloga toliko blisko povezana da se napredak mora postići paralelno. Neke delegacije vide isto tako važnu međusobnu povezanost s prijedlogom o reviziji Direktive o kombiniranom prijevozu².
7. Postignut je znatan napredak na tehničkim i nekim političkim pitanja. Pitanja kojima se osobito bavi u kompromisu predsjedništva u pogledu Uredbe 1071/2009 o pristupu djelatnosti sljedeća su:

¹ dok. 14841/17.

² Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (dok. 14213/1/17 REV 1).

- ograničavanje uključivanja prijevoznika koji upotrebljavaju laka gospodarska vozila onim prijevoznicima koji upotrebljavaju laka gospodarska vozila iznad 2,5 tone u međunarodnom prometu u sustavu za izdavanje licencijskih. Ta prilagodba zahtjeva za izdavanje licencijskih popraćena je proširenjem zahtjeva koje je potrebno ispuniti za dobivanje te licencijske u odnosu na prijedlog: prijevoznici koji upotrebljavaju laka gospodarska vozila moraju ispuniti sve standardne zahtjeve, a u pogledu dokazivanja stručne osposobljenosti dodaje se odredba o nastavku priznavanja;
- jačanja nekih elemenata potrebnih za dokazivanje stvarnog i stabilnog poslovnog nastana u državi članici. Osim toga, kompromis sadrži neobavezne elemente koje države članice mogu primjenjivati pri procjeni te poveznice;
- zadržavanje koncepta iz prijedloga o različitim financijskim zahtjevima ovisno o kategoriji vozila koja se upotrebljavaju, ali uz osiguravanje određene fleksibilnosti za strože zahtjeve i za načine kojima se dokazuje ispunjenje tog zahtjeva;
- što se tiče nacionalnih registara, smanjenje dodatnog radnog opterećenja uz istovremeno utvrđivanje daljnjih pojedinosti i standardizaciju postupka upravne suradnje;
- smanjenje dodatnih obveza izvješćivanja za države članice, u pogledu sadržaja i učestalosti, čime se omogućuje slanje objedinjenog izvješća o uredbama 1071/2009 i 1072/2009 Komisiji.

8. Što se tiče Uredbe 1072/2009 o pristupu tržištu, pitanja kojima se bavi u kompromisu predsjedništva sljedeća su:

- usklađivanje zahtjeva za izdavanje licencijskih za obavljanje međunarodnog prijevoza robe s novim zahtjevom za izdavanje licencijskih za upravljanje lakim gospodarskim vozilima iznad 2,5 tone; ako se primjenjuju različiti financijski zahtjevi za pristup zanimanju, u licencijskoj Zajednice za vozilo mora se navesti vrijedi li ona samo za laka gospodarska vozila;
- davanje smjernica, uvodnom izjavom, o povećanju vrijednosti praznih kontejnera ili paleta u kontekstu s time povezane kabotaže;

- uvođenje fleksibilnosti u planiranju i provođenju provjera na cesti zbog pravila o kabotaži;
- usklađivanje izvješćivanja država članica Komisiji s njihovim izvješćivanjem u okviru Uredbe 1071/2009.

9. Što se tiče Uredbe 561/2006 o razdoblju odmora vozača, pitanja kojima se bavi u kompromisu predsjedništva sljedeća su:

