

Bruselj, 30. maj 2018
(OR. en)

9259/18

Medinstitucionalne zadeve:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

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

POROČILO

Pošiljatelj: generalni sekretariat Sveta

Prejemnik: Svet

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

Št. 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

Zadeva: 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 o spremembi 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, določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa

– poročilo o napredku

I. UVOD

1. Komisija je tri predloge, ki sestavljajo prvi del svežnja o mobilnosti, sprejela 31. maja 2017. Glavni pristopi posameznih predlogov so:
 - *opravljanje dejavnosti in dostop do trga*: zaostritev in harmonizacija pogojev za ustanavljanje podjetij ter izboljšanje sodelovanja držav članic v boju proti podjetjem „poštni nabiralniki“; obvezno izdajanje dovoljenj prevoznikom v sektorju lahkih gospodarskih vozil; revizija in poenostavitev omejitev kabotaže in s tem povezanih mehanizmov nadzora; prehod na elektronske dokumente;
 - *čas počitka in vožnje ter tahograf*: večja prožnost pri koriščenju tedenskega časa počitka za lažje redno vračanje voznikov domov; jasna obveznost prevoznikov zagotoviti ustrezno in plačano nastanitev zunaj voznikove kabine; obveznost vnosa mejnih prehodov v tahograf za olajšanje nadzora;
 - *napotitev delavcev v cestnem prometu in izvrševanje socialne zakonodaje*: razlaga uporabe načel „napotitve delavcev“ z določitvijo praga za čas, ki ga ti delavci prebijejo v državi članici (tri dni na mesec v primeru delovanja v mednarodnem prometu) ter po katerem začnejo veljati nacionalna pravila za minimalno plačo in letni plačani dopust; podrobni kontrolni sezname za nadzor v državi članici gostiteljici, ki temeljijo na harmonizirani metodi za ocenjevanje tveganja in zajemajo tudi direktivo o delovnem času.
2. Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) je za poročevalca za predlog o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009 in 1072/2009 imenoval Ismaila Ertuga (S&D – DE), za poročevalca za predlog o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 in Uredbe (EU) št. 165/2014 Wima van de Campa (EPP – NL), za poročevalko za predlog o spremembi Direktive 2006/22/ES in o določitvi posebnih pravil za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa pa Merjo Kyllönen (EUL/NGL – FI). Odbor namerava o zadevnih poročilih glasovati 4. junija 2018. Odbor za zaposlovanje in socialne zadeve (EMPL) je mnenja o prvem predlogu dal 30. aprila 2018, o drugem predlogu 26. aprila 2018, o tretjem predlogu pa 4. maja 2018.

3. Evropski ekonomsko-socialni odbor je o vseh treh predlogih sprejel dve mnenji 18. januarja 2018, Evropski odbor regij pa eno mnenje 1. februarja 2018.

II. DELO V OKVIRU SVETA

4. Delovna skupina za kopenski promet je predloge preučila v času prejšnjih predsedstev med 1. junijem in 6. novembrom 2017, kar je zabeleženo v poročilu o napredku¹, ki je bilo Svetu predstavljeno 5. decembra 2017.
5. Delegaciji DK in UK sta vložili parlamentarni preučitveni pridržek, parlamentarni preučitveni pridržek delegacije PL pa je bil pred kratkim umaknjen. Več delegacij ohranja preučitveni pridržek glede posameznih delov besedila, zlasti v zvezi z uporabo informacijskega sistema za notranji trg (IMI) za upravno sodelovanje in v zvezi s pooblastili Komisije.
6. V času bolgarskega predsedovanja je delovna skupina osnutke kompromisnih predlogov predsedstva, ki se nanašajo na te predloge, obravnavala na 16 sejah med 16. januarjem in 14. majem 2018. Opozoriti je treba, da se vse delegacije strinjajo, da so ti trije predlogi tako tesno povezani, da je treba napredek dosegati pri vseh treh vzporedno. Nekatere delegacije vidijo podobno pomembno povezavo s predlogom o reviziji direktive o kombiniranem prevozu².
7. Znatni napredek je bil dosežen pri tehničnih in nekaterih političnih vprašanjih. Kar zadeva Uredbo (ES) št. 1071/2009 o opravljanju dejavnosti, so v kompromisu predsedstva obravnavana naslednja vprašanja:

¹ Dok. 14841/17.

² Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 92/106/EGS o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (dok. 14213/1/18 REV 1).

- omejitev vključitve prevoznikov, ki uporabljajo lahka gospodarska vozila, v sistem izdajanja dovoljenj na tiste, ki uporabljajo lahka gospodarska vozila, težja od 2,5 tone, v mednarodnem prometu. Ta prilagoditev zahtev glede izdajanja dovoljenj je v primerjavi s predlogom dopolnjena z razširitvijo zahtev, ki jih je treba za takšno dovoljenje izpolniti: prevozniki lahkih gospodarskih vozil morajo izpolniti vse standardne zahteve, v povezavi z dokazovanjem strokovne usposobljenosti pa je dodana določba o uporabi predhodnih pravil;
- okrepitev nekaterih elementov, potrebnih za dokaz dejanskega in stalnega sedeža v eni od držav članic. Poleg tega kompromis vsebuje tudi neobvezne elemente, ki jih lahko država članica uporabi pri oceni te povezave;
- ohranitev koncepta različnih finančnih zahtev v predlogu, odvisnih od kategorije vozil, ki se uporabljajo, hkrati pa zagotovitev nekaj prožnosti za strožje zahteve in za načine za dokazovanje izpolnjevanja te zahteve;
- kar zadeva nacionalne registre, zmanjšanje dodatne delovne obremenitve, obenem pa podrobnejša opredelitev in standardizacija postopka za upravno sodelovanje;
- zmanjšanje dodatnih obveznosti poročanja, ki jih imajo države članice, tako glede vsebine kot glede pogostosti, kar bi omogočilo pošiljanje kombiniranega poročila o uredbah (ES) št. 1071/2009 in št. 1072/2009 Komisiji.

8. Kar zadeva Uredbo (ES) št. 1072/2009 o dostopu do trga, so v kompromisu predsedstva obravnavana naslednja vprašanja:

- uskladitev zahtev za izdajanje dovoljenj zaradi opravljanja dejavnosti mednarodnega prevoza blaga z novo zahtevo za izdajo dovoljenja za lahka gospodarska vozila, težja od 2,5 tone; kadar se uporabljajo različne finančne zahteve za začetek opravljanja dejavnosti, mora biti v licenci Skupnosti za vozilo navedeno, ali je namenjena izključno za lahko gospodarsko vozilo;
- zagotovitev smernice – v uvodni izjavi – o tem, kako obravnavati prazne zabojnike ali palete, v okviru dejavnosti kabotaže, ki sledijo;

- vnos nekaj prožnosti v načrtovanje in izvajanje cestnih pregledov, kar zadeva pravila kabotaže;
- uskladitev poročanja držav članic Komisiji z njihovim poročanjem v skladu z Uredbo (ES) št. 1071/2009.

9. Kar zadeva Uredbo (ES) št. 561/2006 o času počitka voznikov, so v kompromisu predsedstva obravnavana naslednja vprašanja:

