



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 14.12.2004
KOM(2004)815 končno

2003/0255(COD)

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU

v skladu z drugim pododstavkom člena 251(2) Pogodbe ES

o

skupnem stališču Sveta o sprejetju Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih pogojih za izvajanje Direktive 2002/15/ES in Uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi cestnega prometa

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU

v skladu z drugim pododstavkom člena 251(2) Pogodbe ES

o

skupnem stališču Sveta o sprejetju Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih pogojih za izvajanje Direktive 2002/15/ES in Uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi cestnega prometa

(Besedilo velja za EGP)

1- OZADJE

Datum posredovanja predloga EP in Svetu (dokument COM(2003) 628 konč. - 2003/0255(COD)):	2. december 2003
Datum mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora:	3. junij 2003
Datum mnenja Evropskega parlamenta, prva obravnava:	20. april 2004
Datum sprejetja skupnega stališča:	9. december 2004

2- CILJ PREDLOGA KOMISIJE

Direktiva Sveta 88/599/EGS z dne 29. novembra 1988 je določila skupne minimalne stopnje izvrševanja cestnoprometnih predpisov o času vožnje in času počitka iz Uredbe (EGS) 3820/85, predvsem 1 % delovnih dni voznikov vozil, za katere velja ta uredba, in vsaj 2 dogovorjeni preverjanji letno, ki ju izvedeta dva ali več izvršnih organov držav članic. Liberalizacija cestnoprometnega sektorja, vzpostavitev enotnega trga, posledično povečanje cestnega prometa kot prevladujoče vrste notranjega prometa in zdajšnja ostra konkurenca znotraj sektorja terjajo boljše izvrševanje socialnih predpisov Skupnosti.

Ob upoštevanju tega je Komisija predlagala povečanje števila preverjanj, izboljšanje kakovosti preverjanj in obravnavanje vprašanja skladnega pristopa h kršitvam in kaznim.

Glede povečanja števila preverjanj je Komisija predlagala takojšnje zvišanje minimalnega odstotka na 3 %, z višjim odstotkom tistih preverjanj, ki se izvajajo v prostorih podjetij (vsaj 50 % v nasprotju s sedanjimi 25 %), in tudi z zvišanim minimalnim odstotkom tistih, ki se izvajajo na cesti (vsaj 30 % v nasprotju s sedanjimi 15 %). Glede dogovorjenih preverjanj je Komisija predlagala povečanje minimuma z dveh na šest letno, da bi spodbudila boljše sodelovanje med izvršnimi organi in izmenjavo najboljših praks na terenu.

Za povečanje kakovosti izvrševanja je Komisija predlagala minimalno usposabljanje in opremljenost organov pregona, razvijanje in izvajanje nacionalne strategije izvrševanja s strani držav članic, imenovanje usklajevalnega organa, ki bo nadziral to strategijo in

vzdrževal stike z izvršnimi organi drugih držav članic. Na področju cestne infrastrukture je treba zagotoviti zadostno število parkirnih prostorov, na katerih bodo vozniki lahko počivali in kjer se bodo lahko izvajala cestna preverjanja. Na področju sodelovanja med izvršnimi organi držav članic bo ustanovljen odbor, ki bo lajšal izmenjavo najboljših praks, pripravljaj skupna pravila o oceni tveganja v podjetjih glede ciljno usmerjenih izvrševanj, se dogovarjal o enotni dokumentaciji v zvezi z dokazili o bolniškem in letnem dopustu ter o merilih za skupno elektronsko izmenjavo informacij in znanja. Predvidena so tudi skupna izobraževanja.

Glede skupnega pristopa h kršitvam in kaznim je Komisija predlagala, da države članice svojim izvršnim organom dajo možnost za začasno onesposobitev vozila in naložitev ostalih kazni, ki so določene. Sorazmerne denarne kazni so bile predlagane za tiste v transportni verigi, ki so imeli zaradi kršitve teh predpisov dobiček. Sestavljen je bil skupni seznam hujših kršitev, za katere so morale države članice sporočiti določene kazni. Komisija bo nato sestavila poročilo, v katerem bo analizirala kazni, določene za hujše kršitve, in sklenila, do kakšne mere jih je treba uskladiti.

3- PRIPOMBE K SKUPNEMU STALIŠČU

Svet je v predlog Komisije vnesel nekaj vsebinskih sprememb, ki so v večjem delu sprejemljive, saj zagotavljajo, da bodo cilji predloga v končni fazi doseženi.