- ograničavanje izuzeća za vozila koja se upotrebljavaju u nekomercijalnom prijevozu do najveće težine od 12 tona, dok se u prijedlogu Komisije predlaže uklanjanje ograničenje težine; utvrđivanje daljnjih pojedinosti oko nove definicije „nekomercijalnog prijevoza”;
- zadržavanje postojeće fleksibilnosti za pripajanje nadoknade za skraćeno tjedno razdoblje odmora drugom razdoblju odmora u trajanju od najmanje devet sati;
- blago povećanje fleksibilnosti za odstupanje od pravila o razdoblju odmora i vožnje u iznimnim okolnostima kada vozač želi doći do operativnog središta poslodavca ili svog prebivališta;
- izmjena popisa neobaveznih nacionalnih izuzeća kako bi se uključila udaljena područjima koja nisu povezana s kopnom te dopustile izuzeća za vozila koja dostavljaju gotovu betonsku smjesu zbog kvarljivog tereta i ograničenog raspona djelovanja;
- izbjegavanje dodatnih konkurentskih prednosti za prijevoznike iz trećih zemalja na području EU-a tako da se istakne da Komisija treba ocijeniti stanje i poslije toga predložiti rješenja.

10. Što se tiče Uredbe 165/2014 o tahografima, pitanja kojima se bavi u kompromisu predsjedništva sljedeća su:

- ažuriranje područja primjene prava Unije koje bi se tahografima trebalo podupirati boljim praćenjem usklađenosti i ažuriranjem povezanih odredaba o zaštiti podataka;
- obvezivanje Komisije da donese specifikacije za drugu generaciju³ pametnih tahografa u roku od 12 mjeseci nakon stupanja na snagu akta o izmjeni; zahtjev da novoregistrirana vozila budu opremljena tom najnovijom generacijom;
- obveza upotrebe tahografa kojima se omogućuje sučelje s vanjskim uređajem u vozilima koja će se registrirati nakon razvoja druge generacije pametnih tahografa;
- omogućavanje ponovnog postavljanja pečata tahografa od strane kvalificiranih i ovlaštenih službenika za kontrolu koji su uništili pečat u svrhu kontrole;
- utvrđivanje obveze da se prelasci granice unose u tahografe koji nemaju automatsku mogućnost takvog unosa; vozaču se tako pruža fleksibilnost da pričeka do sljedećeg redovnog zaustavljanja kako bi ispunio tu obvezu;
- ažuriranje obveza vozača koji se koriste analognim tahografima u pogledu dokumentiranja prelazaka granica i u pogledu razdoblja čuvanja evidencije u vozilu.

³ Prva generacija pametnih tahografa uvest će se 2019., a glavna značajka bit će satelitska veza. Drugom generacijom omogućilo bi se automatsko registriranje prelazaka granice, što je nova značajka koju je predložila Komisija.

11. Što se tiče Direktive 2006/22/EZ o provedbi socijalnih pravila i o posebnim pravilima za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa, pitanja kojima se bavi u kompromisu predsjedništva sljedeća su:
- zadržavanje koncepta iz prijedloga Komisije da se kontrola usklađenosti s Direktivom o uvjetima rada ugradi u Direktivu o provedbi socijalnih pravila, uz pružanje veće fleksibilnosti o tome kako organizirati kontrolu; pojašnjenje u pogledu pravila iz te Direktive koja se općenito provjeravaju na cesti;
 - upotreba Informacijskog sustava Komisije za unutarnje tržište (IMI) za upravnu suradnju;
 - davanje Komisiji ovlasti za donošenje delegiranih akata za ažuriranje popisa i povezanog ponderiranja povreda, kao i za ažuriranje pravila o standardnoj opremi za provedbene jedinice i popise s pojedinostima o predmetima provjera na cesti i provjera u prostorijama;
 - izbjegavanje dodatnih konkurentskih prednosti za prijevoznike iz trećih zemalja na području EU-a tako da se istakne potreba za time da Komisija ocijeni stanje i kasnije predloži rješenja.
12. Niz delegacija zadržava rezervu za neka od tih rješenja ili pak traži dodatne elemente.
13. Odbor stalnih predstavnika pružio je smjernice za daljnji rad 2. svibnja 2018. Tijekom rasprave potvrđeno je da se, iako se delegacije općenito slažu s ciljevima prijedloga i dijele spremnost da se poduzmu daljnji koraci, njihova stajališta o tome kako na najbolji način postići te ciljeve i dalje razlikuju. Odbor je pripremio predmet za Vijeće 25. svibnja 2018.