- omejitev izvzetja za vozila, ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz, na tista, katerih največja dovoljena teža je 12 ton, pri čemer je bilo v predlogu Komisije predlagano črtanje omejitve teže; podrobnejša ubeseditve nove opredelitve pojma „nekomercialni prevoz“;
- ohranitev obstoječe prožnosti, ki se nudi za kombiniranje nadomestila za skrajšani tedenski čas počitka z drugim časom počitka, ki traja vsaj devet ur;
- malenkostno povečanje prožnosti glede odstopanja od pravil o času vožnje in času počitka v izjemnih okoliščinah, ko voznik želi pripeljati v operativni center delodajalca ali kraj svojega stalnega prebivališča;
- takšna sprememba seznama neobveznih nacionalnih izjem, s katero bi vključili odročna območja, ki niso povezana s kopnim, in – zaradi pokvarljivega tovora in omejenega obsega delovanja – omogočanje izjem za vozila, ki dostavljajo svežo betonsko mešanico;
- preprečitev nadaljnjih konkurenčnih prednosti za prevoznike iz tretjih držav, ki delujejo na ozemlju EU, in sicer tako, da bi Komisijo opozorili, da bi morala oceniti stanje in nato predlagati rešitve.

10. Kar zadeva Uredbo (EU) št. 165/2014 o tahografih, so v kompromisu predsedstva obravnavana naslednja vprašanja:

- takšna posodobitev področja uporabe prava Unije, s katero bi določili, da bi morala biti pravila o tahografih v pomoč z boljšim spremljanjem skladnosti, in posodobitev s tem povezanih določb o varstvu podatkov;
- naložitev obveznosti Komisiji, da v 12 mesecih od začetka veljavnosti akta o spremembi sprejme specifikacije za drugo različico³ pametnih tahografov; naložitev obveznosti novo registriranim vozilom, da imajo nameščeno to zadnjo različico;
- obvezna uporaba tahografov, ki imajo vmesnik, z zunanjo napravo v vozilih, ki bodo registrirana po razvoju druge različice pametnih tahografov;
- omogočanje kvalificiranim in pooblaščenim inšpektorjem, ki so odstranili pečat s tahografa za potrebe nadzora, da ga ponovno zapečatijo;
- določitev obveznosti vpisa podatkov o mejnem prehodu v tahografe, ki tega ne omogočajo avtomatično; s tem bi vozniku omogočili prožnost, da za izpolnitev te obveznosti počaka na naslednji redni postanek;
- nadgradnja obveznosti voznikov, ki uporabljajo analogne tahografe, kar zadeva evidentiranje mejnih prehodov in kar zadeva obdobje vodenja evidenc v vozilu.

³ Prva različica pametnih tahografov bo uvedena v letu 2019, njena glavna značilnost pa bo satelitska povezava. Druga različica bi omogočila avtomatični vnos mejnih prehodov, kar je novost, ki jo je predlagala Komisija.

11. Kar zadeva Direktivo 2006/22/ES o izvrševanju socialnih pravil in posebnih pravil o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa, so v kompromisu predsedstva obravnavana naslednja vprašanja:
- ohranitev koncepta predloga Komisije o vključitvi nadzora skladnosti z direktivo o delovnih pogojih v direktivo o izvrševanju socialnih pravil ter hkratna zagotovitev več prožnosti glede urejanja nadzora; pojasnitev, katera pravila v tej direktivi se na splošno preverjajo v okviru cestnega pregleda;
 - uporaba informacijskega sistema Komisije za notranji trg (IMI) za upravno sodelovanje;
 - pooblastitev Komisije za sprejemanje delegiranih aktov za posodobitev seznama kršitev in povezanega ocenjevanja kršitev ter za posodobitev pravil o standardni opremi nadzornih enot in seznamov z opredelitvijo elementov cestnega pregleda in preverjanj v prostorih;
 - preprečitev nadaljnjih konkurenčnih prednosti za prevoznike iz tretjih držav, ki delujejo na ozemlju EU, in sicer tako, da bi Komisijo opozorili, da bi morala oceniti stanje in nato predlagati rešitve.
12. Glede nekaterih od teh rešitev je več delegacij ohranilo pridržke in zahtevalo dodatne predloge.
13. Odbor stalnih predstavnikov je 2. maja 2018 predstavil smernice za nadaljnje delo. Delegacije so v razpravi potrdile, da na splošno soglašajo s cilji predlogov in so pripravljene nadaljevati delo, še vedno pa imajo različna stališča, kako najbolje doseči te cilje. Odbor je 25. maja 2018 pripravil predlog za razpravo v Svetu.