Prva sprememba zadeva določbe o kaznih in hujših kršitvah. Svet je vzel določbe v zvezi z onesposobitvijo vozila, z različnimi kaznimi, ki so na razpolago izvršnim organom, kot tudi s soodgovornostjo in ustreznimi denarnimi kaznimi za kršitve v transportni verigi in jih vključil v soroden predlog za uredbo o času vožnje in času počitka, ki bo nadomestila sedanjo Uredbo (EGS) 3820/85. Ker se ta vprašanja v večji meri nanašajo na kršitve odločb Uredbe in se bolje ujemajo s tem predlogom, se Komisija strinja z njihovo vključitvijo v predlagano uredbo. In ker se določbe Uredbe neposredno uporabljajo, bo izvajanje skladnejše. Komisija obžaluje, da se Svetu vključitev skupne opredelitve pojma hujših kršitev socialnih predpisov vseeno ni zdela primerna. Zaradi tega je naslednji člen, po katerem mora Komisija poročati o kaznih držav članic za hujše prekrške, manj osredotočen.

Druga sprememba je povezovanje zvišanja celotnega najnižjega minimalnega odstotka preverjanj, kot tudi večjega minimalnega deleža preverjanj, ki se izvajajo v prostorih podjetij ali na cesti, z uvedbo digitalnega tahografa. Zaradi tega je Svet predlagal postopno povečanje tako deleža minimalnih preverjanj, ki se izvajajo na cesti ali v prostorih podjetij, od 1.1.2008, kot tudi zvišanje minimalnih ravni preverjanja od 1.1.2009 dalje. Prehod na minimalne 3 % se ne bo izvršil takoj, kot je predlagala Komisija, ampak šele leta 2011, z vmesno stopnjo 2 % od 1.1.2009. Glede na to, da številne države članice trenutno že preverjajo več kot 2 % brez možnosti uporabe digitalnega tahografa, to kaže na pomanjkanje zanimanja s strani držav članic. Komisija je pripravljena vseeno pristati na ta odlog, ker ve, da se bodo v tem dolgem uvalnem obdobju lahko organizirale vse države članice, tako da bodo brez težav izpolnjevale povišane minimalne zahteve. Poleg tega je Svet vsako možno nadaljnje povišanje minimalnega odstotka preverjanj po postopku komitologije omejil na 4 % pod pogojem, da bo do tega prišlo po letu 2013 in samo, če bo več kot 90 % preverjenih vozil opremljenih z digitalnim tahografom. V nasprotju s predlogom Komisije postavlja to s postopkom komitologije zgornjo mejo za nadaljnja povišanja. Vendar pa kaže na pripravljenost Sveta, da razmisli o višjih nivojih izvrševanja in to je treba pozdraviti kot pozitiven, čeprav zapoznel, znak zavezanosti k izvrševanju. Verjetno je, da bo do leta 2013 pogoj, ki zadeva digitalne tahografe, izpolnjen. Zaradi tega so države članice v členu 3 dodale, da morajo biti statistični

podatki o vrsti uporabljenega tahografa zbrani med preverjanji in da preverjanja ne smejo razlikovati na podlagi uporabljenega tahografa.

Zadnja pomembnejša sprememba je izključitev izvrševanja sektorskih predpisov o delovnem času, navedenih v Direktivi 2002/15/ES, iz področja uporabe predlagane direktive. Čeprav Komisija ni videla smisla v direktivi, katere cilj naj bi bil izboljšanje izvrševanja socialnih predpisov Skupnosti, vendar pa izključuje nekatere bistvene socialne elemente, se je zaradi nasprotovanja večine držav članic in da bi omogočila skladnost dokumentacije znotraj Sveta, strinjala z izključitvijo teh prepisov iz predloga.

Poleg tega je Svet razlikoval med imenovanjem usklajevalnega organa za mednarodno sodelovanje, ki bo pri ustreznih pristojnih organih zbiral statistične podatke o izvrševanju in jih primerjal z ustreznimi podatki drugih držav članic, na eni strani in dodatnim usklajevalnim organom, ki bo razvijal in nadzoroval izvajanje nacionalne strategije izvrševanja, na drugi strani. V nekaterih državah članicah bosta ti dve funkciji lahko opravljali dve različni organizaciji. Komisija pozdravlja zavezanost k nacionalni strategiji izvajanja in ukrep za usklajevanje med pristojnimi organi, vsaj v odnosih z ostalimi državami članicami in s Komisijo.

