

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/1/ES o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga**

(COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD))

(2018/C 129/11)

Poročevalec: **Brian CURTIS**

|                                               |                                                                               |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Zaprosilo                                     | Evropski parlament, 15. 6. 2017<br>Svet Evropske unije, 12. 6. 2017           |
| Pravna podlaga                                | člen 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije                                 |
| Pristojnost                                   | strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo |
| Datum sprejetja mnenja strokovne skupine      | 22. 11. 2017                                                                  |
| Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju | 6. 12. 2017                                                                   |
| Plenarno zasedanje št.                        | 530                                                                           |
| Rezultat glasovanja<br>(za/proti/vzdržani)    | 121/0/1                                                                       |

## 1. Sklepi in priporočila

### Sklepi

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) pozdravlja ta nadaljnji korak k odpravi nekaterih preostalih ovir za učinkovit in pravičen enotni trg v evropskem sektorju cestnega prevoza blaga. Namen direktive o spremembi je omogočiti najboljšo uporabo voznih parkov po vsej Evropi, zlasti v času sezonskih konic, ter minimalno stopnjo liberalizacije. Odprava omejitev glede uporabe tovornih vozil za lastne potrebe je pozitiven korak.

1.2 EESO še vedno meni, da bi bilo zakonodajo o vprašanih v zvezi s prometom bolje pripraviti v obliki uredbe kot direktive, saj slednja dopušča večje razlike pri razlagi in doslednosti uporabe v državah članicah. Vendar pa EESO ugotavlja, da ta kratka direktiva izpolnjuje svoje cilje, zato bi bilo preoblikovanje v uredbo v tem primeru nesorazmerno.

### Priporočila

1.3 Da bi preprečili nastajanje slamnatih podjetij, EESO poziva vse države članice, naj sprejmejo predlagane ukrepe za okrepitev Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009, s čimer bi odpravili nepoštena slamnata podjetja, ter te ukrepe začnejo tudi dejansko izvajati. Rezultate bi bilo treba skrbno spremljati in jih vključiti v poročilo o učinkovitosti te direktive o spremembi.

1.4 Da bi prevoznike odvrnili od izkoriščanja nižjih stopenj obdavčitve registracije vozil v posameznih državah članicah, bi bilo treba uporabiti dodatne ukrepe, kot je na primer omejitev deleža voznega parka v lasti enega prevoznika, ki ga je mogoče začasno prenesti na povezanega prevoznika v drugi državi članici, če bi analiza v obdobju pregleda pokazala, da so ti ukrepi potrebni.

1.5 EESO ugotavlja, da je nezakonita kabotaža v sektorju cestnega prevoza kljub vse bolj učinkovitim metodam sledenja še vedno velik problem. Lahko se zgodi, da bi bilo zaradi izvajanja ukrepov iz te direktive tovrstno kabotažo še težje odkriti. Zato bi lahko uvedli še dodatne zahteve za ohranitev sledljive povezave med podjetjem in vozilom.

## 2. Uvod

2.1 Ta direktiva o spremembi je predstavljena kot del svežnja *Evropa v gibanju*, širokega sklopa pobud, katerega namen je zagotoviti varnejši promet, spodbuditi pametno zaračunavanje cestnin, zmanjšati emisije CO<sub>2</sub>, onesnaženost zraka in zastoje, omejiti upravno breme za podjetja, preprečiti nezakonito zaposlovanje ter zagotoviti primerne pogoje in čas počitka za delavce.

2.2 V direktivi so obravnavana nekatera nerešena vprašanja v zvezi z liberalizacijo uporabe najetih vozil za prevoz blaga na enotnem trgu. Države članice imajo še vedno različna pravila in predpise, kar je bilo prvič obravnavano leta 1984<sup>(1)</sup>, naknadno pa poenoteno še v direktivi iz leta 2006<sup>(2)</sup>. Kljub temu pa bodo številne države članice tudi po prenosu te direktive o spremembi še vedno ohranile številne omejitve.

2.3 Glavno vprašanje, ki je obravnavano v tej direktivi, je želja prevoznikov, da bi lahko vozni park selili po EU v skladu s povpraševanjem na lokalni ravni. To možnost trenutno omejujejo nacionalna zakonodaja ter regulativne in operativne zahteve (mehko pravo).

2.4 Po eni strani prevozniki trdijo, da sedanja ureditev omejuje učinkovito uporabo evropskih vozniških parkov, po drugi pa so sindikati zaskrbljeni, da bo predlog še bolj oslabil bistveno povezavo med prevoznikom in njegovim imetjem ter zmanjšal zmogljivosti držav članic za nadzor in izvrševanje določb glede dejanske narave prevoznikov, registriranih na njihovem ozemlju. Države članice glede tega nimajo enotnega stališča, manjše število pa se jih zavzema za ohranitev sedanjega stanja.

