

Uradni list

Evropske unije

C 197



Slovenska izdaja

Informacije in objave

Letnik 61

8. junij 2018

Vsebina

I Resolucije, priporočila in mnenja

MNENJA

Evropski ekonomsko-socialni odbor

531. plenarno zasedanje EESO – 17. in 18. januar 2018

2018/C 197/01	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora - Spodbujanje MSP v Evropi s posebnim poudarkom na horizontalni zakonodajni obravnavi MSP in spoštovanju načela „najprej pomisli na male“ v okviru pobude za mala in srednja podjetja v Evropi (raziskovalno mnenje)	1
2018/C 197/02	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Celovita obravnava industrijske politike v EU – izboljšanje poslovnega okolja in podpora konkurenčnosti evropske industrije (raziskovalno mnenje)	10

III Pripravljalni akti

EVROPSKI EKONOMSKO-SOCIALNI ODBOR

531. plenarno zasedanje EESO – 17. in 18. januar 2018

2018/C 197/03	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Letni program dela Unije za evropsko standardizacijo za leto 2018 (COM(2017) 453 final)	17
2018/C 197/04	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o boju proti goljufijam in ponarejanju v zvezi z negotovinskimi plačilnimi sredstvi ter o nadomestitvi Okvirnega sklepa Sveta 2001/413/PNZ (COM(2017) 489 final – 2017/0226 (COD))	24
2018/C 197/05	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Sveta o spremembi Direktive 2011/16/EU glede obvezne avtomatične izmenjave informacij na področju obdavčevanja v zvezi s čezmejnimi aranžmaji, o katerih se poroča (COM(2017) 335 final – 2017/0138 (CNS))	29

SL

2018/C 197/06	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Priporočilo za priporočilo Sveta o ekonomski politiki euroobmočja (COM(2017) 770 <i>final</i>)	33
2018/C 197/07	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju (COM(2017) 281 <i>final</i> – 2017/0123 (COD))	38
2018/C 197/08	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa (COM(2017) 278 <i>final</i> – 2017/0121 (COD)) in Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmori ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi (COM(2017) 277 <i>final</i> – 2017/0122 (COD))	45
2018/C 197/09	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Letalstvo: odprta in povezana Evropa (COM(2017) 286 <i>final</i>) in Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004 (COM(2017) 289 <i>final</i> – 2017/0116 (COD))	58
2018/C 197/10	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (prenovitev) (COM(2017) 548 <i>final</i> – 2017/0237 (COD))	66
2018/C 197/11	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 726/2004, kar zadeva lokacijo sedeža Evropske agencije za zdravila [COM(2017) 735 <i>final</i> – 2017/0328 (COD)]	71
2018/C 197/12	Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 1093/2010, kar zadeva lokacijo sedeža Evropskega bančnega urada COM (2017) 734 <i>final</i> – 2017/0326 (COD)	72

I

(Resolucije, priporočila in mnenja)

MNENJA

EVROPSKI EKONOMSKO-SOCIALNI ODBOR

531. PLENARNO ZASEDANJE EESO – 17. IN 18. JANUAR 2018

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora - Spodbujanje MSP v Evropi s posebnim poudarkom na horizontalni zakonodajni obravnavi MSP in spoštovanju načela „najprej pomisli na male“ v okviru pobude za mala in srednja podjetja v Evropi

(raziskovalno mnenje)

(2018/C 197/01)

Poročevalka: **Milena ANGELOVA**Soporočevalec: **Panagiotis GKOFAS**

Zaprosilo	bolgarsko predsedstvo Sveta, 5. 9. 2017
Pravna podlaga	člen 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	18. 12. 2017
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	17. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	241/5/8

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) poudarja, da je treba malim in srednjim podjetjem (MSP) nameniti posebno pozornost ⁽¹⁾, in poziva Evropsko komisijo, naj poskrbi, da bodo pobuda za mala in srednja podjetja v Evropi (Akt za mala podjetja, SBA) ter njena načela pravno zavezujoči. To morajo spremljati hitri, pozorno pripravljene in usklajeni skupni ukrepi Evropske unije (EU), držav članic – tudi na regionalni in lokalni ravni – ter poslovnih združenj, namenjeni realnemu izboljšanju razmer za MSP. Vsi akterji si morajo prizadevati za uresničevanje skupnih dogovorov in nositi odgovornost za družbeni razvoj in gospodarski napredek.

⁽¹⁾ Zlasti zdaj, 35 let po tem, ko je Evropski parlament razglasil evropsko leto MSP in obrtne dejavnosti, 25 let po vzpostavitvi notranjega trga in 15 let po uvedbi eura.

1.2 Potrebna je večja vključenost socialnih partnerjev in predstavniških organizacij MSP v evropski semester ter dosledno poročanje o izvajanju in rezultatih sporazumov držav članic o partnerstvu in njihovo spremljanje. EESO poziva Komisijo in Svet, naj v semester in letni pregled rasti vključita stalni pregled izvajanja SBA v tesnem sodelovanju s predstavniškimi organizacijami MSP.

1.3 EESO poziva k vključujoči, skladni in učinkoviti horizontalni evropski politiki za MSP, ki upošteva tudi potrebe vseh različnih podskupin MSP, na primer podjetij, ki ustvarjajo vrednost, mikro, malih, družinskih in tradicionalnih podjetij ter podjetij, ki poslujejo na odročnih območjih, pa tudi samozaposlenih in obrtnikov, ter meni, da je vse te podskupine nujno treba opredeliti⁽²⁾. Svobodo gospodarske pobude, ki temelji na oblikah ekonomske demokracije, značilnih za socialni in tržni model EU, in ki jo priznava Listina EU o temeljnih pravicah, je treba ustrezno zaščititi. Poleg tega je treba okrepiti podjetniško miselnost, kulturo in izobraževanje v Evropi.

1.4 EESO priporoča, da bolgarsko, avstrijsko in romunsko predsedstvo Sveta EU, ki si sledijo po načelu rotacije, oblikujejo in vodijo stalno medinstitucionalno skupno svetovalno skupino za MSP s predstavniškimi organizacijami MSP. Skupina bi morala začeti delo s spremljanjem posebnih delovnih načrtov za obdobje 2014–2020 v zvezi s horizontalnimi in medsektorskimi politikami in programi za MSP ter poročanjem o njih.

1.5 EESO poudarja, da je treba nemudoma izvesti konkretne predloge, predstavljene v tem dokumentu, in poziva Komisijo, Evropski parlament in Svet, naj v ta namen takoj sprejmejo ukrepe.

2. Okvir in trenutno stanje

2.1. Septembra 2017 je prihodnje bolgarsko predsedstvo Sveta EU zaprosilo za pripravo raziskovalnega mnenja o spodbujanju MSP v Evropi s posebnim poudarkom na horizontalnem zakonodajnem pristopu za MSP ter spoštovanju SBA in načela „najprej pomisli na male“. EESO zelo ceni to pobudo, saj je v skladu s številnimi pozivi v njegovih mnenjih, naj SBA in načela, ki jih ta vzpostavlja, postanejo pravno zavezujoči.

2.2 Komisija je junija 2017 objavila časovni načrt⁽³⁾ za začetek posvetovanj o pomenu in nujnosti posodobitve opredelitve MSP. Prvi odzivi so pokazali, da večina tistih, ki so se odzvali, (18 od 22) meni, da je opredelitev zastarela ter da bi morala biti posodobljena in prilagojena⁽⁴⁾.

2.3 Komisija je leta 2011 objavila Pregled „Akta za mala podjetja“ za Evropo⁽⁵⁾, da bi pospešila njegovo izvajanje⁽⁶⁾, ter leta 2014 začela javno posvetovanje o pregledu SBA⁽⁷⁾, vendar žal temu niso sledili nobeni nadaljnji politični ukrepi. Letni napredek SBA pregleduje mreža odposlancev MSP, vendar bo potrebnega še veliko dela, da se zagotovi, da bodo te informacije dejansko dosegle MSP in njihove predstavniške organizacije.

2.4 EESO ceni osredotočena prizadevanja Komisije za izvajanje načela „najprej pomisli na male“, zlasti pristop za zaščito interesov MSP, kot se uporablja v programu ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT) ter pobudi za zagon in razširitev podjetij⁽⁸⁾.

⁽²⁾ UL C 318, 23.12.2009, str. 22; UL C 226, 16.7.2014, str. 10.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/sme-definition_sl.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-2868537/feedback_en?size=10&page=2. Komisija si zasluži pohvalo za svoja prizadevanja, da bo nova faza posvetovanj potekala v vseh jezikih EU, saj bo to omogočilo širšo udeležbo.

⁽⁵⁾ COM(2011) 78 final.

⁽⁶⁾ COM(2008) 394 final.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_sl, ref. Ares(2015)812234 – 25. februar 2015.

⁽⁸⁾ COM(2016) 733 final.

3. Splošne ugotovitve

3.1 EESO obžaluje, da je napredek pri dejanski uporabi načela „najprej pomisli na male“ razpršen in še zdaleč ni v celoti dosežen. Ta zamuda pri izvajanju je lahko zelo nevarna, saj se MSP trenutno spopadajo z več izzivi kot kdaj koli prej – ostra konkurenca, pomanjkanje kvalificirane delovne sile, nove oblike dela in potrošnje, vse bolj zapleten in intenziven tok informacij, omejena sredstva za inovacije, nenehno zmanjševanje vloge podjetnika, nestabilni finančni trgi, zapleten dostop do finančnih sredstev, velika odvisnost od zunanjega okolja in omejena pogajalska moč⁽⁹⁾. Položaj MSP še dodatno otežujejo prezapleten postopek tehnične standardizacije, pravila o varstvu intelektualne lastnine in splošna pravila o varstvu podatkov, zlorabe trga s strani globalnih akterjev ter ovirano sodelovanje v evropskih in nacionalnih javnih naročilih in globalnih vrednostnih verigah. Oblikovati bi bilo treba učinkovitejše rešitve, zlasti kadar na MSP negativno vplivajo strukturne težave in nedelovanje trga.

3.2 Digitalizacija in z njo povezan tehnološki napredek, vključno z e-trgovanjem, prinašata dragocene priložnosti za MSP, toda tudi pomembne izzive, zaradi katerih morajo spremeniti svojo kulturo, dejavnosti in poslovne modele. Bilo bi zelo zaželeno, da se gospodarski sektorji in regije, ki so najbolj ključni za MSP, tesneje vključijo v Industrijo 4.0.

4. Boljše oblikovanje politike in učinkovitejše izvajanje

4.1 Opredelitev MSP po mnenju EESO ni odgovor na vse težave MSP, temveč je instrument, ki bo omogočil boljši dostop do ukrepov podpore. Kakršna koli revizija opredelitve bi morala temeljiti na oceni učinkov predlaganih sprememb na politiko in programe EU za MSP ter zlasti na njihov prispevek k rasti in ustvarjanju delovnih mest. Pri posodobitvi je treba upoštevati ključna priporočila, ki temeljijo na rezultatih posvetovanj in odločitvi Sodišča EU⁽¹⁰⁾. EESO poziva k nadaljnjim prizadevanjem, da se prouči možnost revizije, ki bi vključevala vsaj⁽¹¹⁾: možnost, da MSP izberejo, kateri dve od treh meril iz člena 2 Priloge k Priporočilu⁽¹²⁾ bodo izpolnjevala, namesto da se jim naloži merilo števila zaposlenih⁽¹³⁾ kot edino glavno merilo; ukrepe za posodobitev pragov iz člena 2, kadar je to potrebno, vključno z njihovo uskladitvijo z najsodobnejšim pristopom, kakor je določen v Direktivi 2013/34/EU⁽¹⁴⁾, ter ponovno oceno in revizijo omejevalnih pravil iz člena 3⁽¹⁵⁾. Komisija bi morala pri morebitni reviziji opredelitve MSP tesno sodelovati z organizacijami MSP na evropski, nacionalni in regionalni ravni.

4.2 Uporabiti bi se moral natančnejši, diferenciran pristop k oblikovanju podpornih ukrepov za MSP ob upoštevanju raznolikosti in raznovrstnosti MSP ter različnih oblik nedelovanja trga, s katerimi se srečujejo. Raziskati bi bilo treba posebne potrebe različnih podskupin⁽¹⁶⁾, ki bi lahko ustvarile dodano vrednost v procesu gospodarskega razvoja⁽¹⁷⁾, z različnimi pravnimi oblikami in modeli delovanja⁽¹⁸⁾, da se oblikuje in učinkovito zagotovi ustrezen portfelj političnih ukrepov za spodbujanje njihove rasti, med drugim z opredelitvijo vseh podskupin⁽¹⁹⁾. Uporabiti bi bilo treba učinkovito trženje, v okviru evropskega semestra pa bi se moralo na ravni EU vsako leto spremljati in oceniti objektivne raziskave, vključno s kvantitativnimi analizami ukrepov za spodbujanje in podporo v državah članicah.

5. Financiranje MSP

5.1 MSP so večinoma zelo majhna in mikro podjetja, ki zajemajo samozaposlene in svobodne poklice. Te skupine imajo zelo posebne potrebe v smislu financiranja – gre za razmeroma nizke zneske brez zavarovanja in zelo omejeno zmogljivost

⁽⁹⁾ Različne študije, npr. Evropski parlament, 2011; Center za strateške storitve in ocenjevanje (CSES), 2012; Evropska komisija, 2008; OECD, 1998.

⁽¹⁰⁾ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2017.030.01.0056.01.SLV&toc=OJ:C:2017:030:FULL, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183329&pageIndex=0&doclang=SL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=687947>, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183335&pageIndex=0&doclang=SL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=691887>.

⁽¹¹⁾ UL C 81, 2.3.2018, str. 1.

⁽¹²⁾ Člen 2 Priloge, 2003/361/ES.

⁽¹³⁾ Člen 4 Priloge, 2003/361/ES.

⁽¹⁴⁾ Direktiva 2013/34/EU, 26. junij 2013.

⁽¹⁵⁾ Člen 3 Priloge, 2003/361/ES.

⁽¹⁶⁾ UL C 81, 2.3.2018, str. 1.

⁽¹⁷⁾ UL C 81, 2.3.2018, str. 1.

⁽¹⁸⁾ UL C 345, 13.10.2017, str. 15 (točka 3.2).

⁽¹⁹⁾ UL C 318, 23.12.2009, str. 22; UL C 226, 16.7.2014, str. 10.

za izpolnjevanje upravnih formalnosti. EESO ceni njihov velik potencial za ustvarjanje trajnostnih delovnih mest, zlasti v razmeroma majhnih in odročnih mestih, zato Komisijo poziva, naj nameni večji poudarek oblikovanju preprostih in lahko dostopnih instrumentov za zadostitev njihovih finančnih potreb.

5.2 *Dolg*

5.2.1 Glede na to, da sta listina MSP in SBA vključena med nedavne prednostne naloge bančne unije EU, EESO poziva k bolj celostnemu, poglobljenemu in doslednemu pristopu, da se oceni, kako se načelo „najprej pomisli na male“ uporablja ali bi se lahko uporabljalo za bančne politike EU ter različno nacionalno bančno in finančno zakonodajo v državah članicah. EESO poziva Evropski bančni organ, naj predstavnike EESO vključi v interesno skupino za bančništvo in v druge ustrezne tehnične forume.

5.2.2 EESO poziva države članice, naj pod vodstvom EU vzpostavijo in razvijejo mrežo „ombudsmanov za posojila“, da bi se dialog med MSP in kreditnimi institucijami dodatno olajšal in uravnovesil.

5.2.3 Da bi se zmanjšala vrzel na področju informacij med bankami in MSP ter izboljšalo njihovo finančno znanje, EESO predlaga, da se zahtevajo in analizirajo kvalitativni podatki, da se ugotovi, kako posredniške banke uporabljajo finančne instrumente, da dosežejo MSP, ki najbolj potrebujejo finančna sredstva⁽²⁰⁾, in – v skladu z načeli povratnih informacij bank⁽²¹⁾ – zakaj MSP ne dobijo posojil.

5.2.4 EESO je zelo zaskrbljen zaradi poročil o propadih bank, zaradi katerih so nekatera mala podjetja nehala poslovati, ker so imela težave z denarnim tokom, in poziva Komisijo, naj hitro ukrepa, da bi v prihodnje preprečila take dogodke. Ena od rešitev bi lahko bila kreditna kartica podjetja, na kateri bi bila njegova kreditna zgodovina in ki bi omogočala povečanje kreditnega limita na podlagi preudarnega ravnanja v preteklosti⁽²²⁾.

5.2.5 Inovativne platforme za medsebojno posojanje imajo velik potencial kot alternativen vir financiranja za MSP in omogočajo nebančne oblike finančnega posredovanja. Vendar velik potencial teh novih oblik posojil še vedno ovirajo nejasna pravna področja in zakonske ureditve. EESO poziva oblikovalce politik, regulatorje in zainteresirane strani, naj si na mednarodni ravni prizadevajo za pojasnitev pravil, ki urejajo ključne finančne posrednike na tem področju, ne da bi se pri tem ustvarilo veliko regulativno breme.

5.2.6 Proučiti in razširiti bi bilo treba dobre prakse držav članic za preprost in cenovno ugoden dostop MSP do financiranja, spodbujati pa bi bilo treba tudi njihovo uporabo drugod.

5.2.7 MSP v Evropi imajo zaradi pomanjkanja likvidnosti, visokih stroškov izdaje in velikih zahtev glede informacij omejen dostop do trga podjetniških obveznic ali pa tega dostopa sploh nimajo. EESO meni, da bodo sorazmerna merila za kotizacijo in razkritje za MSP, uvedba posebnih spodbud in oblikovanje posebnih kapitalskih trgov za MSP na ravni držav članic pomagali pri premagovanju teh ovir.

5.3 *Sredstva EU*

5.3.1 Poenostaviti in posodobiti je treba pravila o državni pomoči, da se odpravijo vse negotovosti za MSP, zlasti v zvezi s povezavo s fizičnimi osebami, državnim in občinskim lastništvom, holdingi in drugimi omejitvami, ki jim je težko slediti. EESO podpira sklepe študije o čezmernem prenašanju predpisov pri evropskih strukturnih in investicijskih skladih, ki jo je leta 2017 objavil generalni direktorat Evropskega parlamenta za notranjo politiko, zlasti v zvezi s potrebo po nadaljnji poenostavitvi pravil, pa tudi njihovo boljšo prilagoditvijo realnosti in prožnostjo pri njihovem izvajanju, saj njihova zapletenost povečuje upravno breme, tveganje podvajanja zahtev in dajanje prednosti skladnosti s pravili pred uspešnostjo izvedenih projektov⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ Da bi omejili sedanjo negativno prakso komercialnih bank, ki zvestim strankam ponujajo poceni finančna sredstva s podporo EU in tako večini MSP onemogočijo dostop do njih.

⁽²¹⁾ <http://www.ebf.eu/wp-content/uploads/2017/06/High-level-principles-on-feedback-given-by-banks-on-declined-SME-credit-applications.pdf>.

⁽²²⁾ Kot madžarska kartica Széchenyi.

⁽²³⁾ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/585906/IPOL_STU\(2017\)585906_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/585906/IPOL_STU(2017)585906_EN.pdf).

5.3.2 Ukrepi in programi podpore, zasnovani na ravni EU, bi morali vključevati merila, ki zagotavljajo razumno geografsko uravnoteženost.

5.3.3 EESO poziva Komisijo, naj ohrani in razvija program COSME kot pomemben podporni instrument za MSP⁽²⁴⁾.

5.3.4 EESO obžaluje, da je na voljo zelo malo podatkov o jasnem vplivu sredstev, namenjenih ukrepom za politiko na področju MSP v okviru večletnega finančnega okvira za obdobje 2014–2020. Komisijo poziva, naj to nemudoma obravnava ter pri ocenjevanju njihovega učinka poroča o kvalitativnih in kvantitativnih merilih in jih spremlja.

5.3.5 EESO Komisijo in države članice poziva, naj pri pripravi okvira za naslednji večletni finančni okvir učinkoviteje izvajajo načelo partnerstva⁽²⁵⁾. Čeprav je sodelovanje socialnih partnerjev v postopku odločanja zavezujoče, je v praksi veliko ovir, ki jim preprečujejo, da bi na odločitve resnično vplivali.

5.3.6 Podpora za MSP je večinoma usmerjena v povečanje obsega raziskav in inovacij ter v zagonska podjetja. EESO ne dvomi, da so te politike pomembne, vendar želi poudariti, da bo imel od njih korist zelo majhen odstotek vseh MSP. Poziva torej k bolj raznolikim instrumentom podpore, ki bodo namenjeni vsem vrstam podjetij in bodo pokrivali vse faze njihovega življenjskega cikla.

5.4 Lastniški kapital

5.4.1 Razvoj unije kapitalskih trgov – razširitev skladov tveganega kapitala, trgi lastniškega kapitala – vključno z neformalnimi trgi, poslovnimi angeli in množičnim financiranjem, je izboljšal dostop do tveganega kapitala za nekatere kategorije MSP. Toda velik delež MSP od njih verjetno ne bo mogel imeti veliko koristi. Tudi inovativna podjetja, zagonska podjetja in srednja podjetja se pri uporabi novih instrumentov srečujejo s težavami, med državami pa ostajajo velike razlike zaradi stopnje razvoja lokalnih kapitalskih trgov in pomanjkanja ustrezne zakonodaje.

5.4.2 EESO poziva Komisijo, naj zagotovi več informacij in mentorstva za MSP, da se razširi področje njihove strateške vizije in izboljša njihova sposobnost za uporabo lastniškega kapitala. Ker so se MSP tradicionalno večinoma zanašala na zadolževanje, je njihovo poznavanje in razumevanje alternativnih instrumentov omejeno, pri čemer omahujejo glede lastniškega financiranja. EESO priznava nedavna prizadevanja Komisije za okrepitev znanja o posameznih finančnih instrumentih, toda poudarja, da to ni dovolj, in jo poziva, naj poslovne organizacije podpre in jih spodbuja k razvoju dolgoročnega strateškega pristopa MSP k poslovnemu financiranju. Ker so te poslovne organizacije vsak dan v stiku z MSP, jim lahko pomagajo bolje razumeti, kako lahko različni instrumenti služijo različnim potrebam MSP po financiranju v različnih fazah njihovega življenjskega cikla.

6. Potreba po praktičnih, empirično podprtih ukrepih za podporo MSP

6.1 Čeprav je mreža odposlancev MSP potencialno koristna⁽²⁶⁾, se v številnih državah žal ni pokazala njena prava dodana vrednost, poleg tega pa je zelo težko slediti rezultatom njenega dela. Da bi oživel odlično zamisel o taki mreži, ji je treba nameniti pomembnejšo vlogo, vključno s tesnejšim in neposrednim stikom z nacionalnimi in lokalnimi organizacijami MSP ter izmenjavo dobrih praks in poročil. EESO priporoča, naj mreža ustvari in da na voljo platformo za izmenjavo dobrih praks, da se v sodelovanju z evropskimi/nacionalnimi predstavniškimi organizacijami MSP pripravi letno poročilo o učinkovitosti izvrševanja načela „najprej pomisli na male“. Priporoča tudi, da se po vzoru nacionalnega odposlanca MSP imenuje tudi odposlanec, ki ga imenujejo organizacije MSP.

6.2 EESO meni, da je za odposlance koristno, če sodelujejo v letnem pregledu uspešnosti MSP in dobijo splošne smernice Komisije za bolj sistematično in strukturirano sodelovanje z organizacijami MSP.

⁽²⁴⁾ UL C 181, 21.6.2012, str. 125.

⁽²⁵⁾ Uredba (EU) št. 1303/2013 (člen 5), nadalje razdelano v Delegirani uredbi (EU) št. 240/2014.

⁽²⁶⁾ http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act/sme-envoys_sl. Poročila o dejavnostih in drugi dokumenti: <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2666&Lang=SL>.

6.3 Skupščina MSP se promovira kot „generalna skupščina MSP“, pri čemer EESO v celoti podpira zamisel o forumu, kjer se MSP lahko srečujejo, opredelijo pereča vprašanja in iščejo rešitve. Da bi bila skupščina MSP učinkovitejša in bi se okrepila njena vloga platforme za razpravljanje in odločanje, EESO močno priporoča, da

- organizacije MSP tesneje sodelujejo pri letni pripravi in spremljanju skupščine ter imajo pravo svetovalno vlogo,
- srečanja skupščine zagotovijo več analitičnega gradiva s pomembnimi dejstvi, trendi in pričakovanji nevtralnih raziskovalcev, predvsem akademskih ustanov,
- se dobri primeri in uspešna primerjalna analiza forumov podobne velikosti hitro izvedejo ⁽²⁷⁾,
- se sprejme pregleden in vključujoč postopek za povabila k sodelovanju, kar bo zagotovilo ustrezno mešanico podjetnikov, organizacij MSP, posrednikov, akademskih in raziskovalnih ustanov in oblikovalcev politik iz vseh držav članic ⁽²⁸⁾,
- se dosežejo oprijemljivi rezultati na podlagi razprav in dela skupščine, kot so ukrepi in seznam opravil. Vsako leto bi bilo treba pripraviti poročilo o izvajanju odločitev iz prejšnjega leta in ga dati na voljo,
- se pri odločanju o programu in obsegu vprašanj za razpravo med skupščino upoštevajo posvetovanja z MSP in njihovimi predstavniki.

6.4 EESO je trdno prepričan, da zastopanost poveča učinkovitost politik in ukrepov na evropski, nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter lahko dodatno spodbudi socialni dialog na sektorski ravni, zato poziva k boljši zastopanosti MSP z vlaganjem v skupne ukrepe močnih predstavniških organizacij MSP ter z izmenjavo izkušenj in dobrih praks.

6.5 Nekateri informativni spletni portali Komisije, ki so pomembni za MSP, niso prevedeni v vse jezike EU, zaradi česar so MSP v slabšem položaju. Enako velja za večino javnih posvetovanj.

6.6 EESO skrbi, da se preveč študij in anket Komisije odda v zunanje izvajanje zasebnim svetovalcem, ki nimajo poglobljenega znanja o politikah na področju MSP in njihovih učinkih, ker niso v vsakodnevem stiku z MSP in jih ne predstavljajo. Nujno so potrebni neodvisni znanstveni organi in javna/zasebna partnerstva v sodelovanju z organizacijami MSP, da se na ravni EU zagotovi dejanska dodana vrednost za MSP.

7. Upravna in regulativna bremena

7.1 Za MSP ostajajo velika ovira evropska, nacionalna, regionalna in lokalna regulativna bremena, kadar so ta prekomerna, saj MSP običajno nimajo ustreznih sredstev za soočanje s tovrstnimi težavami. EESO se strinja, da je treba zmanjšati obremenitve in omejitve za mala in srednja podjetja ter mikro podjetja in državljane. Komisija bi se morala osredotočiti na kakovost, in ne na količino ter dati prednost zmanjšanju upravnih obremenitev, ki predstavljajo strošek za podjetja, omejujejo njihovo konkurenčnost pa tudi inovativnost in ustvarjanje delovnih mest. Jasno je, da je treba pri tem upoštevati cilje in namen uvedenih obveznosti. EESO vztraja, da postopki za zagotavljanje skladnosti ne bi smeli biti po nepotrebnem dragi ali dolgotrajni. Pri sprejemanju zakonodaje na evropski, nacionalni in regionalni ravni se mora spodbujati načelo tihega soglasja. Države članice je treba spodbuditi, da poskrbijo, da višina upravnih taks ne presega upravnih stroškov.

⁽²⁷⁾ Na primer finančni forum EuroFi – <http://www.eurofi.net/>, letni forum za finančne storitve itd.

⁽²⁸⁾ Zastopanost MSP je trenutno predmet razprave, saj je sodelovanje na skupščini MSP in pri evropski nagradi za spodbujanje podjetništva mogoče le z osebnim vabilom Komisije. To je pripeljalo do tega, da se vsako leto zbere isti krog udeležencev, pri čemer ni gotovo, da ti dejansko predstavljajo skupnost MSP v svojih državah ali da bodo lahko tej skupnosti predali sporočila s skupščine. Za teme se ne podajo predlogi, agenda pa vključuje le razdrobljene primere podjetništva. Skupščina ne razpravlja o pomembnih vprašanjih in ne oblikuje predlogov.

7.2 Ustrezne službe Komisije bi morale temeljiteje in bolj sistematično uporabljati načelo „samo enkrat“ in test MSP ⁽²⁹⁾, njuna uporaba pa bi morala biti pravno zavezujoča. Ta je namreč trenutno v praksi zelo omejena, saj je prepuščena dobri volji držav članic. To prizadevanje bi moralo zajeti tako zakonodajo kot upravne postopke, ki vplivajo na MSP (vključno z uvedbo enega samega sogovornika in zmanjšanjem obveznosti poročanja ⁽³⁰⁾). EESO poudarja, da je sicer treba preprečevati podvajanje zahtev po informacijah, vendar je v interesu dobro organizirane javne uprave, da so v podatkovnih registrih uprav na voljo vsi podatki in informacije, ki so potrebni in pomembni za izvajanje, nadzor in oceno politik.

7.3 EESO poziva Komisijo, naj pregleda svoje obljube glede ocen različnih zakonodajnih besedil in uredb, ki so še v obravnavi ali se z njimi zamuja, in naj hitro začne s tistimi besedili, ki so povezana z MSP. Komisijo poziva tudi, naj okrepi in poveča upravno zmogljivost posebnega direktorata za MSP.