Komisija je v celoti ali delno sprejela enaindvajset od osemintridesetih sprememb, ki jih je Evropski parlament predlagal v svoji prvi obravnavi. Svet jih je osem v izvorni obliki, načeloma ali delno, vključil v svoje skupno stališče. Čeprav Komisija po prvi obravnavi v Parlamentu ni predložila spremenjenega predloga, je Svetu med dogovarjanji jasno povedala, katere parlamentarne spremembe podpira in katere zavrača in navedla tudi razloge za svojo naravnost.

4- PODROBNE PRIPOMBE KOMISIJE

4.1 Spremembe, ki jih je Komisija sprejela in so v celoti ali delno vključene v skupno stališče

Spodnja sklicevanja se nanašajo na uvodne izjave in člene skupnega stališča.

Sprememba 3. Besedilo te spremembe odraža cilj ključnih socialnih instrumentov, za katere so izvršni ukrepi določeni v tej direktivi. Svet ga je v nekoliko spremenjeni obliki vključil v uvodno izjavo 1.

Sprememba 12 (delno). Sprememba zagotavlja, da sta naslov in cilj predlagane direktive dosledna. Ta vidik je vključen v skupno stališče.

Sprememba 21. Statistični podatki, zbrani pri preverjanjih, bodo sedaj vključevali tudi tip uporabljenega tahografa, da bi se izognili razlikovanju in pomagali presoditi, če je bil pogoj za nadaljnje povečanje odstotka preverjanj, določen v drugem odstavku člena 2(2), izpolnjen. Komisija bi lahko tudi sprejela vključitev države registracije, vendar to ni bilo obravnavano v skupnem stališču.

Sprememba 42. V delu A Priloge I Komisija sprejema, da lahko cestna preverjanja zajemajo tudi tedenske in štirinajstdnevne čase vožnje kot tudi tedenske čase počitka. Svet za promet je 11. junija 2004 sicer dosegel politični sporazum o spremenjenem predlogu Komisije o časih vožnje in časih počitka, v katerem je določena tedenska omejitev časa vožnje, vendar pa skupno stališče o izvrševanju teh predpisov ne določa preverjanja te omejitve na cesti.

Predvidena je samo vključitev preverjanj tedenskih časov počitka na cesti. Za Komisijo pomeni to pomembno zamujeno priložnost na področju preverjanj časa vožnje.

4.2 Spremembe, ki jih je Komisija sprejela in niso vključene v skupno stališče

Sprememba 5. Cilj te spremembe je interoperabilnost nacionalnih sistemov nadzorovanja. Komisija je to načeloma sprejela ob upoštevanju usklajevanja na ravni EU. Čeprav skupno stališče Sveta izpušča kakršno koli sklicevanje na interoperabilnost, pušča odprto možnost, da ta postane del pristojnosti novega odbora, ki bo ustanovljen v skladu s členom 13.

Spremembe 6, 7, 20, 63 in 29 (delno). Te spremembe si prizadevajo za okrepitev cilja predloga s pomočjo uporabe jasnejšega jezika. Vendar pa skupno stališče ohranja originalno besedilo predloga.

Sprememba 19 (delno). Ta sprememba zahteva od izvršnih organov držav članic, da zagotovijo uravnotežen pristop k preverjanjem v prostorih podjetij, s pogojem, da vsaj 50 % preverjanj pokrije mala in srednje velika podjetja. Skupno stališče ne nalaga te obveznosti.

Sprememba 24 (delno). Ta sprememba navaja različne primere, v katerih je treba zagotoviti kontrolne točke. Komisija je podprla splošni izraz, ki se nanaša na druge „varne lokacije“. Skupno stališče ne želi natančno opredeliti zagotavljanja kontrolnih točk.

Sprememba 26. Cilj te spremembe je zagotoviti, da se spečih voznikov ne moti po nepotrebnem s preverjanji. Svet se je sicer strinjal z namenom, ki stoji za to spremembo, vendar se mu je zdela njegova izvedba v praksi preveč problematična.

Sprememba 28. Ta sprememba poudarja, da bo, v smislu medsebojne pomoči držav članic, morebitne kršitve preiskovala država članica sedeža s preverjanjem prostorov zadevnih podjetij. Skupno stališče ohranja izvirno besedilo, saj Svet meni, da člen 6(4) pokriva to vprašanje.

Sprememba 31. Ta sprememba obvezuje države članice, da objavijo zbrane podatke. Svet je menil, da je bilo dvoletno poročilo Komisije, ki je vsebovalo določene podatke držav članic, zadovoljivo.

Sprememba 32. Ta sprememba želi zagotoviti, da se bodo vse kazni, vključno z začasno onesposobitvijo vozila, izvajale brez razlikovanja. Svet je člen, ki govori o kaznih in onesposobitvi, prenesel v soroden predlog o časih vožnje in časih počitka, kjer je v skupnem stališču k temu predlogu, v členu 19(1), nerazlikovanje vključeno med značilnosti kazni, ki se bodo uporabljale.

