



Bruxelles, 14.4.2014  
COM(2014) 222 final

**IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU**

**o stanju na tržištu cestovnog prometa Unije**

# IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

## o stanju na tržištu cestovnog prometa Unije

### 1. UVOD

U skladu s člankom 17. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 o pristupu tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta<sup>1</sup>:

„Do kraja 2013., Komisija sastavlja izvješće o stanju na tržištu cestovnog prometa u Zajednici. To izvješće sadrži analizu stanja na tržištu, uključujući procjenu učinkovitosti kontrola i razvoja uvjeta zapošljavanja u toj profesiji kao i ocjenu toga je li usklađenost pravila, između ostalog, u područjima nadzora provedbe, naknada za korištenje cesta, kao i pravnih propisa iz područja socijalnog prava i sigurnosnih pitanja, uznapredovala toliko da bi se moglo predvidjeti daljnje otvaranje domaćih tržišta cestovnog prijevoza, uključujući kabotaže.”

Ovim izvješćem odgovara se na taj zahtjev. U izvješću se objedinjavaju dokazi iz nekoliko studija<sup>2</sup> i upotrebljavaju statistički podaci o teretnom cestovnom prometu koje je prikupio Eurostat<sup>3</sup>, kao i informacije o provedbi socijalnih pravila<sup>4</sup> u teretnom cestovnom prijevozu koje prikupljaju države članice. Oslanja se i na Izvješće skupine na visokoj razini o razvoju tržišta cestovnog prijevoza tereta u EU-u od 19. lipnja 2012.<sup>5</sup> Isto tako uzima u obzir rezultate opširnog savjetovanja s dionicima održanog prije i nakon izrade izvješća skupine na visokoj razini. Konačno, slijedi identifikaciju Komisije o potrebi revizije uredbi (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 prema vježbi REFIT- a<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta, SL L 300, 14.11.2009., str. 72. – 87.

<sup>2</sup> Prije svega „Prikupljanje i analiza podataka o strukturi sektora cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji” (AECOM 2013.); „Razvoj i provedba cestovne kabotaže” (Europski parlament 2013.); „Pristojbe i porezi u cestovnom prometu. Sažeta analiza i tablice podataka 1998. – 2012.” (OECD 2013.); „Socijalni i radni uvjeti cestovnih prijevoznika tereta” (Europski parlament 2013.).

<sup>3</sup> Zbog dostupnosti podataka, u ovome se izvješću raspravlja o razvoju događaja u području tržišta cestovnog prijevoza tereta samo u razdoblju do 2012. Stoga se odnosi na EU-27 tijekom tog razdoblja.

<sup>4</sup> Tj. Uredba (EZ) br. 561/2006 o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora profesionalnih vozača; Direktiva 2006/22/EZ o minimalnim uvjetima za provedbu tih pravila; Uredba (EEZ) br. 3821/85 o tahografu i Direktiva 2002/15/EZ o radnom vremenu mobilnih radnika.

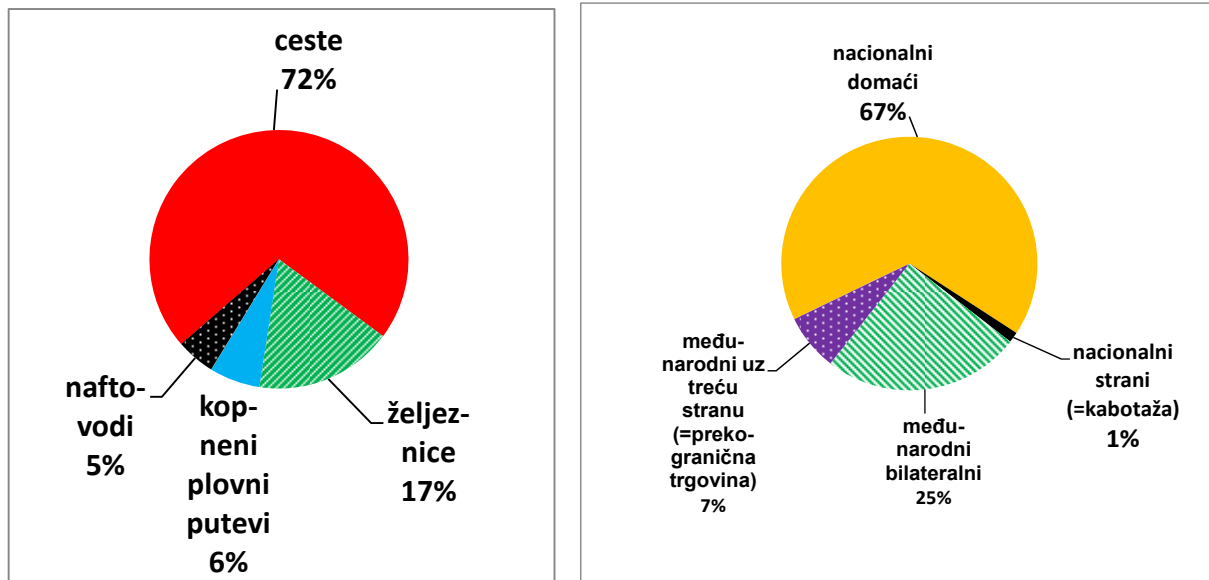
<sup>5</sup> Izvješće skupine na visokoj razini o razvoju tržišta cestovnog prijevoza u EU-u, predsjedao prof. Bayliss, lipanj 2012.

<sup>6</sup> Primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT): zaključci i sljedeći koraci, COM(2013) 685 završna verzija

## 2. RAZVOJ TRŽIŠTA CESTOVNOG PRIJEVOZA TERETA

### 2.1. Aktivnosti cestovnog prijevoza tereta

Teretni cestovni promet glavni je način kopnenog prometa u EU-u, kojim je obuhvaćeno više od 70 % svih aktivnosti kopnenog prometa, kako je prikazano na slici 1. Udio cestovnog u ukupnom kopnenom teretnom prometu ostao je dosta stabilan tijekom prošlog desetljeća.



**Slike 1. i 2.: Raspodjela prometa prema vrstama u kopnenom teretnom prometu tereta u EU27 u 2012. (lijevo); Cestovni teretni promet u EU27 2012. prema vrsti prometa (desno). Izvor: Eurostat, GU MOVE.**

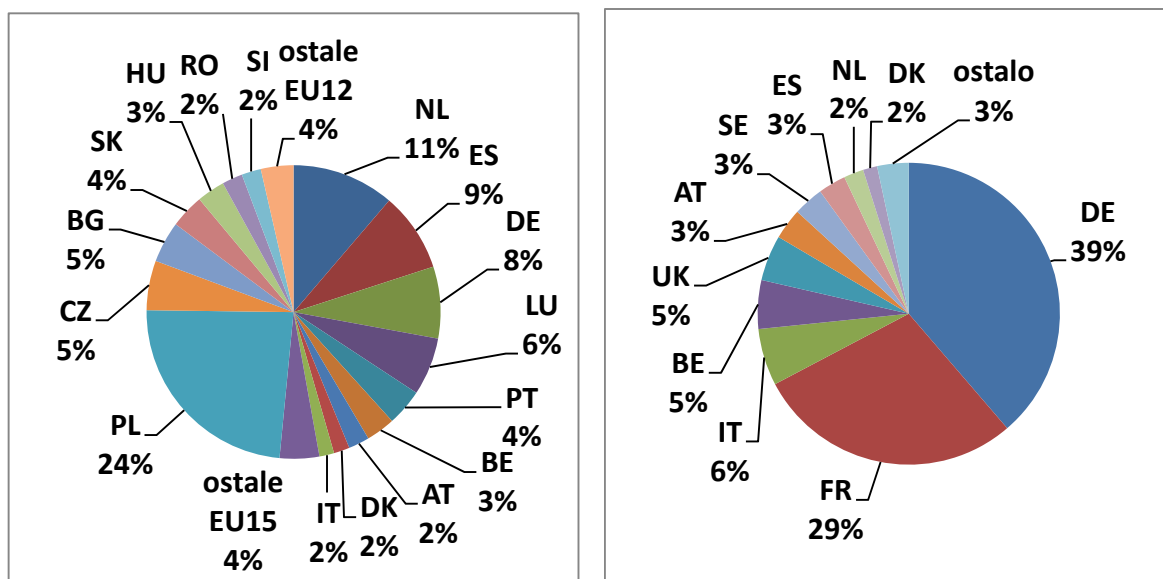
U 2012., cestovni promet u EU27 iznosio je blizu 1 700 milijardi tonskih kilometara, oko 4 % manje nego u 2004. i oko 13 % manje od 2007. kada je zabilježen najviši iznos dosada.

Prometne operacije na nacionalnoj razini koje obavljaju vozila registrirana u pojedinoj državi članici čine dvije trećine svih prometnih aktivnosti. Prometne operacije na nacionalnoj razini koje obavljaju vozila registrirana u nekoj drugoj državi članici (kabotaža) obuhvaćaju tek malo više od 1 % ukupnih prometnih aktivnosti. Udio međunarodnih prometnih operacija tijekom prošlog desetljeća povećao se s 30 % svih aktivnosti cestovnog prijevoza tereta u 2004. na 33 % u 2012. To je znak sve veće razine integriranosti jedinstvenog tržišta EU-a. Četiri petine svih aktivnosti međunarodnog prometa obavljaju vozila registrirana ili u državi članici utovara ili u državi članici istovara. Jednu petinu obavljaju vozila registrirana u trećoj zemlji (tj. prekogranična trgovina), što predstavlja porast u odnosu na jednu osminu 2004. Udio prekogranične trgovine u svim aktivnostima cestovnog teretnog prometa povećao se s 4 % na 7 % između 2004. i 2012. (vidi i prethodnu sliku 2.).

Prekogranična trgovina segment je tržišta cestovnog prijevoza tereta koji se najbolje razvija jer je između 2004. i 2012. zabilježen njegov rast za od više od 80 %. Taj sektor ima koristi od činjenice da su aktivnosti međunarodnog prometa u potpunosti liberalizirane unutar EU-a. Isto tako su se povećale i aktivnosti kabotaže (za oko 50 %) no još uvijek su na relativno

niskoj razini. Kabotaža je definirana Uredbom (EZ) br. 1072/2009 kao „posebni prijevoz u unutarnjem cestovnom prijevozu, koji se privremeno obavlja u državi članici domaćinu”. Ograničena je na tri operacije kabotaže u sedam dana nakon obavljanja dolaznog međunarodnog prijevoza. Znatan porast u aktivnostima kabotaže dijelom je uzrokovan ukidanjem posebnih prijelaznih ograničenja 2009. i 2012. za prijevoznike tereta iz većine zemalja koje su pristupile EU-u 2004., odnosno 2007.

Kako je prikazano na slikama 3. i 4. u apsolutnim vrijednostima, prijevoznici tereta iz EU-15<sup>7</sup> još uvijek obavljaju većinu kabotaže (51 %), većinom u državama članicama koje graniče s državom članicom registracije. Najvažnija tržišta kabotaže središnje su locirana velika prometna tržišta (Njemačka, Francuska). U sedam od deset vodećih država članica domaćina u pogledu kabotaže, većinu kabotaže obavljaju vozila registrirana u jednoj od zemalja EU-15. Prijevoznici iz EU-12 očekivano obavljaju relativno više aktivnosti prometa izvan svojih domaćih tržišta jer su njihova nacionalna tržišta cestovnog prijevoza tereta prilično mala. Francuska sama bilježi više aktivnosti u pogledu nacionalnog cestovnog prijevoza tereta od ukupnih aktivnosti svih 12 država članica koje su pristupile EU-u u 2004. i 2007. zajedno.



**Slike 3. i 4.: Kabotaža u EU-u u 2012. prema podrijetlu vozila (lijevo) i zemlji domaćinu (desno). Izvor: Eurostat, GU MOVE.**

Oko 15 % ukupnih aktivnosti cestovnog prijevoza tereta 2012. odnosile su se na prijevoz za vlastite potrebe, a ostalih 85 % na prijevoz kao javnu uslugu. Aktivnosti u pogledu prijevoza kao javne usluge su one koje se obavljaju u sektoru cestovnog prijevoza tereta u EU-u, kako je definirano poslovnom statistikom, dok prijevoz za vlastite potrebe obavljaju ostali gospodarski sektori za svoje vlastite potrebe. Operacije za vlastite potrebe važnije su u nacionalnom nego u međunarodnom prometu.