7.4 Komisija mora zagotoviti, da se ocena učinka in program REFIT po potrebi posebej osredotočita na potrebe MSP. To se mora odražati tudi v državah članicah. Namen, da bi se raziskala možnost zmanjšanja čezmernega prenašanja predpisov v državah članicah, kot ga je v pregledu SBA navedla Komisija, je treba izvajati v praksi ⁽³¹⁾ v skladu s sporočilom o pametni pravni ureditvi, ne da bi pri tem omejili predpise o zaščiti državljanov, potrošnikov in delavcev ali standardov na področju enakosti spolov in okoljskih standardov ⁽³²⁾. Pri tem bi lahko spodbujali države članice, naj določen centralni organ pooblastijo za spremljanje. To je lahko v obliki storitve zgodnjega opozarjanja, spremljanja skladnosti prenosa zakonodaje EU na nacionalno, regionalno in lokalno raven, da se preprečijo pretirano natančno izvrševanje predpisov in nepotrebna upravna bremena. EESO predlaga tudi, da bi morale agende odposlancev MSP nujno vključevati vprašanja, ki so del regulativne agende Komisije.

7.5 EESO poziva evropske in nacionalne oblikovalce politik, naj zagotovijo, da predstavniki evropskih, nacionalnih, regionalnih in lokalnih poslovnih združenj sistematično pregledujejo nove predpise in njihovo izvajanje. Zmanjšanje nepotrebnih stroškov in bremen bi moralo temeljiti na rezultatih presoje konkretnih primerov.

7.6 EESO se zaveda, kako pomembni so prenosi podjetij za MSP, zlasti za družinska podjetja, zato poziva k hitrim ukrepom za njihovo lažjo izvedbo in poenostavitev po zmernih cenah.

7.7 Širše je treba podpirati kulturo prevzemanja tveganja, tudi z vzpostavitvijo ugodnejšega zakonodajnega okvira za drugo priložnost. Projekte, kot sta PRE-SOLVE in Early Warning Europe, bi morali nadalje razvijati in posnemati v vseh državah članicah.

8. Človeški viri

8.1 Večino novih delovnih mest v EU ustvarijo MSP, ki pa se v zadnjem času soočajo z resnimi težavami pri dostopu do kvalificirane delovne sile, zlasti delavcev z znanjem in spretnostmi s področja digitalnega gospodarstva, med drugim zaradi poslabšanja demografskih razmer v mnogih regijah z vidika prebivalstva in njegovega staranja.

8.2 Tudi v regijah, v katerih število prebivalcev narašča, imajo MSP težave z zaposlovanjem in ohranjanjem visoko kvalificiranih delavcev ter s spoštovanjem vse večjih regulativnih in upravnih zahtev institucij trga dela. MSP potrebujejo pomoč pri prepoznavanju, privabljanju in usposabljanju človeških virov. Potrebni so ukrepi za podporo MSP v zvezi z usposabljanjem na področju zdravja in varnosti ter zdravstvenimi storitvami za delavce – na primer nudenje takih storitev grozdu ali skupini MSP, da se znižajo stroški in omejijo tehnične formalnosti.

8.3 EESO poziva Komisijo, naj razvije ukrepe podpore za zagotavljanje prilagojenih programov usposabljanja in kvalificiranja delavcev zunaj glavne sezone in spodbuja države članice k vzpostavitvi sistemov za redno organizacijo takih programov, saj mala podjetja trpijo zaradi visoke stopnje odpovedi. Ti ukrepi bodo pomagali MSP, da premagajo pomanjkljivosti trga dela, ki ovirajo njihove možnosti za razvoj.

⁽²⁹⁾ <http://www.eurochambres.eu/Content/Default.asp?PageID=1&DocID=7733>.

⁽³⁰⁾ COM(2011) 78 final, str. 8.

⁽³¹⁾ COM(2011) 78 final, str. 8.

⁽³²⁾ UL C 303, 19.8.2016, str. 45 (točka 2.9.1).

8.4 EESO poudarja zlasti potrebo po pogostejšem vajeništvu, ter pripravi posebnih programov mentorstva in tutorstva, da bi se soočili s problemom brezposelnosti mladih. To mora imeti čim manjše upravno breme za MSP.

8.5 EESO ugotavlja, da se večanje števila zaposlenih pojavlja predvsem v sektorju MSP in zlasti pri srednjih podjetjih. Hkrati je izziv iskanje primernih načinov za zagotavljanje priložnosti za socialni dialog med delojemalci in delodajalci v teh podjetjih ter njegovo oblikovanje v posebno strukturo. K temu lahko prispeva pobuda za zbiranje inovativnih primerov iz najboljših praks različnih držav.

9. Podjetništvo

9.1 EESO v skladu s prejšnjimi mnenji ⁽³³⁾ izraža zaskrbljenost, ker nedavni podatki kažejo, da „podjetništvo iz nujnosti“ vodi pred „podjetništvom zaradi priložnosti“, ter poziva Komisijo in države članice, naj spremenijo ta trend ⁽³⁴⁾ in spodbujajo krepitev kulture podjetništva v Evropi.

9.2 Akcijski načrt za podjetništvo ⁽³⁵⁾ se še zdaleč ne izvaja. EESO meni, da bi bilo vsakršno nadaljnje odlašanje zelo škodljivo, saj je podjetniškega duha v Evropi že tako manj kot v ostalih delih sveta, sedanji ukrepi pa imajo omejen učinek ⁽³⁶⁾.

9.3 Zaskrbljujoče je, da MSP in še zlasti mikro podjetja v svojem čezmejnem poslovanju slabo izkoriščajo notranji digitalni trg. Treba je spodbujati njihovo sodelovanje ob enakih tržnih pogojih in enakopravno z velikimi mednarodnimi in evropskimi spletnimi trgovci. MSP je treba potrditi njihovo pravico do izbire trga, na katerem želijo poslovati, in pogodbeno svobodo, da se povrne zaupanje v izvajanje spletnih čezmejnih transakcij.

9.4 EESO poziva, naj se ustvari splošno pozitivno vzdušje, ki lahko spodbudi podjetniško aktivnost za vse, brez posebnega poudarka na določenih skupinah podjetnikov. Zato je nujno potreben akcijski načrt za izobraževanje o podjetniški miselnosti.

9.5 EESO poudarja pomen kulturnih in socialnih norm ter poziva Evropsko komisijo in države članice, naj bodo bolj inovativne pri iskanju načinov za obravnavanje kulture nenaklonjenosti tveganju. Vrednost podjetnikov in podjetij ter njihova ključna vloga pri ustvarjanju delovnih mest in rasti se morata bolj spodbujati, vključno z oblikovanjem posebnega stebra pravic podjetnikov ⁽³⁷⁾, ki bi moral zajemati vse posebne oblike podjetništva, in razglasitvijo leta podjetnikov. Komisija in države članice morajo izboljšati okvirne pogoje za podjetništvo, kot so dostop do financiranja, regulativni okvir in podjetniško izobraževanje.

9.6 EESO poziva Komisijo, naj podpre in spodbuja svetovalne službe in programe za izboljšanje upravljanja malih in družinskih tradicionalnih podjetij, saj je vse v teh podjetjih neposredno povezano s tem dejavnikom, pa tudi za vseživljenjsko učenje, vključno z zagotavljanjem spletnih izobraževalnih orodij na področjih, kot so poslovno načrtovanje in proizvodni standardi, potrošniška zakonodaja ali druge uredbe.

10. Dostop do trgov

10.1 Nekatere raziskave kažejo, da le zelo majhen delež MSP ⁽³⁸⁾ dojema notranji trg kot svoj domači trg. Čeprav večina MSP deluje lokalno, so njihove poslovne dejavnosti izjemno odvisne od predpisov o notranjem trgu. EESO poziva k poglobitvi notranjega trga tako za blago kot tudi za storitve, k zmanjšanju regulativnih in upravnih ovir ter oblikovanju instrumentov v podporo širitve MSP na notranjem trgu.

⁽³³⁾ UL C 81, 2.3.2018, str. 1.

⁽³⁴⁾ Podatki kažejo, da je v petih letih po začetku krize leta 2008 število malih in srednjih podjetij naraslo, medtem ko sta obseg dodane vrednosti in število zaposlenih padla. Zbirka podatkov Evropske komisije o oceni uspešnosti malih in srednjih podjetij (izdaja iz leta 2014).

⁽³⁵⁾ COM(2012) 795 final.

⁽³⁶⁾ Študija EESO o oceni učinkovitosti politik EU za MSP v obdobju 2007–2015.

⁽³⁷⁾ http://www.eurochambres.eu/custom/EUROCHAMBRES_proposal_for_a_European_Pillar_of_Entrepreneurial_Rights-2016-00213-01.pdf.

⁽³⁸⁾ Na Švedskem le 6 %.

10.2 EESO poziva Komisijo, naj oceni, kateri instrumenti za MSP v različnih sektorjih bi lahko pomagali k njihovi večji aktivnosti in vključenosti pri sodelovanju v trgovinskih sporazumih in pogajanjih o trgovinski zaščiti, in si prizadeva za večje spodbujanje najučinkovitejših instrumentov, pri čemer naj načelo „najprej pomisli na male“ umesti v središče trgovinske politike EU.

10.3 EESO poudarja dejstvo, da so MSP za EU vse pomembnejša, in poziva k takojšnjim ukrepom za povečanje njihove internacionalizacije, da bodo lahko izkoristila priložnosti na tujih trgih.

10.4 EESO poziva Komisijo, naj zagotovi boljše in učinkovitejše delovanje centrov za MSP, ki so namenjeni pomoči MSP pri vstopanju na pomembne trge, kot sta med drugim Kitajska in Japonska. Poziva jo tudi, naj zagotovi boljše in učinkovitejše sodelovanje med predstavniškimi organizacijami MSP in organi za standardizacijo v zvezi z obstoječimi in novimi tehničnimi standardi EU.

10.5 Nekatere države članice poročajo o nepoštenih trgovskih praksah s strani velikih trgovskih verig, ki MSP nalagajo pretirano težke trgovinske pogoje. To vprašanje je treba dodatno proučiti in ustrezno obravnavati.

10.6 EESO tudi poziva Komisijo, naj si z evropskimi in nacionalnimi programi bolj prizadeva za večji delež malih podjetij, ki z upravo sklenejo pogodbo o javnih naročilih ⁽³⁹⁾.

10.7 EESO meni, da je pomembno, da se organizacije MSP vključijo v partnerstva, da se lahko z usposabljanjem in večjo koordinacijo soočijo s posledicami naravnih in drugih nesreč na ravni EU.

V Bruslju, 17. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

⁽³⁹⁾ https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/strategy_en; <https://www.ppact.eu/>; www.sesamproject.eu; <http://www.tenderio.com/>.

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Celovita obravnava industrijske politike v EU –
izboljšanje poslovnega okolja in podpora konkurenčnosti evropske industrije**

(raziskovalno mnenje)

(2018/C 197/02)

Poročevalec: **Gonçalo LOBO XAVIER**

Soporočevalec: **Dirk BERGRATH**

Zaprosilo	bolgarsko predsedstvo Sveta, 5. 9. 2017
Pravna podlaga	člen 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	18. 12. 2017
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	17. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	134/1/0

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) priznava, da je prenovljena strategija EU za industrijsko politiko ključnega pomena pri usmerjanju rasti ter hitrem prilagajanju držav članic na nove trende in nov gospodarski model. Industrija v širšem smislu je bistvenega pomena za ustvarjanje delovnih mest. Zato EESO poziva Komisijo in države članice, naj za spopadanje s temi izzivi namesto pristopa, temelječega na kratkoročnih rešitvah, ki ne bo omogočil bolj konkretne in vzdržne rasti in ustvarjanja delovnih mest, sprejmejo dolgoročno, celovito in globalno naravnano strategijo. V zvezi s tem bi bilo koristno, če bi Komisija pripravila primerjalno študijo o različnih načrtih v podporo industrijski proizvodnji, ki so bili pred kratkim sprejeti v Združenih državah, na Kitajskem in v Koreji.

1.2 Poslovne storitve, ki se hitro širijo, so že zdaj bistvenega pomena za proizvodne dejavnosti, zlasti za mala in srednja podjetja (MSP). Za učinkovitost in konkurenčnost je odločilna prava kombinacija poslovnih storitev in proizvodnih dejavnosti, ki mora biti del sodobne strategije za industrijsko politiko. Zagonska podjetja je treba spodbujati k razvijanju rešitev, ki lahko okrepijo industrijske dejavnosti in izboljšajo konkurenčnost, zlasti če želijo poslovati na dolgi rok.

1.3 Industrija trenutno predstavlja 15,1-odstotni delež BDP, **do leta 2020 pa naj bi ta delež znašal približno 20 %** ⁽¹⁾, kar ne bi smel biti zgolj politični cilj, temveč tudi ena od prednostnih nalog, skladna z dolgoročno perspektivo. Ta cilj mora biti še naprej v središču evropske politike, pri tem pa je treba vseskozi upoštevati različne strukturne razmere v vsaki državi članici ter se izogibati razdrobljenosti enotnega trga. Za Komisijo bi moralo biti to še naprej prednostnega pomena. Z opredelitvijo novih, zanesljivih in merljivih ciljev bi lahko povečali tudi zavezanost držav članic in njihovo ozaveščenost glede prispevka industrijskih dejavnosti k blaginji evropskih državljanov.

1.4 EESO pozitivno ocenjuje glavni cilj predsednika Komisije Junckerja, da mora evropska industrija postati močnejša in bolj konkurenčna ter še naprej ostati ali postati vodilna v svetu na področju inovacij, digitalizacije in razogljčenja. Zato Evropa potrebuje dolgoročno strategijo, ki bo temeljila na resnično pametni specializaciji ter strukturni raznolikosti in prožnosti v državah članicah EU, pa tudi na predvidevanju temeljnih, hitrih in doslej neznanih sprememb poslovnega okolja.

⁽¹⁾ COM(2017) 479 final.

1.5 EESO meni, da so za boljše ravnesje med državami članicami na področju konkurenčnosti potrebne strukturne reforme, usklajene s socialnimi partnerji in organizacijami civilne družbe, ter specifične spremembe politik v zvezi z izobraževanjem, dejavnostmi raziskav in razvoja, javnimi in zasebnimi naložbami ter produktivnostjo. Na teh specifičnih področjih je potrebna izmenjava dobrih praks, in glede na to, da so gospodarski rezultati v Evropi trenutno na splošno pozitivni, je to pravi trenutek za to.

1.6 EESO je prepričan, da mora biti ena od prednostnih nalog kakršne koli industrijske politike, ki temelji na inovacijah in konkurenčnosti, privlačnost Evrope, zato je čas za vrnitev nekaterih industrijskih dejavnosti. Osnova za to vračanje morajo biti poglobljene prednosti Evrope, kot je gospodarski model, ki temelji na znanju, inovacijah, visoki usposobljenosti, dejavnostih na področju raziskav in razvoja ter ugodnem in trajnostnem okolju za podjetja, ki spoštujejo socialne standarde EU. To je mogoče doseči le s tesnim sodelovanjem med „velikimi“ podjetji in MSP ter tako skleniti krog medsebojno spodbujajočih se inovacij, sodelovanje pa se mora odražati tudi pri dodeljevanju sredstev EU za raziskave, razvoj in inovacije ter bi ga bilo treba okrepiti v večletnem finančnem okviru (2014–2020). Pozitivna fiskalna naravnost bi močno olajšala dodeljevanje novih sredstev, ki bi bila neposredno namenjena izboljševanju konkurenčnosti evropske industrije.

1.7 EESO v celoti podpira vsakoletni dan industrije kot način za poudarjanje prednostnih nalog EU in krepitev ozaveščenosti o tem cilju. Opozarja, da je treba k dogodku pritegniti socialne partnerje in organizacije civilne družbe, ter izpostavlja njihove zmogljivosti za sodelovanje pri reševanju tega izziva. Za Evropo je bistvenega pomena, da vsi državljani razumejo moč oznake „proizvedeno v Evropi“ in vlogo, ki jo imamo vsi pri soočanju s tem izzivom. Evropskim državljanom mora biti jasno, da evropska industrija vpliva na družbo.

1.8 EESO poudarja, da je treba oblikovati nove politike na področju znanj in spretnosti oziroma jih prilagoditi. Evropa se mora s tem izzivom soočiti tako, da sodeluje s socialnimi partnerji in organizacijami civilne družbe, ter s tem zagotoviti spoštovanje delavcev ter njihovih pravic in dolžnosti, obenem pa se mora ozreti v prihodnost in pospešiti prilagajanje sistemov izobraževanja in usposabljanja na prihodnja nova delovna mesta.

1.9 EESO pozdravlja novo pobudo Komisije za vzpostavitev evropskega okvira za kakovostna in učinkovita vajeništva, ki lahko pripomore k odpravi pomanjkljivosti na trgu dela in za podjetja zagotovi delovno silo z ustreznimi praktičnimi izkušnjami in znanjem⁽²⁾. Za evropsko konkurenčnost je verjetno eden najpomembnejših izzivov kakovost in količina evropske delovne sile, zato morajo pri tej obsežni nalogi sodelovati vse države članice.

1.10 EESO meni, da je za enake konkurenčne pogoje izjemno pomembno doseči kompromis globalnih akterjev o spoštovanju načel pravične trgovine⁽³⁾. Evropa mora biti zgled na področju trajnosti, spoštovanja evropskih socialnih standardov in poštene konkurence, ter v to aktivno vključevati druge regije, ne more pa prezreti „slabih praks“ drugih globalnih akterjev, ki ogrožajo evropske vrednote, konkurenčnost, delovna mesta in blaginjo. Biti mora oprezna in svoje vrednote in industrijska podjetja podpreti s praviimi instrumenti. Presežnih zmogljivosti, nezakonite državne pomoči in drugih oblik nepoštena konkurence se je treba lotiti z evropskimi predpisi, ob tem pa upoštevati pravila STO. Za vzpostavitev pravičnega poslovnega okolja so bistvenega pomena protidampinški ukrepi Evropske komisije, ki pa jih je treba natančneje spremljati ter hitreje in bolj prilagodljivo izvajati, da bo mogoče končni cilj doseči brez posrednih stranskih učinkov za različne industrijske sektorje⁽⁴⁾.

2. Stanje v Evropi in sporočilo Komisije

2.1 Zaposilo prihodnjega bolgarskega predsedstva je prispelo nekaj dni pred objavo sporočila Komisije z naslovom Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo – Prenovljena strategija EU za industrijsko politiko.

⁽²⁾ COM(2017) 563 final – Evropski okvir za kakovostna in učinkovita vajeništva.

⁽³⁾ V skladu s ciljem trajnostnega razvoja ZN št. 9 o industriji, inovacijah in infrastrukturi, o katerem so se dogovorile vse države članice EU.

⁽⁴⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/336 z dne 27. februarja 2017 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in o dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz nekaterih debelih pločevin iz nelegiranega jekla ali drugih legiranih jekel s poreklom iz Ljudske republike Kitajske je dober primer protidampinških ukrepov, vendar pa je treba spremljati njene stranske učinke (http://data.europa.eu/eli/reg_imp/2017/336/oj).

2.2 Evropski parlament je 5. julija 2017 pozval k oblikovanju ambiciozne strategije EU za industrijsko politiko ter k pripravi strategije Unije in akcijskega načrta za usklajeno in celovito industrijsko politiko za ponovno industrializacijo Evrope, skupaj s cilji, kazalniki, ukrepi in časovnico.

2.3 Iz naknadno objavljenega sporočila Komisije je razvidno vsaj to, da je glede tega vprašanja zaskrbljena.

2.4 Cilj tega mnenja ni obravnavati sporočila. Ne moremo pa prezreti naslednjih točk:

- v sporočilu je prikazano, da je za evropsko industrijo od leta 2009 značilen stalen trend rasti, vendar pa je presenetljivo, da se Komisija sklicuje na leto 2009, najslabše leto v obdobju gospodarske krize. Kljub strukturnim reformam in politikam, usmerjenim v ponudbo, ki še vedno ovirajo povpraševanje na obrobju Evrope, ali pa ravno zaradi njih, se niti delež dodane vrednosti proizvodnje niti zaposlenost nista vrnila na raven pred krizo leta 2007;
- težko je opredeliti, kaj točno je v pristopu Komisije novega. V sporočilu so predvsem običajna priporočila Komisije glede industrijske politike (usmerjene v ponudbo): zmanjšanje upravnega bremena, poglobitev enotnega trga in razvoj naložbenega kapitala (revitalizacija trga listinjenja za tvegani kapital, Evropski sklad za strateške naložbe itd.);
- Komisija poleg strategije enotnega trga izpostavlja potrebo po dodatnih ukrepih v zvezi s kvalifikacijami. Vendar pa v sporočilu ne podaja nobenih konkretnih ukrepov, razen tega, da namerava razširiti podporo za razvoj nacionalnih strategij na področju kompetenc na druge sektorje (npr. jeklarska in papirna industrija, zelene tehnologije in energija iz obnovljivih virov);
- Komisija v zvezi s financiranjem navaja obstoječe strukturne in investicijske sklade, podporne organe in programe (skladi ESI, Evropski sklad za strateške naložbe, Evropska investicijska banka (EIB), program Obzorje 2020 itd.), pri čemer je popolnoma prezrla ključno vprašanje o tem, kako bo mogoče z zmanjšanim proračunom EU po brexitu podpreti pobude na področju industrijske politike;
- na področju energije, prometa, digitalizacije in trgovinske politike Komisija povzema že sprejete ukrepe;
- ob nastajanju novega gospodarstva, ki temelji na tehnoloških zagonskih podjetjih, usmerjenih v storitve, bi bilo zaželeno, da bi se ta podjetja bolj vključila v industrijo, pa ne le zato, da bi lahko bolje oskrbovala različne sektorje, temveč tudi zato, da bi prispevala k njihovi trajnosti (polovica podjetnikov doživi poslovni neuspeh v prvih petih letih poslovanja! ⁽⁵⁾).

2.5 Sporočilo ni povsem novo ⁽⁶⁾. Je povzetek že sprejetih ukrepov politike, brez novega, celostnega strateškega pristopa, h kateremu je pozval Evropski parlament in ki je obljubljen v naslovu sporočila: Prenovljena strategija za industrijsko politiko. Čas je, da se Evropa česa nauči iz svojih preteklih izkušenj in se ozre v prihodnost, pri tem pa upošteva interese svojih državljanov in vzdržnost evropskega modela.

2.6 V okviru evropske industrijske strategije je treba sprejeti usklajen industrijski akcijski načrt z zavezujočimi cilji, urniki, instrumenti in skupno odgovornostjo za obvladovanje štirih ključnih izzivov v naslednjih desetih letih: digitalizacije, podnebnih sprememb, globalizacije in demografskih sprememb (zlasti izzivov, povezanih z mobilnostjo in staranjem prebivalstva).

3. Splošne ugotovitve

3.1 Industrija v Evropi in po vsem svetu je v fazi temeljite preobrazbe, kar prinaša precejšnje izzive. Evropska industrija je bistvenega pomena za evropsko rast in gospodarstvo držav članic, saj ustvari 80 % evropskega izvoza ter spodbuja zasebne in javne inovacije, za državljane pa visokokvalificirana delovna mesta. Izjemno pomembna je tudi za notranji trg. Evropa ima še vedno konkurenčno prednost na področju izdelkov in storitev z visoko dodano vrednostjo, za kar se mora truditi tudi v prihodnje, vendar pa mora to prednost izkoristiti in podpirati dejavnosti, ki ustvarjajo rast. Industrija zagotavlja 36 milijonov neposrednih delovnih mest in prispeva k visokemu življenjskemu standardu naših državljanov ter

⁽⁵⁾ <http://www.eesc.europa.eu/sl/node/53913> (točka 2.4).

⁽⁶⁾ COM(2014) 14 final.

je ključnega pomena za vodilno vlogo Evrope v svetu in njen mednarodni status. Evropska industrija je bistvena za spodbujanje dejavnosti na področju raziskav in inovacij ter pomembno prispeva k ustvarjanju delovnih mest in rasti.

3.2 EESO meni, da sedanja industrijska revolucija temelji na korenitih in hitrih spremembah pri globalnih akterjih, drastičnem preobratu v potrošniških navadah in prelomnih dosežkih v znanosti in tehnologiji. To je povezano z dobro znanim napredovanjem digitalizacije, krožnim gospodarstvom, robotizacijo in novimi proizvodnimi procesi. Zato je treba pripraviti dolgoročno industrijsko strategijo za soočanje s popolnoma novimi razmerami, ki so se pojavile na primer z uvedbo umetne inteligence in v še večji meri s pojavom industrije 5.0.

3.3 Ta sprememba paradigme že spreminja poslovno okolje in družbo, s tem pa v vseh pogledih tudi industrijo. Eden najpomembnejših vidikov te revolucije bo preobrazba dela ter znanj in spretnosti. Novi industrijski red bo vplival na večino gospodarskih sektorjev. Industrija 4.0 potrebuje tudi delo 4.0, skupaj s pravico dostopa do izobraževanja in vseživljenjskega učenja, kajti samo kvalificirana delovna sila se bo sposobna odzvati na spreminjajoče se trge in inovativna delovna mesta.

3.4 EESO poziva Evropsko komisijo, naj pripravi in mu da na voljo primerjalno študijo o različnih načrtih v podporo industrijski proizvodnji, ki so bili pred kratkim sprejeti v Združenih državah, na Kitajskem in v Koreji. Ta kvantitativna in kvalitativna analiza uporabljenih virov ter prednostnih nalog po sektorju in temi bi zagotovila potrebne informacije za razvoj „celovit[e] industrijsk[e] strategij[e] EU s poudarkom na letu 2030 in po njem, ki bo vključevala srednje- in dolgoročne strateške cilje ter kazalnike za industrijo ter jo bo spremljal akcijski načrt s konkretnimi ukrepi“⁽⁷⁾.

3.5 EESO meni, da med izobraževalnimi programi in ustanovami ter socialno kohezijo obstaja neposredna povezava. Najnovejša znanja in spretnosti ter kvalifikacije uporabnikov digitalne tehnologije in preusposabljanje so ključnega pomena. Socialni partnerji in organizacije civilne družbe bi morali biti močno vpleteni v pripravo učnih načrtov za vse ravni in oblike izobraževanja. Poleg Evrope tudi drugi globalni akterji – Združene države („Najprej Amerika“), Kitajska, Japonska, Indija in Koreja – že sprejemajo ukrepe za reševanje teh izzivov, izjemno pomemben pa je tudi nov pristop glede znanj in spretnosti.

3.6 Podobno se skuša tudi Indijo s strategijo „Naredimo v Indiji“ (angl. *Make in India*) pripraviti, da postane naslednja destinacija za proizvodnjo. To je proces, ki se ne nanaša le na tehnologijo, temveč predvsem na znanja in spretnosti. Zanimivo je, da Ljudska republika Kitajska že pripravlja državni program „Narejeno na Kitajskem 2025“, ki temelji na nemškem programu Industrie 4.0 in drugih evropskih trendih. To pomeni, da ima Evropa pri teh spremembah znova vodilno vlogo, vendar pa vodenje procesa morda ne bo zadostovalo. Zavedati se moramo namreč tudi prihodnjih izzivov ter preučiti, kako se bomo morali prilagoditi, da bi vodilni položaj Evrope še izboljšali in ga utrdili, tako da bodo rezultatov in rasti deležni vsi.

3.7 Industrijsko konkurenčnost Evrope je treba razumeti z globalnega vidika, kljub razlikam med državami članicami. Številne študije kažejo jasno delitev med državami članicami, ki imajo na področju konkurenčnosti vodilno vlogo (10), državami članicami, ki jim po konkurenčnosti sledijo (7), in državami članicami, ki pri konkurenčnosti druge šele dohajajo (11)⁽⁸⁾.

3.8 To pomeni, da v politikah EU, ki sicer temeljijo na konvergenci, niso ustrezno upoštevane vse večje razlike med državami članicami EU: ena rešitev v resnici ni primerna za vse, česar se je treba lotiti pogumno in pri tem vseskozi upoštevati načelo rasti za vse. Ponovno je treba vzpostaviti povezavo med konkurenčnostjo, konvergenco in kohezijo.

3.9 To lahko velja tudi za dejavnosti na področju raziskav in razvoja ter inovacij. Izjemno pomembno je povečati ali vsaj ohraniti naložbe v te dejavnosti, hkrati pa vedno upoštevati specifične razmere v posameznih državah članicah. Evropska politika mora odražati strukturno raznolikost Unije, tudi na področju raziskav in razvoja ter inovacij⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Sklepi Sveta za konkurenčnost 30. novembra in 1. decembra 2017.

⁽⁸⁾ *Factors for Growth Priorities for competitiveness, convergence & cohesion in the EU* (Dejavniki rasti – prednostne naloge na področju konkurenčnosti, konvergence in kohezije v EU); Lighthouse Europe.

⁽⁹⁾ Informativno poročilo EESO o programu Obzorje 2020 (INT/807).

3.10 EESO ob koncu poudarja, da je ključni pogoj za celovito ponovno industrializacijo okrepitev delovnih razmerij.

4. Posebne ugotovitve

4.1 Trgovina in globalizacija (vključno z mednarodnimi dejavnostmi podjetij)

4.1.1 Nobenega dvoma ni, da je notranji trg ključnega pomena za rast v Evropi, nuditi pa mora pravično okolje za ustanavljanje, zagon, razvoj in ohranjanje podjetij. Izjemno pomembno je ustvariti prave pogoje za poslovanje na območju EU. Ne smemo tudi pozabiti na položaj Evrope v svetu in potrebo po sodelovanju z drugimi gospodarstvi. Nedavni trgovinski sporazumi z drugimi gospodarstvi in pogajanja z morebitnimi drugimi partnerji morajo biti daljnovidni ter jih je treba razumeti kot priložnost za rast in razvoj industrije. Vendar pa Evropa obenem ne sme prezreti nekaterih nepoštenih praks v drugih svetovnih gospodarstvih in se mora nanje odločno odzvati.