2.5 Vlade nekaterih držav članic so zaskrbljene tudi zaradi izgube prihodkov v primeru, če so vozila registrirana v eni državi, sedež za izvajanje prevozov pa imajo v drugi. Raven obdavčitve za težka tovorna vozila na primer znaša od približno 500 EUR na vozilo v Latviji do skoraj 5 000 EUR na Irskem<sup>(3)</sup>.

2.6 EESO se je v predhodnih mnenjih na temo prometa<sup>(4)</sup> zavzemal za to, da bi morali za zmanjšanje razlik pri razlagi in doslednosti uporabe v državah članicah namesto direktive sprejeti uredbo. Meni, da je to načelo še vedno sprejemljivo, vendar priznava, da v tem primeru popolno preoblikovanje direktive ne bi bilo sorazmerno. Ugotavlja tudi, da pravna oblika direktive državam članicam sicer omogoča večjo prilagodljivost pri prenosu in izvrševanju, vendar pa je bolj verjetno, da bo prispevala k nadaljnjim odstopanjem in razlikam pri razlagi v posameznih državah.

## 3. Kratka vsebina sporočila Komisije

3.1 Komisija po obsežnem pregledu, posvetovanju in analizah s tem predlogom spreminja direktivo iz leta 2006. Ta je državam članicam omogočala, da omejijo uporabo najetih vozil za prevoz blaga z bruto maso vozila več kot šest ton za lastne potrebe, pa tudi, da omejijo uporabo vozil, najetih v državi članici, ki ni država, v kateri ima sedež podjetje, ki je vozila najelo.

3.2 Predlagane spremembe, ki bodo poglobile in okrepile notranji trg, odpravljajo možnost omejevanja uporabe vseh najetih vozil za lastne potrebe. Poleg tega naj bi bila uporaba vozila, najetega v drugi državi članici, dovoljena za vsaj štiri mesece, da bi podjetjem omogočili delovanje v času začasnih ali sezonskih konic in/ali zamenjavo okvarjenih ali poškodovanih vozil. Države članice z bolj liberalnimi ureditvami (kot so Belgija, Češka, Estonija in Švedska) bi morale imeti možnost, da take ureditve ohranijo.

3.3 Obdobje štirih mesecev je bilo izbrano zato, da bi preprečili morebitno potvarjanje prihodkov, saj med državami članicami obstajajo znatne razlike pri obdavčevanju cestnih vozil.

<sup>(1)</sup> Direktiva 84/647/EGS.

<sup>(2)</sup> Direktiva 90/398/EGS; Direktiva 2006/1/ES.

<sup>(3)</sup> Naknadna ocena Direktive 2006/1/ES, končno poročilo, januar 2016.

<sup>(4)</sup> UL C 34, 2.2.2017, str. 176.

3.4 Predlog bi moral zagotoviti enak dostop prevoznikov v vsej EU do trga najetih vozil ter enoten regulativni okvir, ki prevoznikom omogoča učinkovitejše izvajanje njihovih dejavnosti. Dodatna prednost bi bilo lahko tudi izboljšanje varnosti in zmanjšanje onesnaževanja, saj so najeta vozila običajno novejša.

3.5 Komisija bo v petih letih pripravila poročilo o izvajanju teh sprememb, na podlagi katerega bi lahko sprejeli dodatne ukrepe.

#### 4. Splošne ugotovitve

4.1 EESO pozitivno ocenjuje cilje te direktive o spremembi – ta je nadaljnji korak k odpravi nekaterih preostalih ovir za učinkovit in pravičen enotni trg v evropskem sektorju cestnega prevoza blaga. Namen direktive o spremembi je omogočiti najboljšo uporabo voznih parkov po vsej Evropi, zlasti v času sezonskih konic, ter minimalno stopnjo liberalizacije. Odprava omejitev glede uporabe tovornih vozil za lastne potrebe je pozitiven korak.

4.2 EESO še vedno meni, da bi bilo zakonodajo o vprašanih v zvezi s prometom bolje pripraviti v obliki uredbe kot direktive, saj slednja dopušča večje razlike pri razlagi in doslednosti uporabe v državah članicah. Vendar pa EESO ugotavlja, da ta kratka direktiva izpolnjuje svoje cilje, zato bi bilo preoblikovanje v uredbo v tem primeru nesorazmerno.

4.3 EESO ima nekaj pomislekov glede morebitnih posledic, ki so lahko dvojne: prvič, porast števila slamnatih podjetij, in drugič, možnost nezakonite kabotaže, pri čemer prevoznik ne bi bil odkrit. Ta vprašanja so predstavljena v nadaljevanju.