III. ODPRTA VPRAŠANJA

14. Ob upoštevanju medsebojne povezanosti predlogov in zaradi precejšnjega napredka pri tehničnih zadevah so najobčutljivejša vprašanja za sklenitev splošnega kompromisa o okvirnem stališču Sveta naslednja:

- prehodno obdobje v zvezi z novimi zahtevami za izdajanje dovoljenj za lahka gospodarska vozila (uredbi (ES) št. 1071/2009 in 1072/2009);
- pravila o kabotaži (Uredba (ES) št. 1072/2009);
- urejanje tedenskega časa počitka in dogovor, kdaj naj ga vozniki izkoristijo (Uredba (ES) št. 561/2006);
- pravica do „vračanja domov“ (Uredba (ES) št. 561/2006);
- naknadno opremljanje vozil v uporabi s pametnimi tahografi (Uredba (EU) št. 165/2014);
- posebna pravila o napotitvi delavcev, kar zadeva področje uporabe, trajanje in nadzor (*lex specialis*)

a) Prehodno obdobje v zvezi z novimi zahtevami za izdajanje dovoljenj za lahka gospodarska vozila (uredbi (ES) št. 1071/2009 in 1072/2009)

15. Predsedstvo v zadnjem kompromisnem predlogu predlaga postopno uvajanje zahtev za izdajanje dovoljenj za lahka gospodarska vozila, težja od 2,5 tone, ki jih prevozniki uporabljajo na trgu mednarodnega cestnega prevoza blaga, in sicer v dveh letih od začetka veljavnosti akta o spremembi. Veliko delegacij ta predlog podpira, vendar jih precej zahteva daljše prehodno obdobje.

b) Pravila o kabotaži (Uredba (ES) št. 1072/2009)

16. Za odpravo nesoglasij, nastalih zaradi različnih ocen učinka poenostavljenih pravil o kabotaži, predsedstvo v zadnjem kompromisnem predlogu predlaga, da se sedanja pravila ohranijo in dopolnijo z dvodnevnim „obdobjem mirovanja“ med dovoljenimi cikli dejavnosti kabotaže in s tem zagotovi način za preprečevanje zlorab. Številne delegacije razumejo ta korak kot možno rešitev in obžalujejo, ker s tem ne bo želene poenostavitve, obenem pa se zavedajo, da se bo tehnologija kontrole v prihodnosti izboljšala. Precej delegacij nasprotuje uvedbi kakršne koli dodatne omejitve v veljavna pravila o kabotaži.

c) Urejanje tedenskega časa počitka in dogovor, kdaj naj ga vozniki izkoristijo (Uredba (ES) št. 561/2006)

17. Predsedstvo v zadnjem kompromisnem predlogu predlaga potrditev pristopa Komisije za urejanje tedenskega počitka po urniku štirih tednov (in ne dveh, kot velja trenutno) in takšno spremembo predloga, da je treba nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka vzeti pred koncem četrtega tedna, ki sledi tednu, ko ima voznik skrajšani tedenski čas počitka. Mnenja delegacij o tem so različna.
18. Delegacije si prav tako niso enotne glede predloga predsedstva, da se dovoli odstopanje od prepovedi preživljanja rednega tedenskega počitka v kabini vozila pod pogojem, da se uporabijo primerna varna in udobna parkirišča. Delegacije, ki temu odstopanju nasprotujejo, prav tako ne soglašajo s pooblastitvijo Komisije za določitev meril, ki bi jih morala takšna parkirišča izpolnjevati. Nekatere od delegacij, ki podpirajo zamisel o odstopanju, poudarjajo, da je premalo namenskih območij, kjer bi lahko vozniki takšno odstopanje izkoristili. Predsedstvo je v zadnjem kompromisu predlagalo besedilo, v skladu s katerim bi morale biti voznikom dovoljeno preživeti tedenski počitek v kabini vozila, dokler ne bo v EU na voljo dovolj namenskih območij.