<sup>7</sup> Skraćenica „EU-15” odnosi se na države članice EU-a prije 1. svibnja 2004.; države članice koje su pristupile EU-u 2004., odnosno 2007. obuhvaćene su skraćenicom „EU-12”.

U pravilu, operacije za vlastite potrebe nisu dostupne prijevoznicima aktivnima u sektoru kabotaže ili prekograničnoj trgovini. U ovome su smislu isključivo relevantne operacije u pogledu prijevoza kao javne usluge. Stoga se u vezi sa stopom penetracije kabotaže uzima u obzir samo onaj tržišni segment prijevoza kao javne usluge. Podaci Eurostata ukazuju na to da su strana vozila u prosjeku činila 2,5 % ukupnog nacionalnog tržišta prijevoza kao javne usluge u EU-27 u 2012., dok su domaća vozila obuhvaćala preostalih 97,5 %.

Dok se ukazivalo na to da podaci Eurostata podcjenjuju stvarne razine kabotaže, izvješća država članica o provedbi ne ukazuju na visoke razine neotkrivene kabotaže (vidi odjeljak 4.2.). K tomu, statistika Eurostata obuhvaća najopsežnije i najusporedljivije dostupne podatke koji su rezultat službenog prikupljanja podataka koje obavljaju nacionalni uredi za statistiku i koje su dostavili Eurostatu u skladu s dogovorenim standardima.

## **2.2. Struktura trgovačkih društava i zapošljavanje**

Tržište cestovnog prijevoza tereta u EU-u sastoji se od oko 600 000 pretežito malih poduzeća, prosječne veličine od po četiri zaposlenika po trgovačkom društvu. Taj broj bio je stabilan tijekom proteklih godina, pri čemu je 80 % trgovačkih društava imalo manje od deset zaposlenika, dok je 99 % imalo manje od 50 zaposlenika. U sektoru cestovnog prijevoza tereta 2011. bilo je zaposleno oko tri milijuna osoba. Treba napomenuti da navedene brojke obuhvaćaju samo ona trgovačka društva i osobe koji su aktivni u sektoru cestovnog prijevoza tereta kao javne usluge, dok oni koji obavljaju usluge prijevoza za vlastite potrebe nisu obuhvaćeni. Dugoročni trend ukazuje na to da špediteri i otpremnici (tj. osoba ili trgovačko društvo koji organiziraju otpremu pošiljaka za treće osobe) imaju sve veću ulogu u organizaciji tih kretanja.

Tijekom gospodarskog pada, profitne marže smanjile su se unutar sektora logistike te u sektoru cestovnog prijevoza tereta. Manje profitabilne operacije sve više su se podugovarale manjim trgovačkim društvima, povećavajući broj poveznica u logističkom lancu<sup>8</sup>. Mnoga prijevoznička trgovačka društva smatrala su se ranjivima u pogledu svojeg financijskog stanja (čak do trećine francuskih trgovačkih društava koja obavljaju cestovni prijevoz tereta, u skladu s podacima *Banque de France*<sup>9</sup>).

Međutim, relativno niske zapreke pristupu tržištu u pogledu pokretanja prijevozničkog trgovačkog društva podrazumijevaju da trgovačka društva koja izađu sa tržišta redovno ponovno ulaze na tržište ili ih zamjenjuju nova poduzeća. Unatoč nepovoljnoj gospodarskoj klimi, broj dozvola Zajednice izdanih na primjer u Španjolskoj povećao se između 2010. i 2012. (od gotovo 26 000 na kraju 2010. na više od 27 000 na kraju 2012.). To ukazuje na otpornu prirodu sektora, koja se izgleda može brzo prilagoditi promjenama i novim okolnostima u gospodarstvu.

---

<sup>8</sup> Prikupljeni podaci i njihova analiza u vezi sa strukturom sektora cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji, AECOM, 2013.

<sup>9</sup> *Panorama économique et financier du transport routier en France, Banque de France, 2012.*

Određeni dionici<sup>10</sup> tvrdili su da je natjecanje koje su stvorili prijevoznici tereta iz država članica s nižim početnim troškovima, koji na domaćim tržištima djeluju kroz kabotažu, dovelo do gubitaka radnih mjesta. Postojeći podaci ne potkrjepljuju tu tvrdnju u pogledu zapošljavanja u sektoru. Zapošljavanje u sektoru cestovnog prijevoza tereta povećalo se između 2005. i 2011., uz određena smanjenja između 2009. i 2010. Iako je potrebno dodatno istražiti opseg gubitaka radnih mjesta na razini država članica, prvi zaključak ukazuje na to da su takva smanjenja povezana s gospodarskom krizom, u kombinaciji s visokim prosjekom godina vozača. Podaci za 2011. u pogledu zapošljavanja u sektoru cestovnog prijevoza tereta u EU27 ukazuju na to da su ponovno dosegnute razine prije krize. Stoga nikakav objektivni dokaz ne ukazuje na to da su operacije kabotaže, koje predstavljaju vrlo mali postotak domaćeg prometa, primjetno utjecale na radna mjesta vozača kamiona.

### **2.3. Razvoj događaja u području produktivnosti**

#### *2.3.1. Produktivnost rada*

Kako je prikazano u tablici 1., produktivnost rada u sektoru kopnenog prometa niža je od ukupnog gospodarskog prosjeka i najniža među svim vrstama prometa. K tome, to je jedina vrsta prometa kod koje je produktivnost rada u padu. U pogledu sektora cestovnog prijevoza tereta potrebne su iscrpnije informacije u vezi s razinama produktivnosti. Potrebno je i dodatno istraživanje kako bi se utvrdio utjecaj tržišnog natjecanja na razine radne produktivnosti u cestovnom prijevozu tereta. Studije izvršene u različitim sektorima ukazuju na to da je, u pogledu šireg gospodarstva, radna produktivnost viša u onim segmentima koji su otvoreni za međunarodno tržišno natjecanje (u ovom slučaju, međunarodni promet) nego u onima koji su većim dijelom zatvoreni za međunarodno tržišno natjecanje (u ovome slučaju, nacionalni promet). Razine produktivnosti mogu biti do 15 % niže u sektorima koji nisu otvoreni za međunarodno tržišno natjecanje<sup>11</sup>. Stoga bi se moglo očekivati da će otvaranje nacionalnih tržišta cestovnog prijevoza tereta međunarodnom tržišnom natjecanju dovesti do sličnog povećanja produktivnosti.

Većina država članica bilježila je pad produktivnosti u razdoblju koje je uslijedilo nakon gospodarske krize. To je u skladu s razvojem događaja u gospodarstvu EU-a tijekom tog razdoblja. Tijekom gospodarskog pada, neposredni gospodarski rezultati smanjuju se više od zapošljavanja što dovodi do pada produktivnosti. Gospodarstvo EU-a u cjelini je bilježilo vrlo nizak porast produktivnosti od 0,6 % tijekom razdoblja od 2008. do 2011.<sup>12</sup> I dalje su prisutne znatne razlike u razinama produktivnosti rada među državama članicama, koje prate razlike u razinama cijena u tim državama članicama.

---

<sup>10</sup> Npr. ETF (Udruženje europskih radnika u prometu), DTL (Dansko udruženje subjekata u sektoru prometa i logistike) i FNTRR (Francusko nacionalno udruženje za cestovni promet).

<sup>11</sup> *Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Kommissionen, 2013.*

<sup>12</sup> *Employment and Social Developments in Europe 2012*, Europska komisija.

		Kopne ni prome t	Vodeni prome t	Zračni prome t	Skladištenj e, pomoćne aktivnosti	Sektor prome ta	Ukup no gospo darstv o
<b>Produktivnos t rada, 2010.</b>	<b>EUR po zaposlenoj osobi</b>	45 000	144 00 0	63 000	67 000	55 000	49 000
<b>Prosječni godišnji rast produktivnos ti rada, 2001./2010.</b>	<b>%</b>	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

**Tablica 1.: Produktivnost rada u sektoru prometa i cjelokupnome gospodarstvu. Izvor: Nacionalni računi i strukturni poslovni statistički podaci Eurostata.**

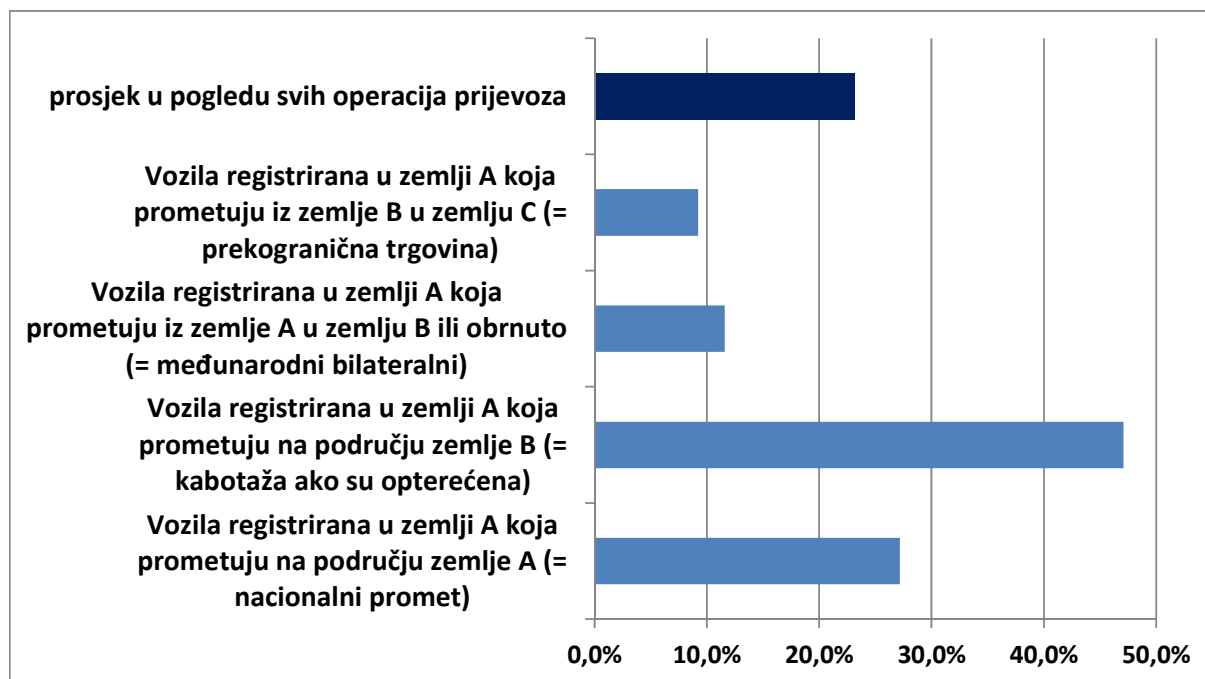
### 2.3.2. Produktivnost vozila

Zbog neujednačenosti protoka prometa i praksi u vezi s logistikom, određena količina praznog hoda neizbježan je dio cestovnog prijevoza tereta. Uzmu li se u obzir neželjeni učinci praznog hoda na potrošnju goriva, emisije CO<sub>2</sub> i troškove, trebalo bi ga smanjiti što je više moguće. Razine praznog hoda blago su se smanjile tijekom prethodnih godina zahvaljujući polaganom povećanju učinkovitosti organizacije prometnih aktivnosti. Ipak, 2012. gotovo je četvrtina (23,2 %) svih vozila – km teških teretnih vozila u EU-u obuhvaćala prazno vozilo.<sup>13</sup> Iako nema pouzdanih statističkih dokaza o razini opterećenja ostalih vozila, može se očekivati da su i djelomično opterećena vozila uobičajena pojava.