4.1.2 Evropski socialni standardi morajo biti še naprej v središču vseh politik, in čeprav jih Evropa ne more vsiliti preostalemu svetu, je treba sprejeti ukrepe, s katerimi jih bo zaščitila ter ustvarila prijateljsko ozračje, v katerem bo na področju kulture družbene odgovornosti podjetij vsemu svetu za zgled.

4.2 Energija in trajnostna industrija na temelju krožnega gospodarstva

4.2.1 Evropa mora nenehno vlagati v trajnostno industrijo, ki je sprejemljiva za državljane. Družba, ki je zmožna zmanjšati svoj vpliv na naravo in poskrbeti, da sredstva čim dlje ostanejo v uporabi, je bolj pripravljena družba. Koncept krožnega gospodarstva mora biti v središču vseh industrijskih politik, tako da je mogoče nove izdelke proizvajati v trajnostnem okolju z obnovo, ponovno uporabo, predelavo ali recikliranjem virov.

4.2.2 Uporaba alternativne in zelene energije je nujna bolj kot kdaj koli prej⁽¹⁰⁾. Državljanje je treba seznaniti z dejavnostmi, ki ustvarjajo delovna mesta in evropski predelovalni industriji omogočajo, da je na vodilnem mestu na številnih področjih prenosa znanja. Prav ta „industrija“ je dokaz sposobnosti Evrope, da zna akademsko znanje in znanje drugih institucij združiti s proizvodnim sistemom.

4.2.3 Namesto da se EU osredotoča izključno na notranje ukrepe, bi si morala prizadevati za ustvarjanje ugodnih razmer za različne industrijske panoge EU, da bi te lahko izvažale tehnologije, izdelke in rešitve ter prispevale h kar najbolj učinkovitemu spopadanju z globalnimi podnebnimi izzivi in izzivi glede naravnih virov.

4.3 Raziskave, razvoj in inovacije

4.3.1 Evropske raziskovalne in razvojne projekte bi bilo treba spodbuditi z javnim financiranjem in jih uskladiti s pobudami v posameznih državah članicah, nujno pa je treba povečati tudi raven naložb v dejavnosti na področju raziskav, razvoja in inovacij v vsaki državi članici. EESO poleg tega (znova) poziva k poenostavitvi dostopa do sredstev EU, namenjenih inovacijam⁽¹¹⁾.

4.3.2 EESO tudi meni, da naložbe EU v „velika podjetja“ resnično koristijo inovacijskemu ekosistemu, saj spodbujajo sodelovanje MSP. Krog medsebojno spodbujajočih se inovacij je mogoče skleniti le s povezovanjem naložb velikih podjetij in rešitev, ki jih odkrivajo MSP. V državah članicah bi bilo treba na tem področju poskrbeti za večjo prepoznavnost evropskih projektov, kot je COSME, in s tem spremeniti dojemanje med državljani.

⁽¹⁰⁾ Zadnji podatki o učinkovitosti vetrnih elektrarn (<https://windeurope.org/about-wind/daily-wind/>): v četrtek, 23. novembra 2017, je vetrna energija zadostila 19,2 % povpraševanja po električni energiji v Evropi. Najboljše tri države – Danska s 93 %, Nemčija s 47 % in Portugalska s 46 % – dokazujejo, da je mogoče energijsko učinkovitost izboljšati.

⁽¹¹⁾ Po nekaterih okvirnih ocenah naj bi naložbe v okviru programa Obzorje 2020 znašale 74,8 milijarde EUR, vključno s 16,4 milijarde EUR za vodilni položaj v industriji. Sredstva iz strukturnih skladov, ki so v trenutnem večletnem finančnem okviru namenjena raziskavam in inovacijam, znašajo 43,7 milijarde EUR; za konkurenčnost malih in srednjih podjetij (MSP) je namenjenih 63,7 milijarde EUR, za nizkoogljično gospodarstvo pa 44,8 milijarde EUR. Iz podatkov o projektu Narejeno na Kitajskem je razvidno, da je država vanj vložila 1,5 milijarde USD.

4.3.3 EESO se zavzema tudi za krepitev odgovornih raziskav in inovacij (angl. *Responsible Research and Innovation* – RRI). To je celovit pristop, ki je vzpostavljen že v programu Obzorje 2020 in pomeni sodelovanje vseh akterjev (od tistih, ki prihajajo iz skupnosti raziskovalcev, do institucij in vlad) z metodami vključevanja in sodelovanja.

4.3.4 EESO ni spregledal najnovejšega tehnološkega razvoja, ki izhaja iz napredka pri raziskavah in praktični uporabi dosežkov na področju umetne inteligence, in poziva, naj se mu namenijo posebna pozornost. Pri tem izpostavlja učinke in posledice, ki jih bo imela njegova uporaba ne le v procesih industrijske proizvodnje, temveč tudi v zvezi z zagotavljanjem dela in načinom življenja državljanov na splošno.

4.4 Brexit

4.4.1 Vpliv brexita na posamezne sektorje bo odvisen od dokončnega dogovora med Združenim kraljestvom in EU-27. Nekatere sektorje bo verjetno prizadel bolj, druge manj, vendar pa izpostavljenosti posameznih sektorjev ne bi smeli obravnavati ločeno, saj so med seboj močno povezani, kar lahko poveča učinek na vsakega posebej. Problemi v industriji hrane in pijače bodo na primer vplivali na hotele in restavracije, nazadovanje v kovinski industriji pa bo vplivalo na avtomobilsko proizvodnjo.

4.4.2 Še posebej se zdita pomembna dva vidika: dostop do trga in razpoložljivost delovne sile, in sicer za obe strani. Združeno kraljestvo ima za različne sektorje na razpolago približno podobno število delavcev iz EU, medtem ko relativni obseg njegovega izvoza v EU precej niha, saj so nekateri večji sektorji, kot so gradbeništvo, veleprodaja in maloprodaja, bolj usmerjeni na domači trg.

4.4.3 Za EESO je bistvena ohranitev celovitosti enotnega trga, prav tako pa je treba zagotoviti pravno varnost.

5. Naložbeni načrt

5.1 V novi industrijski dobi so naložbe ključnega pomena. EESO meni, da bi lahko sprejeli številne ukrepe, s katerimi bi bilo mogoče izboljšati učinkovitost naložb in industrijskim podjetjem dati drugo razsežnost:

- povečanje javnih naložb: več fiskalne svobode za države članice, ublažitev meril zadolževanja za javne naložbe („zlato pravilo“); povečanje proračuna EU za procese industrijske preobrazbe, naložbe v trajnostno (vse)evropsko infrastrukturo;
- krepitev zasebnih naložb: spodbujanje naložbenih dejavnosti Evropske investicijske banke, oblikovanje novih programov financiranja v nacionalnih bankah in krepitev že obstoječih. Cilj je malim in srednjim podjetjem zagotoviti varen, dolgoročen okvir financiranja, zlasti za kompleksne procese preobrazbe;
- podpiranje strategije trajnostnega financiranja Evropske komisije v okviru unije kapitalskih trgov, s katerim bi olajšali vlaganje zasebnega kapitala v dolgoročne trajnostne naložbe. V tem smislu EESO poudarja pomen končnega poročila, ki ga bo kmalu pripravila strokovna skupina na visoki ravni za vzdržne finance, in akcijskega načrta, ki mu bo sledil.

5.2 Dodeljevanje sredstev EU mora biti osredotočeno na uresničevanje razvojnih ciljev na področju industrijske politike, zlasti tistih z dodano vrednostjo za EU (zmanjšanje emisij CO₂, energijska učinkovitost, energija iz obnovljivih virov, digitalizacija itd.), ter povezano s socialnimi standardi in referenčnimi merili EU.

5.3 Ti cilji glede trajnosti so bistvenega pomena za evropsko industrijo in evropski vodilni položaj, vendar pa je za njihovo uresničevanje potreben ustrezen naložbeni okvir za mala in srednja podjetja, da bodo lahko še naprej konkurenčna.

5.4 EESO poleg tega meni, da bi bilo treba preučiti možnost, da države članice v svoje izvajanje javnih naročil vključijo socialna in regionalna merila (koncept „dobre vsebine“).

5.5 EESO predlaga tudi ponovno preučitev sistema obdavčitve dohodkov pravnih oseb, da bi rešili vprašanje davčne utaje in davčne konkurence.

V Bruslju, 17. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

III

(Pripravljalni akti)

EVROPSKI EKONOMSKO-SOCIALNI ODBOR

531. PLENARNO ZASEDANJE EESO – 17. IN 18. JANUAR 2018

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Letni program dela Unije za evropsko standardizacijo za leto 2018

(COM(2017) 453 final)

(2018/C 197/03)

Samostojni poročevalec: **Juan MENDOZA CASTRO**

Zaprosilo	Evropska komisija, 9. 10. 2017
Pravna podlaga	člen 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	18. 12. 2017
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	17. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	195/1/0

1. Sklepi in priporočila

1.1 Odbor pozdravlja program dela za standardizacijo za leto 2018, zlasti socialne in okoljske ukrepe, vendar priporoča, da se v naslednjih programih na kratko predstavi, v kolikšni meri so bili izpolnjeni predhodni programi.

1.2 Priporoča, da se vsi ukrepi s področja IKT vključijo v en dokument.

1.3 Poziva Komisijo, naj s pozornim spremljanjem zagotovi, da ne bi prihajalo do zlorabe patentnih ureditev in zaprtih standardov.

1.4 Odbor poudarja vlogo Komisije v evropskem sistemu za standardizacijo, ki je bistven za razvoj notranjega trga in Uniji na svetovni ravni zagotavlja vodilno vlogo na tem področju.

1.5 Poziva Komisijo, naj še naprej zagotavlja ustrezna proračunska sredstva in kadre, da bo mogoče izpolniti cilje Uredbe (EU) št. 1025/2012.

1.6 Poudarja, da je treba podrobno spremljati delo glavnih akterjev na področju standardizacije. EESO bi lahko prednostno vzpostavil poseben forum o vključujočnosti evropskega sistema za standardizacijo.

1.7 Odbor na splošno meni, da je 27 ukrepov, načrtovanih za leto 2018, primernih, vendar izpostavlja naslednje vidike:

- digitalni enotni trg: EESO je zaskrbljen, ker standarde, ki se dejansko uporabljajo na svetovni ravni, pogosto določajo velika industrijska podjetja izven EU, kar ima negativne posledice,
- novi standardi za etanol: EESO močno priporoča, da se upošteva varstvo okolja,
- Odbor predvsem pozdravlja različne ukrepe za občutno izboljšanje zdravja okolja in ljudi,
- standardi za medicinske naprave: EESO predlaga, da se upošteva tudi stroškovna učinkovitost,
- uskladitev meril za določanje emisij v sektorju prometa: EESO poudarja, da je bil od sprejetja prvih ukrepov leta 1995 dosežen skromen napredek.

1.8 EESO podpira Komisijo pri vprašanju mednarodnega sodelovanja, vendar jo želi opozoriti, da se sedaj vse več standardov pripravlja na mednarodni ravni, pri tem pa manjka usklajeni prispevek EU.

1.9 Odbor priporoča, naj evropske organizacije za standardizacijo poenostavijo postopke za organizacije iz Priloge III, da bodo lahko sodelovale pri pripravi standardov, in s tem znižajo ovire za učinkovito sodelovanje.

1.10 EESO pozdravlja različne ukrepe iz skupne pobude za standardizacijo, vendar tudi predlaga, da se upoštevajo *posredni* učinki določanja standardov pri vprašanjih, kot so selitev delovnih mest, vključujoča družba, izobraževanje, usposabljanje itd.

2. Predlogi Komisije

2.1 V letnem delovnem načrtu EU so obravnavani in izpostavljeni izzivi in ugotovitve v zvezi s standardnimi patenti, standardizacijo IKT, mednarodno razsežnostjo standardizacije in avtomatiziranimi vozili.

2.2 Načrt prav tako odraža skupno pobudo za standardizacijo iz junija 2016 ⁽¹⁾.

2.3 Ukrepi so namenjeni podpori naslednjih strateških prednostnih nalog, katerih cilj je podpiranje zadevnih pobud iz delovnega programa Komisije za leto 2017 in potreb po standardizaciji za leto 2018, ki izhajajo iz teh pobud:

- strategija za enotni digitalni trg,
- strategija za energetska unijo,
- evropska vesoljska strategija,
- akcijski načrt EU za krožno gospodarstvo,
- evropski obrambni akcijski načrt,
- bolj povezan in pravičnejši notranji trg z okrepljeno industrijsko bazo.

2.4 Komisija bo organizirala medinstitucionalno usposabljanje za zakonodajalce in sozakonodajalce, da bi se izboljšalo njihovo razumevanje uporabe standardov pri izvajanju zakonodaje in politik.

2.5 Hkrati vabi evropske organizacije za standardizacijo, naj nadaljujejo in okrepijo prizadevanja za olajšanje dela organizacij iz Priloge III in vseh zainteresiranih strani ter se posebej osredotočijo na notranje predpise in postopke ter delo na mednarodni ravni, zlasti v okviru Mednarodne organizacije za standardizacijo (ISO) in Mednarodne elektrotehniške komisije (IEC).

⁽¹⁾ COM(2015) 550 final.

3. Splošne ugotovitve

3.1 EESO pozdravlja delovni program Komisije za leto 2018, ki zajema socialne in ključne okoljske vidike, vključno s pomembnimi temami s področja krožnega gospodarstva, podnebnih sprememb in čiste energije. Pri tem poudarja, da bi bilo treba v naslednjih delovnih programih na kratko predstaviti, v kolikšni meri so bili izpolnjeni predhodni letni programi.

3.2 Poenostaviti je treba platforme in mehanizme za usklajevanje na področju IKT, da ne bi prihajalo do podvajanja dela in morebitne neusklajenosti. Vse ukrepe za standardizacijo na tem področju bi bilo treba vključiti v en dokument.

3.3 Odprti standardi so pomembni za industrijski in tehnološki razvoj v EU. Odbor poziva Komisijo, naj prepreči zlorabo standardov in uporabo, ki je v nasprotju z načeli konkurence na področju patentnih ureditev in zaprtih standardov. V primeru standardnih patentov Odbor podpira načela poštenih, razumnih in nediskriminatorskih licenc.

3.4 EU je s svojim standardizacijskim modelom vodilna v svetu. EESO izpostavlja delo Komisije na tem področju. Enotnost in doslednost korpusa evropskih standardov se zagotavlja s temeljnim načelom „en standard, en preskus – sprejet povsod v Evropi“. S tem se podjetjem omogoča naložbena in tudi pravna ter finančna varnost.

3.5 Evropski sistem za standardizacijo (ESS) ima posebno vlogo in pomen za industrijo, MSP, potrošnike in delavce, zato EESO poziva Komisijo, naj še naprej zagotavlja proračunska sredstva in kadre, da bo mogoče izpolniti cilje Uredbe (EU) št. 1025/2012.

3.6 Odbor poziva k pozornemu spremljanju prizadevanj glavnih akterjev na področju standardizacije, da bo ESS postal bolj vključujoč. EESO bi lahko prednostno vzpostavil poseben forum o vključujočnosti ESS. Ta bi bil zadolžen za organizacijo letnega javnega posvetovanja za oceno napredka na tem področju.

3.7 Ker trenutno še nimamo zadovoljivega odgovora glede sodbe Sodišča Evropske unije v zadevi James Elliott ⁽²⁾, v kateri se evropski standardi prvič priznavajo kot zakoni EU, EESO poudarja, kako pomembno je, da Komisija v tesnem sodelovanju z drugimi evropskimi institucijami izvaja potrebne pristojnosti nadzora nad postopki standardizacije, ter poziva k medinstitucionalni razpravi o tem vprašanju.

3.8 EESO predlaga Evropski komisiji, naj preuči postopek posvetovanja o predhodnem osnutku letnega programa dela Unije, saj ni bilo nobene strateške vizije, strukture, konteksta ali obrazložitve utemeljitev podanih predlogov.

4. Pripombe v zvezi z ukrepi za leto 2018

Nova spodbuda za delovna mesta, rast in naložbe

4.1 Določitev standardiziranih pravil za proizvodnjo gnojil (tudi organskih) ⁽³⁾

Odbor je že ugotovil, da nekatere opredelitve in standardi glede gnojil, pridobljenih iz sekundarnih surovin, niso jasni. Zato priporoča, da se nova uredba tesneje poveže in uskladi z veljavno direktivo o odpadkih ⁽⁴⁾ in se tako izboljša njeno izvajanje, opozarja pa tudi na pomen okoljskih pomislekov v zvezi z gnojili.

Enotni digitalni trg

4.2 Izboljšanje kakovosti fiksni in brezžičnih/mobilnih storitev ⁽⁵⁾

4.2.1 Nobenega dvoma ni, da ima standardizacija pomembno vlogo na tem področju, saj onemogoča razdrobljenost trga, ki bi lahko privedla do protikonkurenčnega ravnanja ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ C-613/14 – James Elliott Construction.

⁽³⁾ COM(2016) 157 final.

⁽⁴⁾ UL C 389, 21.10.2016, str. 80.

⁽⁵⁾ COM(2016) 176 final.

⁽⁶⁾ Poročilo Organa evropskih regulatorjev za elektronske komunikacije (BEREC) o omogočanju interneta stvari, 12. 2. 2016.

4.2.2 EESO pri strategiji za enotni digitalni trg v celoti podpira Komisijo, vendar želi poudariti, da pomembno vpliva na organiziranje trga dela v Evropi, saj vse več delavcev v spletni množici (t. i. *crowd workers*) dela za platforme v delovnih razmerjih, ki so pogosto zelo kratkotrajna in nestalna.

4.2.3 Digitalizacija industrije je svetovni trend, ki se bo v naslednjih nekaj letih le še krepil. Standardi IKT so bistveni za razvoj digitalnih tehnologij v številnih industrijskih sektorjih. Vendar pa standarde, ki se dejansko uporabljajo na svetovni ravni, določajo velika industrijska podjetja izven EU.

4.2.4 Sprejemanje nacionalnih, evropskih ali mednarodnih standardov v uradnih organih za standardizacijo (Evropski odbor za standardizacijo, Evropski odbor za elektrotehnično standardizacijo, Evropski inštitut za telekomunikacijske standarde) je za hitro spreminjajočo se digitalno tehnologijo predolgotrajno. Podjetja zato oblikujejo svoje standarde, in to precej hitreje ter po svojih pravilih.

4.2.5 Obstaja nevarnost, da bo razvoj standardov postal nepregleden in ne vključujoč.

4.3 Določitev pravil za lažji razvoj tehnologije 5G v 26-gigaherčnem pasu (24,25–27,50 GHz) in drugih pasovih z večjo valovno dolžino ⁽⁷⁾

EESO meni, da je ta ukrep bistven za ohranitev vodilnega položaja EU pri uvajanju tehnologij 5G.

4.4 Določitev skupnih standardov za izboljšanje radijskih komunikacijskih sistemov, izmenjavo podatkov o potnikih in vozni redih ter varnost IT ⁽⁸⁾

EESO meni, da bi bilo treba ravno tako poenotiti tehnološke spremembe in nove poslovne modele, ki izhajajo iz turizma. Poleg tega bi bilo treba spodbujati razvoj povezanih pametnih storitev pri izdajanju vozovnic in obveščanju potnikov.

4.5 Interoperabilnost in izmenjava podatkov med operaterji za učinkovitejšo prometne in logistične storitve ⁽⁹⁾

Komisija poleg standardov predlaga tudi dopolnitvene ukrepe. Kljub temu se je treba zavedati velikih izzivov, s katerimi se bo panoga morala soočiti glede na sedanje stanje: „večkratno pošiljanje podatkov v različne sisteme zaradi mozaika medsebojno nezdružljivih standardov; nepovezanost sistemov in pomanjkljivo zaupanje v varstvo občutljivih podatkov; nepriznavanje elektronskih prevoznih dokumentov v organih, bankah, zavarovalnicah; pomanjkanje kritične mase deležnikov, ki bi si izmenjevali podatke in preizkušali nove poslovne priložnosti“ ⁽¹⁰⁾.

Trdna energetska unija s podnebno politiko, usmerjeno v prihodnost

4.6 Razvoj novih senzorjev in metod merjenja za oceno kakovosti zunanega zraka ⁽¹¹⁾; spremljanje emisij amoniaka (NH₃), klora in klorovega dioksida v zrak ter emisij vodikovega fluorida (ali skupne količine plinastih fluoridov) iz industrijskih sektorjev ⁽¹²⁾; varovanje zdravja pred policikličnimi aromatskimi ogljikovodiki ⁽¹³⁾

Odbor pozdravlja predlagane izboljšave, s katerimi se občutno prispeva k boljšemu zdravju okolja in ljudi. Izpostavljenost prebivalstva policikličnim aromatskim ogljikovodikom, med katerimi je bilo za številne ugotovljeno, da so rakotvorni, že dolgo vzbuja skrb. Obstaja več zakonodajnih aktov EU, ki že omejujejo prisotnost teh snovi v nekaterih živilih, vodi in zunanjem zraku.

⁽⁷⁾ Direktiva 2014/53/EU (UL L 153, 22.5.2014, str. 62).

⁽⁸⁾ Direktiva (EU) 2016/797 (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

⁽⁹⁾ COM(2011) 144 final, COM(2009) 8 final, COM(2013) 913 final, SWD(2013) 524 final, C(2015) 2259 final.

⁽¹⁰⁾ Glej Forum za digitalne prometne in logistične storitve – Ozadje (Digital Transport and Logistics Forum – Background), 2015.

⁽¹¹⁾ Direktiva 2008/50/ES (UL L 152, 11.6.2008, str. 1); Direktiva 2004/107/ES (UL L 23, 26.1.2005, str. 3).

⁽¹²⁾ Direktiva 2010/75/EU (UL L 334, 17.12.2010, str. 17).

⁽¹³⁾ Uredba (ES) št. 1907/2006 (UL L 396, 30.12.2006, str. 1).

4.7 *Okoljsko primerna zasnova: zmanjšanje potrošnje številnih izdelkov (npr. računalnikov) ⁽¹⁴⁾; označevanje energetske učinkovitosti centraliziranih sistemov ⁽¹⁵⁾; zelena infrastruktura ⁽¹⁶⁾*

EESO opozarja na odpornost ključne infrastrukture EU pri soočanju z neizogibnimi posledicami podnebnih sprememb ter na počasen odziv sistema standardizacije na to pomembno vprašanje. Standardi lahko okrepijo razvoj zelene infrastrukture, prispevajo k učinkovitejši rabi virov v gradbeništvu in povečajo odpornost proti učinkom podnebnih sprememb.

4.8 *Razvoj standardov za 20/25-odstotni delež etanola v bencinu (trenutno 10 %) ⁽¹⁷⁾*

Če bo Komisija sklenila, da za razvoj teh standardov zadolži Evropski odbor za standardizacijo, EESO zelo priporoča, da se upoštevajo tudi ekološki vpliv monokulturnih nasadov, škoda, povzročena vodi in tlom, zaradi uporabe pesticidov in gnojil, erozija tal, spiranje hranil, povečano izkoriščanje sladkovodnih virov ter izguba biotske raznovrstnosti in življenjskega prostora prostoživečega rastlinstva in živalstva ⁽¹⁸⁾.

4.9 *Uskladitev meril za določanje emisij v sektorju prometa ⁽¹⁹⁾*

EESO meni, da bi morala Komisija za ta ukrep, ki je nedvomno potreben, podati konkretnejše predloge. Omeniti velja, da so bili prvi ukrepi za zmanjšanje emisij v sektorju prometa sprejeti leta 1995 ⁽²⁰⁾.

Notranji trg

4.10 *Krepitev vloge Evropskega odbora za pripravo standardov za plovbo po celinskih plovnih poteh (CESNI) ⁽²¹⁾*

Zaradi izjemno velikega števila trenutnih zahtev, ki veljajo za pomorski prevoz na kratkih razdaljah ⁽²²⁾, je ukrepe treba sprejeti, vendar EESO meni, da bi moral biti predlog bolj dorečen.

4.11 *Načrt za standardizacijo izdelkov in storitev, temelječih na evropskem globalnem navigacijskem satelitskem sistemu, izvajanje načrta in izboljšanje združljivosti storitev Galileo z letalskim trgom ⁽²³⁾*

EESO v celoti podpira ta predlog, saj je bil svetovni trg izdelkov in storitev, temelječih na globalnih satelitskih navigacijskih sistemih, t. i. podrejeni trg, v letu 2013 vreden 200 milijard EUR ⁽²⁴⁾.

4.12 *Elektronsko javno naročanje ⁽²⁵⁾*

Usklajevanje je pomemben korak k demokratizaciji trga, ki naj bi bil pregleden in dostopen, kar je potrebno za obširno uporabo javnih sredstev. Hkrati je treba ohraniti nizke stroške vzpostavljanja, prilagajanja in vzdrževanja obstoječih platform. Zato je standardizacija ključnega pomena ⁽²⁶⁾.

4.13 *Razvoj standardov za tiskalnike in drugo opremo ⁽²⁷⁾*

EESO se strinja, da so potrebni novi usklajeni standardi, saj potrošniki pričakujejo, da bodo novi in inovativni izdelki, kot so 3D-tiskalniki, roboti in avtonomna vozila, varni tako kot običajnejši izdelki. Nujno je, da novi izdelki ne ogrožajo varnosti potrošnikov.

⁽¹⁴⁾ Direktiva 2009/125/ES (UL L 285, 31.10.2009, str. 10).

⁽¹⁵⁾ Direktiva 2009/28/ES (UL L 140, 5.6.2009, str. 16).

COM(2016) 767 final.

⁽¹⁶⁾ COM(2013) 249 final; COM(2013) 216 final; COM(2014) 445 final.

⁽¹⁷⁾ Direktiva 2009/28/ES (UL L 140, 5.6.2009, str. 16).

⁽¹⁸⁾ Projekt Trg biogoriv (Biofuel Marketplace), maj 2006.

⁽¹⁹⁾ Direktiva 2003/87/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

⁽²⁰⁾ COM(95) 302 final.

⁽²¹⁾ Direktiva (EU) 2016/1629 (UL L 252, 16.9.2016, str. 118).

⁽²²⁾ Evropski standard o določitvi tehničnih zahtev za plovila za celinsko plovbo, izdaja 2015/1.

⁽²³⁾ COM(2016) 705 final.

⁽²⁴⁾ Stališče organizacije Galileo Services o glavnih prednostnih nalogah delovnega programa „Vesolje“ 2018–2020 v okviru programa Obzorje 2020.

⁽²⁵⁾ COM(2013) 453 final; direktive o javnem naročanju (2017/24/EU); COM(2015) 192 final.

⁽²⁶⁾ UL C 67, 6.3.2014, str. 96.

⁽²⁷⁾ Direktiva 2006/42/ES, Direktiva 95/16/ES (prenovitev) (UL L 157, 9.6.2006, str. 24).

4.14 Posodobitev zahtev glede varnosti in učinkovitosti medicinskih naprav ⁽²⁸⁾

EESO se strinja s Komisijo, da nova uredba krepi zahteve glede varnosti in učinkovitosti medicinskih naprav, da bo mogoče ohraniti stik s tehnološkim in znanstvenim napredkom. To je glavni cilj. Vendar nove tehnologije tudi najbolj poganjajo hitro naraščajoče izdatke za zdravstvo, zato EESO predlaga, da se upošteva tudi stroškovna učinkovitost.

4.15 Posodobitev varnostnih in higienskih zahtev za gradbene proizvode v stiku s pitno vodo ⁽²⁹⁾

EESO obžaluje, da celo po desetih letih razprav evropski standardi za to področje še vedno niso pripravljeni. V skladu z odločitvijo o spremembi trenutnega mandata (M/136) ⁽³⁰⁾ morata organa za standardizacijo prve rezultate predstaviti do konca leta 2018.

4.16 Podpora delu v zvezi z bistvenimi zahtevami za brezpilotne zrakoplove ⁽³¹⁾

EESO ugotavlja, da se v javnosti vse bolj razpravlja o uporabi tehnologije brezpilotnih zrakoplovov za rekreacijo in komercialno uporabo, pa tudi o tveganjih za varnost in zaščito. Za vzpostavitev komercialnega trga na svetovni ravni so mednarodni standardi odločilnega pomena. Bistveno je, da ti standardi omogočijo nastanek usklajenega zračnega prostora na svetovni ravni, v katerega bodo lahko brezpilotni zrakoplovi rutinsko vstopali in ki bo omogočil širitev tržnih priložnosti, ne da bi bili ogroženi varnost in splošna učinkovitost zračnega prostora. Med najpomembnejšimi standardi, ki se trenutno razvijajo, so standardi za zaznavanje in izogibanje ter standardi za vodenje in nadziranje ⁽³²⁾.

4.17 Revizija usklajenih meril za eksplozive za civilno uporabo (zlasti detonatorje) ⁽³³⁾

Glavni cilj tega ukrepa je povečati varnost eksplozivov za civilno uporabo, saj močno razširjeni izdelki (zlasti elektronski detonatorji) v sedanjih usklajenih standardih sploh niso zajeti. Odbor vsekakor meni, da je predlog v celoti ustrezen.

4.18 Interoperabilnost: nove tehnične specifikacije za interoperabilnost železniškega sistema ⁽³⁴⁾

EESO pozdravlja predlog kot nov korak na dolgi poti do povezovanja železniških sistemov v Evropi. Tokrat se v standardih za tirna vozila, ki se uporabljajo za tirno širino 1 520 mm, daje prednost povezavi z evropsko tirno širino, ki je 1 435 mm.