Spremembe 35 – 37. Cilj te spremembe je razširitev tega, kar predstavlja hujšo kršitev določb o najdaljšem delovnem času iz Direktive 2002/15/ES. Svet se je odločil, da to direktivo umakne iz področja uporabe predloga in tudi, da opusti kakršen koli skupen seznam hujših kršitev. Na ta način zapade torej sklicevanje na tiste, za katere se seznam uporablja, in prav tako tudi datum obveščanja o določenih kaznih. Vendar pa skupno stališče k sorodnemu predlogu o časih vožnje in časih počitka v členih 19(1) in 27 določa, da morajo države članice v roku enega leta obvestiti Komisijo o svojih predpisih o kaznih.

Sprememba 39. V tej spremembi je opredeljen način poročanja Komisije o kaznih. Skupno stališče ohranja zgolj zahtevo po poročanju o hujših kaznih, medtem ko odpravlja skupni seznam hujših kazni.

Sprememba 40. Ta sprememba dovoljuje Komisiji prožnost pri objavi smernic o praksah izvrševanja v dokumentu, ki je ločen od sedanjega dvoletnega poročila. Skupno stališče ohranja originalno besedilo.

4.3 Spremembe, ki jih je Komisija zavrnila, vendar so vključene v skupno stališče

Sprememba 19 (delno). Ta sprememba se vrača na trenutno situacijo, kjer mora biti 15 % trenutnega minimalnega odstotka delovnih dni preverjanj na cesti. Skupno stališče to upošteva začasno, dokler se po 1.1.2008 ne bo prešlo na vsaj 30 %.

Sprememba 23 (delno). Skupno stališče vključuje zahtevo, da države članice vodijo evidenco podatkov, zbranih prejšnje leto.

Sprememba 27. Skupno stališče prepoveduje razlikovanje pri cestnih preverjanjih na podlagi tega, ali so vozila opremljena z analognim ali digitalnim tahografom.

4.4 Spremembe, ki jih je Komisija zavrnila in niso vključene v skupno stališče

Spremembe 1, 15, 34 in 66. Te spremembe zahtevajo, da se v preverjanja vključi pregled potrdil za voznike voznikov iz tretjih držav. Vendar pa ustrezna uredba že predpisuje povečano zahtevo po preverjanju za države članice.

Sprememba 11. Ta sprememba zahteva sklicevanje na novo predlagano uredbo, ki bo nadomestila sedanjo Uredbo (EGS) 3820/85. To je nepotrebno, saj bo po sprejetju sklicevanje na staro uredbo pomenilo sklicevanje na novo uredbo.

Spremembe 13, 14 in 16. Te spremembe vključujejo opredelitev pojma voznika ter povezavo med AETR in predpisi Skupnosti na področju časa vožnje in časa počitka. V skupnem stališču k sorodnemu predlogu o časih vožnje in časih počitka sta ta opredelitev in povezava drugače določeni. To velja tudi za predlog za izvrševanje.

Spremembe 18, 30, 41. Te spremembe so postopkovno oziroma institucionalno neprimerne. Povišanja odstotka delovnih dni, ki se jih preverja, na moreta odobriti Komisija in Parlament sama; posamezne države članice ne morejo nedvoumno enotno tolmačiti predpisov, to je mogoče le na ravni Skupnosti; zakonske določbe komitologije ne dovoljujejo pravne zahteve o zastopanju socialnih partnerjev.

Spremembi 22, 25. Zahteva po ohranitvi tako natančnih poročil o preverjanjih je nesorazmerna. Prav tako je zahtevanje uravnoveženosti v intenzivnosti preverjanj med območji preveč določevalno.

Sprememba 33. Medsebojna pomoč držav članic pri uvajanju kazni za odkrite kršitve je bila v sorodnem predlogu o časih vožnje in časih počitka nadomeščena z uvedbo ekstrateritorialnosti pri kaznih.

Sprememba 38. Komisija ne bi smela biti zavezana k predložitvi predloga o uskladitvi kazni pred izidom svojega poročila o kaznih.

5- SKLEP

Komisija bi sicer raje vključila izvrševanje predpisov o delovnem času, skupni seznam hujših kršitev in zgodnejše povečanje minimalnih stopenj preverjanja, ampak meni, da skupno stališče, sprejeto 9.12.2004 s kvalificirano večino, v veliki meri sledi ciljem in stališču njenega predloga in ga zato lahko podpre.