Razine praznog hoda ostaju visoke u nacionalnim prometnim aktivnostima. Stopa praznog hoda za domaće prijevoznike tereta koji obavljaju nacionalni prijevoz je tek iznad 25 %. Međutim, u slučaju stranih kamiona koji putuju na nacionalnim rutama u određenoj državi članici, osim one u kojoj su registrirani, ta stopa iznosi blizu 50 %. Specijalizirana vozila (kao što su ona za robu koja mora biti rashlađena i prevozi se u hladnjačama, tekućine koje se prevoze u cisternama ili otpad koji se prevozi u posebnim vozilima za prikupljanje otpada) često su samo djelomično opterećena ili prazna, zbog poteškoća u pronalaženju povratnih putovanja za posebne pošiljke. Međutim, kabotažni prijevoz obično obuhvaća uobičajeni teret koji se prevozi u prikolicama s bočnim otvaranjem ili kontejnerima. Visoka razina praznog hoda stoga najvjerojatnije nije uzrokovana poteškoćama u pronalaženju opterećenja u povratku, koje je dostupnije u općem prometu. Prijevoznici su stoga čini se ograničeni u pogledu pravila koja se primjenjuju na kabotažne operacije i ne mogu učinkovito organizirati svoje operacije prijevoza.

<sup>13</sup> Ovaj se odjeljak odnosi na iznose koje je prikupio Eurostat, međutim, mjere za faktore opterećenja cestovnih vozila mogu se razlikovati prema vrsti tereta koji se prevozi. Faktori opterećenja ograničeni su i vanjskim čimbenicima kao što su najveća dozvoljena masa i dimenzije vozila. Vidjeti i: *Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.*

Jedna je analiza razine praznog hoda u različitim tržišnim segmentima pokazala da segmenti koji su izloženi tržišnom natjecanju, prije svega međunarodni promet (prekogranični i bilateralni međunarodni cestovni prijevoz), bilježe puno niže razine praznog hoda<sup>14</sup> nego oni tržišni segmenti koji još uvijek podliježu operativnim ograničenjima, kako je prikazano na slici 5.



**Slika 5.: Udio praznih vozila – km u ukupnom iznosu vozila – km po vrsti prometa 2012. Na temelju podataka iz 21 od 27 zemalja EU-a 2012. (nema dostupnih podataka za BE, IT, CY, MT, RO i UK). Izvor: Eurostat, GU MOVE.**

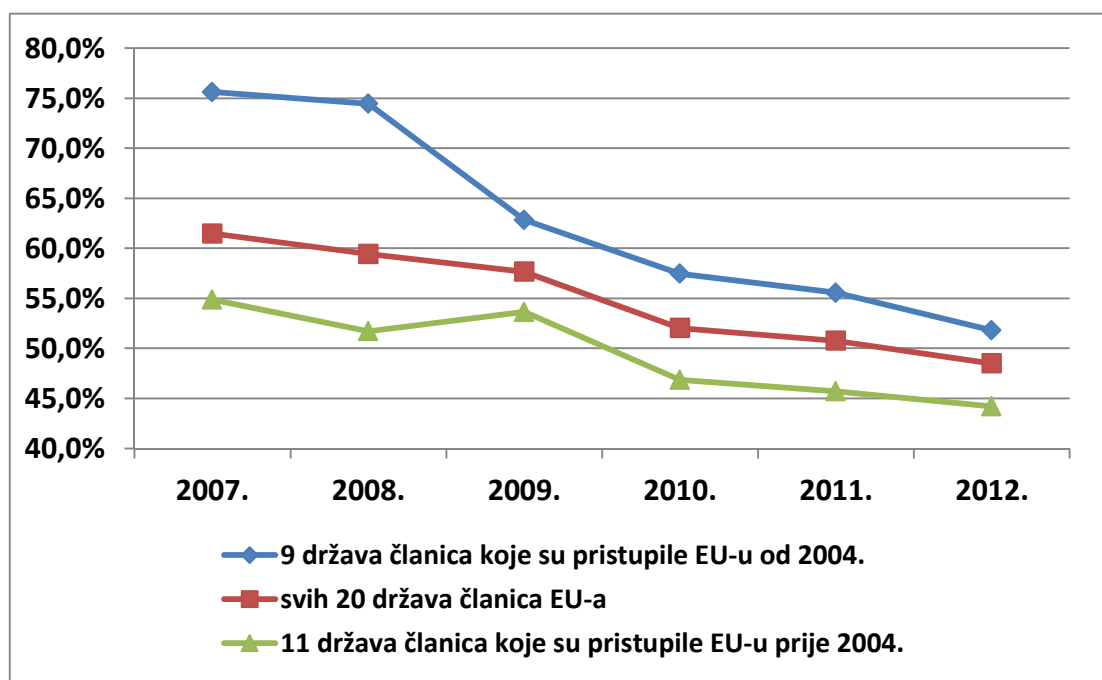
Pozitivni utjecaj otvaranja tržišta na razine opterećenja vidljiv je i u pogledu učinka uklanjanja ograničenja u pristupu za prijevoznike tereta iz država članica koje su pristupile EU-u 2004. i 2007. godine. Kada su im uklonjena ograničenja u vezi s kabotažom 2009. i 2012., njihov udio praznih vozila – km u kabotaži znatno je pao (vidi sliku 6. dalje u tekstu). Čini se da Uredba (EZ) br. 1072/2009 nije imala pozitivan utjecaj na cjelokupne razine praznog hoda u kabotažnim okolnostima. Prije donošenja Uredbe br. 1072/2009, u nekoliko su država članica bile na snazi manje zahtjevne odredbe<sup>15</sup>. Nakon stupanja na snagu odredbi o

<sup>14</sup> *Cabotage en CO<sub>2</sub>-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO<sub>2</sub> door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010.).*

<sup>15</sup> Italija je dozvoljavala prijevoznicima tereta obavljanje kabotaže na njezinom državnom području do 15 dana mjesečno, uključujući ne više od pet uzastopnih dana odjednom. Ujedinjena Kraljevina donijela je tumačenje kabotaže prema kojem je ona „privremena” aktivnost u skladu s kojom prijevoznik tereta mora moći dokazati da je njegovo vozilo napuštalo njezino državno područje barem jedanput mjesečno. Grčka je 1998. odredila ograničenje za kabotažu od dva mjeseca godišnje, koje je zamijenjeno 2000. okružnicom kojom je uklonjeno svako ograničenje u pogledu kabotaže i na temelju definicije kabotaže kao aktivnosti koja nije stalna, učestala, redovna niti neprestana. Uz određene druge uvjete, vozila su morala napustiti državno područje Grčke barem jednom mjesečno. Pokušaj Francuske 2002. da ograniči aktivnosti kabotaže na razdoblja od po tjedan dana Komisija je odbila uz obrazloženje da je tako rješenje neproporcionalno.

kabotaži iz Uredbe (EZ) br. 1072/2009 u svibnju 2010., cjelokupna razina praznog hoda u prijevozu u stranim zemljama znatno se sporije smanjivala nego prije i ostala je gotovo dvostruko viša od razine domaćih vozila u nacionalnom prometu. Iako se u obzir moraju uzeti i druge okolnosti kao što je gospodarska kriza, to bi moglo ukazivati na to da su postojeća ograničenja u pogledu kabotažnih operacija ograničavajuća za prijevoznike u pogledu povećanja njihove učinkovitosti. Daljnje otvaranje tržišta stoga bi očekivano moglo smanjiti razine praznog hoda u domaćem prometu. Potencijal smanjenja razine praznog hoda potrebno je ipak procijeniti u odnosu na rizike izazvane potražnjom za cestovnim prijevozom koji mogu nastati ako se povećanjem ponude cestovnog prijevoza prouzroči znatan pad cijena cestovnog prijevoza<sup>16</sup>. U takvim slučajevima time bi se u većoj mjeri moglo utjecati na prometni sektor država članica s višom razinom troškova, uključujući moguće alternativne vrste prijevoza. Ipak treba napomenuti da bi pad cijena cestovnog prijevoza koristio korisnicima usluga prijevoza i potrošačima<sup>17</sup>.

Ostalim čimbenicima može se pridonijeti smanjenju ukupne emisije CO<sub>2</sub> i poboljšanju učinkovitosti goriva vozila, uključujući razvoj metodologija mjerenja potrošnje goriva i emisija CO<sub>2</sub>, a koje Komisija namjerava predstaviti u predstojećoj Komunikaciji o strategiji za smanjenje potrošnje goriva i emisija CO<sub>2</sub> teških teretnih vozila.



**Slika 6.: Razvoj udjela praznih vozila – km na putovanjima u stranim zemljama između 2007. i 2012. po skupinama država članica gdje je vozilo registrirano. Na temelju podataka iz 20 od 27 država članica EU-a u 2012. (nema dostupnih podataka iz BE, IT, CY, LU, MT, RO i UK). Izvor: Eurostat, GU MOVE.**

<sup>16</sup> Informativni članak br. 4/1, ASSIST – procjena socijalnih i gospodarskih utjecaja prošlih i budućih politika održivog prometa u Europi.

<sup>17</sup> *Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage*, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.

### **3. RAZVOJ STRUKTURE TROŠKOVA U SEKTORU CESTOVNOG PRIJEVOZA TERETA**

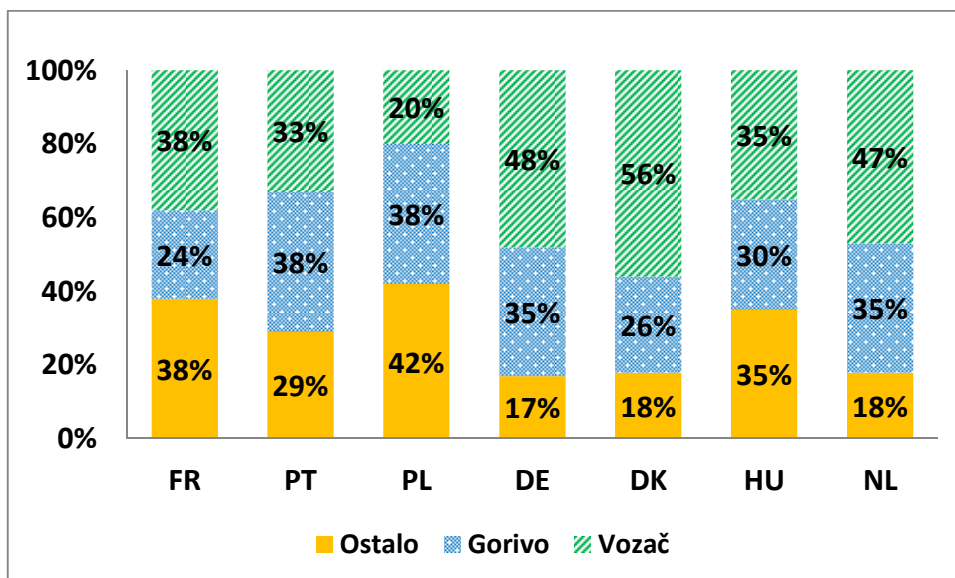
#### **3.1. Čimbenici koji utječu na razine troškova: Pregled**

Razine troškova jedan su od ključnih čimbenika za utvrđivanje konkurentnosti u sektoru cestovnog prijevoza tereta. Ostali čimbenici uključuju specijalizaciju i kvalitetu usluge. Dok su neki od tih određenih troškova usko vezani uz države članice poslovnog nastana (prije svega troškovi registracije vozila i održavanja, oporezivanja trgovačkog društva, troškovi kapitala), ostali su promjenjivi i ovise o državi članici djelovanja (naknade za korisnike cesta ili porezi na gorivo). Zbog postojanja naknada na temelju udaljenosti i nacionalnog zakonodavstva koje bi u određenim slučajevima moglo dovesti do usklađivanja plaća s minimalnim standardima u državi članici djelovanja<sup>18</sup>, troškovi rada u određenom se omjeru mogu ubrajati i u ovu kategoriju. Pored goriva, trošak rada jedan je od glavnih razloga visokih troškova u sektoru cestovnog prijevoza tereta. Da bi se utvrdio utjecaj mogućeg daljnjeg otvaranja tržišta na strukturu sektora cestovnog prijevoza tereta, korisno je usporediti strukturu troškova industrije u čitavom EU-u. Usklađivanje strukture i razine troška nije cilj politika EU-a niti je u nadležnosti EU-a. Međutim, tvrdilo se da bi otvaranje tržišta moglo za posljedicu imati neopravdane pritiske kada bi konkurentski pritisak mogao dovesti do neusklađenosti sa socijalnim pravilima, kao što je pitanje vremena vožnje i razdoblja odmora, što bi s druge strane predstavljalo rizik u pogledu rizika za sigurnost na cesti. Takav razvoj okolnosti bio bi suprotan ciljevima prometne politike EU-a.

