

Bruxelles, 8. travnja 2020.
(OR. en)

**Međuinstitucijski predmet:
2017/0121(COD)**

**7232/1/20
REV 1**

**VOTE 11
INF 55
PUBLIC 18
CODEC 259**

NAPOMENA

Predmet:

- rezultat glasanja
- DIREKTIVA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012

= donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća
= ishod pisanog postupka dovršenog 7. travnja 2020.

Ishod glasanja o navedenom zakonodavnom aktu nalazi se u Prilogu 1. ovoj napomeni.

Referentni dokument:

ST 5112/20 + ADD 1
odobrio Coreper, dio 1., 3. travnja 2020.

Izjave i/ili obrazloženja glasanja nalaze se u Prilogu 2. ovoj napomeni.



General Secretariat of the Council

Institution: **Council of the European Union**
 Session:
 Configuration:
 Item: **2017/0121(COD) (Document: 5112/20)**
 Voting Rule: **qualified majority**
 Subject: **DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector and amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and Regulation (EU) No 1024/2012**

Vote	Members	Population (%)
Yes	18	81,77%
No	9	18,23%
Abstain	0	0%
Not participating	0	
Total	27	

Sitting date: **07/04/2020**

Final result



Member State	Weighting	Vote	Member State	Weighting	Vote
BELGIQUE/BELGIË	2,56		LIETUVA	0,62	
БЪЛГАРИЯ	1,56		LUXEMBOURG	0,14	
Ceská republika	2,35		MAGYARORSZÁG	2,18	
DANMARK	1,30		MALTA	0,11	
DEUTSCHLAND	18,54		NEDERLAND	3,89	
EESTI	0,30		ÖSTERREICH	1,98	
ÉIRE/IRELAND	1,10		POLSKA	8,49	
ΕΛΛΑΔΑ	2,40		PORTUGAL	2,30	
ESPAÑA	10,49		ROMÂNIA	4,34	
FRANCE	14,98		SLOVENIJA	0,47	
HRVATSKA	0,91		SLOVENSKO	1,22	
ITALIA	13,65		SUOMI/FINLAND	1,23	
ΚΥΠΡΟΣ	0,20		SVERIGE	2,29	
LATVIJA	0,43		UNITED KINGDOM		

* When acting on a proposal from the Commission or the High Representative, qualified majority is reached if at least 55 % of members vote in favour (15 MS) accounting for at least 65% of the population

For information: <http://www.consilium.europa.eu/public-vote>

IZJAVE

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 paketa za mobilnost I.

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

Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska izražavaju duboku zabrinutost zbog činjenice da je privremeni dogovor o paketu za mobilnost I. 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 paketu za mobilnost I. 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.

Paket za mobilnost I. 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 Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske

Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska protive se automatskom uključivanju klauzule o supsidijarnosti i proporcionalnosti u usvojeni politički dogovor o trima pravnim aktima iz paketa za mobilnost I. tijekom tehničke redakture teksta koju obavljaju pravnici lingvisti.

Prepoznamo da su načela supsidijarnosti i proporcionalnosti od primarne važnosti za izvršavanje nadležnosti EU-a. Međutim, dodavanje takve klauzule u ovoj kasnoj fazi zakonodavnog postupka općenito nije dobra praksa i, u slučaju paketa za mobilnost I., to je osobito teško prihvatiti zbog političke osjetljivosti cijelog dosjea i uzimajući u obzir dugoročne posljedice predloženih odredaba za funkcioniranje europskog sektora cestovnog prometa.

Nažalost, to dokazuje da brzi postupci negativno utječu na kvalitetu donesenog zakonodavstva. Nadalje, željeli bismo istaknuti da nisu provedene procjene učinka nekih ključnih odredaba političkog dogovora. To je prepoznala i Komisija u svojoj izjavi predstavljenoj na sastanku Corepera I. 20. prosinca 2019., u kojoj je Komisija potvrdila da neke mjere nisu bile dio Komisijinih prijedloga predstavljenih 31. svibnja 2017. i u vezi s njima nije obavljena procjena učinka.

Nedostatak temeljite analize sprečava pravilnu ocjenu mjera predloženih u trima zakonodavnim aktima iz paketa za mobilnost I. u pogledu njihove usklađenosti s pravilom proporcionalnosti.

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

Uzimajući u obzir dosad nezabilježeno širenje koronavirusa COVID-19 koje već ima te će, nažalost, i dalje imati snažne posljedice na sektor cestovnog prometa, Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska pozivaju na obustavu rada na paketu za mobilnost I dok traje pandemija. Stoga ćemo glasovati protiv donošenja tog predmeta pisanim postupkom u ovako teškom razdoblju.

Očekuje se da će većina poduzeća privremeno ili trajno prestati s radom, što će dovesti do znatnog smanjenja pružanja usluga prijevoza te, stoga, i isporuke robe na štetu građana EU-a i neometanog funkcioniranja gospodarstva.

S obzirom na nezamjenjivu ulogu cestovnog prometa pri predstojećem radu na oporavku od izbijanja bolesti COVID-19 te velike gubitke koje je taj sektor pretrpio pri traženju rješenja za izbijanje, cestovni promet i gospodarstvo EU-a neće moći izdržati nepotreban šok koji bi nastao zakonodavnim uvođenjem paketa za mobilnost I. U ovom kontekstu moramo imati na umu da su velika većina cestovnih prijevoznika u Europskoj uniji mala i srednja poduzeća, koja su posebno ugrožena.