4.19 Zaščita zdravja delavcev pred tveganjem, povezanim z eksplozivnimi atmosferami ⁽³⁵⁾

EESO se s tem v celoti strinja, saj nova direktiva o eksplozivnih atmosferah določa, da se naloge posodobijo v skladu z novim zakonodajnim okvirom.

4.20 Izboljšanje varnosti potrošnikov ⁽³⁶⁾

EESO upa, da so novi standardi skladni z načelom, da morajo biti zaradi varstva potrošnikov blago in storitve, ki so potrošnikom na voljo, takšni, da njihova uporaba v običajnih ali predvidljivih pogojih ne pomeni nevarnosti za zdravje potrošnikov, če so nevarni, pa se lahko na podlagi hitrih in enostavnih postopkov umaknejo s trga ⁽³⁷⁾.

Območje pravosodja in temeljnih pravic

4.21 Standardizacija: določitev zahtev za naprave za odkrivanje, ki se uporabljajo za zaščito pred terorističnimi napadi (na vseh področjih, razen v letalstvu) ⁽³⁸⁾

EESO sicer v celoti podpira ta ukrep, vendar poudarja, da je sodelovanje med EU in ZDA ključnega pomena, saj obe pestijo

⁽²⁸⁾ Uredba (EU) 2017/745 (UL L 117, 5.5.2017, str. 1); Uredba (EU) 2017/746 (UL L 117, 5.5.2017, str. 176).

⁽²⁹⁾ Uredba (EU) št. 305/2011 (UL L 88, 4.4.2011, str. 5); Direktiva Sveta 98/83/ES (UL L 330, 5.12.1998, str. 32).

⁽³⁰⁾ Spremenjeni mandat Evropskega odbora za standardizacijo/Evropskega odbora za elektrotehnično standardizacijo.

⁽³¹⁾ COM(2015) 613 final.

⁽³²⁾ ISO. Kako bodo standardi vplivali na industrijo brezpilotnih zrakoplovov (*How standards will target the drone industry*).

⁽³³⁾ Direktiva 2014/28/EU (UL L 96, 29.3.2014, str. 1).

⁽³⁴⁾ Direktiva (EU) 2016/797 (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

⁽³⁵⁾ Direktiva 2014/34/EU (UL L 96, 29.3.2014, str. 309).

⁽³⁶⁾ Direktiva 2001/95/ES (UL L 11, 15.1.2002, str. 4).

⁽³⁷⁾ UL C 271, 19.9.2013, str. 81.

⁽³⁸⁾ COM(2014) 247 final; COM(2015) 624 final; COM(2012) 417 final.

teroristične grožnje⁽³⁹⁾. Med drugim velja omeniti tudi vprašanja v zvezi s kibernetno varnostjo in grožnje, značilne za sektor prometa.

EU kot močnejši mednarodni akter

4.22 Razvoj: podpora držav članic v prizadevanjih za vzpostavitev skupnih evropskih obrambnih zmogljivosti (minimalni standardi)⁽⁴⁰⁾

Dokler ni znanih več informacij o študiji, ki jo pripravlja Komisija, in sklepu, ki bo nato sprejet, EESO podpira razvoj skupnih standardov za vojaško opremo in tudi opremo z dvojno uporabo, pri čemer se obstoječi standardi, zlasti Natovi standardi, ne smejo podvajati⁽⁴¹⁾.

5. Mednarodno sodelovanje

5.1 EESO podpira pobudo Komisije za okrepitev političnega dialoga z mednarodnimi akterji s področja standardizacije, vendar želi opozoriti, da se sedaj vse več standardov pripravlja na mednarodni ravni, pri tem pa manjka usklajeni prispevek EU.

5.2 Prenos razvoja standardov na mednarodno raven ima nekatere posledice: deležniki iz družbe, MSP in organi za nadzor trga ne morejo več sodelovati, saj nimajo dovolj sredstev, da bi aktivno vplivali na mednarodno dogajanje na tem področju.

5.3 Mednarodne standarde je mogoče tudi neposredno uporabiti na nacionalni ravni, s čimer se zaobide evropska organizacija za standardizacijo, zato je vse več možnosti, da se bo usklajenost na notranjem trgu zmanjšala.

6. Vključujočnost

EESO pozdravlja ukrepe Komisije za spremljanje napredka pri doseganju zares vključujočega evropskega sistema za standardizacijo. Odbor evropske organizacije za standardizacijo izrecno spodbuja, naj poenostavijo postopke za organizacije iz Priloge III, da bodo lahko sodelovale pri pripravi standardov, in s tem znižajo ovire za učinkovito sodelovanje.

7. Uresničevanje skupne pobude za standardizacijo

7.1 EESO pozdravlja različne ukrepe iz skupne pobude za standardizacijo. V zvezi s študijo na ravni EU o gospodarskih in družbenih vplivih ter dostopu do standardov v EU in državah članicah Efte tudi predlaga, da se upoštevajo posredni učinki določanja standardov, pri čemer naj bo poudarek na vprašanjih, kot so selitev delovnih mest, vključujoča družba, izobraževanje, usposabljanje itd.

7.2 EESO pozdravlja pobude za pospešitev sprejemanja standardov, vendar ga skrbi, da se bo s tem poslabšala preglednost pripravljalnega dela, ki je podlaga za standarde.

V Bruslju, 17. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomskega-socialnega odbora
Georges DASSIS

⁽³⁹⁾ Prednosti usklajevanja standardizacije med ZDA in EU (The Benefits of U.S.-European Security Standardisation). Nacionalni inštitut za standarde in tehnologijo (National Institute of Standards and Technology). Ministrstvo za trgovino ZDA, junij 2012.

⁽⁴⁰⁾ COM(2016) 950 final.

⁽⁴¹⁾ UL C 288, 31.8.2017, str. 62.

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o boju proti goljufijam in ponarejanju v zvezi z negotovinskimi plačilnimi sredstvi ter o nadomestitvi Okvirnega sklepa Sveta 2001/413/PNZ

(COM(2017) 489 final – 2017/0226 (COD))

(2018/C 197/04)

Poročevalec: **Victor ALISTAR**

Zaprosilo	Evropski parlament, 2. 10. 2017 Svet, 25. 10. 2017
Pravna podlaga	člen 83(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	18. 12. 2017
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	18. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	129/0/1

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) pozdravlja pobudo Komisije za prednostno obravnavo boja proti kibernetiski kriminaliteti, pojavu, ki vpliva na elektronsko plačevanje, čeprav bi morala to storiti že zdavnaj. Digitalizacija prinaša koristi, pa tudi izzive, zato bi bilo treba uvesti mehanizme za odzivanje nanje, da bi evropsko gospodarstvo in evropski državljani imeli v celoti korist od informacijske družbe. EESO pozdravlja predlog Komisije, namenjen zaščiti državljanov in podjetij pred omrežji kibernetских kriminalcev, ki hkrati določa ukrepe za okrepitev zaupanja v uporabo elektronskih plačilnih sredstev.

1.2 EESO v tem predlogu direktive ugotavlja več pomanjkljivosti, o katerih bi bilo treba razmisliti in jih odpraviti:

1.2.1 V členu 11 glede določanja sodne pristojnosti v zvezi s preiskavami je treba pojasniti, ali je osnovno načelo prisotnost storilca kaznivega dejanja ali informacijskega sistema na določenem ozemlju, da se prepreči pozitiven spor o pristojnosti. EESO zato predlaga, da se v členu 11 doda nov odstavek v zvezi z reševanjem sporov o pristojnosti po eni od dveh predlaganih metod v tem mnenju.

1.2.2 V predlogu direktive so pomanjkljivo obravnavani tudi primeri, ko so vpletene tudi druge jurisdikcije zunaj EU, in način sklicevanja na druge pravne instrumente v mednarodnem pravosodnem sodelovanju, zato bi bilo treba jasno določiti in opredeliti postopkovni okvir.

1.2.3 Člen 16, ki se nanaša na preprečevanje, bi bilo treba dopolniti s posebnimi ukrepi, določenimi v nacionalni zakonodaji v zvezi s prenosom, kar zadeva obveznost poročanja, ki bi veljala bodisi za gospodarske subjekte, ki nudijo elektronska plačilna sredstva, bodisi za nacionalne regulativne organe ali pa za organe, pristojne za finančno opismenjevanje.

1.2.4 V zvezi s členoma 12 in 13 bi bilo treba določiti tudi izmenjavo dobrih praks na področju odkrivanja, preiskav in odpravljanja posledic kibernetiske kriminalitete, povezane z goljufijami z elektronskimi plačilnimi sredstvi.

1.3 Čeprav se predlog nanaša na regulativno sodelovanje na področju preiskav in pravosodnega sodelovanja v primerih računalniških goljufij, je treba uvesti tudi odvračilne mehanizme in mehanizme obveščanja javnosti o načinu delovanja storilcev kaznivih dejanj prek kampanj ozaveščanja, ki bi jih izvajali nacionalni organi kazenskega pregona.

1.4 Da bi zagotovili učinkovitost ukrepov za zaščito oseb in dosegli cilje, zaradi katerih je nastala ta pobuda, tj. da bi izboljšali zaupanje v digitalne in elektronske načine plačevanja ter izboljšali skladnost in preprečevanje, bi bilo treba dopolniti določbe člena 15 in določiti tudi, da je treba z nacionalno zakonodajo uvesti finančno jamstvo proti goljufijam, na podlagi česar bi se žrtvam računalniških goljufij v celoti povrnila škoda, nastala z napadom na imetnike elektronskih plačilnih instrumentov. Izdajatelj naj bi kot zainteresirana civilna stranka prejel to odškodnino po končani preiskavi.

1.5 Da bi bila politika boja proti ponarejanju plačilnih instrumentov učinkovita in uspešna, bi bilo treba v direktivi določiti obveznost obveščanja o primerih ponarejenih elektronskih plačilnih instrumentov, tako kot je obvezno poročanje v okviru politik boja proti pranju denarja ali uredbe o varstvu osebnih podatkov.

1.6 EESO poudarja, da je treba povečati zmogljivosti za analizo pojava goljufij v zvezi z elektronskimi in digitalnimi plačilnimi sredstvi ter za njegovo preprečevanje, za kar je treba vzpostaviti mehanizem zbiranja statističnih podatkov, da bi okrepili strategije preprečevanja takih goljufij in odpravljanja njihovih posledic. Poleg tega morajo države članice redno ocenjevati učinke prenesenih ukrepov in vsako leto objavljati kvantitativna poročila, kvalitativne ocene učinka pa na dve ali tri leta, da bi bilo mogoče oceniti učinkovitost politike in ugotoviti, kaj je treba spremeniti.

1.7 Da bi se srednjeročno povečala učinkovitost boja proti računalniškim goljufijam in ponarejanju plačilnih sredstev, bi bilo treba okrepiti določbe člena 16 in jasno opredeliti, da morajo države članice razviti na tem področju specializacije na podlagi znanja, pridobljenega v okviru preiskav, in izmenjave izkušenj, da bi se izboljšale splošne kompetence diplomantov (v okviru izbirnih predmetov) ter strokovnjakov in preiskovalcev (na podlagi stalnega strokovnega usposabljanja).

1.8 EESO poleg tega meni, da je praktično sodelovanje absolutno nujno in ga je treba spodbujati, pa naj gre za nacionalno ali čezmejno sodelovanje. Sodelovati je treba tako pri boju proti tej obliki kriminalitete kot tudi pri njenem preprečevanju. V to je treba vključiti vse deležnike, tako iz javnega kot zasebnega sektorja.

1.9 Da bi se izognili zmedi v zvezi s področjem uporabe direktive, EESO predlaga, da se v naslovu namesto izraza „negotovinska plačilna sredstva“ uporabi izraz „elektronska in digitalna plačilna sredstva“.

2. Predlog Komisije

2.1 Cilj direktive je zagotoviti usklajenost instrumentov in okrepitev zmogljivosti držav članic za preiskovanje goljufij, povezanih s plačilnimi sredstvi v elektronski ali digitalni obliki. Predlog je namenjen spodbujanju čezmejnega sodelovanja med preiskovalnimi organi ter pripravi vrste ukrepov za to sodelovanje in skupnih minimalnih standardov v zvezi s preprečevanjem, pomočjo žrtvam in odgovornostjo izdajateljev teh instrumentov. Pri tem je treba določiti področje uporabe instrumenta, katerega namen je ponuditi tehnološko nevtralno možnost.

2.2 Glede na tehnološki razvoj in diverzifikacijo računalniških goljufij ter strategije, ki jih uporabljajo kriminalne združbe, Komisija v Strategiji za enotni digitalni trg za Evropo ⁽¹⁾ priznava, da okvirni sklep ne zadostuje za spopadanje z novimi izzivi in tehnološkimi novostmi, kot so virtualne valute in mobilna plačila.

2.3 Kartice so najpogostejše negotovinsko plačilno sredstvo v EU z vidika števila transakcij. Goljufij, povezanih s karticami, izdanimi v euroobmočju, naj bi bilo v letu 2013 po študiji Evropske centralne banke za 1,44 milijarde EUR, njihovo število pa še narašča ⁽²⁾. Čeprav so podatki o goljufijah na voljo le za plačila s karticami, so kartice po številu transakcij najpomembnejše negotovinsko plačilno sredstvo v EU ⁽³⁾.

2.4 Iz analize Komisije je razvidno, da so goljufijam najbolj izpostavljena elektronska plačila stroškov za potovanja, kot so vozovnice za vlak, letalske vozovnice, nastanitev ipd.

⁽¹⁾ COM(2015) 192 final.

⁽²⁾ Evropska centralna banka, *Fourth report on card fraud* (Četrto poročilo o goljufijah s plačilnimi karticami), julij 2015 (zadnji razpoložljivi podatki).

⁽³⁾ Glej opombo 2.

2.5 Namen predloga Komisije je zagotoviti trden in tehnološko nevtralen okvir, odpraviti operativne ovire in izboljšati preprečevanje goljufij z elektronskimi plačilnimi sredstvi.

2.6 Da bi zagotovili učinkovitost boja proti goljufijam z elektronskimi plačilnimi sredstvi in računalniškemu kriminalu, so v predlogu direktive določena skupna pravila za nacionalne zakonodajalce, ki se nanašajo na: kazniva dejanja, povezana z računalniškimi goljufijami v zvezi s plačilnimi sredstvi, udeležnost pri kaznivem dejanju in kazenskopravno politiko, pravno odgovornost pravnih oseb in poenotenost kazni s preprečevalnim učinkom. EESO poudarja, da so določbe, povezane z virtualnimi valutami, novost v zakonodaji Evropske unije. Med kaznivimi dejanji so zajeta dejanja, ki kot taka sicer niso goljufija, vendar so storjena v pripravi na goljufijo (kraja in ponarejanje, pa tudi prodaja in samo posedovanje ukradenih plačilnih instrumentov).

2.7 Da bi se izboljšala učinkovitost evropskega sodelovanja v boju proti računalniškemu kriminalu in goljufijam s plačilnimi sredstvi, direktiva določa sprejetje konkretnih posebnih določb v zvezi z institucionalnimi mehanizmi in pristojnostmi glede preiskav na ravni držav članic in v zvezi z evropskim mehanizmom za izmenjavo informacij med nacionalnimi organi.

2.8 Zelo pomemben element predloga je uvedba obvezne zagotovitve sredstev za obrambo interesov žrtev, s čimer jim je zagotovljen dostop do učinkovitega pravnega sredstva.

2.9 Predlog Komisije je povsem v pristojnosti Evropske unije, kakor določa člen 83 Pogodbe o delovanju Evropske unije, in zahteva le minimalno uskladitev na ravni držav članic, ki imajo 24 mesecev časa za prenos te direktive.

3. Splošne ugotovitve

3.1 Izbrana možnost pravnega instrumenta je zelo primerna, saj bo z direktivo mogoče določiti pravno zavezujoče predpise na ravni vseh nacionalnih jurisdikcij (z izjemo Danske, če tega ne želi), kar bi pomenilo korak dlje od enotne prakse, določene z Okvirnim sklepom 2001/413/PNZ, brez poseganja v vsebino.

3.2 EESO ugotavlja, da je predlog direktive v skladu z drugimi predpisi, pri katerih sodelujejo države članice, in da dopolnjuje druge politike EU, kot so vseevropski mehanizmi sodelovanja v kazenskih zadevah ter pravni akti za boj proti računalniškim goljufijam in pranju denarja. V zvezi s tem je treba izpostaviti tudi potrebo po zagotavljanju povezave med obravnavano zadevo in zaščito osebnih podatkov, ki jih hranijo finančne ustanove, ter ukrepi na področju kibernetske varnosti.

3.3 Prvič, na ravni Evropske unije je več pravnih instrumentov, ki določajo pravila na ravni finančnih trgov in finančnih storitev ter obveznost skrbnega ravnanja pri izdaji, vodenju in zaščiti plačilnih sredstev, predlagana direktiva pa prinaša odgovore, potrebne za izboljšanje pravne infrastrukture v zvezi s poročanjem, preiskavami in kazenskimi sankcijami za računalniške goljufije s plačilnimi sredstvi.

3.4 EESO poudarja, da je treba povečati zmogljivosti za analizo pojava goljufij v zvezi z elektronskimi in digitalnimi plačilnimi sredstvi ter za njegovo preprečevanje, za kar je treba vzpostaviti mehanizem zbiranja statističnih podatkov, da bi okrepili strategije preprečevanja takih goljufij in odpravljanja njihovih posledic. Poleg tega morajo države članice redno ocenjevati učinke prenesenih ukrepov in vsako leto objavljati kvantitativna poročila, kvalitativne ocene učinka pa na dve ali tri leta, da bi bilo mogoče oceniti učinkovitost politike in ugotoviti, kaj je treba spremeniti.

3.5 Če bodo v okviru trdnjega mehanizma za jamčenje pravnih sredstev uvedeni elementi pravne odgovornosti pravnih oseb in v zvezi s sankcijami, je treba poudariti, da bo treba uvesti instrumente za podporo gospodarskim subjektom, ki ponujajo elektronska plačilna sredstva ali uporabljajo platforme za spletna plačila, da bodo lahko izpolnjevali sektorske predpise⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ UL L 267, 10.10.2009, str. 7.

3.6 V zvezi z mehanizmom za izmenjavo informacij o preiskavah goljufij s plačilnimi instrumenti na področju kibernetске kriminalitete, določenim v členih 13 in 14 predloga direktive, bi bilo treba določiti prenos pristojnosti na Komisijo v obliki delegiranih aktov, kar zadeva model za izmenjavo informacij in standardizirane podatke za poročila o preiskovanih zadevah.

3.7 Komisija v zvezi s preprečevanjem v sporočilu navaja pristop, podoben pristopu v Direktivi 2011/93/EU, EESO pa meni, da je po eni strani potrebna večja jasnost glede obveznega sprejetja ukrepov, namenjenih preprečevanju, in po drugi strani obvezno ozaveščanje javnosti o vzrokih, tveganjih in individualnih načinih preprečevanja, da bi se izognili goljufijam s plačilnimi sredstvi, ki so posledica pasti, ki jih nastavljajo omrežja kibernetских kriminalcev.

3.8 Na tem področju bi bilo treba razviti posebne specializacije, izkoristiti znanje, pridobljeno s preiskavami, in se opreti na izmenjavo izkušenj, da bi se izboljšalo splošno znanje diplomantov splošnih smeri v okviru izbirnih predmetov, po drugi strani pa oblikovali posebni študijski programi z okvirom znanja in spretnosti za te strokovnjake in preiskovalce.

3.9 To obliko kriminalitete je treba zatirati z učinkovitim sodelovanjem v praksi, ki mora potekati na različnih področjih, vanj pa je treba v čim večji meri vključiti vse deležnike. Pri tem je treba to resno obliko kriminalitete ne le zatirati, ampak tudi preprečevati, in sicer tako na nacionalni ravni kot tudi čezmejno.

3.10 V predlogu direktive so pomanjkljivo obravnavani tudi primeri, ko so vpletene tudi druge jurisdikcije zunaj EU, in način sklicevanja na druge pravne instrumente v mednarodnem pravosodnem sodelovanju, zato bi bilo treba jasno določiti in opredeliti postopkovni okvir.

3.11 Čeprav se predlog nanaša na regulativno sodelovanje na področju preiskav in pravosodnega sodelovanja v primerih računalniških goljufij, je treba uvesti tudi odvrčilne mehanizme in mehanizme obveščanja javnosti o načinu delovanja storilcev kaznivih dejanj prek kampanj ozaveščanja, ki bi jih izvajali nacionalni organi kazenskega pregona. V zvezi s tem je treba v končnih določbah predloga direktive navesti instrumente mednarodnega pravosodnega sodelovanja v kazenskih zadevah, ki bi se uporabljali v primerih ekstrateritorialnosti, in način izvajanja preiskav na podlagi teh instrumentov. To je za postopek koristen regulativni instrument, ki bi razjasnil stanje.

4. Posebni predlogi

4.1 V členu 11, ki se nanaša na določanje sodne pristojnosti v zvezi s preiskavami, bi bilo treba pojasniti, ali je osnovno načelo prisotnost storilca kaznivega dejanja ali informacijskega sistema na določenem ozemlju, da se prepreči pozitiven spor o pristojnosti med situacijo, opisano v členu 11(2)(a), ki se nanaša na fizično prisotnost storilca kaznivega dejanja, in situacijo, opisano v členu 11(2)(b), kjer je storilec storil kaznivo dejanje na ozemlju določene države članice s posebnim mehanizmom na daljavo (angl. *remote shell*). To bi lahko utemeljevalo pristojnost obeh zadevnih držav članic EU. Zato bi bilo treba v členu 11 dodati nov odstavek v zvezi z reševanjem sporov o sodni pristojnosti, bodisi z določitvijo subjekta, ki bi bil za to pristojen (npr. Eurojust), ali z napotilom na podoben mehanizem reševanja (npr. Okvirni sklep 2009/948/PNZ⁽⁵⁾).

4.2 Člen 16, ki se nanaša na preprečevanje, bi bilo treba dopolniti s posebnimi ukrepi, določenimi v nacionalni zakonodaji v zvezi s prenosom, kar zadeva obveznost poročanja, ki bi veljala bodisi za gospodarske subjekte, ki nudijo elektronska plačilna sredstva, bodisi za nacionalne regulativne organe ali pa za organe, pristojne za finančno opismenjevanje.

4.3 Kar zadeva zahtevo po vzpostavitvi mehanizma za izmenjavo informacij o preiskavah goljufij, določeno v členu 13 predloga direktive, je treba zagotoviti enotno kontaktno točko, podobno kot na področju boja proti pranju denarja ali prehranske varnosti, da se zagotovi poenotenost na evropski ravni. Ta enotna kontaktna točka bi lahko bila ministrstvo za pravosodje ali drug subjekt, pristojen za večino sodišč v EU. EESO meni, da bi lahko fraza „ustrezni kanali“ delno odgovorila na potrebe po učinkovitosti, ne pa po usklajenosti.

⁽⁵⁾ UL L 328, 15.12.2009, str. 42.

4.4 V zvezi s členoma 12 in 13 je treba določiti tudi izmenjavo dobrih praks na področju odkrivanja, preiskav in odpravljanja posledic kibernetске kriminalitete, povezane z goljufijami z elektronskimi plačilnimi sredstvi.

4.5 Da bi zagotovili učinkovitost ukrepov za zaščito oseb in dosegli cilje, zaradi katerih je nastala ta pobuda, tj. da bi izboljšali zaupanje v digitalne in elektronske načine plačevanja ter izboljšali skladnost in preprečevanje, bi bilo treba dopolniti določbe člena 15 in določiti, da je treba z nacionalno zakonodajo uvesti finančno jamstvo proti goljufijam, na podlagi česar bi se žrtvam digitalnih goljufij v celoti povrnila škoda, nastala z napadom na imetnike elektronskih plačilnih instrumentov. Izdajatelj naj bi kot zainteresirana civilna stranka prejel to odškodnino po končani preiskavi. To jamstvo naj bi krilo tudi škodo, povzročeno malim in srednjim podjetjem v primeru neuspešne poravnave zneskov do primerne zgornje meje, določene na ravni držav članic.

4.6 Da bi bila politika boja proti ponarejanju plačilnih instrumentov učinkovita in uspešna, je treba v direktivi določiti obveznost obveščanja o primerih ponarejenih elektronskih plačilnih instrumentov, tako kot je obvezno poročanje v okviru politik boja proti pranju denarja ali uredbe o varstvu osebnih podatkov.

V Bruslju, 18. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Sveta o spremembi Direktive 2011/16/EU glede obvezne avtomatične izmenjave informacij na področju obdavčevanja v zvezi s čezmejnimi aranžmaji, o katerih se poroča

(COM(2017) 335 final – 2017/0138 (CNS))

(2018/C 197/05)

Poročevalec: **Victor ALISTAR**

Soporočevalec: **Petru Sorin DANDEA**

Zaprosilo	Svet Evropske unije, 10. 7. 2017
Pravna podlaga	člena 113 in 115 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za ekonomsko in monetarno unijo ter ekonomsko in socialno kohezijo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	20. 12. 2017
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	18. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	184/2/7

1. Sklepi in priporočila

1.1 Predlog Komisije zajema direktivo o spremembi Direktive Sveta 2011/16/EU, ki ureja upravno sodelovanje med državami članicami na področju obdavčevanja, ter prilogo s seznamom prepoznavnih značilnosti potencialno agresivnega davčnega načrtovanja. Predlaga se mehanizem za avtomatično izmenjavo informacij (AEOI), ki bi ga uporabljale posamezne države članice za razkritje informacij posrednikov drugim državam članicam.

1.2 EESO podpira predlog Komisije, saj sedanje pravne določbe državam članicam ne dovoljujejo izmenjave informacij v primerih, ko naletijo na sheme izogibanja davkom in/ali davčne utaje.

1.3 EESO pozdravlja in podpira odločitev Evropske komisije, da ukrepa zoper posrednike, ki omogočajo agresivno davčno načrtovanje. V predlogu direktive zanje predlaga obveznost poročanja, s čimer bodo njihove dejavnosti postale transparentne, poleg tega pa jih bo to odvrnilo od tega, da bi svojim strankam ponujali agresivne sheme davčnega načrtovanja. Tako se bo zmanjšala škodljiva erozija davčnih osnov držav članic. Vzpostavljeni naj bi bili enaki konkurenčni pogoji in davčna pravičnost za podjetja, ki izvajajo agresivno davčno načrtovanje, in podjetja, ki ga ne in ki morajo plačevati višje davke, da nadomestijo erozijo davčne osnove v posameznih državah članicah. Predlog je tako odgovor na željo večine evropskih podjetij po davčni pravičnosti za davkoplačevalce in odziv na vse večji pritisk posameznih davkoplačevalcev.

1.4 EESO podpira tudi odločitev Komisije, da državam članicam zagotovi logistično in tehnično podporo za vzpostavitev varne osrednje podatkovne zbirke, ki se bo uporabljala za shranjevanje informacij v okviru upravnega sodelovanja. Glede na zapletenost nekaterih aranžmajev agresivnega davčnega načrtovanja EESO priporoča, naj Komisija državam članicam zagotovi podporo tudi pri usposabljanju osebja, ki bo odgovorno za zbiranje in izmenjavo informacij.

1.5 Obseg uporabe predloga je zelo širok. Pomembno je zagotoviti, da bo direktiva učinkovito odvrčala od agresivnega davčnega načrtovanja. Natančneje je treba določiti, kdaj za transakcije velja obveznost poročanja, da se prepreči, da bi podjetja morala pripravljati preveč poročil, ki bi davčnim organom in davkoplačevalcem vzela veliko časa.

1.6 EESO opaža, da obveznosti upoštevanja neodvisnega tržnega načela (angl. *arm's length principle*) iz smernic OECD o transfernih cenah ni mogoče povsem natančno določiti in da jo davkoplačevalci ter davčni organi vedno lahko subjektivno tolmačijo. EESO zato Komisijo in države članice poziva, naj pripravijo ustrezne in konstruktivne smernice za določanje, ali za transakcije velja ta obveznost ali ne.

1.7 EESO ugotavlja, da so davkoplačevalci na koncu odgovorni za upoštevanje predlagane direktive. Za izpolnitev zahteve po sorazmernosti je treba za vsa podjetja vseh velikosti čim bolj zmanjšati upravne stroške.

1.8 EESO poziva Komisijo, naj premisli o roku petih dni za poročanje, ki mora biti izvedljiv za akterje, za katere velja obveznost poročanja, hkrati pa skladen s ciljem učinkovite politike poročanja. Zato se zdi podaljšanje tega roka nujno in smiselno.

1.9 Predlog direktive pušča več vprašanj odprtih, na primer, kako se bo uporabljal za davkoplačevalce v digitalnem gospodarstvu, saj je težko določiti njihovo fizično prisotnost kot davčnih zavezancev v jurisdikciji posamezne države članice. Drugo vprašanje se nanaša na jasnost meril iz predloga, s katerimi naj bi zagotovili enoten pristop nacionalnih pravil vseh držav pri določanju kazni za neizpolnjevanje obveznosti poročanja.

1.10 Odbor želi poudariti, da mehanizmi poročanja ne smejo povzročiti pravne negotovosti v davčni zakonodaji, ki bi bila posledica pogostih sprememb, in da je treba upoštevati, da je področje neposredne obdavčitve v zakonodajni pristojnosti držav članic.

2. Predlog Komisije

2.1 Globalizacija je povečala mobilnost kapitala na raven, kakršne doslej še ni bilo. Glede na to in na škandale⁽¹⁾ v zadnjih letih, povezane s korporacijami in jurisdikcijami, ki so spodbujale aranžmaje agresivnega davčnega načrtovanja, katerih posledica je bila pogosto erozija davčne osnove v državah članicah, je Komisija uvrstila boj proti izogibanju davkom in agresivnemu davčnemu načrtovanju med glavne prednostne naloge v svojem programu.