Strukture troška postaju sve sličnije u sektoru cestovnog prijevoza tereta. Relativna važnost dvaju glavnih čimbenika u pogledu troška (troškovi rada i goriva) dosegla je usporedive razine u cijelom EU-u. Dok su troškovi rada 2004. predstavljali 10 % do 30 % ukupnih troškova u državama članicama koje su pristupile EU-u te iste godine, od tada su porasli te predstavljaju 20 % do 40 % troškova u tim državama članicama. U apsolutnim vrijednostima, troškovi rada u državama članicama koje su pristupile 2004. i 2007. ostaju niži od onih u državama članicama EU-15, no razlika se postepeno smanjuje. Razlike u troškovima u pogledu troškova goriva kreću se od 24 % do 38 % ukupnih troškova.

---

<sup>18</sup> Direktiva 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 1996. o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga (SL L 18, 21.1.1997., str. 1.-6.). Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I), SL L 177, 4.7.2008., str. 6.-16.



**Slika 7.: Analiza troškova prijevoznika tereta iz odabranih država članica. Izvor: Prikupljanje i analiza podataka o strukturi sektora cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji, AECOM, 2013.**

Nadalje, usklađivanje je nastavljeno u ostalim područjima u nadležnosti EU-a s učinkom na operativne troškove trgovačkih društava u sektoru cestovnog prijevoza tereta, kao što je naplata cestarina. Taj je razvoj događaja iscrpno opisan u odjeljku 6. ovog dokumenta.

### 3.2. Razvoj događaja u području troškova rada

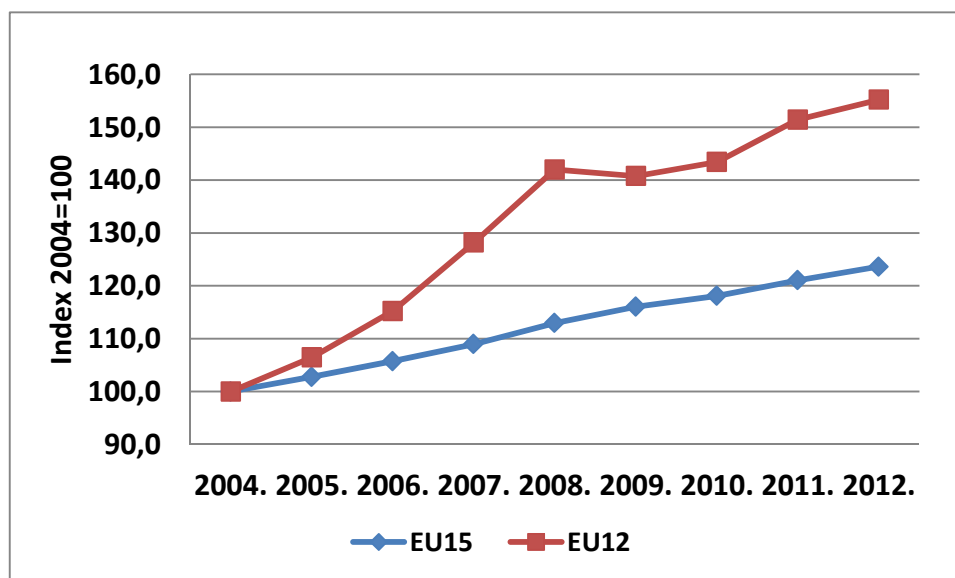
Naknada u sektoru cestovnog prijevoza tereta obično se dijeli na različite sastavnice troška. Mjesečne nadnice fiksne su u pogledu minimalnih plaća ili kolektivnih ugovora<sup>19</sup>. Prosječne razine nadnica promjenjive su ovisno o vrsti prometa (nacionalni ili međunarodni) koji se obavlja, dok su stope u međunarodnom prometu više od onih u nacionalnom prometu. Povrh tih razlika, obično se dodaju ostali oblici naknada za utvrđivanje razina nadnica, kod čega su najučestalije dnevnice (*per diem*) i bonusi na temelju udaljenosti<sup>20</sup>. Zbog važnosti troškova rada u strukturi troška u sektoru cestovnog prijevoza tereta, razlike u razinama nadnica mogu utjecati na poslovanje u sektoru. Trgovačka društva mogu premjestiti svoje aktivnosti u države članice s nižim cijenama rada. Ako se izvršavaju u skladu sa zahtjevima u vezi s poslovnim nastanom određenima Uredbom (EZ) br. 1071/2009 postupci preseljenja poslovanja mogu doprinijeti prekograničnim tokovima ulaganja i ojačati integraciju prometnog tržišta u EU-u. Međutim, određeni slučajevi preseljenja poslovanja (kao što su slučajevi u kojima se poslovna aktivnost obavlja isključivo u određenoj državi članici koja

<sup>19</sup> U srpnju 2013., 21 od 28 država članica EU-a (sve osim Danske, Njemačke, Italije, Cipra, Austrije, Finske i Švedske) imale su nacionalno zakonodavstvo kojim se određuje minimalna plaća statutom ili nacionalnim međusektorskim sporazumom. U onim državama članicama u kojima nije određena minimalna plaća na snazi su kolektivni ugovori, iako se takvi kolektivni ugovori mogu primjenjivati samo na određena trgovačka društva (kao što su ona koja su članovi gospodarskih komora) i mogu se razlikovati unutar država članica od regije do regije.

<sup>20</sup> U skladu s Uredbom (EZ) br. 561/2006, naknade na temelju udaljenosti nezakonite su ako su prirode koja bi mogla ugroziti sigurnost na cesti.

nije država poslovnog nastana) mogli bi biti znak namjernog izbjegavanja poreza i troškova rada.

Premda se stanje pojedinih tržišta treba procijeniti detaljnije, postoje pokazatelji da se razlike u plaćama smanjuju do razine pri kojoj se izbjegava rizik nezakonitog ponašanja<sup>21</sup>. Ipak se napori za poboljšanje provedbe moraju nastaviti. Unatoč razlikama koje ostaju, apsolutne razine troškova rada brže se povećavaju u državama članicama koje su pristupile EU-u 2004. i 2007. Uzmemo li se u obzir svi elementi u vezi s naknadama, čini se da se plaće rumunjskih vozača u međunarodnom prometu približavaju sličnim razinama onima koje primaju španjolski prijevoznici tereta (4-5 EUR/sat)<sup>22</sup>. Takav je razvoj okolnosti u skladu s kvergencijom prosječnih razina plaća u EU-u, kako je prikazano na slici 8. Posljedice toga su da su razlike u razinama plaća u sektoru cestovnog prijevoza tereta usporedive s razlikama u prosječnim plaćama u čitavom EU-u i u cjelokupnom gospodarstvu. Sljedeći dijagram prikazuje relativni porast u plaćama radnika iz EU-12 u usporedbi s onima iz EU-15.



**Slika 8.: Razvoj indeksa troškova rada poslovnog gospodarstva u državama članicama EU-15 i EU-12 od 2004. Izvor: Eurostat, GU MOVE.**

Kako je prethodno prikazano, razlike u razinama plaća u sektoru cestovnog prijevoza tereta ostaju slične prosječnim razlikama u plaćama među državama članicama u cjelokupnom gospodarstvu. Međutim, treba naglasiti da te razlike mogu imati veći učinak na tržišno natjecanje u sektoru zbog mobilne prirode aktivnosti cestovnog prijevoza tereta. Suprotno ostalim sektorima, usluge prijevoza mogu se nuditi u ostalim državama članicama na privremenoj osnovi, uz djelomično zadržavanje uvjeta u pogledu plaća iz države članice poslovnog nastana. Međutim, postoji zakonodavstvo EU-a koje u određenim slučajevima može povećati zaštitu nerezidentnih radnika koji obavljaju usluge na privremenoj osnovi u

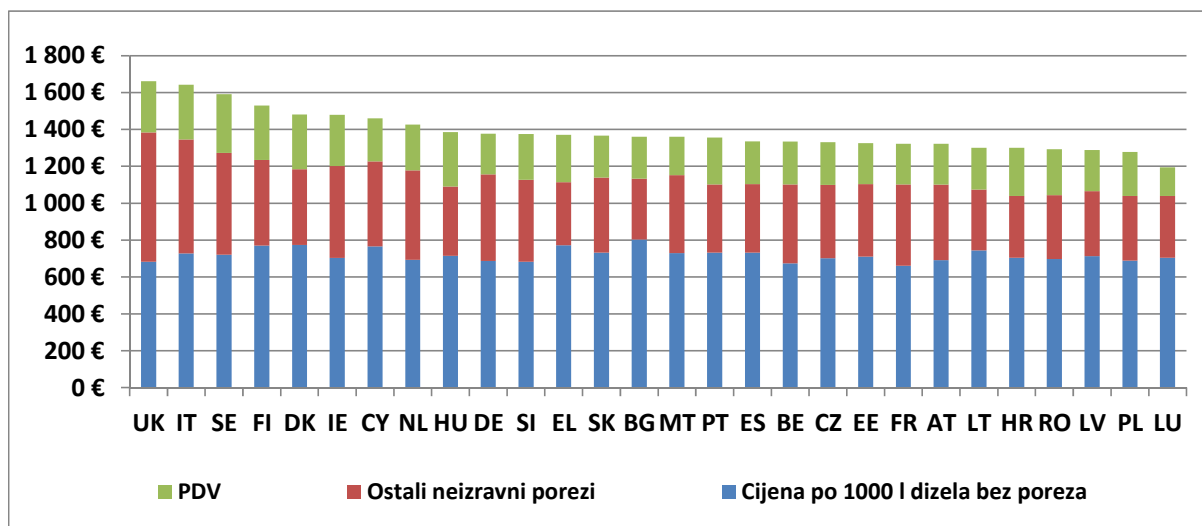
<sup>21</sup> *Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, 28. siječnja 2014.*

<sup>22</sup> Prikupljanje i analiza podataka o strukturi sektora cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji, AECOM, 2013.

ostalim državama članicama. Direktiva 96/71/EZ o upućivanju radnika<sup>23</sup> primjenjuje se na vozače ako su obuhvaćeni područjem primjene te Direktive. Uredbom (EZ) br. 593/2008 o ugovornim obvezama<sup>24</sup> određuju se opći kriteriji za utvrđivanje prava koje se primjenjuje na ugovorne obveze. U određenim slučajevima pravo koje bi obično bilo primjenjivo na ugovor može se zanemariti i zamijeniti obveznim pravilima u smislu privatnog međunarodnog prava koje se primjenjuje na mjestu u kojem se rad obično obavlja (članak 8.).

### 3.3. Razvoj događaja u području razine troškova goriva

Troškovi goriva u EU-u slijede razvoj događaja u vezi s cijenama sirove nafte na međunarodnim tržištima i ne mijenjaju se znatno. Takve okolnosti djelomice proizlaze iz postupnog usklađivanja u području oporezivanja energenata i električne energije u Europskoj uniji, kako je uređeno odredbama Direktive Vijeća 2003/96/EZ („Direktiva o oporezivanju energenata”)<sup>25</sup>. Struktura trošarina na gorivo je usklađena, a među ostalim, Direktivom se određuju minimalne razine poreza na energente koji se koriste kao motorno gorivo. Međutim, države članice mogu samostalno odrediti svoje nacionalne porezne stope prema vlastitoj procjeni. Nacionalne porezne stope razlikuju se među državama članicama. Troškovi goriva najniži su u Luksemburgu, najviši u Ujedinjenoj Kraljevini.



Slika 9.: Uobičajeni trošak dizelskog goriva po 1 000 litara po državi članici (siječanj 2014.). Izvor: Glasnik opservatorija za tržište nafte, 2014., Europska komisija, Glavna uprava za energetiku.

### 3.4. Ostali čimbenici koji utječu na troškove

Pored ovih dvaju glavnih čimbenika koji utječu na troškove, trgovačka društva u sektoru cestovnog prijevoza tereta snose i druge troškove kao što su:

<sup>23</sup> Direktiva 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 1996. o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga (SL L 18, 21.1.1997., str. 1.).