U trenutačnim okolnostima usvajanje paketa za mobilnost I. u njegovu sadašnjem obliku nije ni primjereno ni opravdano. Željeli bismo naglasiti da će gospodarsko okružje EU-a nakon krize uzrokovane koronavirusom biti potpuno drugačije i vjerujemo da će za sektor cestovnog prometa biti potrebna nova rješenja prilagođena toj novonastaloj stvarnosti.

Imajući na umu navedenu situaciju, uvjereni smo da je potrebno preoblikovati rješenja predviđena u okviru paketa za mobilnost I. kako bi se mogla uzeti u obzir novonastala gospodarska stvarnost. Stoga predlažemo obustavu daljnjeg rada na tom predmetu dok traje pandemija.

Izjava Estonije

Estonija u potpunosti podržava ciljeve izvornih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa paketa za mobilnost I.¹, 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”).

Ta obveza nije bila dio izvornog paketa. Za nju nije bila provedena stvarna procjena učinka, što izaziva zabrinutost u pogledu poštovanja Međuinstitucijskog sporazuma od 13. travnja 2016 o boljoj izradi zakonodavstva².

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 paketa za mobilnost I. koji se odnosi na osiguravanje jednakih uvjeta.

¹ Dokumenti 9668/17 – COM(2017) 281 final, 9670/17 – COM(2017) 277 final, 9671/17 – COM(2017) 278 final.

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>

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 2019³.

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 paketa za mobilnost I., Estonija izražava žaljenje zbog uključivanja obveze vraćanja vozila u dogovor. U navedenom kontekstu Estonija će glasovati protiv navedenog dogovora.

Izjava Mađarske

Mađarska želi ponovno izraziti duboku zabrinutost zbog štetnih i negativnih klimatskih učinaka, koji narušavaju tržište, različitih sastavnica prvog paketa za mobilnost i izražava snažno nezadovoljstvo zbog nedostatka odgovarajućih i opsežnih procjena učinka koje su u suprotnosti s početnim ciljevima prvog paketa za mobilnost.

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>

Mađarska je uvijek pokazivala spremnost na borbu protiv prijevara, zlouporaba i nepoštenih praksi, kao i rješavanje socijalnih uvjeta vozača u sektoru cestovnog prometa. U rješavanju tih problema trebali bismo izbjeći fragmentaciju, protekcionizam i nametanje prekomjernog administrativnog opterećenja za europska prijevozna poduzeća koja pravedno funkcioniraju na unutarnjem tržištu cestovnog prijevoza. Očuvanje učinkovitog funkcioniranja našeg unutarnjeg tržišta za nas je neupitno jer će to dovesti do većeg broja radnih mjesta i veće konkurentnosti u Europi u doba rastućih globalnih gospodarskih napetosti.

Stoga smo s ovim paketom trebali osigurati da budući pravni okvir EU-a omogućuje iskorištavanje punog potencijala konkurentnih prednosti uz zaštitu poštenog tržišnog natjecanja i odgovarajuće razine radnih uvjeta vozača. Umjesto toga, konačnim sporazumom ne postiže se ta ravnoteža i pogoduje samo jednom pristupu koji se temelji na nacionalnom protekcionizmu i neprovedivim pravilima u sektoru.

Posebno smo uvjereni da posebna pravila za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa (*lex specialis*) predstavljaju neopravdano ograničenje temeljnih sloboda pa time narušavaju jednake uvjete u EU-u. Napominjemo da konačni sporazum opravdava naše dvojbe u vezi s izuzimanjem cestovnog prijevoza iz izmjene Direktive o upućivanju radnika [Direktiva (EU) 2018/957]. Konkretno, uvedeni model s podjelom u pogledu upućivanja vozača nije bio dio prijedloga Komisije te kao takav nije bio podvrgnut procjeni učinka.

Kao drugo, smatramo vrlo problematičnim to što se potpunom zabranom tjednog odmora u kabini ne uzima u obzir manjak prikladnih odmorišta u EU-u s odgovarajućim smještajem za vozače. Takva bi zabrana stoga predstavljala odredbu EU-a koja se ne bi mogla provesti, čime bi se dovela u pitanje njezina zakonitost.

Kao treće, u pogledu naših klimatskih ciljeva, obveza vraćanja 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 europskom zelenom planu 11. prosinca 2019. Takva će mjera, ako bude donesena, dovesti do povećanog broja praznih vožnji kamiona na europskim cestama, a time do rasta emisija CO₂ koje proizlaze iz sektora cestovnog prometa.

Rizik od stvaranja nepravedne konkurentne prednosti za operatore iz trećih zemalja također je čimbenik koji se ne uzima pravilno u obzir u konačnom sporazumu. Osim toga, obvezna zamjena skupih tahografa donosi konkurentsku prednost za prijevoznike iz trećih zemalja jer je datum ugradnje pametnih tahografa za vozila poduzeća koja se temelje na AETR-u neizvjestan.

Modernizacija europskog sektora cestovnog prometa, koji je ključan element europskoga gospodarstva, nužna je i sa socijalnog aspekta i s aspekta konkurentnosti. Taj se cilj ne može ostvariti bez potpunog uzimanja u obzir očuvanja postignuća i funkcioniranja unutarnjeg tržišta i odgovornog postupanja pri ispunjavanju ambicioznih klimatskih ciljeva.