III. NERIJEŠENA PITANJA

14. Uzimajući u obzir međusobnu povezanost između predmeta, kao i s obzirom na znatan napredak na tehničkim pitanjima, sljedeća su pitanja najosjetljivija za postizanje sveukupnog kompromisa za okvirno stajalište Vijeća:
- prijelazna faza za novi zahtjev za izdavanje licencija za laka gospodarska vozila (uredbe 1071/2009 i 1072/2009);
 - pravila o kabotaži (Uredba 1072/2009);
 - organizacija tjednih razdoblja odmora i gdje ih iskoristiti (Uredba 561/2006);
 - učestalost prava na „povratak kući” (Uredba 561/2006);
 - naknadno opremanje vozila na cesti pametnim tahografima (Uredba 165/2014);
 - posebna pravila o upućivanju vozača u pogledu njihova opsega, trajanje i kontrole (*lex specialis*).
- a) **Prijelazna faza za novi zahtjev za izdavanje licencija za laka gospodarska vozila (uredbe 1071/2009 i 1072/2009)**
15. U svojem najnovijem kompromisnom prijedlogu predsjedništvo predlaže da se unutar dvije godine nakon stupanja na snagu akta o izmjeni postupno uvedu zahtjevi za izdavanje licencija za prijevoznike s lakim gospodarskim vozilima iznad 2,5 tone koja se upotrebljavaju na tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta. Taj su prijedlog podržale mnoge delegacije, a znatna skupina delegacija traži dulje prijelazno razdoblje.

b) Pravila o kabotaži (Uredba 1072/2009)

16. Kako bi se prevladao zastoj koji je nastao zbog različitih ocjena o učincima pojednostavnjenih pravila o kabotaži, predsjedništvo u svojem najnovijem kompromisnom prijedlogu predlaže zadržavanje postojećih pravila koja će se dopuniti razdobljem „razmišljanja” od dva dana između dopuštenog ciklusa kabotaža kako bi se omogućilo sredstvo protiv zlorabe. Mnoge delegacije smatraju da taj korak predstavlja moguće rješenje te izražavaju žaljenje jer do željenog pojednostavnjenja stoga neće doći, ali također napominju da će se tehnologija za kontrolu u budućnosti poboljšati. Znatna skupina delegacija odbija uvođenje bilo kakvih dodatnih ograničavajućih elemenata u postojeća pravila o kabotaži.

c) Organizacija tjednih razdoblja odmora i gdje ih iskoristiti (Uredba 561/2006)

17. U najnovijem kompromisnom prijedlogu predsjedništvo predlaže da se podrži Komisijin pristup organiziranju tjednog odmora unutar četverotjednog rasporeda (umjesto dvotjednog kao što je to trenutačno slučaj), ali da se prijedlog izmijeni tako da se kompenzacija za skraćeno tjedno razdoblje odmora mora iskoristiti prije isteka četvrtog tjedna tjedan dana nakon iskorištavanja skraćenog tjednog razdoblja odmora. Delegacije su podijeljene oko tog pristupa.
18. Delegacije su podijeljene i oko prijedloga predsjedništva da se dopusti odstupanje od zabrane korištenja redovitog tjednog odmora u kabini vozila, pod uvjetom da se upotrebljavaju sigurna i udobna parkirališta. Delegacije koje odbijaju takvo odstupanje stoga se ne slažu ni s time da se Komisiju ovlasti da navede kriterije koje bi takve parkirališta trebala ispunjavati. Neke delegacije koje podržavaju ideju odstupanja istaknule su da ne postoji dovoljan broj posebnih područja gdje bi vozači mogli iskoristiti takvo odstupanje. U svojem posljednjem kompromisu predsjedništvo je predložilo tekst u kojem se navodi da bi se vozačima trebalo dopustiti da iskoriste tjedni odmor u kabini kamiona dok u EU-u ne postane dostupan dovoljan broj posebnih područja.