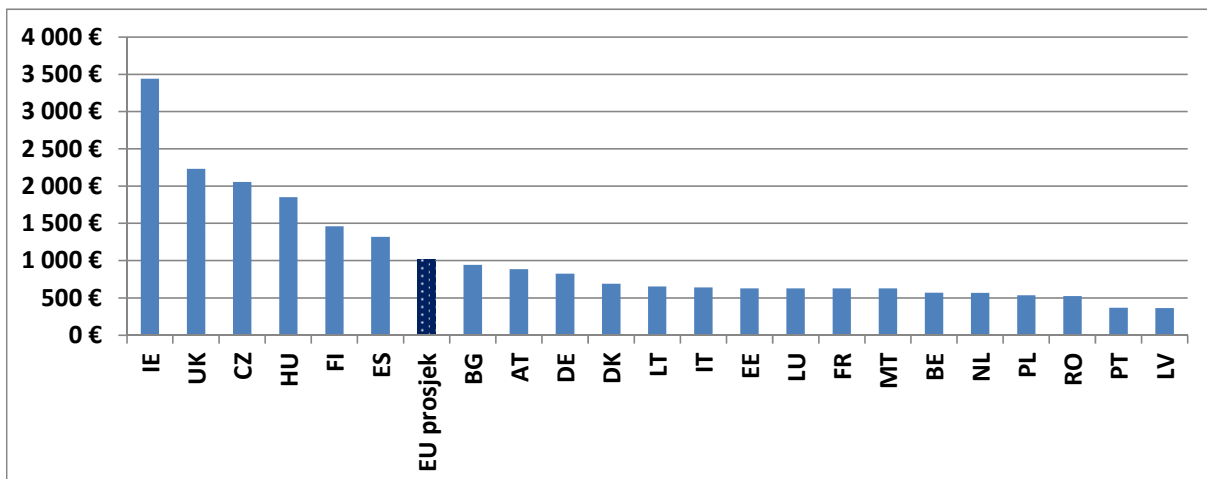
<sup>24</sup> Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I), SL L 177, 4.7.2008., str. 6.

<sup>25</sup> Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije, SL L 283, 31.10. 2003., str. 51.

- jednokratne naknade za poslovni nastan društva (uključujući i kupnju i registraciju vozila);
- porezi po razdobljima na vlasništvo ili promet vozilima;
- porezi na korištenje vozila (porez na dohodak, cestarine ovisno o prijedenoj udaljenosti ili vremenu vožnje).

Opća razina tih pristojba mogla bi utjecati na poslovanje. Znatne razlike u razinama pristojbi mogle bi potaknuti slučajeve nezakonitog preseljenja poslovanja, što s druge strane stavlja trgovačka društva koja poštuju zakon u nepovoljan položaj. Iako se razine oporezivanja i obračuna naknada nastavljaju razlikovati, postoje pokazatelji da neto iznosi naknada plaćenih po vozilu dosežu slične razine u čitavom EU-u.

Razlike i dalje postoje u razinama troškova koji se ubiru za poslovni nastan, registracije vozila i u pogledu pristojbi za prometovanje. Naknade za poslovni nastan kreću se od jednokratne naknade od oko 40 EUR u Češkoj Republici do preko 1 000 EUR u Bugarskoj<sup>26</sup>. Porezi na vozila (za registraciju ili porez na vlasništvo) razlikuju se i među državama članicama. Razlike u razinama pristojbi ne slijede razmjere odstupanja kao što je to slučaj kod troškova rada u pogledu EU12-EU15. Godišnji porezi na vozila, na primjer kako je prikazano na slici 10. niže, kreću se unutar raspona od jedan do deset. Od deset najskupljih država članica u vezi s godišnjim porezom na vozila, tri su iz EU-12 (Češka Republika, Mađarska i Bugarska).

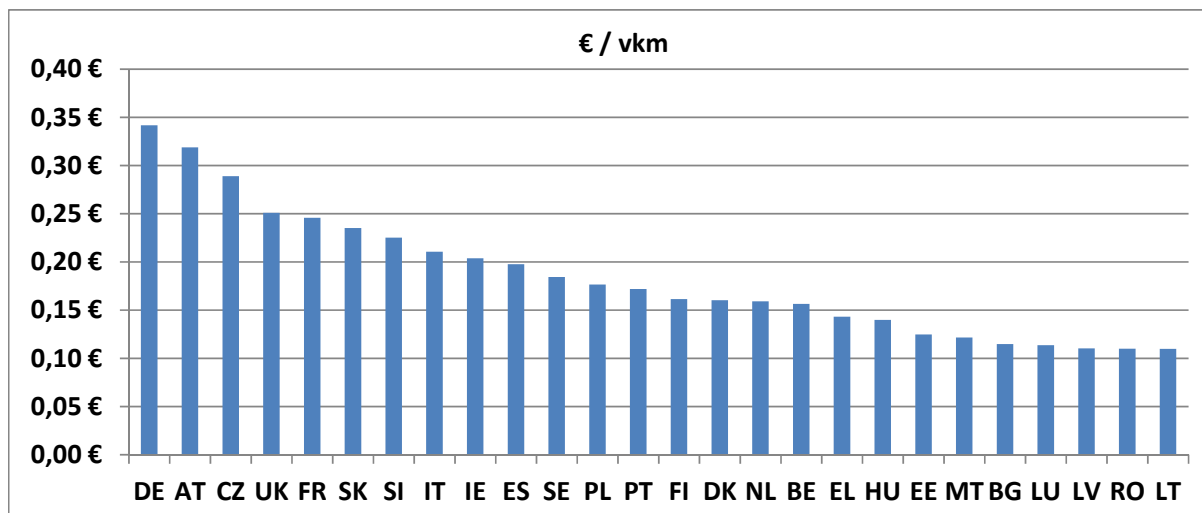


**Slika 10.: Godišnji porez na vozila (EUR) za kombinaciju standardnog traktora s poluprikolicom (2012.), Izvor: Porezni vodič ACEA-e za 2012.**

Bez provođenja iscrpne analize u pogledu razine razlika svakog sastavnog dijela troška, zanimljivo je napomenuti da unatoč tim razlikama, ne čini se da prosječna razina poreza i naknada na domaćim rutama izrazito odstupa među državama članicama. U skladu s izračunima OECD-a, kako je prikazano na slici 10., prosječni neto iznos naknada plaćenih po vozilu kilometru iznosio je 0,18 EUR uz vrlo male razlike među državama članicama. Najviše

<sup>26</sup> Prikupljanje i analiza podataka o strukturi sektora cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji, AECOM, 2013.

naknade ubiru se u Njemačkoj (0,34 EUR/vkm), a najniže u Bugarskoj, Luksemburgu, Latviji, Litvi i Rumunjskoj (0,11 EUR/vkm).



**Slika 11.: Neto iznos pristojbi plaćenih po vozilu – km (domaći vučeni teret, 2012.). Izvor: Pristojbe i porezi u vezi s cestovnim prijevozom tereta. Sažetak analize i tablice podataka 1998.-2012., OCED 2013.**

To može djelomično biti uzrokovano povećanim korištenjem država članica naknada na temelju korištenja prometnica na određenom području (bez obzira na to je li riječ o vinjetama ili cestarinama). Od donošenja i naknadnih izmjena Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za teška teretna vozila<sup>27</sup>, sve veći broj država članica uspostavile suprograme za naplatu korištenja cestovnih prometnica. U smislu konvergencije strukture troška, od prijevoznika tereta u EU-u sve više će se tražiti da poboljšaju svoju učinkovitost i kvalitetu usluge. Takvo bi poboljšanje doprinijelo klijentima industrije cestovnog prijevoza tereta, prije svega špediterima i industriji maloprodaje i tako povećalo učinkovitost i potaknulo natjecanje gospodarstva EU-a u cjelini.

#### 4. PROVEDBA ODREDBI O PRISTUPU TRŽIŠTU CESTOVNOG PRIJEVOZA TERETA

Cilj uredbi (EZ) br. 1071/2009<sup>28</sup> i 1072/2009 jest osigurati trgovačkim društvima primjeren pristup međunarodnom tržištu cestovnog prijevoza tereta, uključujući i osiguravanjem dodatnih kriterija za provedbena tijela za nadzor njihove usklađenosti. Ispravna provedba ovih uredbi neophodna je kako bi se osiguralo da su trgovačka društva koja su aktivna na tržištu cestovnog prijevoza tereta pouzdana i da se natječu pod jednakim uvjetima. Ipak, provedba određenih njihovih odredbi ostaje problematična. Određene odredbe izrazito predstavljaju izvor poteškoća za prijevoznike tereta i provedbena tijela: odredbe o stabilnom i učinkovitom

<sup>27</sup> Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila, kako je izmijenjena Direktivom 2006/38/EZ i Direktivom 2011/76/EU.

<sup>28</sup> Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ, SL L 300, 14.11.2009., str. 51.

poslovnom nastanu, u slučaju Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i one koje se odnose na kabotažu u slučaju Uredbe (EZ) br. 1072/2009.

#### **4.1. Provedba Uredbe (EZ) br. 1071/2009**

Uredbom (EZ) br. 1071/2009 o pristupu djelatnosti cestovnog prijevoznika obuhvaćeno je nekoliko pravnih akata, radi osiguranja pojednostavljenja i nadopune njihove primjene. Obuhvaćeni su i dodatni zahtjevi, prije svega uvjet u pogledu stabilnog i učinkovitog poslovnog nastana za trgovačka društva u sektoru cestovnog prijevoza tereta, odredbi o jedinstvenom obrascu za dozvole Zajednice, posebnih odredbi za prijevozne upravitelje i povećanu suradnju među državama članicama u području provedbe (prije svega međusobnim povezivanjem nacionalnih registara cestovnih prijevoznika, ERRU).

Ove promjene doprinose daljnjem usklađivanju, prije svega u vezi s obrascima za dozvole Zajednice. Međutim, treba poduzeti dodatne korake u vezi s cjelokupnom provedbom ove Uredbe, prije svega ostvarivanjem potpunog međusobnog povezivanja ERRU-a. Pravovremena izvješća ukazuju i na to da u određenim državama članicama još uvijek postoje trgovačka društva koja su zapravo tek tzv. „poštanski sandučići” (tj. društva „osnovana” u određenoj državi članici za potrebe oporezivanja, gdje zapravo ne obavljaju svoje administrativne funkcije niti komercijalne aktivnosti, čime dolazi do kršenja članka 5. Uredbe (EZ) br. 1071/2009). Ova praksa nije u skladu s namjerama zakonodavca. Takve se prakse povremeno bilježe<sup>29</sup>, no i dalje su teško brojive zbog njihove nezakonite prirode.

Takva trgovačka društva „poštanski sandučići” i dalje postoje zbog razlika u resursima i razinama prioritetnosti koje se pridaju provedbi u dotičnim državama članicama. To može stvoriti poteškoće državama članicama koje prijavljuju takva društva njihovim državama članicama registracije, koje se u tom slučaju možda neće moći uvelike osloniti na podršku svojih sučlanica. Pored toga su odredbe kojima se uređuje provedba „stabilnog poslovnog nastana” slabe<sup>30</sup>. Stoga se čini da postoji razlog za povećanu prekograničnu suradnju u tom području i za strožu provedbu odgovarajućih odredbi.

#### **4.2. Uredba (EZ) br. 1072/2009: Pitanja u vezi s provedbom i razvoj događaja na razini države članice**

Provedbena tijela i prijevoznici tereta izvješćuju o razlikama u metodama koje se koriste u provedbi Uredbe (EZ) br. 1072/2009. Te bi razlike mogle sprečavati prijevoznike tereta u poduzimanju aktivnosti na domaćim tržištima u inozemstvu. Unatoč pokušajima pojašnjenja izraza iz Uredbe (EZ) br. 1072/2009<sup>31</sup>, i dalje su prisutne razlike u provedbi određenih odredbi. Finska primjerice smatra operacije višekratnog istovara (kod kojeg prijevoznik tereta

<sup>29</sup> Aktivnosti inspekcije u vezi s upućivanjem radnika u cestovnom prometu: vodič za nadzorna tijela. Konačno izvješće projekta *TRANSPO*, ožujak 2012. [www.tagliacarne.it/download/229.html](http://www.tagliacarne.it/download/229.html)

<sup>30</sup> U skladu s člankom 12. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 1071/2009: „Do 31. prosinca 2014. države članice obavljaju preglede barem svakih pet godina kako bi provjerile ispunjavaju li poduzeća [zahtjeve za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika]”.