2.2 Predlog Komisije zajema direktivo o spremembi Direktive Sveta 2011/16/EU, ki ureja upravno sodelovanje med državami članicami na področju obdavčevanja, ter prilogo s seznamom prepoznavnih značilnosti potencialno agresivnega davčnega načrtovanja.

2.3 Predlog uvaža obveznost poročanja za podjetja in posameznike, ki ponujajo storitve svetovanja na področju davčnega načrtovanja in se v direktivi imenujejo posredniki. To so lahko davčni svetovalci, banke, bonitetne agencije in drugi, ki ustrezajo opredelitvi posrednika: katere koli osebe, „ki je v razmerju do davčnega zavezanca odgovorna za oblikovanje, trženje, organizacijo ali upravljanje izvajanja davčnih vidikov čezmejnega aranžmaja, o katerem se poroča, ali niza takih aranžmajev med opravljanjem storitev v zvezi z obdavčitvijo“. V nekaterih okoliščinah obveznost poročanja nosi davkoplačevalec.

2.4 Institucije, posamezniki in podjetja, ki svetujejo na področju davčnega načrtovanja, bodo morali razkriti čezmejne aranžmaje ali niz aranžmajev, o katerih se poroča, in sicer najpozneje v petih dneh od dneva, ko je tak aranžma na voljo za izvajanje. Informacije je treba posredovati odgovornim davčnim organom, nato pa si jih bodo davčni organi držav članic vsako četrtoletje avtomatično izmenjali.

2.5 Po mnenju Komisije bo imela direktiva odvrtačilni učinek na posrednike, ki ponujajo svetovanje o agresivnem davčnem načrtovanju, in bo zmanjšala tovrstne prakse.

2.6 Komisija je preučila tri možnosti za doseg svojih političnih ciljev: (nezavezujoče) priporočilo državam članicam za uvedbo režima obveznega razkritja v njihovi nacionalni zakonodaji, kodeks ravnanja za posrednike in direktivo EU, ki od držav članic zahteva uvedbo režima obveznega razkritja.

⁽¹⁾ Luxleaks, Panamski in „rajski“ dokumenti (angl. *Paradise Papers*).

2.7 Komisija se je odločila, da ukrepa v obliki direktive, da bi zagotovila enotno izvajanje ukrepov proti agresivnemu davčnemu načrtovanju v vseh državah članicah. Pobuda Komisije je v skladu z ukrepom 12 iz akcijskega načrta za preprečevanje erozije davčne osnove in preusmerjanja dobička (BEPS) organizacije OECD, v katerem se priporoča omejitev dejavnosti posrednikov, ki podjetjem ponujajo svetovanje o agresivnem davčnem načrtovanju. V ta namen je opredeljen niz instrumentov za izvajanje tega ukrepa v praksi.

2.8 Predlog Komisije temelji na načelu dialoga med davkoplačevalcem in davčnim organom ter na resničnem sodelovanju med njima na enotnem trgu. V ta namen naj bi se uvedel mehanizem, in sicer predhodno poročanje o transakcijah, ki bi jih lahko označili kot potencialno agresivno davčno načrtovanje, za kar so v prilogi k predlogu direktive določene štiri vrste kazalnikov (ali prepoznavnih značilnosti). Jasno mora biti, da zgolj poročanje o aranžmaju še ni dokaz za utemeljen sum agresivnega davčnega načrtovanja, temveč le začetek dialoga med davkoplačevalcem in davčno jurisdikcijo. Komisija je torej izbrala preventivni pristop, ki naj bi zmanjšal tveganje davkoplačevalcev, da jim bo izrečena kazen.

2.9 Komisija v predlogu direktive poleg tega davkoplačevalcem nalaga obveznost neposrednega predhodnega poročanja o aranžmajih ali transakcijah potencialno agresivnega davčnega načrtovanja, ki se izvajajo na predlog, podan znotraj podjetja, brez sodelovanja ali svetovanja posrednika, ali če posrednika/svetovalca zavezuje klavzula o zaupnosti ali pa ga ščiti nacionalna zakonodaja o poklicni skrivnosti, ali pa če posrednik/svetovalec ni v sodni pristojnosti posamezne države članice.

3. Splošne in posebne ugotovitve

3.1 EESO pozdravlja in podpira odločitev Evropske komisije, da ukrepa zoper posrednike, ki omogočajo agresivno davčno načrtovanje. V predlogu direktive zanje predlaga obveznost poročanja, s čimer bodo njihove dejavnosti postale transparentne, poleg tega pa jih bo to odvrnilo od tega, da bi svojim strankam ponujali sheme davčnega načrtovanja, ki umetno zmanjšujejo znesek davkov, ki jih morajo plačati. Direktiva bo tako omejila škodljivo erozijo davčne osnove držav članic.

3.2 Predlog direktive temelji na predpostavki, da davkoplačevalci ravnaajo v dobri veri in pošteno, ne pa da se želijo izogniti plačilu davkom. Poudariti je treba tudi, da zgolj poročanje o davčnih aranžmajih, ki bi lahko veljali za agresivno davčno načrtovanje, še ne pomeni, da se tovrstno načrtovanje tudi izvaja.

3.3 S predlogom naj bi Komisija vzpostavila enake konkurenčne pogoje in davčno pravičnost za podjetja, ki izvajajo agresivno davčno načrtovanje, in podjetja, ki ga ne in ki morajo plačevati višje davke, da nadomestijo erozijo davčne osnove v posameznih državah članicah.

3.4 Obseg uporabe tega predloga je zelo širok. Pomembno je zagotoviti, da bo direktiva učinkovito odvrčala od agresivnega davčnega načrtovanja. Natančneje je treba določiti, kdaj za transakcije velja obveznost poročanja, da se prepreči, da bi morala podjetja pripravljati preveč poročil, saj to davčnim organom in davkoplačevalcem vzame veliko časa.

3.5 Izogniti se je treba različnim tolmačenjem, zato morajo Komisija in države članice zagotoviti jasnejše smernice, da bo predlog učinkovit. To zlasti velja za uporabo neodvisnega tržnega načela iz smernic OECD o transfernih cenah.

3.6 Predlog direktive poleg tega pušča več vprašanj odprtih, na primer, kako se bo uporabljal za davkoplačevalce v digitalnem gospodarstvu, saj je težko določiti njihovo fizično prisotnost kot davčnih zavezancev v jurisdikciji posameznih držav članic. Drugo vprašanje se nanaša na jasnost meril iz predloga, s katerimi naj bi zagotovili enoten pristop nacionalnih pravil vseh držav pri določanju kazni za neizpolnjevanje obveznosti poročanja.

3.7 EESO meni, da je zagotovitev sorazmernosti predlagane direktive potrebna obsežnejša ocena učinka. Analizirati je treba, koliko časa bi upoštevanje pravil vzelo davčnim organom in posrednikom/podjetjem.

3.8 Komisija predlaga mehanizem za avtomatično izmenjavo informacij (AEOI), ki bi ga uporabljale posamezne države članice za razkritje informacij posrednikov drugim državam članicam. EESO podpira predlog Komisije, saj sedanje pravne določbe državam članicam ne dovoljujejo izmenjave informacij v primerih, ko naletijo na sheme izogibanja davkom in/ali davčne utaje.

3.9 EESO poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo pravočasno in učinkovito izvajanje direktive o reševanju sporov ⁽²⁾.

3.10 Po mnenju EESO nekatera podjetja, ki poslujejo čezmejno, z agresivnim davčnim načrtovanjem prenesejo precejšni delež dobička, ki ga ustvarijo v posamezni državi članici, v jurisdikcije z nižjo stopnjo obdavčitve in tako umetno zmanjšujejo davčne osnovo držav članic ter povzročajo resna izkrivljanja na notranjem trgu. Zato Odbor podpira predlog Komisije, naj države članice v nacionalno zakonodajo vključijo kazni za kršitev direktive, ki bodo veljale tako za posrednike kot za davkoplačevalce, ki uporabljajo aranžmaje agresivnega davčnega načrtovanja.

3.11 V zvezi s tem EESO poziva Komisijo, naj v predlogu direktive določi jasna pravila, kdaj davkoplačevalci in posredniki, ki uporabljajo aranžmaje agresivnega davčnega načrtovanja, postanejo odgovorni, odločitev o višini kazni pa naj prepusti državam članicam.

3.12 Komisija mora nujno zaščititi evropska podjetja in svobodno konkurenco na enotnem trgu, kamor sodi tudi pravična porazdelitev davčnega bremena. EESO jo zato poziva, naj opredeli področja, na katerih se na podlagi delegiranih aktov uporabljajo kategorije prepoznavnih značilnosti agresivnega davčnega načrtovanja, ki so našteje v prilogi k direktivi.

3.13 Odbor želi poudariti, da mehanizmi razkritja ne smejo povzročiti pravne negotovosti v davčni zakonodaji, ki bi bila posledica pogostih sprememb, in da je treba upoštevati, da je področje neposredne obdavčitve v zakonodajni pristojnosti držav članic.

3.14 EESO pozdravlja odločitev Komisije, da državam članicam zagotovi logistično in tehnično podporo za vzpostavitev varne osrednje podatkovne zbirke, ki se bo uporabljala za shranjevanje informacij v okviru upravnega sodelovanja. Glede na zapletenost nekaterih aranžmajev agresivnega davčnega načrtovanja EESO priporoča, naj Komisija državam članicam zagotovi podporo tudi pri usposabljanju osebja, ki bo odgovorno za zbiranje in izmenjavo informacij.

3.15 EESO poziva Komisijo, naj premisli o roku petih dni za poročanje, ki mora biti izvedljiv za akterje, za katere velja obveznost poročanja, hkrati pa skladen s ciljem učinkovite politike poročanja. Zato se zdi podaljšanje tega roka nujno in smiselno.

3.16 EESO poziva Komisijo, na razmisli o časovnem okviru za oceno izvajanja direktive, in sicer naj bi se poročilo pripravljalo vsaki dve leti in naj bi bilo na voljo evropskim davkoplačevalcem ter državljanom. Glede na precejšnje upravno breme EESO meni, da bo poročilo na vsaki dve leti zagotovilo preglednost, če bodo v njem zbrani kvantitativni podatki. Pri tem je treba spoštovati legitimne pravice podjetij.

V Bruslju, 18. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

⁽²⁾ Predlog direktive Sveta o mehanizmi za reševanje sporov glede dvojnega obdavčevanja v Evropski uniji in mnenje EESO o izboljšanju mehanizmov za reševanje sporov o dvojnem obdavčevanju (UL C 173, 31.5.2017, str. 29).

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Priporočilo za priporočilo Sveta o ekonomski politiki euroobmočja

(COM(2017) 770 final)

(2018/C 197/06)

Poročevalec: **Javier DOZ ORRIT**

Zaprosilo	Evropska komisija, 18. 1. 2018
Pravna podlaga	člen 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za ekonomsko in monetarno unijo ter ekonomsko in socialno kohezijo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	20. 12. 2017
Datum sprejetja na plenarnem zasedanju	18. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	182/2/5

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO je zadovoljen, da je Evropska komisija v priporočilu za politike euroobmočja kot politične cilje poudarila trajnostno in vključujočo rast, odpornost in konvergenco⁽¹⁾.

1.2 EESO ugotavlja, da gospodarstvo v euroobmočju v primerjavi z letom poprej sicer pospešeno okrevaja, vendar pa je to okrevanje še vedno „šibko“, „nepopolno“ in „netipično“, kot Evropska komisija navaja v jesenski napovedi⁽²⁾.

1.3 Čeprav se je število novih delovnih mest povečalo, obsežni podatki tako Evropske komisije kot tudi Evropske centralne banke (ECB) pričajo o še vedno močni stagnaciji na trgu dela. To povzroča tudi relativno šibko rast plač v primerjavi z močnim gospodarskim okrevanjem. Zaradi vztrajne brezposelnosti in podzaposlenosti v euroobmočju se v teh državah članicah izgubljajo spretnosti in proizvodna zmogljivost, to pa močno ogroža socialno vključevanje, blaginjo in enakost.

1.4 Poleg tega naložbe v euroobmočju ostajajo pod ravno iz leta 2008, kar tudi pomembno zmanjšuje proizvodni potencial v mnogih državah euroobmočja. Vztrajni presežek na tekočem računu euroobmočja z ostalim svetom poleg tega nakazuje, da je domače povpraševanje v euroobmočju še vedno nizko.

1.5 EESO priznava, da je zaradi visoke ravni javnega in zasebnega dolga v euroobmočju gospodarstvo ranljivo in se zaveda, da je treba to raven znižati.

1.6 EESO je podrobno pretehtal relativne možnosti in tveganja, ki izhajajo iz navedenih dejavnikov, in se ne strinja s predlogom Evropske komisije, da si je treba prizadevati za skupno večinoma nevtrarno fiskalno naravnost. Namesto tega predlaga pozitivno fiskalno naravnost v višini okoli 0,5 % BDP. Tudi možnost upočasnitve rasti v obdobju med letoma 2017 in 2019, ki jo predvideva Komisija, napovedane spremembe monetarne politike ECB, trdovraten očiten naložbeni primanjkljaj, ter tveganja, povezana s svetovno trgovino in geopolitičnimi razmerami, terjajo, da mesto monetarne politike prevzame fiskalna politika.

⁽¹⁾ Priporočilo za priporočilo Sveta o ekonomski politiki euroobmočja, COM(2017) 770 final.

⁽²⁾ European Economic Forecast – Autumn 2017 (Jesenska gospodarska napoved 2017), Evropska komisija, november 2017.

1.7 Fiskalne spodbude, usmerjene v javne naložbe, bi kratkoročno prispevale k okrepitvi povpraševanja, dolgoročno pa tudi k povečanju potenciala rasti, s čimer bi pripomogle k reševanju vprašanja vzdržnosti javnega dolga. Te javne naložbe bi morale biti usmerjene ne le v infrastrukturo, ampak tudi v politiko na področju izobraževanja ter znanj in spretnosti (socialne naložbe), s čimer bi pripomogle k izvajanju nekaterih načel nedavno razglašenega evropskega stebra socialnih pravic.

1.8 EESO priporoča, naj Komisija fiskalna pravila uporabi tako, da iz področja uporabe Pakta za stabilnost in rast izloči javne izdatke za naložbe.

1.9 EESO pozdravlja, da v skladu z njegovimi pozivi v preteklih mnenjih Komisija v priporočilu izrecno navaja, da je treba dati prednost strukturnim reformam, ki ne le povečujejo produktivnost in potencial za rast, izboljšujejo poslovno okolje in podpirajo naložbe, temveč podpirajo tudi ustvarjanje kakovostnih delovnih mest ter zmanjšujejo neenakost⁽³⁾. Ponavlja, da je za zagotovitev nujne podpore državljanov obnovitvi euroobmočja in za izvedbo s tem povezanih strukturnih reform treba okrepiti socialno razsežnost teh reform ter uvesti demokratične, pregledne oblike upravljanja euroobmočja, katerih cilj sta gospodarska blaginja in visok življenjski standard.

1.10 EESO odobrava, da Komisija poziva države članice k boju proti izogibanju davkom, med drugim z nadaljnjimi prizadevanji za vzpostavitev skupne konsolidirane osnove za davek od dohodkov pravnih oseb. Prav tako meni, da morajo evropske institucije in države članice iz gospodarskih, političnih in etičnih razlogov prednostno izvesti učinkovite (že sprejete in nove) ukrepe proti davčnim goljufijam, pranju denarja in nezakonitim dejavnostim davčnih oaz.

1.11 EESO podpira ukrepe, potrebne za poglobitev ekonomske in monetarne unije (EMU), med drugim popolno in hitro dokončanje tako bančne unije – vključno z evropskim sistemom jamstva za vloge, skupnim podpornim mehanizmom za enotni sklad za reševanje in krepitvijo evropskega nadzornega okvira za preprečevanje kopičenja tveganj – kot tudi unije kapitalskih trgov. Obe uniji morata prispevati ne le k boljšemu in bolj raznolikemu financiranju gospodarstva, ampak hkrati z večjo čezmejno delitvijo tveganja z zasebnim sektorjem in finančnim povezovanjem tudi prispevati k varnejšemu in stabilnejšemu finančnemu in gospodarskemu sistemu, ki bo odpornejši na pretese.

1.12 V skladu s svojim prejšnjim mnenjem ECO/435 ponavlja stališče, da je euro valuta celotne EU, in poudarja, da je treba:

- oblikovati fiskalno unijo,
- okrepiti odgovornost in obveznost držav članic do EMU,
- uvesti strukturne reforme v okviru evropskega semestra,
- nadalje okrepiti ekonomsko usklajevanje in upravljanje ter ustanoviti Evropski denarni sklad,
- izboljšati sistem finančnega posredništva, kar bo okrepilo konkretne dolgoročne naložbe z optimizacijo vloge Evropske investicijske banke, Evropskega investicijskega sklada in Evropskega sklada za strateške naložbe (EFSI) 2.0 ter
- povečati odpornost EMU, da bo imela večji vpliv v svetu.

2. Ozadje

2.1 Po začetku razprave o prihodnosti Evrope in spremljajočih dokumentih o razmisleku, zlasti o poglobitvi EMU ter prihodnosti socialne razsežnosti EU, ter razglasitvi evropskega stebra socialnih pravic na socialnem vrhu v Göteborgu je Evropska komisija objavila letni pregled rasti, ki ga spremlja priporočilo o politikah euroobmočja za leto 2018. Glavna priporočila Evropske komisije so povzeta v naslednjih točkah.

⁽³⁾ Glej mnenja EESO: Ekonomska politika euroobmočja (2016), UL C 177, 18.5.2016, str. 41; Ekonomska politika euroobmočja (2017), UL C 173, 31.5.2017, str. 33; Ekonomska politika euroobmočja 2017 (dodatno mnenje), UL C 81 2.3.2018, str. 216.

2.2 Države članice izvajajo politike, ki podpirajo trajnostno in vključujočo rast ter izboljšujejo odpornost, ponovno uravnoteženje in konvergenco. Države članice s primanjkljaji na tekočem računu ali visokim zunanjim dolgom bi si morale poleg tega prizadevati za omejevanje rasti stroškov dela na enoto. Države članice s presežki na tekočih računih bi morale poleg tega spodbujati rast plač in prednostno izvajati ukrepe, ki spodbujajo naložbe, podpirajo domače povpraševanje in olajšujejo ponovno uravnoteženje v euroobmočju.

2.3 Države članice si prizadevajo za večinoma nevtrarno fiskalno naravnost na skupni ravni za euroobmočje in uravnoteženo kombinacijo politik.

2.4 Države članice izvajajo reforme, ki spodbujajo ustvarjanje kakovostnih delovnih mest, enake priložnosti in dostop do trga dela, poštene delovne pogoje ter podpirajo socialno zaščito in vključenost.

2.5 Države članice nadaljujejo z delom za dokončanje bančne unije, in sicer na področju zmanjševanja tveganj in delitve tveganj, vključno z oblikovanjem evropskega sistema jamstva za vloge, omogočanjem delovanja skupnega podpornega mehanizma za Enotni sklad za reševanje in krepitvijo evropskega nadzornega okvira za preprečevanje kopičenja tveganj.

2.6 Države članice sprejmejo ukrepe za občutno pospešitev zmanjševanja ravni slabih posojil na podlagi dogovorjenega akcijskega načrta Sveta (ECOFIN) ter spodbujajo urejeno razdolževanje v državah članicah z visoko ravno zasebnega dolga. Izboljšajo povezovanje in razvoj kapitalskih trgov EU, da podprejo rast realnega gospodarstva ter hkrati zaščitijo stabilnost finančnega trga.

2.7 Države članice hitro napredujejo pri dokončanju EMU.

3. Splošne in posebne ugotovitve

3.1 V primerjavi s preteklimi napovedmi Evropske komisije je prišlo do pospešitve rasti proizvodnje, ki se je poleg tega v primerjavi z letom poprej razširila na več držav članic v euroobmočju. Po drugi strani je treba izpostaviti naslednja tri vprašanja.

3.2 Prvič, do te pospešitve okrevanja je prišlo po relativno dolgem obdobju stagnacije v euroobmočju kot celoti v primerjavi z gospodarstvi, kot so ZDA. Ta stagnacija in neuspeh ekonomskih politik v euroobmočju, da bi jo ublažile, sta v mnogih delih tega območja pustila resne gospodarske in družbene posledice ter skrhala zaupanje državljanov v sposobnost EU, da poskrbi za blaginjo.

3.3 Drugič, Evropska komisija je v jesenski napovedi zapisala, da bo stopnja rasti proizvodnje za leto 2017 (2,2 %) verjetno dosegla najvišjo vrednost v primerjavi z letoma 2018 in 2019, ko se pričakuje, da bo rast nekoliko upadla, in sicer na 2,1 % oziroma 1,9 %. Domače povpraševanje v euroobmočju je še vedno zadržano, kot je razvidno iz izjemno velikega presežka na tekočem računu z ostalim svetom: čeprav zasebna potrošnja narašča, je pričakovati, da se bo upočasnila, medtem ko je še vedno prisotna naložbena vrzel.

3.4 Tretjič, okrevanje temelji na podpori ekspanzivnim in nekonvencionalnim monetarnim politikam, ki jih je doslej aktivno izvajala ECB in so prekomerno omejevale proračunsko politiko. ECB je nedavno napovedala, da bo svoje nekonvencionalne politike postopoma opustila. Medtem ko to ne pomeni nujno, da se bo podpora monetarne politike zmanjšala, še vedno ostaja potreba po fiskalnih politikah, ki bi močneje podprle okrevanje.

3.5 Poleg sprememb monetarne politike in napovedane upočasnitve rasti po letu 2018 obstajajo tudi drugi razlogi, da se predlaga zmerna pozitivna fiskalna naravnost v euroobmočju, ki bi jo EESO določil pri 0,5 % BDP: še vedno prisotna naložbena vrzel, ki je ni v drugih gospodarskih regijah v svetu; previsoka stopnja brezposelnosti, ki je leta 2017 znašala 9,1 %; še vedno prisotna geopolitična tveganja ter tveganja, ki so povezana s svetovno trgovino zaradi protekcionističnih politik, ki jih zlasti izvajajo ZDA. Zato je treba v kombinacijo politik vključiti vse instrumente, ki spodbujajo vzdržno rast.

3.6 EESO meni, da bi nekoliko bolj ekspanzivna fiskalna naravnost za euroobmočje kot celoto, kot jo sedaj predlaga Komisija, ugodno vplivala na okrevanje in bi bila dolgoročno združljiva z vzdržnostjo javnega dolga. Uporaba zlatega pravila za naložbe (tudi za socialne naložbe) pri izvajanju fiskalnih pravil bi bila v tem smislu v pomoč in bi ustvarila ugodno okolje za bolj vključujočo rast in konvergenco navzgor. Prav tako pomembno bi bilo spodbujati družbeno odgovorne naložbe in naložbe, usmerjene v doseganje ciljev trajnostnega razvoja ZN.

3.7 EESO se popolnoma strinja z merilom Komisije, da morajo države s fiskalnim manevrskim prostorom in presežki v plačilni bilanci povečati stopnje javnih naložb, saj bi to med drugim povzročilo pomembne pozitivne učinke prelivanja v ostalih delih euroobmočja. Dolgoročni učinki na BDP bi bili večji od kratkoročnega vpliva, saj bi javne naložbe povečale produktivnost zasebnega kapitala in delovne sile v daljšem obdobju ⁽⁴⁾.

3.8 EESO pozdravlja poziv Evropske komisije, naj se države članice s primanjkljaji na tekočem računu in visokim zunanjim dolgom osredotočijo ne le na povečanje rasti produktivnosti, ampak tudi na izboljšanje poslovnega okolja. Ugotavlja, da bi bilo zato treba s pravično porazdelitvijo prihodkov in bogastva, ki izhajajo iz večje produktivnosti, povečati enakost ter pozitivno vplivati na domače in skupno povpraševanje v euroobmočju. Spodbuditi je treba domače povpraševanje, ki je nujen pogoj za podporo rasti in izhod iz krize. Povišanje plač, zlasti najnižjih, je danes eno pglavitnih orodij za doseg te ciljev v evropskem gospodarstvu in družbi.

3.9 Usklajevanje fiskalnih politik bi moral dopolnjevati napredek pri davčnem usklajevanju, pri čemer bi moral biti eden glavnih ciljev odpraviti izogibanje davkom v EU. EESO podpira nujno sprejetje direktive o skupni konsolidirani osnovi za davek od dohodkov pravnih oseb. To je potreben instrument za izvajanje ukrepov, s katerimi se bo prenehalo s škandaloznimi davčnimi utajami različnih multinacionalnih podjetij, ki javne proračune prikrajšajo za 40 do 60 milijard EUR ⁽⁵⁾, medtem ko pomenijo nepošteno konkurenco za podjetja, ki izpolnjujejo svoje davčne obveznosti.

3.10 Z davčnimi goljufijami, pranjem denarja ali vrsto nezakonitih dejavnosti, razvitih v davčnih oazah, se premikajo vsote, ki so mnogo višje od navedene v prejšnji točki, ki zmanjšujejo javne finance v času, ko so te še posebej potrebne. EESO meni, da bi si institucije EU in države članice morale za prednostno nalogo zadati prevzem vodilne vloge pri zatiranju teh nezakonitih dejavnosti in nemudoma sprejeti že odobrene pravne instrumente za ukrepanje proti njim ter sprejeti vse potrebne ukrepe, s katerimi bi jih pomembno zajezili.

3.11 EESO meni, da bi bilo treba pri strukturnih reformah dati prednost tistim, ki povečujejo rast produktivnosti, obenem pa krepijo varnost delovnih mest in sistem socialne varnosti v okviru ustreznega poslovnega okolja. V sodobnem svetu nobena država euroobmočja ne more konkurirati na podlagi nizkih plač in priložnostnega zaposlovanja. Poudarek bi moral biti na reformah, ki združujejo dogovore o prožnosti z varnostjo, da bi okrepili znanje, veščine in inovacije ter ustvarili spodbude za njihovo krepitev. Z reformami trga dela bi morali spodbujati večjo stabilnost zaposlitve, kar bo pripomoglo k izboljšanju ponudbe in povpraševanja v gospodarstvu euroobmočja, tudi kratkoročno. Reforme bi prav tako morale prispevati k okrepitvi kolektivnih pogajanj, ki temeljijo na avtonomnosti socialnih partnerjev, in socialnega dialoga.

3.12 EESO meni, da so predlagani ukrepi za dokončanje bančne unije ključni za razbremenitev državnih proračunov, poleg tega pa bodo prinesli javne koristi zaradi stabilnosti bančnega sistema.

⁽⁴⁾ Delovni dokument služb Komisije: *Analysis of the Euro Area economy, accompanying the document, Recommendation for a Council Recommendation on the economic policy of the Euro Area* (Analiza gospodarstva euroobmočja, spremni dokument k Priporočilu za priporočilo Sveta o ekonomski politiki euroobmočja), SWD(2017) 660 final, stran 5.

⁽⁵⁾ Delovni dokument služb Komisije, stran 9.

3.13 Prav tako si je treba prizadevati za vzpostavitev unije kapitalskih trgov. Ta bi morala skupaj z bančno unijo prispevati k razširitvi in raznolikosti virov financiranja gospodarstva. Večja čezmejna delitev tveganja z zasebnim sektorjem in večje finančno povezovanje morata prispevati k varnejšemu in stabilnejšemu finančnemu in gospodarskemu sistemu, ki bo odpornejši na pretrese. Po potrebi lahko tudi bolje ublažita asimetrične učinke gospodarskih pretresov, kar je v korist vseh držav članic.

3.14 V skladu z navedenim EESO znova poudarja, da je reševanje vprašanja slabih bančnih posojil izjemno pomembno za dopolnilne politike, namenjene oživitvi rasti. Čim prej je treba sprejeti ukrepe za odpravo te težave, hkrati pa upoštevati pomisleke v zvezi z varstvom potrošnikov.

V Bruslju, 18. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju

(COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD))

(2018/C 197/07)

Poročevalca: **Stefan BACK** in **Pasi MOISIO**

Zaprosilo	Evropski parlament, 15. 6. 2017 Svet Evropske unije, 20. 6. 2017
Pravna podlaga	člen 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	4. 1. 2018
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	18. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	221/3/2

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) ponovno izraža podporo cilju predloga ter celotnemu svežnju o mobilnosti za okrepitev konkurenčnosti evropskega sektorja mobilnosti, pa tudi za zagotavljanje socialno pravičnega in konkurenčnega notranjega trga za storitve cestnega prevoza ⁽¹⁾.

1.2 EESO pozdravlja odločitev Komisije, da poudarek nameni čisti, konkurenčni in povezani mobilnosti, ki omogoča trajnostne in učinkovite večmodalne izbire, ter njeno priznanje bistvene vloge cestnega prevoza.

1.3 EESO zato pozitivno ocenjuje cilje predloga, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji na enotnem notranjem trgu cestnega prevoza in prepreči čezmerna upravna obremenitev za podjetja, izboljšata preglednost in izvrševanje regulativnega okvira ter odpravijo zlorabe, kot so uporaba slamnatih podjetij, nepregledni poslovni modeli in nezakonita kabotaža.

1.4 EESO podpira cilje predloga, da bi v Uredbo (ES) št. 1071/2009 vključili zahteve glede sedeža, s čimer bi preprečili uporabo slamnatih podjetij za cestni prevoz in okrepili spremljanje skladnosti, med drugim z izboljšanjem čezmejnega sodelovanja med organi in uvedbo evropskega elektronskega registra prevoznih podjetij.