d) Učestalost prava na „povratak kući” (Uredba 561/2006)

19. Iako se delegacije u velikoj mjeri slažu s kompromisom predsjedništva da bi mjesto povratka kući koje bi prijevoznik bio obavezan ponuditi svojim vozačima trebalo biti ili operativno središte ili vozačevo prebivalište, i dalje imaju različita stajališta o redovnom rasporedu takvog povratka. Predsjedništvo je predložilo učestalost od svakih šest tjedana, dok je u prijedlogu Komisije tri tjedna. Znatno broj delegacija traži kraće razdoblje. Predsjedništvo je također predložilo da se pojasni da ova obveza ne utječe na pravo vozača da odaberu bilo koje drugo mjesto za svoj odmor. U kompromisnom tekstu predsjedništva predviđa se da će se u prostorima poduzeća provjeravati poštuju li ona tu obvezu (članak 8. stavak 8.a).

e) Naknadno opremanje vozila na cesti pametnim tahografima (Uredba 165/2014)

20. Delegacije se u načelu slažu s radom predsjedništva na unapređenju naknadnog opremanja vozila pametnim tahografima. Komisija je predstavila studiju o operativnim aspektima takve preinake. Još postoje različita mišljenja uglavnom o sljedećim elementima:
- koje bi kategorije tahografa trebale ući u prvi krug naknadnog opremanja (četiri godine nakon donošenja specifikacija za drugu generaciju pametnog tahografa)
 - kada bi trebalo provesti drugi krug (predsjedništvo predlaže sedam godina od donošenja tih specifikacija)
 - trebaju li uvesti obvezu da se vozila u kojima se već upotrebljava pametni tahograf koji će biti uveden 2019. naknadno opreme i naprednijom generacijom.

f) Posebna pravila o upućivanju vozača u pogledu njihova opsega, trajanje i kontrole (*lex specialis*)

21. Dosadašnje rasprave pokazale su da primjena pravila o upućivanju profesionalnih vozača kamiona koji djeluju u državama članicama osim one u kojoj društvo ima poslovni nastan predstavlja velik problem. Delegacije su podijeljene oko primjene razdoblja odgode za primjenu osnovnih pravila o upućivanju na vozila u međunarodnom prijevozu robe te oko toga bi li vozila koja obavljaju prijevoz u kabotaži također trebala podlijevati takvom razdoblju odgode, pod strožim uvjetima. Razlike u mišljenju također se odražavaju na pitanje izračuna takvih razdoblja odgode, osobito na to treba li uračunavati poludnevna razdoblja i bi li u izračun trebalo uključiti redoviti tjedni odmor. Najnovijim kompromisnim prijedlogom predsjedništva predviđa se razlikovanje razdoblja odgode koje se primjenjuje u međunarodnom prijevozu robe (sedam uzastopnih dana u jednom kalendarskom mjesecu) i kraćeg razdoblja odgode (tri uzastopna dana u jednom kalendarskom mjesecu) koje se primjenjuje kada vozač obavlja kabotažu.
22. Gotovo sve delegacije podupiru Komisijin prijedlog da se zahtjevi u pogledu dokumentacije na cesti ograniče na zatvoren popis. Međutim, znatan broj delegacija nije suglasan s pojedinostima toga popisa kako ga je izmijenilo predsjedništvo, a neke od tih delegacija također su izrazile rezerve u pogledu upotrebe sustava IMI za podnošenje izjava o upućivanju.
23. Najnoviji nacrti kompromisa predsjedništva nalaze se u dopunama od 1. do 4. ovom izvješću.

IV. ZAKLJUČCI

24. Vijeće se poziva da primi na znanje ovo izvješće o napretku s ciljem pripreme daljnjeg napretka na glavnim neriješenim pitanjima iz prijedlogâ ovoga paketa.