<sup>31</sup> Novi kabotažni režim prema Uredbi (EZ) br. 1072/2009, Pitanja i odgovori. Europska komisija, 2011., [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa\\_the\\_new\\_cabotage\\_regime\\_2011.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf)

istovaruje dio jedinstvenog opterećenja na nekoliko odredišta, kao što su društva kćeri istog trgovačkog društva) kao nekoliko odvojenih operacija prijevoza, dok se kod ostalih takve operacije broje kako zasebne operacije prijevoza u cjelini. Provedbena tijela u Danskoj ili Finskoj zahtijevaju da prijevoznici tereta dokažu kabotažne operacije pomoću obrasca narudžbi na licu mjesta u slučaju provjere. Ostale države članice prijevoznicima tereta daju određeno vrijeme da prikupe potrebne informacije ako nisu odmah dostupne u slučaju da narudžbenica nije dostupna uz teret.

Pored toga, određene države članice pokazale su sklonost prema ograničenju uvjeta prema kojima prijevoznici tereta mogu obavljati međunarodni prijevoz i operacije kabotaže, u svojim zakonskim odredbama i praksama primjene. Primjeri obuhvaćaju diskriminaciju nadležnih provedbenih tijela za vozila koja pripadaju društvima kćerima lokalnih trgovačkih društava u nekoj drugoj državi članici ili primjenu ograničavajućih odredbi na vrste robe koju uglavnom prevoze nerezidentni prijevoznici tereta. Privatne inicijative, koje nadležna tijela odobravaju, pridonose stigmatiziranju stranih vozača. U jednoj državi članici aplikacija za pametni telefon koja omogućava praćenje i lociranje kamiona stranih registracija doživjela je određeni uspjeh među lokalnim vozačima. Dugoročno, zakonodavne i privatne inicijative predstavljaju rizik od potkopavanja pravne stečevine koja se odnosi na unutarnje tržište u području prometa i još izrazitije za poboljšanje učinkovitosti koja proizlazi iz otvaranja tržišta prekograničnog prometa.

Primjerenost takvih praksi čini se još upitnija u pogledu niske razine zabilježenih kršenja odredaba o kabotaži. Dok postoji zabrinutost u vezi s nezakonitim operacijama kabotaže, (tj. operacijama kabotaže koje prelaze tri moguće operacije prema Uredbi (EZ) br. 1072/2009 ili koje se ne odvijaju nakon međunarodnog prijevoza, ili su dulje od sedam dana nakon međunarodnog prijevoza), tijela nadležna za primjenu općenito nisu uspjela potkrijepiti te tvrdnje. U državama članicama gdje se odvijaju temeljite provjere kabotaže, razine povreda zakonskih odredbi niske su (1,7 % svih vozila koja se provjeravaju u slučaju Danske<sup>32</sup>). Tijela nadležna za primjenu češće se susreću s ostalim povredama, kao što je nepoštovanje vremena vožnje koje utječe na natjecanje između prijevoznika tereta i na sigurnost.

Može se zaključiti da se Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i 1072/2009 razumiju, tumače i primjenjuju različito u različitim državama članicama. Kao posljedica toga, operateri se susreću sa skupim i zbunjujućim neusklađenostima, koje su se zapravo namjeravale ukloniti paketom iz 2009.

### **4.3. Izmjena Uredbi obuhvaćenih vježbom REFIT-a**

U svojoj Komunikaciji o primjerenosti propisa EU-a iz prosinca 2012.<sup>33</sup> Komisija je pokrenula Program za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT), s ciljem pojašnjenja

---

<sup>32</sup> <http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece>, za daljnje informacije molimo pogledajte: <http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm>

<sup>33</sup> Primjerenost propisat EU-a (COM(2012)746)

zakonodavstva EU-a i smanjenja regulatornih opterećenja. Pregledom stanja koji je uslijedio, Komisija je utvrdila da je prioritet izmjena uredbi (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009. Pojednostavljenjem uredaba nadzornim bi se službenicima omogućila njihova učinkovitija i ujednačenija primjena, čime bi se prijevoznicima tereta omogućilo dosljedno tumačenje Uredbi i predvidljiva radna okolina. Izmjene bi se s jedne strane odnosile na pojašnjenja upitnih izraza iz uredbi, prije svega definiciju stabilnog i učinkovitog poslovnog nastana iz Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i kabotaže iz Uredbe (EZ) br. 1072/2009. Nadalje, mogućnosti za suradnju među državama članicama u primjeni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 mogle bi se dodatno ojačati. Konačno, revizijom bi se mogla poboljšati primjena uredbi. Uvođenjem dodatnih propisanih zahtjeva u pogledu učestalosti i načina provjera pomoglo bi smanjiti postojeće razlike u provedbi uredaba. Provedba bi mogla biti učinkovitija i korištenjem novih tehničkih mogućnosti kontrole, kao što je nova generacija digitalnih tahografa.

## 5. SOCIJALNA DIMENZIJA SEKTORA CESTOVNOG PRIJEVOZA TERETA

Zakonodavstvom EU-a propisan je opći i sektorski okvir s ciljem osiguravanja sigurnosti na cestama, odgovarajućih radnih uvjeta i neometanog natjecanja u sektoru cestovnog prijevoza tereta. Taj okvir uključuje Uredbe (EZ) br. 561/2006 o vremenu vožnje i razdobljima odmora<sup>34</sup> i Direktivu 2002/15/EZ o radnom vremenu mobilnih radnika<sup>35</sup>. Kako bi se osiguralo da se ova pravila ispravno primjenjuju, ove se odredbe nadopunjavaju pravilima o minimalnim razinama provjera (Direktiva 2006/22/EZ<sup>36</sup>) i iscrpnim odredbama o tahografima koji se koriste u cestovnom prometu (Uredba (EEZ) br. 3821/85<sup>37</sup>). Nedostatna razina usklađenosti s ovim pravilima mogla bi dovesti do negativnih posljedica. One obuhvaćaju pogoršanje radnih uvjeta radnika u cestovnom prometu, povećane rizike u pogledu sigurnosti na cestama i ostale sudionike u prometu, kao i stavljanje trgovačkih društava koja poštuju odredbe u nepovoljan položaj.

Za potrebe daljnjeg poboljšanja provedbe ovih odredbi i dalje se ulažu dodatni naponi. Oni obuhvaćaju dodatno proširenje smjernica i pojašnjenja Komisije koje se stavljaju na raspolaganje državama članicama<sup>38</sup>. Međutim, smjernice su i dalje neobvezujući dokumenti. Stoga Komisija ne može kazniti države članice koje ih se ne pridržavaju. Postupak razrade smjernica je zahtjevan (o smjernicama o „razdoblju od 24 sata” za izračunavanje vremena vožnje i razdoblja odmora raspravlja se već preko četiri godine i tekst još uvijek nije dovršen).

<sup>34</sup> Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85, SL L 102, 11.4.2006., str. 1.

<sup>35</sup> Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza, SL L 80, 23.3.2002., str. 35.

<sup>36</sup> Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ, SL L 102, 11.4.2006., str. 35.

<sup>37</sup> Uredba Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu, SL L 370, 31.12.1985., str. 8.

<sup>38</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/driving\\_time/guidance\\_notes\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm)

Dosadašnja iskustva država članica koje zaista primjenjuju smjernice o kojima se s njima raspravljalo u odgovarajućem odboru ukazuju i na znatne razlike.

Nastavljaju se napori u pogledu suradnje s dionicima. Dovršen je projekt TRACE<sup>39</sup>, u okviru kojeg je osmišljen nastavni program za usavršavanje nadzornih službenika na cestama. Bijelom knjigom o prometu iz 2011.<sup>40</sup> određen je prioritet promicanja kvalitetnih poslova i radnih uvjeta.

### 5.1. Radni uvjeti

Radni uvjeti u sektoru cestovnog prijevoza tereta su teški, što je vidljivo iz niske privlačnosti sektora. Razlozi za takvo stanje su: mobilna priroda aktivnosti cestovnog prometa i duga razdoblja izbivanja iz baze. Ostali rizici koje je utvrdila Europska agencija za sigurnost i zdravlje uključuju činjenicu da vozači često rade u izolaciji, upravljanje koje se vodi načelom ispunjavanja zadataka u zahtjevnim rokovima i prema zahtjevima klijenata što dovodi do visokih pritisaka u radu, poslovna aktivnost se obavlja na područjima gdje ih obično već obavljaju neke druge osobe, povećano je korištenje sustava praćenja na daljinu i složenih tehnologija, neprimjeren izgled radnog prostora, otežan pristup neophodnim popratnim objektima i uslugama (higijenski, prehrambeni i zdravstveni), rizik od zaraznih bolesti, nasilja i napada, dugačka razdoblja sjedenja i izloženost vibracijama, rizik od nezgoda pri utovaru i istovaru te rizici u vezi sa sigurnošću na cestama povezani s radom u cestovnom prometu<sup>41</sup>. U tom izvješću ujedno je istaknuto neuobičajeno radno vrijeme u sektoru kao čimbenik koji bi mogao imati negativne učinke na zdravlje. Međutim, općenito se broj nesreća koje uzrokuju teretna vozila smanjuje, dok se usklađenost s odredbama o vremenu vožnje i razdobljima odmora poboljšava<sup>42</sup>.

Povećanje praksi upravljanja koje se vodi načelom ispunjavanja zadataka u zahtjevnim rokovima, odnosno „pravodobne dostave”, koje su se razvile zbog novih tehnoloških mogućnosti dostupnih u sektoru logistike, znači da se na vozače stavlja pritisak da ispune rokove za dostavu. Smatra se da se pritisak na radnike u cestovnom prometu povećao tijekom tekuće gospodarske krize i dionici smatraju da je povezan s različitim nezakonitim praksama kao što su produženje vremena vožnje, naknade na temelju ostvarenih rezultata kojima se ugrožava sigurnost na cestama ili lažno samozapošljavanje<sup>43</sup>. Glavna utvrđena socijalna pitanja koja zahtijevaju buduće zakonodavne radnje navedena su u tablici 2.

Problematika	Stupanj važnosti
Nezakoniti/nepravедni programi zapošljavanja koji stvaraju	*****

<sup>39</sup> <http://www.traceproject.eu>

<sup>40</sup> Bijela knjiga „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima”, COM(2011)144 završna verzija

<sup>41</sup> Zdravlje i sigurnost na radu u brojkama: *Occupational safety and health in the transport sector — An overview*, Europska agencija za sigurnost i zdravlje na radu, 2011.

<sup>42</sup> *Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector*, Europski parlament 2012.

<sup>43</sup> Socijalni i radni uvjeti cestovnih prijevoznika tereta, Europski parlament, 2013.

socijalni damping (uključujući i „poštanske sandučice”)	
Nedostatak primjene i kontrola	*****
Socijalno usklađivanje u svim EU 27 državama članicama daleko je od ostvarenog	****
Nezakonite operacije kabotaže	****
Kvaliteta odmora i usko vezani objekti i usluge	***
Vrijeme vožnje i razdoblja za odmor	**

**Tablica 2.: Pitanja koja su dionici utvrdili da su u vezi s njima potrebne zakonodavne mjere u pogledu socijalnih i radnih uvjeta u sektoru cestovnog prijevoza tereta. Izvor: Socijalni i radni uvjeti cestovnih prijevoznika tereta, Europski parlament, 2013.**

Pitanja koja su istaknuli dionici u tablici 2. usko su vezana uz provedbu uredbi (EZ) 1071/2009 i 1072/2009, iako je njihovo izvršenje u nadležnosti država članica. Nezadovoljavajuća provedba ovih odredbi uzrokovana je nedostatkom obvezujućih odredbi o broju i učestalosti provjera u dvije uredbe. Nedostatak takvih odredbi uzrokuje i poteškoće Komisiji u pogledu praćenja provedbe tih uredbi. Navedeno se mora popraviti uvođenjem obvezujućih odredbi u pogledu provedbe.

Vrijeme vožnje i razdoblja odmora i dalje su ključna pitanja. Posljednje procjene ukazuju na to da se usklađenost s odgovarajućim zakonodavstvom poboljšava<sup>44</sup>, dok su razlike u primjeni država članica i dalje prisutne<sup>45</sup>. Udio provjera koje se obavljaju na cesti ili u prostorima trgovačkih društava i dalje se razlikuju, kao i udio provjerenih radnih dana. To ukazuje na razlike u resursima koje države članice posvećuju primjeni, kao i razlikama na tržištima prijevoza (dok su provjere na licu mjesta učinkovite u državama članicama u kojima prevladavaju velika trgovačka društva, provjere na cesti mogle bi biti učinkovitije na tržištima na kojima prevladavaju mala trgovačka društva).