#### 5. Posebne ugotovitve

5.1 Gospodarska vozila vseh vrst so draga, prevoznikom pa jih vse pogosteje zagotavljajo podjetja za zakup vozil. Da bi bil prevoz čim bolj učinkovit, mora razpoložljivost vozil ustrezati povpraševanju. To pa se ne spreminja zgolj z letnimi časi, temveč tudi glede na geografsko območje, na primer odvisno od povpraševanja v sektorjih kmetijske proizvodnje in turizma. Vendar pa je za ohranitev standardov delovanja, varnostnih zahtev in delovnih pogojev za voznike pomembno, da imajo prevozniki svoje imetje in neposredno podporno infrastrukturo v državi, kjer poslujejo.

5.2 Slamnata podjetja so subjekti s sedežem v državi članici EU, v kateri ne izvajajo gospodarskih dejavnosti ali so te manjšega obsega, ker na ta način izbirajo najugodnejšo ureditev v zvezi z davki, plačami ipd. Takšna podjetja imajo na lokalni ravni zgolj malo podporne infrastrukture, ustvarjajo neelojalne konkurenčne razmere in lahko tudi izkoriščajo svoje delavce.

5.3 Izziv, ki ga predstavljajo taka podjetja, je obravnavan drugje v svežnju o mobilnosti, predlagani pa so bili tudi ukrepi za reševanje tega problema<sup>(5)</sup>. EESO priznava, da vprašanje slamnatih podjetij ni neposredna odgovornost te direktive o spremembi, vendar ga skrbi, da bi lahko spodbudila njihovo rast in delovanje. Zato poziva vse države članice, naj sprejmejo predlagane ukrepe za okrepitev Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009, s čimer bi odpravili nepoštena slamnata podjetja, ter te ukrepe začnejo tudi dejansko izvajati. Rezultate bi bilo treba skrbno spremljati in jih vključiti v poročilo o učinkovitosti te direktive o spremembi.

5.4 V predlaganih ukrepih pa niso obravnavani prevozniki, ki izkoriščajo prednosti nižje obdavčitve registracije vozil v nekaterih državah članicah. Glede na to, da je delovanje v drugi državi članici omejeno na štiri mesece, ni izključeno, da bi lahko prevozniki svoja vozila uporabljali v različnih državah in se tako izognili tej omejitvi.

5.5 Zdi se, da so ti pomisleki sicer teoretično utemeljeni, čeprav bi bile potrebne ureditve logistično zapletene. Obdobje pregleda bo pokazalo, če kdo izkorišča to morebitno vrzel. V tem primeru EESO predlaga, da se sprejmejo nadaljnji ukrepi, s katerimi bi dopolnili štirimesečno omejitev, na primer z omejitvijo deleža voznega parka v lasti enega prevoznika, ki ga je mogoče prenesti na povezanega prevoznika v drugi državi članici.

<sup>(5)</sup> Predlog uredbe o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju (COM(2017) 281 final).

5.6 EESO ima nekaj pomislekov tudi zaradi možnosti, da bi to lahko pripomoglo k nezakoniti kabotaži. Kabotaža je prevoz blaga za najem ali plačilo v eni državi članici z vozilom, ki je v lasti prevoznika nerezidenta, registriranega v drugi državi članici. (Upravljaec vozila za prevoz blaga s standardnim mednarodnim dovoljenjem ima dovoljenje Skupnosti za zgolj do tri kabotaže v sedmih dneh v državi članici gostiteljici. Ti prevozi se morajo izvesti po vožnji, s katero je bilo blago prepeljano iz ene države članice v državo članico gostiteljico). Omejevalna pravila bi bila seveda na popolnoma konkurenčnem notranjem trgu nepotrebna, vendar je ta cilj še vedno le želja. Odprava omejitev v zvezi z najetimi vozili bi prevoznikom zelo olajšala stalno kabotažo (nezakonito kabotažo), saj bi lahko preprosto najeli vozila, registrirana v državi članici, v kateri želijo opravljati tovrstno dejavnost.

5.7 Da bi to preprečili, EESO priporoča, da se preučijo določene zahteve za utrditev in ohranitev sledljive povezave med podjetjem in vozilom. Te bi morale vključevati:

- obvezno prijavo registrskih tablic vseh vozil, ki jih uporablja določen prevoznik, v nacionalnih elektronskih registrih,
- dostop cestnih inšpektorjev do nacionalnih elektronskih registrov v realnem času pri pregledih na cesti in v podjetjih,
- vključitev kršitev, povezanih z direktivo o najetih vozilih, na t. i. seznam kršitev, zaradi katerih prevoznik izgubi dobro ime.

V Bruslju, 6. decembra 2017

*Predsednik*  
*Evropskega ekonomsko-socialnega odbora*  
Georges DASSIS

---