EESO prav tako podpira izboljšanje pravil o postopkih za ugotavljanje kršitev in o oceni tveganja za izgubo dobrega ugleda, saj oboje povečuje pravno varnost. Opozarja na pomen usklajene uporabe zahtev glede pogojev iz alinej (a) in (b) v tretjem pododstavku člena 6 v zvezi s kršitvami, ki lahko vplivajo na dober ugled.

V zvezi s slamnatimi podjetji EESO ugotavlja, da bo učinkovito izvrševanje še naprej odvisno od učinkovitosti nacionalnih organov in čezmejnega sodelovanja ter enotne razlage meril glede sedeža. Upoštevati je treba tudi napredek na digitalnem področju.

⁽¹⁾ UL C 13, 15.1.2016, str. 176.

EESO pozitivno ocenjuje izboljšane informacije v nacionalnih registrih in uvedbo rokov za odgovor na zahteve po informacijah. Želel bi, da bi imeli nadzorni organi možnost dostopa do informacij v elektronski obliki v nacionalnih registrih v realnem času.

EESO meni, da bi morali podatki v nacionalnih elektronskih registrih vsebovati tudi informacije o vzniki podjetja, saj je to pomembno pri ugotavljanju skladnosti s socialno in delovno zakonodajo, zato poziva Komisijo, naj premisli o takšnem ukrepu.

1.5 EESO ima pomisleke glede nepopolne vključitve lahkih gospodarskih vozil v področje uporabe Uredbe (ES) št. 1071/2009 o pogojih za opravljanje dejavnosti ter glede dodane vrednosti tega ukrepa, saj so ta vozila izvzeta iz področja uporabe Uredbe (ES) št. 1072/2009. Zato meni, da bi morala biti lahka gospodarska vozila v celoti zajeta v uredbah (ES) št. 1071/2009 in št. 1072/2009, četudi morda v nekoliko blažji obliki.

1.6 EESO pozdravlja glavno usmeritev predlaganih sprememb Uredbe (ES) št. 1072/2009, tj. poenostavitev in pojasnitev pravil o kabotaži in okrepitev spremljanja skladnosti. Seznanjen je z možnostjo, da bi bili lahko digitalni tahografi učinkovito sredstvo za nadzor skladnosti, in se zavzema, da bi jih tudi na obstoječa vozila namestili čim prej.

Vendar pa odločno poudarja, da bodo predlagane spremembe uspešne in jih bo mogoče pravično izpeljati le, če bodo uvedene določbe, iz katerih bo jasno, kdaj izvajanje kabotažnih storitev ni več začasno in nastane obveznost vzpostavitve stalnega sedeža, ter če se bo celoten sklop pravil o napotitvi delavcev brez izjem uporabljal za vse kabotaže.

1.7 EESO obžaluje, da ob tej priložnosti niso bila pojasnjena številna druga vprašanja glede pravil o kabotaži, ki se različno razlagajo. Za učinkovito spremljanje skladnosti, zlasti pri cestnih pregledih, so bistven predpogoj jasna in enostavna pravila, ki omogočajo takojšnjo in zanesljivo oceno skladnosti na podlagi razpoložljivih dejstev. Za EESO je predlog sicer korak naprej, vendar obžaluje, ker je zakonodaja še vedno nejasna in je mogoče številne določbe razlagati različno.

1.8 EESO obžaluje tudi, da se skupaj z uredbama (ES) št. 1071/2009 in št. 1072/2009 ne obravnava tudi Direktiva 92/106/EGS o kombiniranem prevozu, ki v praksi omogoča vzporeden dostop do trga cestnega prevoza. Da bo zakonodaja učinkovita, morajo biti pravila za vse oblike kabotaže podobna.

1.9 EESO podpira ustanovitev evropske agencije za cestni promet, saj bi bil to učinkovit način za izboljšanje čezmejnega izvrševanja predpisov v tem sektorju.

2. Ozadje mnenja

2.1 Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1071/2009 in Uredbe (ES) št. 1072/2009 za njuno prilagoditev razvoju v sektorju (v nadaljnjem besedilu: predlog) je del svežnja o mobilnosti, ki ga je Evropska komisija predstavila 31. maja 2017.

2.2 Glavni cilji predloga so:

ustvariti pogoje za konkurenčno in pravično mobilnost, odpraviti slamnata podjetja, poenostaviti in razjasniti pravila o kabotaži ter z boljšim sodelovanjem med organi, med drugim prek evropskega registra podjetij cestnega prevoza, ter omogočiti učinkovito spremljanje.

2.3 Glavni cilji svežnja kot celote, poleg ciljev iz točk 2.1 in 2.2, so navedeni v sporočilu Komisije Evropa v gibanju – Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse (COM(2017) 283) (v nadaljnjem besedilu: sporočilo).

2.4 V sporočilu je opredeljena strategija o tem, kako naj Evropa ohrani vodilni položaj pri čisti, konkurenčni in povezani mobilnosti, ki omogoča trajnostne in učinkovite večmodalne izbire. Strategija je potrebna zaradi ključne vloge mobilnosti za Evropo brez meja, terja pa sodoben sistem mobilnosti, ki je odločilnega pomena za prehod na nizkoogljično gospodarstvo.

2.5 V sporočilu je priznana pomembna vloga cestnega prometa, dopolnjeno pa je s sklopom predlogov, osredotočenih na ta sektor, vključno z okvirom za močan notranji trg, boljšimi delovnimi pogoji v sektorju cestnega tovornega prometa, digitaliziranim prevozom in revidiranimi pravili o zaračunavanju cestnin.

3. Splošne ugotovitve

3.1 EESO podpira strategijo za mobilnost iz sporočila, ki je osredotočena na optimalno večmodalnost in priznanje ključne vloge cestnega prometa.

3.2 Glavni cilji predloga za odpravo slamnatih podjetij in poenostavitev pravil o kabotaži v cestnem prometu, da bi bila bolj razumljiva in bi jih bilo mogoče lažje izvrševati, so v skladu s ciljem zagotavljanja pravičnega in konkurenčnega notranjega trga za cestni promet, določenim v sporočilu, EESO pa jih v celoti podpira.

3.3 EESO se sklicuje na svoji predhodni mnenji Načrt za enotni evropski prometni prostor – napredek in izzivi (TEN/566) in Notranji trg mednarodnega cestnega tovornega prometa, socialni damping in kabotaža (TEN/575), v katerih je bila izpostavljena potreba po dokončni vzpostavitvi notranjega trga za cestni promet, pa tudi potreba po preprečevanju goljufij, izogibanja zakonodaji in zlorab, do česar med drugim prihaja s poslovanjem prek slamnatih podjetij in izogibanjem pravil o kabotaži. EESO je zadovoljen, da so v predlogu obravnavana nekatera izredno nujna vprašanja, na katera je opozoril v teh mnenjih. Kljub temu obžaluje, da ni bila izkoriščena priložnost, da bi socialni damping, kot je bil sporazumno opredeljen v navedenih mnenjih EESO, v predlogu izrecno obravnavali kot primer goljufije, izogibanja zakonodaji in zlorabe ⁽²⁾ (glej tudi resolucijo Evropskega parlamenta o socialnem dampingu v Evropski uniji z dne 14. septembra 2016, oddelek I, točka 1 (2015/2255 (INI)).

3.4 Postavlja pa se vprašanje, ali je izbrani način obravnave teh problemov ustrezen, ali bi bilo treba sprejeti druge ali dodatne ukrepe in ali niso predlagani ukrepi glede na želene cilje nesorazmerni.

3.5 EESO meni, da bo ustanovitev evropske agencije za cestni promet odločilnega pomena za pospešitev čezmejnega izvrševanja predpisov o cestnem prometu.

4. Uredba (ES) št. 1071/2009 – začetek opravljanja dejavnosti

4.1 EESO podpira spremembe člena 1, če bo tako besedilo jasnejše ali bo na drugačen način prispevalo dodano vrednost z izboljšanjem delovanja notranjega trga za cestni prevoz. EESO dvomi o dodani vrednosti navajanja enega izmed številnih morebitnih primerov negospodarskih dejavnosti v predlaganem dodatku k členu 1(4)(b), saj ni obravnavano vprašanje obveznosti dokaznega bremena, ki bi ga moral načeloma nositi tisti, ki izvaja dejavnost. Meni, da bi predlagana sprememba te točke ustvarila več težav kot pa bi jih odpravila, saj ne prinaša nobene pravne varnosti ter pomeni tveganje za povečanje izkrivljanja konkurence in vzpostavitev sivega trga.

4.2 Prvi pododstavek novega odstavka 6 člena 1 vključuje podjetja, ki opravljajo prevoze z lahкими gospodarskimi vozili, katerih masa ne presega 3,5 tone, v področje uporabe uredbe, vendar pa so oproščena obveznosti spoštovanja zahtev glede dobrega ugleda in strokovne usposobljenosti oziroma zahteve glede upravljavca prevoza.

EESO meni, da bi bile takšne izjeme precej neposrečena poteza. Priporoča, da bi bila lahka gospodarska vozila v celoti zajeta v obeh uredbah (ES) št. 1071/2009 in (ES) št. 1072/2009, četudi morda v nekoliko blažji obliki. Le tako bi zagotovili skupno raven profesionalizacije sektorja in enake konkurenčne pogoje.

EESO poudarja, da je treba za zagotavljanje skladnosti z razširjenim področjem uporabe uredb (ES) št. 1071/2009 in št. 1072/2009 nameniti ustrezna sredstva za obvladovanje povečanega obsega dela.

EESO ima poleg tega pomisleke glede možnosti držav članic, da določbe glede dobrega ugleda, strokovne usposobljenosti in upravljavca prevoza za lahka gospodarska vozila uporabljajo v celoti ali samo deloma. Ta možnost bi lahko škodila skladnosti notranjega trga. Poleg tega pa ni usklajena s predlogom za črtanje možnosti iz sedanjega člena 3(2), da države članice predpišejo dodatne zahteve za začetek opravljanja dejavnosti.

⁽²⁾ UL C 13, 15.1.2016, str. 176.

4.3 EESO podpira črtanje možnosti iz člena 3(2), da države članice poleg zahtev iz člena 3 predpišejo dodatne zahteve za začetek opravljanja dejavnosti.

4.4 Predlagane spremembe glede meril v zvezi s sedežem v členu 5 so usmerjene proti slamnatim podjetjem. So bolj izoblikovane kot sedanje določbe. V predlogu je večji poudarek na dejanskem izvajanju komercialnih in administrativnih dejavnosti v prostorih podjetja v državi članici sedeža, kjer naj bi hranilo svojo temeljno poslovno dokumentacijo, na primer z zahtevo, da se te dejavnosti neprekinjeno in dejansko izvajajo v tej državi članici, ohranjena pa je zahteva po upravljanju prevoza z vozili podjetja. Dodana je tudi zahteva, da mora imeti podjetje premoženje in zaposlovati osebe sorazmerno z obsegom poslovanja. EESO te spremembe podpira in opozarja na pomen enotne razlage za zagotavljanje predvidljivosti. Predvideva, da se lahko temeljna poslovna dokumentacija hrani tudi v elektronski obliki, kjer je to pravno mogoče.

4.5 EESO kljub temu meni, da bo še vedno težko dokazati, da dejavnost izvaja slamnato podjetje. Predlagano besedilo omogoča široko polje proste presoje, zaradi česar lahko nastanejo različne diskrecijske prakse. Odločitve, sprejete na podlagi takega besedila, je mogoče enostavno izpodbijati. Posebne težave bi se lahko pojavile pri podjetjih, ki so del mednarodne skupine ali imajo zunanje izvajalce na primer za določene administrativne dejavnosti. Očitno je, da se lahko zaradi različnih nacionalnih razlag razvijejo zelo različne nacionalne prakse.

4.6 EESO meni, da bi lahko jasnejšo sliko o statusu podjetja pridobili z obveznostjo obveščanja o lastniški strukturi ⁽³⁾.

4.7 EESO zato opozarja na težave pri izvajanju ter poudarja, kako pomembna sta učinkovito čezmejno sodelovanje in izmenjava dobre prakse med izvršilnimi organi.

4.8 EESO ugotavlja, da bodo države članice kljub dodatnim podrobnostim v drugem pododstavku člena 6(1) glede kroga oseb, katerih ravnanje lahko vpliva na oceno dobrega ugleda, lahko dodale še druge „ustrezne osebe“. Zato se lahko ti krogi ustreznih oseb v posameznih državah članicah še vedno razlikujejo.

EESO podpira vključitev „davčnega prava“ kot razloga, ki bi zbuja dvom o dobrem ugledu in je predlagan v tretjem pododstavku istega odstavka (a), kar odraža vse večji pomen skladnosti z davčno zakonodajo, odobrava pa tudi pomen skladnosti s pravili o napotitvi delavcev iz točke (b)(xi) tretjega pododstavka člena 6(1).

V obeh primerih je pravna varnost zagotovljena s pogoji, v katerih je določeno, da se upoštevajo le dejanja, ki so privedla do obsodbe ali kazni za hudo kršitev nacionalnih pravil ali pravil EU.

4.9 EESO ima pomisleke glede vključitve kazni za hude kršitve zakonodaje Unije v zvezi s pravom, ki se uporablja za pogodbene obveznosti, saj se nanaša na določbe o izbiri prava, ki se uporablja, in ne na vsebinska vprašanja. Če to velja za kršitev obvezne izbire veljavnih pravnih predpisov, je treba to jasno navesti. Morda bi bilo bolj primerno sprejeti ukrep za obravnavo ugotovitev v civilnih postopkih o škodljivih učinkih zaradi zlorab, goljufij ali neprimerne ravnanja.

4.10 EESO se strinja s spremembami postopkovnih določb v členu 6(2). Ob upoštevanju morebitnih posledic resnih kršitev pravil EU, kar zadeva možnosti podjetij ali upravljavcev prevoza za izvajanje dejavnosti, EESO dvomi, če je ustrezno, da bi Komisija seznam takšnih kršitev določila z delegiranimi akti, kot je predlagano v novem odstavku 2a člena 6.

4.11 EESO ima pomisleke glede sorazmernosti prepovedi rehabilitacije upravljavca prevoza, ki je mogoča šele eno leto po izgubi dobrega ugleda. Pristojni nacionalni organi bi morali odločitev o pravem trenutku in ustreznosti povrnitve dobrega ugleda sprejeti za vsak primer posebej.

⁽³⁾ UL L 140, 30.5.2012, str. 32.

4.11.1 EESO izraža dvom o predlagani določbi v novem odstavku 2 člena 7, ki se nanaša na pogoje v zvezi s finančnim stanjem; v njej je navedeno, da ga je mogoče pri pristojnem organu ustrezno dokazati tudi z drugimi zavezujočimi dokumenti. Predlagana določba je pomanjkljiva, saj so ti dokumenti preveč nedorečeni.

4.12 EESO se strinja s predlogom, da se v nacionalne elektronske registre iz člena 16 vključijo dodatne informacije ter vnesejo vse kršitve. Še zlasti pozdravlja petdnevni rok za odgovor na zahtevo po informacijah in poudarja, da bi morali nadzorni organi pri pregledih na cesti ali/in v podjetjih imeti dostop do vseh razpoložljivih informacij v elektronski obliki iz ustreznih registrov v realnem času.

EESO poleg tega meni, da bi morali podatki v nacionalnih elektronskih registrih vsebovati tudi informacije o voznikih podjetja, saj je to pomembno pri ugotavljanju skladnosti s socialno in delovno zakonodajo. To bi omejilo zlasti goljufive prakse iz točke 3.3. EESO poziva Komisijo, naj premisli o takšnem ukrepu (glej resolucijo Evropskega parlamenta z dne 18. maja 2017 o cestnem prometu v Evropski uniji (2017/2545 (RSP)), točka 33).

4.13 EESO pozdravlja izboljšanje upravnega sodelovanja v novem členu 18, ki uvaja tudi jasne postopke in roke za izpolnitev zahteve po informacijah. Kljub temu predlaga nekaj izboljšav.

Za odstavek 3 predlaga, da bi bilo treba preverjanje opraviti vedno, kadar to zahtevajo pristojni organi drugih držav članic. Poleg tega predlaga, da se iz zadnjega stavka odstavka 3 črta zahteva po verodostojnosti, saj je vprašanje njene utemeljenosti obravnavano že v odstavku 4.

EESO meni, da bi bilo treba rok iz odstavka 5, v katerem je treba državo članico, ki je poslala zahtevek, obvestiti o težavah pri pridobivanju informacij, skrajšati na pet dni.

4.14 EESO pozdravlja obveznost v okviru člena 18(3) in (4) glede letnega poročanja o zahtevkih ter njihovega spremljanja. Učinkovito sodelovanje med državami članicami je ključnega pomena za učinkovito izvrševanje, zato je spremljanje skladnosti bistveno.

5. Uredba (ES) št. 1072/2009 – dostop do trga

5.1 EESO pozdravlja predlagane spremembe, s katerimi naj bi pojasnili pravila o dostopu do trga v zvezi s kabotažo in razpoložljivostjo dokazov pri cestnih pregledih. Kljub temu se pri teh predlogih zastavljajo številna vprašanja, kot je razloženo v nadaljevanju. EESO poleg tega obžaluje, da mnoga vprašanja, zlasti v zvezi s kabotažo, ostajajo nerešena, kakor je pojasnjeno v nadaljevanju.

5.2 EESO opozarja na naslednja poglobljena vprašanja.

— Kot je poudarjeno v točki 4.2, EESO obžaluje, da Uredba (ES) št. 1072/2009 ne velja tudi za lahka gospodarska vozila, kar pomeni neupravičeno odprtje trga za vozila, zajeta v pravilih o začetku opravljanja dejavnosti. To bi lahko izkrivljalo konkurenco ter na primer povzročilo zastoje in negativno vplivalo na okolje.

— Vprašanje glede tega, kdaj dejavnost kabotaže ni več začasna, temveč postane takšna stalna in nenehna dejavnost, da se pravica do opravljanja storitev v državi članici, v kateri podjetje nima sedeža, določena v členu 8, ne more več uporabljati, v predlogu sploh ni obravnavano, kar EESO obžaluje.

Trenutno stanje, ko se dejavnosti, pri katerih se spoštujejo formalna merila za kabotažo, kot je določeno v členu 8, lahko sistematično in redno opravljajo v daljšem obdobju, tudi na podlagi dolgoročnih pogodb, in še vedno veljajo za začasne, ni zadovoljivo in ni v skladu z merili o začasnosti pravice do opravljanja čezmejnih storitev (glej Zbirko odločb 1995, str. I-04165 in Zbirko odločb 1985, str. 01513). EESO zato meni, da je treba določiti jasno pravilo o tem, kaj je začasna dejavnost.

EESO poudarja, da člen 91(1)(b) PDEU omogoča zakonodajalcu EU široko polje proste presoje pri določitvi pogojev za izvajanje kabotaže kot začasnega opravljanja storitev. Možna rešitev bi bila lahko določitev največjega števila prevozov ali dni za prevoze v določenem obdobju oziroma opredelitev obdobja mirovanja med eno in drugo serijo kabotaž. Po mnenju EESO je zelo pomembno, da so pravila v zvezi s tem jasna in enostavna za uporabo, na primer pri cestnih pregledih.

- Za učinkovito spremljanje skladnosti je ključnega pomena, da imajo nacionalni organi na voljo ustrezno usposobljeno osebje, ki lahko v skladu s predlaganim členom 10a učinkovito preverja upoštevanje določb o kabotaži. Za EESO je bistvenega pomena, da sta vzpostavljena oba elementa, pa tudi mreža za izmenjavo dobre prakse.
- EESO obžaluje, da predlog za pregled Direktive 92/106/EGS o kombiniranem prevozu ni bil predložen istočasno s tem predlogom, saj direktiva omogoča vzporeden dostop do trga notranjih prevozov za prevoznike s sedežem v drugi državi članici. Po mnenju EESO bi bilo treba popolnoma zakoniti cilj prometne politike v zvezi s spodbujanjem kombiniranih prevoznih verig doseči brez tega posebnega pravila o dostopu do trga. Zato bi bilo treba cestno etapo kombiniranega prevoza v pristanišča ali železniške terminale ali iz njih znotraj ene države članice obravnavati kot notranji prevoz, kar pomeni, da bi se morale uporabljati določbe v zvezi s kabotažo iz Uredbe (ES) št. 1072/2009 ali določbe v tem smislu.

5.3 EESO je seznanjen z dodatkom k členu 1(1) glede prevoza praznih zabojnikov ali palet ter ugotavlja, da je odločilnega pomena prevozna pogodba, zato se za najeti ali plačani prevoz šteje tudi zelo majhen tovor.

5.4 Sedanja omejitev na tri kabotaže v obdobju kabotaže se je razlagala na različne načine glede tega, kaj vključuje ena kabotaža; izkazalo se je, da je v praksi težko, če ne celo nemogoče, preveriti spoštovanje tega pravila.

EESO podpira predlog o odpravi omejitve na tri kabotaže in skrajšanju časa, ki je na voljo za kabotažo, s sedem na pet dni, pod pogojem, da:

1. se jasno opredeli začasnost kabotaže, kot zahteva v točki 5.2;
2. se pravila o napotitvi delavcev (direktivi 96/71/ES in 2014/67/EU) uporabljajo za vse kabotaže od prvega dne dalje. To bi bilo mogoče z vključitvijo direktiv 96/71/ES in 2014/67/EU med pravila, ki se uporabljajo za kabotažo, v členu 9, ne glede na določbe člena 1(3)(a) Direktive 96/71/ES.

EESO se sicer zavzema za ohranitev veljavnih pravil o kabotaži, saj bi predlog Komisije brez upoštevanja navedenih pogojev v praksi pomenil skoraj popolno odprtje trga, kar ima lahko nepredvidljive posledice za trg.

EESO pozdravlja tudi omejitev kabotaže, ki ni dovoljena v državi članici, ki je cilj mednarodne vožnje (država članica gostiteljica), temveč v drugih državah članicah, na sosednje države članice, kar omogoča lažji nadzor skladnosti. Vendar pa bi bilo treba predlog spremeniti, da bi bilo jasno, da bodo nove pravice kabotaže po novem mednarodnem prevozu v sosednjo državo članico izbrisale obstoječe pravice kabotaže, s čimer se prepreči kumulacija takšnih pravic („verižna kabotaža“). To vprašanje pravne predvidljivosti je zelo pomembno.

5.5 Iz predlaganih sprememb pravil o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa (COM(2017) 278) je razvidno, da se bodo ta pravila za kabotažo uporabljala od prvega dne dalje. Čeprav pravila o napotitvi delavcev morda ne bodo povsem odpravila vrzeli med državami članicami na ravni stroškov, bi jo to pravilo zmanjšalo. Vendar pa EESO dvomi o učinkovitosti manj strogih pravil glede izjave o napotitvi tudi za obdobje šestih mesecev oziroma manj strogih zahtev po dokumentaciji brez obveznosti imenovanja zastopnika za kabotažo, kar je predlagala Komisija v posebnih pravilih v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU, dokler ne bo rešeno vprašanje začasnega značaja kabotaže iz točk 1.6 in 5.2.

5.6 Komisija je leta 2011 podala stališče glede razlage določb o kabotaži v več točkah (Novi režim kabotaže iz Uredbe (ES) št. 1072/2009, na voljo na spletnem mestu GD MOVE). V sedanjem predlogu je navedeno, kako Komisija razlaga kabotažo v predlagani spremembi opredelitve iz člena 2(6), rešeno pa je tudi vprašanje razpoložljivosti dokumentacije v vozilu za cestne preglede, ki je obravnavano v predlaganem novem odstavku 4a člena 8.

EESO pozdravlja ta pojasnila, vendar obžaluje, da v predlogu niso obravnavana nekatera druga pomembna vprašanja, ki so obravnavana v razlagalnem dokumentu Komisije. To velja za vprašanja, ali mora biti ves mednarodni tovor dostavljen pred začetkom kabotaže, ter kako izračunavati trenutno določeno sedemdnevno obdobje kabotaže iz člena 8(2).

EESO ravno tako obžaluje, da ob tej priložnosti ni bilo pojasnjeno, ali se lahko za preverjanje skladnosti z določbami o kabotaži uporabijo tudi podatki iz tahografov. Iz razlagalnega dokumenta Komisije iz leta 2011 je jasno, da Komisija meni, da je to mogoče. EESO je mnenja, da bi bilo treba izkoristiti to priložnost ter to tudi jasno navesti v besedilu uredbe.

EESO vsekakor opozarja, da je pomembno vsem omogočiti uporabo digitalnih tahografov kot sredstva za nadzor skladnosti, zato se zavzema za znatno skrajšanje roka za naknadno opremljanje obstoječih vozil s to vrsto tahografov.

5.7 EESO pozdravlja novo določbo o odgovornosti v členu 14a, vendar poudarja, da bo verjetno težko dokazati, da so bile nezakonite storitve naročene zavestno.

V Bruslju, 18. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa

(COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD))

in

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi

(COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD))

(2018/C 197/08)

Poročevalka: **Tanja BUZEK** (DE-II)

Zaprosilo	Evropski parlament, 15. 6. 2017 Svet Evropske unije, 20. 6. 2017
Pravna podlaga	člen 91 PDEU
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	4. 1. 2018
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	18. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	173/89/17

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO priznava pomembno vlogo prometa za gospodarski napredek EU in podpira Evropsko komisijo v njenih prizadevanjih, da bi EU ohranila vodilno vlogo na področju čiste, konkurenčne in povezane mobilnosti tudi v prihodnosti. Poudarja, da je za doseg tega cilja še vedno nujno potreben dobro delujoč in dokončan enotni trg na področju prometa, ki je družbeno vzdržan in povzroča čim manjše upravno breme.

1.2 EESO hkrati opozarja na omejitve za nadaljnji razvoj zlasti cestnega prometa zaradi pomanjkanja zemljišč za gradnjo cest in parkirišč, zaradi nasprotovanja javnosti v številnih evropskih regijah iz okoljskih razlogov, zaradi nerešenih vprašanj prometne varnosti in zaradi pomena ravnovesja med poklicnim in zasebnim življenjem voznikov. Te omejitve bi bilo treba upoštevati pri vseh zakonodajnih in nezakonodajnih pobudah EU na tem področju. Poleg tega bi se lahko s prihodnjimi ekonomskimi modeli zmanjšal obseg cestnega prevoza in poskušali najti bolj trajnostni načini organizacije proizvodnje in distribucije.

1.3 EESO pozdravlja pobudo Komisije, da se pojasni regulativni okvir o cestnem prometu, poskrbi za boljše izvrševanje in tesnejše sodelovanje med državami članicami in poskuša preprečiti socialni damping, tj. vse oblike nesprejemljivih in nezakonitih praks, ki skušajo zaobiti ali kršijo socialne predpise ali predpise za dostop do trga (slamnata podjetja) zaradi pridobivanja konkurenčne prednosti, v skladu z opredelitvijo v raziskovalnem mnenju EESO TEN/575 in sprejeto izvedbeno direktivo 2014/67/EU, da bi zagotovili dobro delujoč notranji trg in spoštovanje pravic delavcev v tem sektorju.

1.4 Hkrati pa meni, da v predlogih sprememb zakonodaje glede časa vožnje in časa počitka ter napotitve voznikov niso ustrezno obravnavani problemi, ki obstajajo v cestnem prometu na več področjih, poleg tega pa pravila niso nič bolj

preprosta, jasnejša ali bolj izvršljiva. Po mnenju EESO so pomanjkljivosti predlogov posledica nezadostne analize problemov, zato predlogi glede socialne zakonodaje niso niti v skladu s cilji Komisije na tem področju, hkrati pa ni pravne varnosti. EESO ugotavlja, da imajo države članice, socialni partnerji in prevozniki sami glede pobude različna stališča.

1.5 EESO poudarja, da je za uresničitev programa Komisije za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse nujno treba zaščititi socialne pravice, zagotoviti izvajanje in izvršljivost predpisov ter pošteno konkurenco ter hkrati zmanjšati breme postopkov. Notranji trg mora delovati za vse deležnike in v vseh državah članicah, tako starih kot novih.

1.6 Kar zadeva podaljšanje referenčnega obdobja za razporeditev obdobji počitka z dveh na štiri tedne, EESO priznava prizadevanja Komisije, da odgovori na zahteve industrije in prevoznikov po večji prožnosti v cestnem prometu, vendar poudarja, da bi lahko to vplivalo na ravnovesje med pošteno konkurenco, zdravjem in varnostjo voznikov ter varnostjo v cestnem prometu, pa tudi na skupno usklajeno razlago pravil, kar bi otežilo tudi njihovo izvrševanje in nadzor.

1.7 EESO prav tako poziva zakonodajalca, naj razmisli o tem, da se dovoli nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka v povezavi z obdobji dnevnega počitka, kakor je določeno v sedanji uredbi. V zvezi z odmori predlaga, naj se razmisli o oceni učinka glede možnosti, da bi voznik sam odločal o fleksibilnejšem razporejanju 45-minutnega odmora znotraj šestih ur. V oceni učinka bi se bilo treba osredotočiti na vprašanje, ali lahko voznik odmor med devetimi oziroma desetimi urami vožnje izkoristi za počitek in osvežitev.

1.8 EESO obžaluje, da zlasti za avtobusni prevoz potnikov predlagane spremembe ne temeljijo na oceni varnosti potnikov in voznikov ter varnosti v cestnem prometu. Zato poziva k pripravi splošne študije o utrujenosti voznikov na ravni EU in obžaluje, da Komisija ni ponudila rešitve za ta problem.