Posljednja istraživanja često pokazuju i da su rizici u vezi s tržišnim natjecanjem u području socijalne sigurnosti ograničeni zbog usklađivanja troškova rada prema produktivnosti i usklađivanju broja standarda u području rada. Pored toga, države članice s nižim bazama troška nisu pokazale lošije rezultate u pogledu socijalnog i radnog zakonodavstva. Stoga nema dokaza da bi im nepoštovanje radnog zakonodavstva dalo konkurentsku prednost.<sup>46</sup> Uzimajući u obzir navedeno, potrebno je uložiti sveobuhvatne napore da bi se poboljšala provedba međusektorskog socijalnog zakonodavstva u sektoru cestovnog prijevoza.

<sup>44</sup> Izvješće o provedbi za 2009.-2010. Uredbe (EZ) br. 561/2006 o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i Direktive 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza, SWD(2012) 270 završna verzija.

<sup>45</sup> *Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector*, Europski parlament 2012.

<sup>46</sup> *Social Competition in the EU: Myths and Realities, Notre Europe – Jacques Delors Institute*, 2013.

## 5.2. U očekivanju promjena

Na sektor cestovnog prijevoza tereta već utječe određeni broj velikih dugoročnih promjena; počevši s neprestanim nedostatkom vozača. Radnici u sektoru cestovnog prijevoza tereta populacija su koja stari, s preko 250 000 vozača koji bi se trebali umiroviti samo u Njemačkoj u sljedećih 10 do 15 godina<sup>47</sup>. Navedene činjenice, uz nedostatak kvalificiranih vozača koji je utvrđen još prije početka gospodarske krize, snažno će utjecati na mogućnosti trgovačkih društava u sektoru cestovnog prijevoza tereta u pogledu zapošljavanja. Rezultati takve nestašice već se mogu osjetiti u određenim državama članicama kao što je Latvija u kojoj se već zapošljavaju vozači iz trećih zemalja, zasada u malim brojevima.

Europska agencija za sigurnost i zdravlje naglašava promjenjivu prirodu posla radnika u sektoru prijevoza. Povećana uporaba tehnologije ključni je čimbenik u međunarodnom prijevozu. Računala u kamionima, nove generacije tahografa i ostala telematska oprema igraju ključnu ulogu u organizaciji prometnih kretanja i provjeri usklađenosti s primjenjivim zakonodavstvom. Ostala tehnička poboljšanja (novi pogonski sustavi, automatizirani sustavi autocesta) promijenit će i sadržaj radnog mjesta vozača. Uz povećanje prosječne starosti vozača, to će stvoriti nove potrebe u vezi s usavršavanjem vozača. Dok bi cjeloživotno učenje trebalo biti prioritetno, trebao bi se prilagoditi i nastavni program za vozače početnike.

Komisija će nastaviti svoj dijalog s državama članicama i dionicima kako bi se pripremili za navedene promjene. Odbor za socijalni sektorski dijalog predstavlja alat koji se može koristiti za proaktivno rješavanje takvih nadolazećih izazova. Dobrodošli su doprinosi socijalnih partnera u pogledu donošenja socijalnog zakonika za mobilne radnike u cestovnom prometu, kako je spomenuto u Inicijativi 8. iz Bijeke knjige o prometu iz 2011. Kako je naglašeno u Komunikaciji Komisije o integriranoj industrijskoj politici u globalizacijsko doba koja na centralno mjesto stavlja konkurentnost i održivost<sup>48</sup>, rješavanje pitanja tržišta zapošljavanja u okviru socijalnog dijaloga ključni su čimbenici konkurentne i učinkovite industrijske politike. U kontekstu nadolazeće nestašice vozača, trebale bi se poticati i mjere za poboljšanje korištenja vozila (npr. olakšavanje konsolidacije opterećenja, planiranje distribucije). Otvaranjem tržišta, kojim bi se vjerojatno pridonijelo učinkovitijem korištenju vozila, moglo bi se pomoći riješiti i problem nestašice.

## 6. OSTALI RAZVOJ DOGAĐAJA U PODRUČJU PROPISA

Nakon donošenja Uredbe (EZ) br. 1072/2009, zakonodavac EU-a poduzeo je mjere za daljnje usklađivanje unutarnjeg tržišta cestovnog prijevoza tereta, prilagođavanjem dodatnih zakonodavnih mjera, kako je naglašeno dalje u tekstu. U kontekstu otvaranja tržišta, takav razvoj okolnosti doprinosi usklađivanju tržišnih uvjeta, što utječe na prijevoznike tereta u EU-u.

---

<sup>47</sup> ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. *Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt*, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Stuttgart 2012.

<sup>48</sup> COM(2010) 614 završna verzija.

## 6.1. Naplata cestarina

Direktiva 1999/62/EZ, kako je izmijenjena Direktivom 2006/38/EZ, dodatno je izmijenjena Direktivom 2011/76/EU. Direktivom se utvrđuje zajednički okvir država članica za uspostavu cestarina na temelju udaljenosti i naknada na temelju vremenskih razdoblja (vinjete) za teška teretna vozila (iznad 3,5 tona) za korištenje određene infrastrukture. Izmjenom iz 2011., u Direktivu su ugrađeni elementi s ciljem boljeg uzimanja u obzir načela prema kojem „zagađivač plaća”, kao što su mogućnosti za države članice da prijevoznicima tereta naplate utjecaj vozila na kvalitetu zraka i razinu buke. Dok niti jedna dosada nije započela s internalizacijom vanjskih troškova, sve veći broj država članica sada koriste određeni oblik naplate korištenja infrastrukture:

- Sustavi vinjeta u uporabi: Bugarska, Rumunjska, Mađarska i Litva imaju nacionalni sustav vinjeta za kamione. Ujedinjena Kraljevina će početi primjenjivati vinjete od 1. travnja 2014. Švedska, Danska, Nizozemska, Belgija i Luksemburg upravljaju zajedničkim sustavom vinjeta „Eurovignette”.
- Sustavi vinjeta u razvoju: Latvija.
- Mrežne sustave elektroničke naplate cestarine primjenjuju: Njemačka, Austrija, Češka Republika, Mađarska, Slovačka, Poljska i Portugal.
- Mrežni sustav elektroničke naplate cestarine razvijaju: Danska, Belgija i Francuska. Francuska će primjenjivati naplatu na postojećim autocestama u vlasništvu države i na nacionalnim cestama gdje se ne naplaćuje cestarina, tako da će u primjeni zadržati naplatu cestarina s fizičkim barijerama na koncesije autocesta.
- Cestarine s fizičkim barijerama: uključuje Irsku, Francusku, Španjolsku, Italija, Sloveniju i Grčku. Iako ostale zemlje imaju sustave ručne naplate cestarine na manjim cestama, omjer prisutnosti takve naplate nije znatan. Poljska i Portugal isto tako imaju sustav naplate cestarina s fizičkim barijerama na dijelu mreže iako se vode kao da imaju elektronički sustav naplate cestarine u provedbi jer je to primarni sustav.
- Naplata cestarina ne postoji u: Latviji, Finskoj, Estoniji, Malti i Cipru

Pored toga, ulažu se naponi za pokretanje Europske usluge elektroničke naplate cestarina (engl. *European Electronic Toll Service*, EETS). Tehničke specifikacije o interoperabilnosti EETS-a sadržane su u Direktivi 2004/52/EZ<sup>49</sup>, dok je Odluka Komisije 2009/750/EZ<sup>50</sup>, kojom se definiraju specifikacije u pogledu EETS-a, stupila na snagu u listopadu 2009. Trenutačno se naponi usredotočuju na regionalne elektroničke usluge naplate cestarina, kao korak naprijed prema sustavu na razini EU-a.

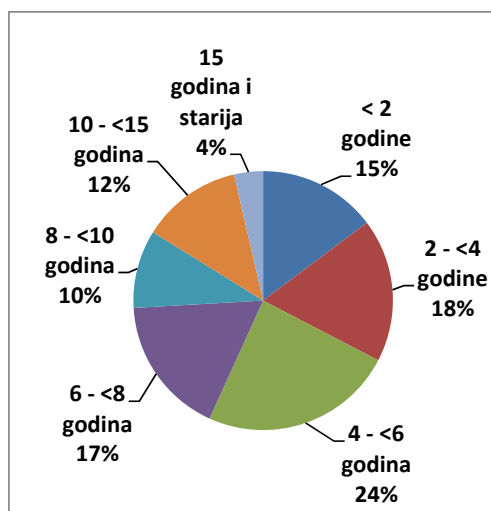
---

<sup>49</sup> Direktiva 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici, SL L 166, 30.04.2004., str. 124.

<sup>50</sup> Odluka Komisije 2009/750/EZ od 6. listopada 2009. o definiranju europske elektroničke naplate cestarine i njezinih tehničkih elemenata SL L 268, 13.10.2009., str. 11-29.

## 6.2. Specifikacije za vozila

Kriteriji primjenjivi na vozila koja koriste prijevoznici tereta znatno su se promijenili od donošenja Uredbe (EZ) br. 1072/2009. Stupanjem na snagu norme za emisiju Euro VI. u siječnju 2013. (nakon stupanja na snagu normi za emisiju Euro V. u 2008.) dovelo je do bržeg obnavljanja voznog parka u EU-15 ali i u EU-12, gdje je prosječna starost vozila u uporabi viša<sup>51</sup>. Općenito se novija vozila više koriste u međunarodnom cestovnom prijevozu tereta nego u domaćem, djelomice zbog nižih troškova cestarina koje se primjenjuju na takva vozila i njihovu potrošnju goriva, ali i zbog potrebe redovnog zamjenjivanja tih vozila, koja brzo dosegnu visoku kilometražu.



**Slika 12.: Raspodjela po starosti teretnih vozila kojima su se koristili prijevoznici tereta u EU27 u 2012. (udio u ukupnom iznosu vozilo – km u %). Izvor: Eurostat, GU MOVE.**

Pored donošenja standarda Euro, specifikacije vozila dodatno će se uskladiti donošenjem usklađenih zahtjeva za homologaciju tipa za teška motorna vozila i njihove prikolice, koji su stupili na snagu 2012.<sup>52</sup>.

## 6.3. Sigurnost na cestama

Evidencije u pogledu sigurnosti u EU-u, uključujući teška teretna vozila (TTV) kontinuirano se poboljšava i ne ukazuje na negativni učinak donošenja novih odredbi o pristupu tržištu cestovnog prijevoza tereta u 2009. Kao što se može primijetiti u tablici niže, nezgode koje uključuju TTV-e i koje su dovele do pogibije smanjile su se u gotovo svim dotičnim državama članicama.

<sup>51</sup> U prosjeku je polovica svih vozila koja koriste prijevoznici tereta stara do pet godina. Odgovarajući udio prijevoznika tereta za EU-12 blizu je jedne trećine (32%). Flota koja se upotrebljava u međunarodnom prijevozu obično je mnogo mlađa od one koja se upotrebljava u nacionalnom prijevozu. Ne postoje velike razlike u prosječnoj starosti vozila među državama članicama koja se koriste u međunarodnom prijevozu.

<sup>52</sup> Uredba Komisije (EU) br. 1230/2012 od 12. prosinca 2012. o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za mase i dimenzije vozila i njihovih prikolica te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 353, 21.12.2012., str. 31.-79.