d) Pravica do „vračanja domov“ (Uredba (ES) št. 561/2006)

19. Delegacije na splošno podpirajo kompromisno besedilo predsedstva, v skladu s katerim bi moral biti kraj, ki ga prevoznik ponudi vozniku za vrnitev domov, operativni center ali kraj prebivališča voznika, ne strinjajo pa se z vprašanjem rednih intervalov takega vračanja. Predsedstvo predlaga šesttedenski interval vračanja domov, med tem ko se Komisija zavzema za tritedenskega. Precej delegacij zahteva krajše obdobje. Predsedstvo predlaga tudi vključitev pojasnila, da ta obveznost ne vpliva na pravico voznikov, da za kraj počitka izberejo katero koli drugo lokacijo. V kompromisnem besedilu predvideva, da se upoštevanje te obveznosti podjetij (člen 8(8a)) preverja v njihovih prostorih.

e) Naknadno opremljanje vozil v uporabi s pametnimi tahografi (Uredba (EU) št. 165/2014)

20. Delegacije se načeloma strinjajo z delom predsedstva glede pospešitve naknadnega opremljanja vozil s pametnimi tahografi. Komisija je predstavila študijo o operativnih vidikih takšnega naknadnega opremljanja. Mnenja so še vedno različna zlasti o naslednjih elementih:
- katere kategorije tahografov bi morale biti zajete v prvi fazi naknadnega opremljanja (štiri leta po sprejetju specifikacij za drugo različico pametnega tahografa);
 - kdaj bi bilo treba zaključiti drugo fazo (predsedstvo predlaga sedem let po sprejetju teh specifikacij);
 - ali bi morala biti tudi vozila, ki bodo že uporabljala pametne tahografe, uvedene leta 2019, naknadno opremljena z naprednejšo različico.

f) Posebna pravila o napotitvi delavcev, kar zadeva področje uporabe, trajanje in nadzor (*lex specialis*)

21. Po dosedanjih razpravah gre sklepati, da se večje težave pojavljajo pri izvajanju pravil o napotitvi za poklicne voznike tovornjakov, ki delujejo v državah članicah, kjer nimajo sedeža podjetja. Delegacije se ne strinjajo glede moratorija na izvajanje temeljnih pravil o napotitvi za vozila, ki delujejo v mednarodnem prevozu blaga, in vprašanja, ali bi moral za vozila, ki so vključena v dejavnosti kabotaže, tudi veljati tak moratorij pod strožjimi pogoji. Delegacije si nasprotujejo tudi glede izračuna takšnega moratorija, zlasti glede vprašanja, ali bi se morala šteti polovica dneva in ali bi moral biti redni tedenski počitek vključen v izračun. Predsedstvo v zadnjem kompromisnem predlogu predvideva razlikovanje med moratorijem, ki bi veljal za mednarodni prevoz blaga (sedem zaporednih dni v enem koledarskem mesecu), in krajšim moratorijem (tri zaporedne dni v enem koledarskem mesecu), ki bi veljal za voznike, ki opravljajo dejavnosti kabotaže.
22. Skoraj vse delegacije podpirajo predlog Komisije, da se dokumente, ki jih je treba obvezno vzeti na pot, omeji na zaključen seznam. Po drugi strani se jih precej ne strinja z vsebino tega seznama, kot ga je spremenilo predsedstvo, nekatere od njih pa so prav tako izrazile zadržke glede uporabe sistema IMI za predložitev izjav o napotitvi.
23. Najnovejši osnutek kompromisa predsedstva je na voljo v dodatkih od 1 do 4 k temu poročilu.

IV. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE

24. Svet naj se seznani s tem poročilom o napredku, da bi lahko pripravil, kar je potrebno za nadaljnji napredek glede glavnih nerešenih vprašanj v zvezi s temi predlogi svežnja.