1.9 EESO v zvezi s problemom stroškov v prometnem sektorju opozarja, da je izjemno pomembno, da se določijo pravila, ki bodo dejansko zagotavljala enake konkurenčne pogoje za vse cestne prevoznike, ne glede na njihovo velikost, in za vse mobilne delavce, ne da bi se ustvarjale nove omejitve za notranji trg ali zmanjševale socialne pravice.

1.10 EESO se strinja s Komisijo, da je učinkovito izvrševanje pravil ključnega pomena, in poudarja pomen tesnega sodelovanja med državami članicami in učinkovite izmenjave informacij. Zato meni, da je treba zagotoviti boljše izvrševanje obstoječih pravil glede počitka, preden se začne razmišljati o sprejetju prožnejših brez tehtnih razlogov.

1.11 Poleg tega poziva Komisijo, naj doseže napredek v smeri pametnega izvrševanja pravil in z vsemi sredstvi podpre popolno uvedbo in uporabo sistema ocenjevanja tveganja. Komisijo in države članice poziva, naj pristojnemu organu omogočijo dostop v realnem času do nacionalnih elektronskih registrov in čim bolj uporabljajo Evropske registre podjetij cestnega prevoza v ta namen.

1.12 EESO priporoča Komisiji, naj sprejme jasne ukrepe za izvrševanje, da se odpravi tveganje manipulacij z digitalnimi tahografi, in sicer: a) določi rok za uvedbo pametnih tahografov v vseh tovornih vozilih, ki se uporabljajo za komercialne dejavnosti in opravljajo kabotažo ali mednarodni prevoz; b) uporabi vso potrebno inovativno tehnologijo, da se zagotovi točnost ročnih tahografskih vnosov, na primer s povezavo senzorja teže tovora s tahografom, s čimer bi lahko bolje nadzirali nakladanje in razkladanje tovora, kar spada v delovni čas voznika.

1.13 Komisiji in državam članicam še priporoča, naj začnejo reševati vprašanje varovanih parkirišč in premajhnih zmogljivosti trenutnih, ki ne zadostujejo potrebam voznikov, brez česar ni videti, kako bi obvezen počitek zunaj kabine v svežnju o mobilnosti prešel iz teorije v prakso. Komisijo poziva, naj poskrbi za temeljito preverjanje obstoječe mreže parkirišč v državah članicah, zlasti na stranskih cestah in prometnih koridorjih, ter pripravi načrt za odpravo belih lis na tem področju, kar bo ključno za učinkovito izvajanje svežnja o mobilnosti.

1.14 EESO poziva evropske institucije in države članice, naj zagotovijo, da bodo vozniki preživeli tedenski počitek in nadomestni tedenski počitek v primernih nastanitvenih prostorih z lastnimi sanitarijami in dostopom do hrane, obenem pa poskrbijo za izgradnjo dobre cestne infrastrukture, za kar so potrebna ustrezna vlaganja. V zvezi s tem zlasti pozdravlja nedavno sodbo Sodišča Evropske unije z dne 20. decembra 2017, v kateri je Sodišče potrdilo, da morajo vozniki tedenski počitek preživeti zunaj vozila. Hkrati poziva Komisijo, naj pojasni, kdo nosi stroške vrnitve voznika domov, saj to ne sme biti voznikov strošek.

1.15 EESO meni, da je izvajanje pravil v zvezi z napotitvijo v cestnem prometu na ravni EU ključnega pomena za ohranjanje enakih konkurenčnih pogojev tako za zaposlene kot podjetja. Zavzema se tudi za enostavne, učinkovite in nediskriminatorne ukrepe za izvrševanje teh pravil, pri čemer je treba preprečiti vsakršno upravno breme.

1.16 EESO priznava, da je za cestni promet značilna visoka mobilnost, vendar meni, da predlog Komisije o napotitvi delavcev v mednarodnem cestnem prometu v sedanjih obliki problemov ne rešuje najbolj ustrezno. Potrebna so jasna in enostavna pravila, tako za prevoznike kot voznike. Zakonodajalca poziva, naj pojasni, da pravila o napotitvi ne veljajo, če se opravlja samo tranzit. Poleg tega zahteva pojasnila glede uporabe pravil o napotitvi za prevoznike s sedežem v tretji državi (tj. državi, ki ni članica EU).

1.17 EESO se popolnoma strinja, da bi morala za kabotažo direktiva o napotitvi delavcev na delo še naprej veljati s prvim dnem. Meni pa, da bi bilo morda bolje, če nove, manj obvezujoče upravne zahteve ne bi veljale za kabotažo.

1.18 EESO pozdravlja prilagoditev zahtev po izvrševanju posebnostim sektorja in meni, da bi bilo upravno breme mogoče omiliti, če bi bila uvedena enotna kontaktna točka za obvestila na ravni EU.

Hkrati meni, da je treba z vidika pravičnega plačila pri napotitvi voznika iz države članice z nizkimi plačami v državo članico z višjimi plačami, če so izpolnjeni pogoji za napotitev, upoštevati vsaj minimalno raven plač v državi gostiteljici, ki je določena z zakonom ali prakso.

1.19 EESO priporoča uvedbo enostavnih, jasnih, nediskriminatornih in učinkovitih ukrepov za izvrševanje na ravni EU brez nalaganja upravnega bremena, med drugim:

- prehod z dokazov v papirni obliki na pametne digitalne tehnologije, ko gre za izvrševanje,
- obvezno uvedbo pametnega tahografa v vseh zadevnih tovornih vozilih, ki so udeležena v mednarodnem prometu, saj je to edini način za dejansko določitev trajanja in začasnosti voznikovih dejavnosti na ozemlju določene države članice,
- uvedbo evropske elektronske izjave za vsakega napotenega voznika posebej in sistema „vse na enem mestu“ za vse države članice EU, do katerega bi imeli inšpektorji dostop v realnem času, saj je to edini način za preprečevanje upravnega bremena in za učinkovit nadzor.

1.20 Poleg tega se zavzema za maksimalno uporabo nacionalnih elektronskih registrov in evropskih registrov podjetij cestnega prevoza, in sicer da se 1) v nacionalni elektronski register vpišejo podatki o voznikih podjetja; 2) organom za izvrševanje v cestnem prometu omogoči dostop v realnem času do podatkov v nacionalnih elektronskih registrih in evropskih registrih podjetij cestnega prevoza ter do elektronskih izjav o napotitvi; 3) podaljša čas zapisa podatkov na vozniški kartici z 28 dni na več mesecev, da bi nadzorni organ lahko izračunal obdobja začasno opravljanega dela voznikov v različnih državah članicah.

1.21 EESO za zagotovitev boljšega čezmejnega izvrševanja pravil EU v zvezi s cestnim prevozom poziva Komisijo, naj vzpostavi evropsko agencijo za cestni promet, ki bi bila pristojna predvsem za izboljšanje spoštovanja pravil v cestnem prometu in bi pomagala pri oblikovanju politike na tem področju tako na ravni EU kot na nacionalni ravni. Do takrat pa EESO priporoča, naj države članice aktivno sodelujejo v obstoječih evropskih prometnih inšpekcijskih službah (EUROCONTROLE Route itd.) in vlagajo v usposabljanje nacionalnih inšpekcijskih organov.

2. Ozadje

2.1 Evropska komisija se je na začetku tega mandata zavezala, da bo sprožila zakonodajni postopek za to, da bi bila pravila, ki se nanašajo na cestni prevoz, preprostejša, jasnejša in bi jih bilo lažje izvajati. K temu so pozivale številne države članice, evropski socialni partnerji iz sektorja cestnega prometa in logistike, Evropska zveza delavcev v prometu (ETF) in Mednarodna zveza cestnih prevoznikov (IRU), saj naj bi bila trenutna zakonodaja EU na več mestih nejasna in se slabo izvajala.

2.2 Leta 2013 sta ETF in IRU skupaj predlagala pobude za zaustavitev nadaljnega odpiranja trga na področju kabotaže, učinkovitejše uveljavljanje zakonodaje in zavezujoč načrt za uskladitev na davčnem področju, področju prometne varnosti in socialnem področju (glej skupni strateški dokument ETF-IRU).

2.3 Z različnimi konkurenčnimi pogoji in različnimi strukturami stroškov v državah članicah so postali očitni problemi v zvezi z liberalizacijo trga, minimalnimi plačami, pogoji v zvezi z napotitvijo delavcev in njihovo veljavnostjo za mobilne delavce. To je poleg nejasnega regulativnega okvira prispevalo k socialnemu dampingu z izogibanjem predpisom ter netipičnimi oblikami zaposlitve in slamnatimi podjetji.

2.4 Novi nacionalni predpisi in prakse so privedli do številnih postopkov za ugotavljanje kršitev, s čimer se je pokazala potreba po ustreznih ukrepih na ravni EU za odpravo problemov in zagotovitev pravne varnosti akterjem na trgu in delavcem.

2.5 V tem okviru je Junckerjeva Komisija, ko je nastopila mandat leta 2014, javno izrazila svojo zavezo oblikovanju pravičnejšega enotnega trga in boj proti socialnemu dampingu, kar je potrdil predsednik Komisije Jean-Claude Juncker v svojem prvem nastopu v Evropskem parlamentu. Od takrat Komisija ves čas priprave svežnja o mobilnosti sistematično ponavlja to zavezo, hkrati pa poudarja pomen ohranjanja povezanosti notranjega trga.

2.6 EESO je poleg tega septembra 2015 sprejel raziskovalno mnenje o notranjem trgu mednarodnega cestnega tovornega prometa, socialnem dampingu in kabotaži (TEN/575). Evropski parlament je septembra 2016 sprejel mnenje na lastno pobudo o socialnem dampingu v Evropski uniji. V obeh mnenjih je bilo več dobrih predlogov zlasti v zvezi z izvrševanjem zakonodaje, da bi zagotovili pošten in dobro delujoč notranji trg. Evropski parlament je maja 2017 sprejel podobno resolucijo o cestnem prometu v EU.

2.7 Komisija je zato 31. maja 2017 predstavila sveženj o mobilnosti, ki vključuje prvi niz osmih zakonodajnih pobud, ki se osredotočajo na tovorni in potniški cestni promet – sektor, ki zaposluje pet milijonov ljudi v EU. Namen svežnja je izboljšati delovanje notranjega trga cestnega prevoza blaga in izboljšati socialne pogoje delavcev in pogoje njihovega zaposlovanja. Komisija meni, da je to mogoče doseči z okrepljenim izvrševanjem, preprečevanjem nezakonitih praks zaposlovanja, zmanjšanjem upravnega bremena za podjetja in pojasnitvijo obstoječih pravil, na primer glede uporabe nacionalnih zakonov o minimalni plači.

2.8 Štirje stebri svežnja vključujejo 1) notranji trg, 2) pošteno konkurenco in pravice delavcev, 3) razogljichenje in 4) digitalne tehnologije. To mnenje spada pod steber poštene konkurence in pravic delavcev in obsega predlagane spremembe socialne zakonodaje.

2.9 Za rešitev teh problemov in nadaljnje izboljšanje varnosti v cestnem prometu so v svežnju Komisije za mobilnost predlagane spremembe pravil o času vožnje in času počitka (Uredba (ES) št. 561/2006), napotitvi delavcev (Direktiva 96/71/ES) ter z njim povezanega pravnega akta (Direktiva 2014/67/EU).

2.10 V zvezi z delovnim časom v cestnem prometu (Direktiva 2002/15/ES) v svežnju o mobilnosti ni nobenega predloga, temveč je predvideno posvetovanje s socialnimi partnerji o morebitni reviziji te direktive v skladu z določbami iz člena 154 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

2.11 Pred objavo svežnja o mobilnosti aprila 2017 je 27 sindikatov iz 20 držav članic, med drugim Bolgarije, Češke, Danske, Litve, Madžarske, Nizozemske, Poljske, Romunije, Španije in Združenega kraljestva, sprejelo Varšavsko deklaracijo, v kateri so pozvali Komisijo, naj vključi konkretne predloge v sveženj o mobilnosti, predvsem celovito izvajanje pravil o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa.

V odziv na predlog Komisije k svežnju o mobilnosti iz oktobra 2017 je bila objavljena skupna izjava proti uporabi direktive o napotitvi delavcev za mednarodne prevoze, ki so jo podpisala združenja prevoznih in logističnih podjetij ter gospodarske zbornice iz Bolgarije, Češke, Danske, Estonije, Grčije, Hrvaške, Irske, Latvije, Litve, Madžarske, Nizozemske, Poljske, Portugalske, Romunije, Slovaške, Španije in Združenega kraljestva.

2.12 EESO je seznanjen z nedavnim stališčem Sveta EPSCO, da se bodo sedanja pravila o napotitvi delavcev še naprej uporabljala za cestni promet do uvedbe novih sektorskih pravil. Poleg tega se zaveda izjemne problematičnosti vprašanja uporabe pravil o napotitvi delavcev v sektorju cestnega prometa, kar je privedlo do različnih stališč na politični ravni in na ravni deležnikov.

3. Splošne ugotovitve

3.1 EESO podpira cilj, da se zagotovi, da bo EU tudi v prihodnje ohranila vodilni položaj na področju čiste, konkurenčne in povezane mobilnosti, ki je ena od gonilnih sil gospodarstva EU. Za doseg tega cilja je še vedno nujno potreben dobro delujoč in dokončan enotni trg na področju prometa, ki je družbeno vzdržen in povzroča čim manjše upravno breme.

3.2 EESO pozdravlja končni cilj pobude Komisije in ugotavlja, da imajo države članice, socialni partnerji, poklicni vozniki in prevozniki sami glede pobude različna stališča. Kot predstavnik civilne družbe poudarja, da mora zakonodajni postopek privedi do rezultatov, ki so sprejemljivi za vse deležnike in ponujajo odgovore na upravičene pomisleke. To zlasti velja za predlog v zvezi z uporabo pravil o napotitvi delavcev v cestnem prometu, kar je povzročilo resno zaskrbljenost in nasprotujoča si stališča deležnikov. Zato EESO poudarja pomen uravnotežene, jasne in funkcionalne zakonodaje, ki ne posega v dobro delovanje notranjega trga ali v izboljšanje socialnih standardov v panogi.

3.3 EESO se v celoti strinja z oceno učinka Komisije, da sta nelojalna konkurenca med prevozniki v cestnem prometu in socialni damping neločljivo povezana (vir: *Driving change for business and people*) glede na definicijo ⁽¹⁾ v raziskovalnem mnenju EESO TEN/575. EESO ugotavlja, da ocena učinka delno temelji na kvalitativnih in nekaj kvantitativnih dokazih.

3.4 EESO se strinja s Komisijo, da je izkrivljanje konkurence posledica nespoštovanja zakonov, s čimer želijo akterji, ki ne izpolnjujejo zahtev, pridobiti konkurenčno prednost. Vrzeli v predpisih EU in njihova različna razlaga v državah članicah imajo lahko po mnenju Komisije isti učinek. Po mnenju EESO pa k temu dodatno prispevajo tudi nezadostne inšpekcijske zmogljivosti. Zato se EESO strinja z oceno učinka Komisije, da je to še en razlog za jasen in lahko izvršljiv regulativni okvir.

3.5 EESO se strinja s Komisijo tudi v tem, da je zelo huda konkurenca v cestnem prometu izkrivila trg zaradi različnih zadev, ki niso povezane s socialnimi predpisi.

3.6 EESO v zvezi s problemom cen v prometnem sektorju opozarja, da je izjemno pomembno, da se v okviru svežnja o mobilnosti določijo jasna in lahko izvršljiva pravila, ki bodo dejansko zagotavljala enake konkurenčne pogoje za vse cestne prevoznike, ne glede na njihovo velikost, in za vse mobilne delavce, ne da bi se ustvarjale nove ovire za notranji trg ali zmanjševale socialne pravice. Notranji trg mora delovati za vse deležnike in v vseh državah članicah, tako starih kot novih.

⁽¹⁾ UL C 13, 15.1.2016, str. 176.

3.7 Zniževanje cen lahko povzroči socialno, ekonomsko in okoljsko nevezdržnost cestnega prevoza in precej omeji pravično udeležbo drugih vrst prevoza v tovornem in potniškem prometu po EU. Posledično bi lahko Komisija ogrozila druge politične cilje, kot sta zmanjšanje emisij in spodbujanje večmodalnosti. Za uresničitev programa Komisije za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse je nujno treba zaščititi socialne pravice, zagotoviti izvajanje in izvršljivost predpisov ter pošteno konkurenco ter hkrati zmanjšati breme postopkov.

3.8 EESO opozarja, da obstaja več nezakonitih praks, katerih žrtve so podjetja, ki delujejo zakonito, in na koncu poklicni vozniki v tovornem prometu.

3.9 EESO obžaluje, da sveženj o mobilnosti, zlasti ko gre za avtobusni prevoz potnikov, prinaša več prožnosti v organizacijo časa počitka brez temeljite ocene varnosti potnikov in voznikov ter varnosti v cestnem prometu. Zato bi bilo po mnenju EESO treba pripraviti splošno študijo na ravni EU o utrujenosti voznikov in vzrokih zanjo, med katerimi so kombinacija vožnje in pomoči potnikom, dejstvo, da morajo vozniki pripraviti pot, vozilo itd. med svojim dnevnim časom počitka, in dejstvo, da delovni raspored pogosto vključuje precej čakanja med posameznimi vožnjami, ki se večinoma preživi v vozilu v neustreznih pogojih, čeprav je res, da prevozna podjetja precej vlagajo v izboljšavo in modernizacijo kabin vozil. EESO poudarja, da morajo nova pravila obravnavati in preprečiti to prakso.

3.10 V zvezi z varnostjo v cestnem prometu EESO ugotavlja, da je EU v letu 2010 obnovila svojo zavezo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu in določila cilj zmanjšanja števila smrtnih žrtev v cestnem prometu za 50 % do leta 2020 v primerjavi z letom 2010. Vendar pa od leta 2014 naprej napredka skorajda ni. Leto 2016 je bilo tretje zaporedno slabo leto za varnost v cestnem prometu po podatkih Evropskega sveta za varnost v prometu (ETSC). Samo v letu 2015 je umrlo približno 4 000 ljudi v trčenjih, v katerih so bili udeleženi tovornjaki (vir: Osnovna dejstva o varnosti na cesti v letu 2016 – težka tovarna vozila in avtobusi, Evropska opazovalnica za varnost v cestnem prometu – ERSO), kar pa ne pomeni nujno, da so bili tovornjaki tudi krivi za nesrečo. V zvezi z nesrečami, v katerih so udeleženi tovornjaki, ETSC poudarja, da so „zaradi velikosti in teže tovornjakov trčenja lahko katastrofalna, z veliko večjim tveganjem smrti ali hudih telesnih poškodb“, in priporoča izčrpno oceno možnih posledic. EESO je seznanjen s prizadevanji Komisije, da bi obravnavali potrebe sektorja, vendar ponovno poudarja svoje pomisleke glede novih pravil o prožnosti brez temeljite ocene.

3.11 EESO ravno tako močno obžaluje, da ni odgovora na pomanjkanje varovanih parkirišč in da niso bila obravnavana vprašanja, kot so kraje tovarov in pogoji za voznike na parkiriščih. Države članice bi morale sprejeti konkretne ukrepe za izpolnitev zahtev iz Uredbe (EU) št. 1315/2013, saj bi s tem učinkovito izboljšali varnost v cestnem prometu, odgovorili na problem kraj tovarov, preprečili dostop do nevarnega blaga in zagotovili ustrezne zmogljivosti za voznike za parkiranje vozil v mreži varnih parkirišč po vsej EU, in v skladu s členom 39(2)(c) sprejeti ustrezne ukrepe, da se na osrednjem omrežju TEN-T zgradijo počivališča na avtocestah na približno vsakih 100 km za zagotovitev ustrezne parkirne površine za komercialne uporabnike cest z ustrezno stopnjo varnosti in varovanja. Komisijo poziva, naj poskrbi za temeljito preverjanje obstoječe mreže parkirišč v državah članicah, zlasti na stranskih cestah in prometnih koridorjih, ter pripravi načrt za odpravo belih lis na tem področju, kar bo ključno za učinkovito izvajanje svežnja o mobilnosti. Morda bodo potrebna nova pravila v zvezi z uporabo sredstev za vseevropska omrežja in nov pristop k povezani cestni infrastrukturi. Pri sedanji omejeni razpoložljivosti varnih parkirišč z ustreznimi zmogljivostmi za voznike, vključno z nastanitvijo, ni videti, kako bi obvezen počitek zunaj kabine prešel iz teorije v prakso.

3.12 EESO se strinja, da je infrastruktura na parkiriščih pogosto neustrezna, in poudarja, da je glavni namen parkirišč poklicnim in nepoklicnim voznikom ter potnikom omogočiti počitek in priložnost za osvežitev. Parkirišča niso bila zasnovana in tudi niso opremljena za to, da bi vozniki tovornjakov svoj tedenski počitek tam redno ali občasno preživljali v svojih tovornjaki.

3.13 EESO je seznanjen z analizo Komisije glede trenutnega stanja v sektorju in pri tem poudarja, da predlogi o socialni zakonodaji ne bodo prispevali k uresničenju ciljev politike Komisije ali k učinkovitemu reševanju problemov v cestnem prometu.

4. Čas vožnje in čas počitka

4.1 Uredba (ES) št. 561/2006 je bila sprejeta pred enajstimi leti s tremi cilji: a) zagotoviti pošteno konkurenco v cestnem prometu; b) izboljšati delovne pogoje v sektorju; c) izboljšati varnost v cestnem prometu.

4.2 V zadnjem desetletju pa so se razmere v cestnem prometu znatno spremenile, zlasti z vidika krajših rokov dobave in časovnega pritiska zaradi spoštovanja teh rokov, hkrati pa je na evropskih cestah vse gostejši promet.

4.3 Iz naknadne ocene, ki jo je opravila Komisija glede uredbe o času vožnje in počitka, je razvidno, da so te nove okoliščine povezane z več poklicnimi zdravstvenimi tveganji pri delu v cestnem prometu, kot so utrujenost, stres in bolezni (vir: *Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement*). Zagotavljanje varnosti v cestnem prometu ter zdravja in varnosti pri delu v teh novih okoliščinah je precej težja naloga za oblikovalce politike in nosilce odločanja, vendar je po mnenju EESO temu treba nameniti prednostni pomen, ko se razmišlja o uvedbi prožnejših pravil.

4.4 Utrujenost voznika zaradi pomanjkanja počitka (tudi zaradi prekratkih odmorov) je eden od glavnih vzrokov za nesreče, v katerih so udeležena težka tovorna vozila. Tudi trenutno zmanjšanje koncentracije ima lahko katastrofalne posledice. Vozniki v tovornem prometu imajo različne zdravstvene težave zaradi dolge vožnje in nezadostnih premorov, zlasti bolezni srca in ožilja (tipično infarkt, kap itd.), bolezni mišično-skeletnega sistema (poškodbe hrbtenice), psihične težave (stres, zaskrbljenost, depresija itd.) ter želodčne in prebavne težave. Strogo uveljavljanje omejitev vožnje in delovnega časa ter ustrezen počitek so bistvenega pomena za zmanjšanje teh učinkov (vir: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview*).

4.5 Komisija v svežnju o mobilnosti predlaga prerazporeditev obdobja počitka v daljšem referenčnem obdobju štirih tednov (namesto dveh tednov). Tako bi se mesečni dovoljeni čas vožnje lahko dosegel v prvih treh tednih v mesecu, medtem ko bi bil zadnji teden namenjen počitku, kar lahko pomeni kar 18 zaporednih dni dela in samo dva dni počitka vmes.

4.6 Predlagano podaljšanje referenčnega obdobja bi pomenilo, da bi morali vozniki svoj tedenski 45-urni počitek preložiti za dodatna dva tedna. Čeprav je treba ta preloženi tedenski počitek podaljšati s kumulativno nadomestnim časom počitka, se lahko zgodi, da voznik kar tri tedne ne bi imel tedenskega počitka, ki bi bil daljši od 24 ur, v tem času pa ne bi mogel zares zapustiti vozila, temveč bi bil odgovoren zanj. EESO meni, da bi bilo treba ta predlog oceniti in upoštevati omejene možnosti voznikov, da zapustijo vozilo, in možne posledice za utrujenost.

4.7 EESO prav tako poudarja, da bi lahko predlagano prožno razporejanje obdobja počitka privedlo do neskladja z obstoječo ureditvijo najdaljšega časa vožnje in delovnega časa. Pri tem opozarja, da noben zakonodajni predlog ne sme privedi do podaljšanja časa vožnje ali do skrajšanja omejitve delovnega časa, katere glavni cilj je zagotavljanje zdravja in varnosti pri delu.

4.8 EESO se zaveda prizadevanj Komisije, da predlaga ukrepe, ki bodo odražali realnost v cestnem prometu in odgovorili na potrebe prevoznikov in poklicnih voznikov, vendar izraža pomisleke glede možnih negativnih vplivov na krhko ravnovesje med pravično konkurenco, zdravjem in varnostjo voznikov ter varnostjo v cestnem prometu.

4.9 EESO prav tako poziva zakonodajalca, naj razmisli o tem, da se dovoli nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka v povezavi z obdobji dnevnega počitka, kakor je določeno v sedanji uredbi. V zvezi z odmori EESO predlaga, da se razmisli o oceni učinka glede možnosti, da bi voznik sam odločal o fleksibilnejšem razporejanju 45-minutnega odmora znotraj šestih ur. V oceni učinka bi se bilo treba osredotočiti na vprašanje, ali lahko voznik odmor med devetimi oziroma desetimi urami vožnje izkoristi za počitek in osvežitev.

4.10 Zagotavljanje varnosti udeležencev v cestnem prometu in potnikov je namreč problem že pri sedanjih, precej strožjih pravilih. Hude prometne nesreče v zadnjih letih, v katerih so bili udeleženi tovornjaki in avtobusi in v katerih je bilo huje poškodovanih več ljudi (vir: Osnovna dejstva o varnosti na cesti v letu 2016 – težka tovorna vozila in avtobusi, ERSO), bi morale biti alarmni signal, da Evropa potrebuje preprosta, izvršljiva in jasna pravila za pravične razmere za uporabnike, voznike in podjetja, kjer je varnost na prvem mestu. Preden se začne razmišljati o uvedbi prožnejših pravil, je treba zagotoviti boljše izvrševanje obstoječih.

4.11 Glede izvrševanja EESO izraža dvom v zvezi z nekaterimi vidiki predloga Komisije. Prvič, podaljšanje referenčnega obdobja za razpored obdobji počitka ne sme negativno vplivati na usklajeno razlago pravil, na podlagi česar bi vsaka država članica lahko sprejemala svoje scenarije in izračune. Pri čezmejni dejavnosti, kot je cestni promet, pa individualne razlage pravil ovirajo celotno pot, prevoz in celo celotno dejavnost.

4.12 V zvezi s tem EESO opozarja, da so Komisija in države članice potrebovale več let, da so se končno dogovorile glede skupnih smernic za razlago določb o času vožnje in počitka iz Uredbe (ES) št. 561/2006 (glej publikacijo TRACE iz leta 2012). EESO zato poudarja, da je treba vzpostaviti mrežo za podporo državam članicam pri izvrševanju te zakonodaje in za zmanjšanje tveganja različnih razlag.

4.13 EESO poleg tega meni, da predlagane spremembe uredbe o času vožnje in počitka ne bi smele otežiti izvrševanja uredbe. Kljub temu izraža bojazen, da bodo predlagane spremembe povzročile nove stroške državam članicam, na primer zaradi menjave programske opreme za kontrolo na cesti in v podjetjih, usposabljanja inšpektorjev itd. EESO poudarja, da je treba zagotoviti ustrezna sredstva, da bi bilo mogoče nadzirati spoštovanje predpisov.

4.14 V zvezi z izvrševanjem EESO poudarja, da mora zakonodajalec vložiti več truda v pripravo pametnih in nediskriminatornih metod izvrševanja. Zato pozdravlja predloge Komisije za boljšo uporabo sistema ocenjevanja tveganja. Hkrati pa poudarja, da je treba inšpektorjem omogočiti dostop do podatkov v realnem času in zagotoviti boljšo izmenjavo informacij med državami članicami. Pri tem pa morajo države članice izboljšati uporabo nacionalnih in evropskih elektronskih registrov v skladu z zahtevo iz Uredbe (ES) št. 1071/2009 o pogojih za opravljanje dejavnosti.

4.15 Kar zadeva pogoje o tedenskem počitku za voznike, EESO pozdravlja namero Komisije, da obravnava to vprašanje. V predlogu Komisije pa je še vedno nekaj nejasnosti.

4.16 T. i. nomadske voznike, ki preživijo daljša obdobja daleč od doma, zaradi česar se ta predlog neposredno nanaša nanje, dejansko zaposlujejo cestni prevozniki iz držav članic z visokimi plačami, ki želijo izkoristiti nižje stroške dela ali nižje davke v drugih državah članicah. Praktična vprašanja, povezana z dolgo odsotnostjo od doma, kot so potrebe po prenočišču in stroški vrnitve domov, je treba nujno ustrezno obravnavati in rešiti, saj to ne sme biti voznikov strošek.

4.17 Glede na veliko mobilnost poklicnih voznikov EESO podpira predlog Komisije, da se jim olajša vrnitev domov, in opozarja, da jim predlagane spremembe časa vožnje in počitka ne bi smele onemogočiti preživljanja vikenda skupaj z družino ali dostojnega socialnega življenja. Trije tedni intenzivnega dela s samo dvema dnevoma počitka vmes bi lahko negativno vplivali na razmerje med poklicnim in zasebnim življenjem poklicnih voznikov.