	2008.			2009.			2010.			2010. promjena od 2008. (TTV)
	TTV	Ukupno	TTV kao % ukupnog iznosa	TTV	Ukupno	TTV kao % ukupnog iznosa	TTV	Ukupno	TTV kao % ukupnog iznosa	
Belgija	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9,0 %
Češka Republika	169	1 076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Danska	62	406	+15 %	35	303	+12 %	36	255	+14 %	-41,9 %
Njemačka	625	4 477	14 %	536	4 152	13 %	534	3 648	15 %	-14,6 %
Irska	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70,4 %
Grčka	138	1 553	9 %	113	1 456	8 %	127	1 258	10 %	-8,0 %
Španjolska	452	3 099	15 %	353	2 714	13 %	333	2 479	13 %	-26,3 %
Francuska	596	4 275	14 %	502	4 273	12 %	552	3 992	14 %	-7,4 %
Italija	977	4 725	21 %	785	4 237	19 %	835	4 090	20 %	-14,5 %
Luksemburg	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Nizozemska	107	677	+16 %	95	644	+15 %				
Austrija	107	679	+16 %	81	633	+13 %	97	552	+18 %	-9,3 %
Poljska	1 155	5 437	+21 %	952	4 572	+21 %	947	3 908	+24 %	-18,0 %
Portugal	112	885	+13 %	120	840	+14 %	95	937	+10 %	-15,2 %
Rumunjska	292	3 061	+10 %	252	2 796	+9 %	191	2 377	+8 %	-34,6 %
Slovenija	7	214	+3 %	12	171	+7 %	7	138	+5 %	+0,0 %
Finska	106	344	+31 %	70	279	+25 %	92	272	+34 %	-13,2 %
Švedska	72	397	18 %	45	358	13 %				
Ujedinjena Kraljevina	380	2 645	14 %	287	2 337	12 %	282	1 965	14 %	-25,8 %

**Tablica 3.: Nezgode sa smrtnim posljedicama koje uključuju TTV-ove prema državi članici (2008. – 2010.) Izvor: Osnovne činjenice o sigurnosti prometa 2012., Teretna vozila i autobusi, Europski opservatorij za sigurnost na cestama.<sup>53</sup>**

Ovakvo je smanjenje djelomično rezultat smanjenja obujma teretnog prometa u razdoblju od 2008. do 2010. (– 7 %). Moguće je međutim da su i drugi čimbenici doprinijeli smanjenju stope nezgoda koje uključuju TTV-ove, kao što su tehnička poboljšanja vozila s ciljem bolje primjene prometnih pravila. Donošenje pravila o boljoj suradnji u primjeni različitih prometnih prekršaja<sup>54</sup> inicijativa je koju je potrebno istaknuti u ovome smislu. Nakon završetka razdoblja prenošenja 7. studenoga 2013., može se očekivati da će se puni učinak osjetiti u sljedećim mjesecima.

Može se očekivati da će se ovakav trend nastaviti jer je trenutačno nekoliko prijedloga u zakonodavnom postupku koji će nakon što budu doneseni doprinijeti boljem održavanju vozila koja su trenutačno u uporabi<sup>55</sup> i staviti na tržište vozila koja su sigurnija za ranjive korisnike cesta<sup>56</sup>.

#### **6.4. Oporezivanje goriva**

Energenti, uključujući i komercijalna goriva podliježu prethodno navedenoj Direktivi 2003/96/EZ o oporezivanju energenata i električne energije. Između ostalog, ovom Direktivom utvrđuju se minimalne razine trošarina za gorivo. Komisija je 13. travnja 2011. donijela prijedlog preispitivanja Direktive<sup>57</sup>. Ako se donese, prijedlogom bi se uskladile politike oporezivanja energenata tako da uzimaju u obzir utjecaj goriva na ostale energente, time stvarajući poticaj prijevoznicima tereta da koriste čistija vozila.

## **7. ZAKLJUČCI**

### **7.1. Stanje na tržištu**

Glavne promjene koje utječu na sektor cestovnog prijevoza tereta od donošenja Uredbe (EZ) br. 1072/2009, sastoje se od sveobuhvatnih trendova kao što su gospodarska kriza i uzastopnih proširenja EU-a. Iako se činilo da se sektor polako oporavlja od gospodarske krize

---

<sup>53</sup> Neke države članice nisu dostavile usporedive podatke i stoga nisu prikazane. Te države članice su Bugarska, Mađarska, Estonija, Latvija, Litva, Slovačka, Malta i Cipar. Švedska i Nizozemska nisu dostavile podatke za 2010.

<sup>54</sup> Direktiva 2011/82/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim uz sigurnost prometa na cestama, SL L 288, 5.11.2011., str. 1-15.

<sup>55</sup> Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o povremenim ispitivanjima ispravnosti motornih vozila i njihovih prikolica i os stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (COM(2012) 380 završna verzija).

<sup>56</sup> Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (COM(2013) 195 završna verzija).

<sup>57</sup> Prijedlog Direktive Vijeća o izmjeni Direktive 2003/96/EZ o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (COM(2011) 169/3).

do 2011., obujam prijevoza od tada je ponovno pao, prema promjenama u ostatku gospodarstva. Ostali ključni trendovi koji su bili prisutni prije gospodarske krize nastavljaju igrati znatnu ulogu u definiranju kretanja prijevoza, kao što je sve veća uloga špeditera i trećih strana kao pružatelja usluga logistike u konsolidaciji opterećenja i u ugovornim odnosima s prijevoznicima tereta.

Donošenje paketa o cestama iz 2009. doprinijelo je osiguranju zajedničkih standarda za provedbena tijela i prijevoznike tereta te kriterija za pristup zanimanju i međunarodnom tržištu cestovnog prijevoza tereta. Međutim, određene odredbe Uredbe (EZ) br. 1072/2009 teško su primjenjive, posebno one koje se odnose na stabilni poslovni nastan poduzeća za cestovni prijevoz tereta i kabotažu. Nadalje, neusklađenost nacionalnih zakonodavstava koja se preinakom iz 2009. trebala ukloniti, ponovno se pojavljuje uz pogubne posljedice za unutarnje tržište u sektoru cestovnog prometa.

Na kraju, sektor će se susretati s mnogobrojnim izazovima u budućnosti. Kako bi na njih odgovorio, trebat će povećati svoju učinkovitost. Nedostatak vozača ublažila je kriza, no ostaje razlog za zabrinutost, posebno u pogledu specijaliziranih vozača. U budućće će stoga biti stvorena nova potražnja za vozačima i kvalifikacijama, uključujući i starenje radne snage. Pored toga, radi uvjeti ostaju teški u sektoru cestovnog prijevoza tereta, dok se ugovorni odnosi i dalje uvelike odnose na visoke razine samozaposlenja. Uz sve manji broj dostupnih vozača, trgovačka društva morat će smanjiti visoke razine praznog hoda da bi bolje iskoristile svoje osoblje. Poboljšanje učinkovitosti u sektora cestovnog prijevoza tereta doprinijet će konkurentnosti gospodarstva EU-a u cjelini.

## **7.2. Konvergencija tržišnih pokazatelja**

Kao i u ostalim segmentima gospodarstva, države članice EU-a imaju različite strukture troškova u sektoru cestovnog prijevoza tereta. Iako je malo vjerojatno da će razlike u troškovima u potpunosti nestati, odstupanja se postepeno smanjuju. Prijevoznici tereta izloženi su troškovima kao što su cestarine i troškovi goriva, koji su primjenjivi na korisnike bez obzira na državu članicu registracije. Nadalje, sudjelovanje vozača u operacijama međunarodnog prometa, u kojem su naknade tradicionalno više, dovelo je do povećanja razina plaća, posebno u onim državama članicama koje su pristupile EU-u 2004. i 2007. Postupna konvergencija razina troškova potiče prijevoznike tereta na natjecanje u učinkovitosti i kvaliteti usluga, u korist korisnika usluge prijevoza u gospodarstvu EU-a. Međutim, usklađivanje troškova nije u nadležnosti EU-a, niti je to cilj jedinstvenog tržišta.

Pored toga došlo je do razvoja zakonodavnog okvira uz daljnje usklađivanje okvirnih uvjeta u sektoru cestovnog prijevoza tereta. To uključuje povećano korištenje sustava naplate cestarina, dodatno tehničko usklađivanje i poboljšanu sigurnost cestovnih vozila za prijevoz tereta, kao i povećanu suradnju među državama članicama u rješavanju prometnih prekršaja. Ove okolnosti ograničavaju rizike u vezi sa sigurnošću na cestama do kojih bi moglo doći povećanjem pritiska konkurencije, prije svega u slučaju daljnjeg otvaranja tržišta.

Postoji prostor za daljnje usklađivanje u primjeni odredaba o pristupu tržištu cestovnog prijevoza tereta, koji se i dalje razlikuje među državama članicama. Posebno, odredbe o kabotaži iz Uredbe (EZ) br. 1072/2009 te o stabilnom i učinkovitom poslovnom nastanu iz Uredbe (EZ) br. 1071/2009 očigledno se ne primjenjuju na jedinstveni način. To sprečava prijevoznike tereta da posluju u jedinstvenim uvjetima i stvara poteškoće provedbenim tijelima odgovorima za primjenu tih pravila. Rješavanje takvih nedostataka pomoći će ograničiti nezakonito preseljenje poslovanja, koje negativno utječe na uvjete tržišnog natjecanja i rada.

### **7.3. Sljedeći koraci**

Na temelju elemenata navedenih prethodno u tekstu, može se zaključiti da je potrebno razmotriti daljnju reformu kojom bi se pojasnile odredbe o pristupu tržištu cestovnog prijevoza tereta u EU-u. Ujednačena reforma, uključujući odredbe za osiguranje ujednačene primjene pravila za pristup tržištu, donijela bi jasnoću zakonskim odredbama koje države članice i industrija trenutno različito razumiju i primjenjuju. Jasnijim pravilima osigurala bi se osnova za poboljšanu kulturu usklađenosti i ograničile bi se mogućnosti za prijevaru (i u fiskalnom i u socijalnom području). Ovo je uvjet *sine qua non* za poboljšanje usklađenosti primjene koja se očekuje od Jedinstvenog europskog prometnog prostora. Planirana revizija uredbi (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 prema vježbi REFIT-a označit će prvi korak u tome smjeru.

Na temelju primjerenih provedbenih mjera prikladnim se također čini postupno preispitati određena zastarjela ograničenja koja još uvijek postoje u pogledu pristupa tržištu. Uvjeti koji se odnose na operacije kabotaže ograničavaju tržišta dostupna prijevoznicima tereta u EU-u jer domaća tržišta čine oko dvije trećine cjelokupnog obujma prijevoza. Postepeno poboljšanje ovih ograničenja moglo bi doprinijeti smanjenju administrativnog opterećenja kojeg stvaraju postojeća složena i nejasna pravila. Pored toga bi se omogućilo učinkovitije usklađivanje ponude i potražnje u području prometa. Istraživanja su pokazala da bi se smanjivanjem ograničenja koja se odnose na kabotažu moglo doprinijeti isplativijem i učinkovitijem sektoru cestovnog prijevoza tereta u pogledu resursa jer bi se tako moglo dovesti i do smanjenja praznog hoda i ostvariti važna uloga u povećanju gospodarske učinkovitosti sektora i goriva. Ostalim inicijativama pridonijet će se i tim ciljevima, kao što je sljedeća Komunikacija u kojoj je sadržana strategija za smanjenje potrošnje goriva i emisija CO<sub>2</sub> za teška vozila.

Kako bi se osigurala usklađenost gospodarskih i socijalnih ciljeva, bit će neophodno osmisliti mjere u svrhu povrata privlačnosti zanimanju vozača i poboljšanja radnih uvjeta vozača. To uključuje mjere za provedbu, kontrolu i suzbijanje fiskalnih i socijalnih prijevara te poboljšane razine osposobljavanja i vještina. Time bi se doprinijelo gospodarstvu u cjelini i poboljšalo privlačnost zanimanja. Osiguranjem visoko osposobljene i dostupne radne snage u industriji pomoglo bi se odgovoriti i na nadolazeću nestašicu vozača. Pored toga, potrebno je nastaviti rad na poboljšanju socijalnih odredaba EU-a u cestovnom prometu, uključujući one koje se odnose na vrijeme vožnje i razdoblja odmora.

Kada god postojeći i predviđeni instrumenti i mjere spomenute u ovome Izvješću uključuju obradu osobnih podataka, ona se mora obavljati u skladu s Direktivom 95/46/EZ o zaštiti osobnih podataka<sup>58</sup> i nacionalnim odredbama za njezinu provedbu.

Kako je predsjednik Barroso istaknuo u svojem govoru o stanju Unije 11. rujna 2013. *„Imamo jedinstveno tržište robe koje dobro funkcionira i svjesni smo koristi koje iz njega proizlaze za gospodarstvo. Istu formulu moramo primijeniti i na ostala područja kao što su, da spomenem samo neka od njih, mobilnost, komunikacije, energetika, financije i e-trgovina. Moramo ukloniti prepreke koje stoje na putu dinamičnim poduzećima i ljudima. Moramo dovršiti povezivanje Europe.”*

---

<sup>58</sup> Direktiva 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka, SL L 281, 23.11.1995., str. 31.