4.18 Opremljenost kabin vozil se na splošno sicer izboljšuje in posodablja, še vedno pa je problem omejen prostor in oprema. EESO zato pozdravlja pomembno pojasnilo Komisije, da je treba tedenski počitek (45 ur in več) preživeti zunaj vozila, in sicer v prenočišču, ki ga plača delodajalec, doma ali v kraju, ki ga voznik sam izbere, kar je potrdilo tudi Sodišče Evropske unije v sodbi z dne 20. decembra 2017. EESO opozarja, da bi redno preživljanje tedenskega počitka v zasebni nastanitvi ali na voznikovem domu lahko povzročilo težave z dokumentacijo. Da bi bil izpolnjen pogoj, da „mora voznik svobodno razpolagati s svojim časom“ med tedenskim počitkom, mora voznik nujno imeti dovoljenje, da zapusti vozilo in da v tem času ni odgovoren za varnost in varovanje vozila. EESO hkrati poudarja, da so za dejansko uresničitev predlaganih ukrepov potrebna tudi varna parkirišča in drugi spremljajoči objekti.

5. Napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa

5.1 V cestnem prometu ostajajo velike razlike med državami članicami glede plač voznikov zaradi različnih življenjskih stroškov. V študiji, ki jo je opravil *Comité National Routier* (CNR) in jo navaja tudi Evropska komisija v svoji oceni učinka, so poudarjene velike razlike v bruto plači med državami članicami: najvišja je od najnižje višja kar za enajstkrat.

5.2 EESO se strinja s Komisijo, da je zaradi teh razlik v plači treba ohraniti pravila v skladu z vrednotami in načeli EU, opredeljenimi v Pogodbi o delovanju Evropske unije, da bi:

- preprečili izkrivljanje domačih trgov dela in prevoza,
- preprečili diskriminacijo na podlagi državljanstva med delavci držav članic glede zaposlovanja, plačila in drugih pogojev dela in zaposlovanja z vidika prostega gibanja,
- zagotovili pošteno konkurenčno okolje za podjetja, ne glede na to, kje imajo sedež, kje delujejo in kje zaposlujejo delavce znotraj EU.

5.3 Direktiva o napotitvi delavcev (Direktiva 96/71/ES) je del zgoraj navedenih predpisov. EESO je decembra 2016 sprejel posebno mnenje (SOC/541) ⁽²⁾, v katerem je izrazil številne pomisleke in predloge.

5.4 V skladu z veljavnimi pravili velja za voznike, ki začasno delajo v drugi državi članici EU, direktiva o napotitvi delavcev, če opravljajo kabotažo. Če opravljajo mednarodni prevoz, so napoteni samo, če so izpolnjeni pogoji napotitve, določeni v členu 1 Direktive 96/71/ES.

5.5 Komisija v okviru svežnja o mobilnosti predlaga, da pravila o minimalni plači in plačanem dopustu za napotene voznike, ki opravljajo mednarodni prevoz, ne bi začela veljati takoj. EESO meni, da mora biti to v skladu s politično agendo EU glede boja proti socialnemu dampingu, ki jo je določil predsednik Komisije Juncker in so jo potrdile države članice EU v Rimski izjavi, prav tako pa mora ustrezati cilju, ki ga je določila sama Komisija v svežnju o mobilnosti, da se zagotovi pošten in konkurenčen notranji trg cestnega prometa. Predlog mora poenostaviti pravila, jih pojasniti in olajšati njihovo izvajanje, da se prepreči tveganje razdrobljenosti zakonodaje EU.

5.6 EESO se sprašuje, kako bo predlog veljal za prevoznike s sedežem v tretji državi (nečlanici EU) in kako se bodo izpolnjevale obveznosti. Od Komisije zahteva pojasnilo.

⁽²⁾ UL C 75, 10.3. 2017, str. 81.

5.7 EESO je seznanjen s pomisleki v zvezi z uveljavljanjem predpisov o napotitvi delavcev v mednarodnem prevozu, ki jih imajo zlasti MSP, in sicer predvsem v zvezi s kompleksnostjo na upravni ravni zaradi nacionalnih razlik med minimalno plačo in ker bi kopičenje plačil v zelo kratkem času in pravic do plačanega dopusta lahko povzročilo velike probleme in stroške. EESO zato poudarja, da bi morali biti pogoji zaposlitve, vključno z minimalno plačo, ki veljajo v državah članicah, bolj transparentni.

5.8 EESO priznava posebnosti sektorja cestnega prevoza in veliko mobilnost teh delavcev. Kljub temu meni, da predlog Komisije za ta sektor glede napotitve delavcev v mednarodnem cestnem prometu v sedanji obliki ne rešuje najbolj ustrezno ravno kar omenjenih problemov.

5.9 EESO se popolnoma strinja, da bi morala za kabotažo direktiva o napotitvi delavcev na delo še naprej veljati s prvim dnem. Vendar pa ima pomisleke glede novih manj obvezujočih administrativnih pravil glede kabotaže. Glede tranzita EESO poziva Komisijo, naj zaradi pomanjkljive pravne varnosti pojasni, da za tranzit ne veljajo pravila o napotitvi.

5.10 EESO opozarja na pozive panoge, da ta pravila niso primerna zaradi mobilnosti cestnega prometa, pa tudi na pomisleke podjetij, da predlog Komisije povzroča precejšnje upravno breme. Zato pozdravlja prilagoditev zahtev za izvrševanje posebnostim sektorja, kot je odprava obveznosti za cestne prevoznike, da imajo v državi članici gostiteljici osebo za stike s pristojnimi organi te države. EESO meni, da bi bilo upravno breme mogoče omiliti, če bi bila uvedena enotna kontaktna točka za obvestila na ravni EU. Poleg tega predlaga, da voznik ne bi smel biti obvezan predložitvi plačilnih list za zadnja dva meseca med kontrolnimi pregledi na cesti, razen če so na voljo v elektronski obliki. Nadzorni organi bi jih morali dobiti neposredno od kontaktne osebe in bi morale biti dostopne v elektronski obliki v državi članici sedeža.

5.11 Hkrati meni, da je treba z vidika pravičnega plačila pri napotitvi voznika iz države članice z nizkimi plačami v državo članico z višjimi plačami upoštevati vsaj raven plač v državi gostiteljici, ki je določena z zakonom ali prakso.

5.12 Izvajanje pravil v zvezi z napotitvijo v cestnem prometu na ravni EU je ključnega pomena za ohranjanje enakih konkurenčnih pogojev tako za zaposlene in podjetja. To bi pomagalo tudi v boju proti razširjenemu izkoriščanju in zlorabi poceni delovne sile iz drugih držav članic, tj. praksi, ki se je preveč razširila v mednarodnem cestnem prometu in je glavni vzrok za nezadržno zniževanje plač in pogojev za voznike v tovornem prometu.

5.13 Pri tem EESO meni, da je nujno potreben napredek pri doseganju večje pozitivne ekonomske in socialne konvergence med državami članicami z različno gospodarsko uspešnostjo, hkrati pa se morajo enotno izvajati usklajena pravila glede napotitve po vsej EU. EESO se zavzema tudi za enostavne, učinkovite in nediskriminatorne ukrepe za izvrševanje teh pravil. Upravno breme je treba na vsak način preprečiti. EESO pozdravlja poenostavljeno izjavo o napotitvi, ki je predlagana v tem predlogu. Vendar je zaskrbljen, da velja za največ 6 mesecev in za skupino voznikov, kar bi lahko zmanjšalo učinkovitost izvrševanja in nadzora pravil glede napotitve.

5.14 Zlasti kar zadeva napotitev voznikov, so pametni tahografi nedvomno veliko bolj učinkoviti od ročnih vnosov, ki jih predlaga Komisija. Predvsem pri ročnem vnašanju kode države so mogoče malverzacije.

5.15 EESO za zagotovitev boljšega čezmejnega izvrševanja pravil EU v zvezi s cestnim prevozom poziva Komisijo, naj vzpostavi evropsko agencijo za cestni promet, ki bi bila pristojna predvsem za izboljšanje spoštovanja pravil v cestnem prometu in bi pomagala pri oblikovanju politike na tem področju tako na ravni EU kot na nacionalni ravni. Pri tem EESO poudarja, da je cestni promet edini sektor brez takšne agencije, hkrati pa je v celoti liberaliziran, in torej v veliki meri

odvisen od tesnega sodelovanja med državami članicami. Takšna agencija bi bila koristna ne samo za boljši nadzor napotitev in pravil o času vožnje in počitka, temveč tudi za kabotažo in dostop do poklica. Agencija bi bila hkrati edini način za premik v smeri usklajene razlage pravil. Kljub vsemu EESO priporoča, naj države članice aktivno sodelujejo v obstoječih evropskih prometnih inšpekcijskih službah in vlagajo v usposabljanje nacionalnih inšpekcijskih organov.

V Bruslju, 18. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

Dodatek

k mnenju Evropskega ekonomsko-socilnega odbora

Naslednji amandmaji, ki so bili med razpravo zavrnjeni, so prejeli vsaj četrtno glasov:

Točka 4.18

Opremljenost kabin vozil se na splošno sicer izboljšuje in posodablja, še vedno pa je problem omejen prostor in oprema. EESO zato pozdravlja pomembno pojasnilo Komisije, da je treba tedenski počitek (45 ur in več) preživeti zunaj vozila, in sicer v prenočišču, ki ga plača delodajalec, doma ali v kraju, ki ga voznik sam izbere. EESO opozarja, da bi redno preživljanje tedenskega počitka v zasebni nastanitvi ali na voznikovem domu lahko povzročilo težave z dokumentacijo. Da bi bil izpolnjen pogoj, da „mora voznik svobodno razpolagati s svojim časom“ med tedenskim počitkom, mora voznik nujno imeti dovoljenje, da zapusti vozilo in da v tem času ni odgovoren za varnost in varovanje vozila. EESO hkrati poudarja, da so za dejansko uresničitev predlaganih ukrepov potrebna tudi varna parkirišča in drugi spremljajoči objekti. Zaradi pomanjkanja varnih parkirišč in druge infrastrukture ter zakonske obveznosti voznikov in prevoznikov, da zagotovijo tedenski počitek zunaj kabine, se bodo ti dejansko znašli pred nemogočo dilemo, ali naj tvegajo, kaj se bo zgodilo s tovorom in vozilom, ali naj se podredijo zakonu. Nadzorni organi morajo to dilemo ustrezno upoštevati.

Za: 105

Proti: 152

Vzdržani: 22

Točka 5.13

Po mnenju Evropske komisije je izvajanje pravil v zvezi z napotitvijo v cestnem prometu na ravni EU je ključnega pomena za ohranjanje enakih konkurenčnih pogojev tako za zaposlene in podjetja. Meni, da to bi bil ta predlog pomagalo tudi v boju proti razširjenemu izkoriščanju in zlorabi poceni delovne sile iz drugih držav članic, tj. praksi, ki se je preveč razširila v mednarodnem cestnem prometu in je glavni vzrok za nezadržno zniževanje plač in pogojev za voznike v tovornem prometu. ključnega pomena pri vzpostavljanju pravičnega, varnega ter okoljsko in socialno trajnostnega sektorja cestnega prometa. EESO te cilje odobrava, vendar pa hkrati tudi poudarja pomembnost prilagoditve določb o napotitvi delavcev dejanskim razmeram v prometnem sektorju, da bi lahko bile učinkovite, kot je predlagala Komisija. Zato EESO meni, da je treba razmisliti o dodani vrednosti uporabe pravil o napotitvi v mednarodnem prometu glede na zapletenost potrebne upravne dela in težave pri nadzoru in izvrševanju.

Za: 105

Proti: 157

Vzdržani: 11

Točka 5.14

Pri tem EESO meni, da je nujno potreben napredek pri doseganju večje pozitivne ekonomske in socialne konvergenca med državami članicami z različno gospodarsko uspešnostjo, hkrati pa se morajo enotno izvajati usklajena pravila glede napotitve po vsej EU. EESO se zavzema tudi za enostavne, učinkovite in nediskriminatorne ukrepe za izvrševanje teh pravil. Upravno breme je treba na vsak način preprečiti. EESO pozdravlja poenostavljeno izjavo o napotitvi, ki je predlagana v tem predlogu. Vendar je zaskrbljen, da velja za največ 6 mesecev in za skupino voznikov, kar bi lahko zmanjšalo učinkovitost izvrševanja in nadzora pravil glede napotitve.

Za: 102

Proti: 160

Vzdržani: 12

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Letalstvo: odprta in povezana Evropa

(COM(2017) 286 final)

in

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004

(COM(2017) 289 final – 2017/0116 (COD))

(2018/C 197/09)

Poročevalec: **Jacek KRAWCZYK**

Zaprosilo	Evropska komisija, 5. 7. 2017 Evropski parlament, 15. 6. 2017 Svet, 19. 6. 2017
Pravna podlaga	člena 100(2) in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	4. 1. 2018
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	17. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	115/1/4

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor ponovno potrjuje svoje stališče iz mnenja *Sveženj o letalskem prometu I* ⁽¹⁾, da bi moral biti glavni cilj letalske strategije EU, ki jo je decembra 2015 predstavila Evropska komisija, „izboljšati naložbeno ozračje, da bi spodbudili več evropskih naložb v letalsko industrijo v EU in povečali konkurenčnost tega sektorja in njegovo vlogo v gospodarstvu, s čimer bi podprli splošno gospodarsko rast in ustvarjanje novih delovnih mest“.

1.2 EESO poudarja bistveni pomen kakovostnega izvajanja letalske strategije EU za uspešnost civilnega letalstva EU. Hitro spreminjajoče se notranje in zunanje razmere, razvoj trgov v več smeri, vse večji pritisk na ljudi in podjetja, vse večja konkurenca znotraj in zunaj EU, nove prelomne tehnologije in hitro napredujoča digitalizacija: to je le nekaj izzivov, ki jih je treba rešiti z izvajanjem letalske strategije EU. Kot je EESO napovedal v mnenju *Sveženj o letalskem prometu I* ⁽²⁾, je strategija okrepila politični pomen civilnega letalstva v okviru agende EU, ki ga mora tudi ohraniti. V zvezi s tem EESO izraža pohvalo Komisiji za njeno vztrajno zavzemanje za sistem zmanjšanja emisij ogljika v letalstvu, ki se bo sprejel in izvajal na globalni ravni. Prav tako je treba bolj kot kdaj prej podpirati učinkovit sektorski socialni dialog na ravni EU in na nacionalni ravni. EESO Komisijo ponovno opozarja na svoje mnenje o *socialnem dampingu v evropskem civilnem letalstvu* ⁽³⁾ ter jo poziva, naj razmisli o učinkovitih pravnih sredstvih za obravnavanje razmer.

⁽¹⁾ UL C 389, 21.10.2016, str. 86.

⁽²⁾ UL C 389, 21.10.2016, str. 86.

⁽³⁾ UL C 13, 15.1.2016, str. 110.

1.3 EESO podpira dvojni pristop Komisije k varstvu poštene mednarodne konkurence, ki po eni strani pomeni zaostrovanje enostranskih instrumentov za zaščito letalskih interesov EU (Predlog uredbe o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004, v nadaljnjem besedilu: predlog Komisije za revizijo Uredbe št. 868/2004), po drugi pa željo po mandatu za pogajanja o novih sporazumih o dostopu do trga s tretjimi državami skupaj s soglasjem o načinu ohranjanja poštene konkurence. EESO je še vedno prepričan, da je mogoče enake konkurenčne pogoje trajno zagotoviti le, če tudi tretje države spoštujejo osnovna načela varstva delavcev, kot so določena v standardih Mednarodne organizacije dela, ter varstvo potrošnikov in okoljske standarde. Predlog Komisije za revizijo Uredbe št. 868/2004 obravnava več slabosti Uredbe št. 868/2004 v njeni sedANJI obliki, vendar pa bi morala biti vzpostavitev delujočega socialnega dialoga sestavni del vzajemno dogovorjene določbe o pošteni konkurenci, vključene v mednarodne sporazume o zračnih storitvah, ki jih sklene Evropska unija. EESO v celoti podpira prizadevanja Komisije, da si zagotovi mandate za začetek novih celovitih sporazumov o letalskem prometu, ter poziva k hitremu in učinkovitemu zaključku tekočih pogajanj.

1.4 Razlagalne smernice o določbah o lastništvu in nadzoru zagotavljajo večjo jasnost glede ustreznih določb Uredbe (ES) št. 1008/2008, da bi državam članicam in drugim zainteresiranim stranem pomagali pri tekočem izvajanju. Toda po mnenju Odbora te smernice ne upoštevajo v zadostni meri sprememb na trgu ter prelomnih in strukturnih izzivov, s katerimi se bo evropsko letalstvo soočalo v kratkoročnem in srednjeročnem obdobju. EESO priporoča, da se za zanesljivo izvajanje letalske strategije EU pripravi ocena učinka na podlagi različnih scenarijev, ki bi omogočila informiran razmislek o vprašanju lastništva in nadzora.

1.5 Odbor podpira predlagane razlagalne smernice o obveznosti javnih služb, ki so vključene v Uredbo (ES) št. 1008/2008, vendar ugotavlja, da bo dolgoročni razvoj trga – vključno z vse večjo potrebo po boljši poveztljivosti z državami članicami na obrobju EU ali z majhnimi domačimi trgi – zahteval nadaljnjo poglobljeno ekonomsko in družbeno analizo možnosti za boljše zagotavljanje trajnostnih povezav med njihovimi glavnimi letališči in ključnimi destinacijami v EU, da bi se bolje odzvali na potrebe potnikov. V zvezi s tem vprašanjem bodo potrebne nadaljnje politične razprave, pri katerih se bo upošteval tudi indeks poveztljivosti, ki ga pripravi upravljavec omrežja in je zdaj objavljen na spletni strani Evropske komisije.

1.6 Odbor je prepričan, da je potrebna revizija celotne Uredbe (ES) št. 1008/2008. Ker je za ta sektor izredno pomembna, mora postopek revizije nujno vključevati povratne informacije od vseh zainteresiranih strani – tudi od predstavnikov civilne družbe – in omogočiti uresničitev dolgoročne vizije civilnega letalstva EU, kakor je določena v letalski strategiji EU. V najboljšem interesu EU bi bilo, da sedanja Komisija predlaga revizijo Uredbe (ES) št. 1008/2008, pod pogojem, da pred tem izvede obsežno analizo, katere rezultati se potrdijo z javnim posvetovanjem.

1.7 EESO meni, da je upravljavec omrežja ⁽⁴⁾ na ravni EU že začel postopek za blažitev motenj v upravljanju zračnega prometa (ATM). Socialni partnerji poleg tega že imajo orodja za zmanjšanje učinka, saj se izvajajo vzajemno. EESO ponavlja, da so stavke temeljna pravica delavcev in pravica do stavke ne sodi na področje uporabe Pogodb EU ⁽⁵⁾. V skladu z načelom subsidiarnosti so za odločanje o izvajanju te pravice pristojne države članice. Socialni partnerji so poleg tega pripravili sklop ukrepov, ki bi se lahko izvajali skupaj in tako zmanjšali nevarnost konfliktov med delodajalci in delojemalci (angl. *Toolbox* ⁽⁶⁾). EESO pozdravlja to pobudo kot ustrezen in učinkovit način, da se čim bolj izognemo motnjam v zračnem prometu. Najbolj bo koristila evropskim potnikom in državljanom.

⁽⁴⁾ Upravljavec omrežja je direktorat v okviru Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), ki je pristojna za načrtovanje zmogljivosti omrežja. Zagotoviti mora, da so zmogljivosti zračnega prometa na voljo in da se v dnevni operaciji vse evropskega omrežja izkoriščajo na čim boljši način. V ta namen tesno sodeluje z vključenimi državami članicami in njihovimi nacionalnimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

⁽⁵⁾ Člen 153(5) PDEU.

⁽⁶⁾ ATCEUC, CANSO in ETF (2016): *Toolbox for successful social dialogue in air traffic management*, na voljo na: <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45567/Brochure%20ETF%20Toolbox%20March%202016.pdf>.

1.8 Za zagotavljanje učinkovitega izvajanja letalske strategije EU je v politično razpravo nujno treba vključiti stališča organizirane civilne družbe o političnih, družbenih, gospodarskih in okoljskih posledicah teh pobud. EESO je že večkrat omenil, da je pripravljen dejavno sodelovati v tem procesu. Prav tako je izjemnega pomena, da se nemudoma nadaljuje zakonodajno delo Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s predlogom za revizijo Uredbe št. 868/2004, da bi učinkovito obravnavali izkrivljanja mednarodne konkurence.

1.9 EESO ponavlja svoje stališče iz mnenja *Sveženj o letalskem prometu I*⁽⁷⁾ in priporoča, naj se „deležniki v izvajanje strategije vključujejo tako, da bodo hkrati seznanjeni s strukturiranimi in praktičnimi pojasnili o načinu izvajanja strategije“. Potrebujemo še načrt, v katerem bo pojasnjeno, „kako bo Komisija pritegnila deležnike k temu ključnemu sodelovanju. Mobilizacija vseh deležnikov v letalstvu k sodelovanju pri izvajanju strategije ni lahka naloga, vendar je nujna.“

2. Uvod

2.1 Sporočilo Komisije *Letalstvo: odprta in povezana Evropa* (COM(2017) 286 final) (v nadaljnjem besedilu: sporočilo), objavljeno 8. junija 2017, sledi sporočilu o letalski strategiji za Evropo⁽⁸⁾, ki ga je Evropska komisija objavila decembra 2015 (v nadaljevanju: letalska strategija EU) in ki določa agendo za usmerjeno razpravo znotraj skupnosti civilnega letalstva o potrebnih ključnih elementih celostne letalske politike ter najboljših načinih njenega izvajanja.

2.1.1 Cilj letalske strategije EU je „[...] spodbujanje evropskega gospodarstva, krepitev evropske industrijske baze in globalnega vodilnega položaja Evrope v letalstvu ter hkrati obravnavanje okoljskih in podnebnih izzivov, s čimer neposredno prispeva k doseganju strateških prednostnih nalog Komisije“⁽⁹⁾. Komisija si z upoštevanjem ekonomskih, pravnih, okoljskih, političnih in socialnih vidikov letalstva prizadeva za celostni pristop k letalstvu ter predlaga cilje za obravnavanje izzivov znotraj trga EU in na mednarodnih letalskih trgih. Bolj konkretnih rezultatov izvajanja letalske strategije EU še ni.

2.2 EESO je v zadnjih letih zelo dejavno sodeloval pri razvoju politike na področju civilnega letalstva EU. Pripravil je veliko javnih predstavitev, konferenc ter dvostranskih in večstranskih dogodkov, da bi zagotovil večjo vključenost civilne družbe v različne politike na področju civilnega letalstva EU. Tako je zgradil močno mrežo zainteresiranih strani civilne družbe EU, da bi se lahko dejavno odzival na prihodnje predloge Komisije, omogočil civilni družbi, da sodeluje pri tem zelo pomembnem in občutljivem vprašanju, ter okreplil njeno vlogo.

2.2.1 Komisija je 2. marca 2015 sklenila, da se z Odborom posvetuje o celostni letalski politiki EU. V končni predlog Komisije so bila vključena številna priporočila, ki jih je EESO predložil v mnenju o tej temi⁽¹⁰⁾ (september 2015). Po objavi letalske strategije EU je Odbor predlog Komisije v svojem mnenju *Sveženj o letalskem prometu I*⁽¹¹⁾ (februar 2016) odločno podprl.

2.3 Komisija v tem sporočilu obravnava zelo zapletena vprašanja, od katerih ima vsako številne politične, pravne in gospodarske posledice. Komisija je med drugim ta vprašanja navedla v Prilogi⁽¹²⁾ k letalski strategiji kot sestavne elemente akcijskega načrta za uresničitev glavnih strateških ciljev.

2.4 Eden od štirih ukrepov, predlaganih v sporočilu, je zakonodajni predlog. Ostali trije so smernice nezavezujoče pravne narave. Skupaj gre za:

— predlog nove uredbe o varstvu konkurence v zračnem prevozu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 868/2004,

⁽⁷⁾ UL C 389, 21.10.2016, str. 86.

⁽⁸⁾ COM(2015) 598 final.

⁽⁹⁾ COM(2017) 286 final, str. 2.

⁽¹⁰⁾ UL C 13, 15.1.2016, str. 169.

⁽¹¹⁾ UL C 389, 21.10.2016, str. 86.

⁽¹²⁾ COM(2015) 598 final.

- razlagalne smernice o pravilih o lastništvu in nadzoru letalskih prevoznikov EU iz Uredbe (ES) št. 1008/2008,
- razlagalne smernice o pravilih o obveznosti javnih služb iz Uredbe (ES) št. 1008/2008 in
- delovni dokument služb Komisije o praksah, ki prispevajo k neprekinjenemu delovanju služb upravljanja zračnega prometa ⁽¹³⁾.

3. Zakonodajni predlog: nova uredba, ki bo nadomestila Uredbo (ES) št. 868/2004 (osnutek revizije)

3.1 Dokumenti, ki jih je skupaj s sporočilom objavila Komisija, kažejo na nadaljnjo potrebo po boljši zaščiti letalskih prevoznikov EU pred praksami konkurentov s sedežem zunaj EU, ki naj bi izkrivljale pošteno konkurenco na trgu. Velike organizacije v sektorju letalskih prevoznikov EU Komisijo pozivajo k odločnemu ukrepanju za obravnavanje razmer, v katerih gre po njihovem mnenju za pomanjkanje ustreznega pristopa k letalskim prevoznikom iz držav zunaj EU, ki nimajo ustreznih pravil o poštenu konkurenci. Socialni partnerji so posredovali podobne pozive zaradi nespoštovanja primerljivih socialnih in delovnih standardov. Komisija je s predlogom nove uredbe zavzela ustrezno stališče glede teh odločnih pozivov.

3.2 Kadar sta ogroženi njena povezljivost in konkurenčnost, mora biti EU zmožna učinkovito ukrepati, da bi preprečila izkrivljanje konkurence na mednarodnih letalskih trgih in škodovanje letalskim interesom EU ter zaščitila in okrepila pravice in interese potrošnikov v skladu z zakonodajo EU o pravicah potrošnikov in potnikov. Ta vprašanja naj bi obravnavala Uredba (ES) št. 868/2004 z enostranskim ukrepanjem EU.

3.3 Izkazalo se je, da ima Uredba (ES) št. 868/2004 veliko resnih slabosti ⁽¹⁴⁾: uporablja orodja, postopke in merila, ki izhajajo iz trgovinskega prava, medtem ko mednarodni letalski trg urejajo sporazumi o zračnih storitvah. Uredba (ES) št. 868/2004 je bila deležna kritik tudi zaradi nezadostnih kazni, in sicer je bila označena za „brezzobega tigra“.

3.4 Svet in Komisija sta imela isti cilj, in sicer revizijo ali nadomestitev Uredbe (ES) št. 868/2004. Tudi Evropski parlament je pozval k reviziji te uredbe.

3.5 Z zainteresiranimi stranmi je bilo izvedeno posvetovanje o predlogu za izboljšano varstvo pred subvencioniranjem in nepoštenimi praksami oblikovanja cen. Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi je bilo izvedeno tudi v okviru javnega posvetovanja o oblikovanju letalske strategije EU s strani Komisije. Na podlagi teh posvetovanj je Komisija predlagala celostni pristop kot najboljši način za reševanje ugotovljenih težav. Vključitev treh dodatnih elementov (mednarodna pogajanja, določbe glede poštene konkurence v mednarodnih sporazumih in revizija Uredbe (ES) št. 868/2004), ki se medsebojno dopolnjujejo, ustvarja sinergije, kar omogoča ustrezno zaščito povezljivosti EU in podpiranje odprte poštene konkurence med vsemi letalskimi prevozniki.

3.6 Ta pristop naj bi prinesel tudi gospodarske koristi, saj letalskim prevoznikom EU omogoča, da pošteno konkurirajo letalskim prevoznikom iz tretjih držav; zaradi povečanja prometa in večje izbire pa bo koristil tudi letališčem EU in potnikom.

3.7 Komisija v predlogu revizije Uredbe (ES) št. 868/2004 predlaga, da se ji podelijo pooblastila za odločno ukrepanje v vlogi vodilne institucije EU, ki zagotavlja, da tretje države v okviru dobro uveljavljene zakonodaje EU ter načel preglednosti, subsidiarnosti in sorazmernosti spoštujejo mednarodne obveznosti. Predlagane spremembe poenostavljajo proces in spodbujajo zadevne stranke, naj morebitne spore, če je mogoče, rešijo prek vzajemnega postopka za reševanje sporov. Če bo predlog Komisije sprejet, se bodo z njim torej učinkovito obravnavale slabosti iz veljavne Uredbe (ES) št. 868/2004.

⁽¹³⁾ SWD(2017) 207 final.

⁽¹⁴⁾ Študija za Komisijo iz aprila 2013 z naslovom Razlogi za boljše pravno urejanje (268/2004).

3.7.1 Vendar številna vprašanja ostajajo nejasna, zlasti katere ukrepe bi lahko Komisija sprejela za zagotavljanje, da bodo tretje države izpolnjevale mednarodne obveznosti ⁽¹⁵⁾.

3.7.2 Še en pomislek zainteresiranih strani je odsotnost ukrepov za primere, ko tretja stranka ne upošteva osnovnih načel varstva delavcev, določenih v standardih Mednarodne organizacije dela (MOD), ali ko se ne spoštujejo varstvo potrošnikov in/ali okoljski standardi. Glede na celostni pristop, za katerega si prizadeva Komisija, je pomembno poudariti, da je treba v interesu zaposlenih in potrošnikov zagotoviti uravnotežen pristop med dostopom do prostega trga, podobnim STO, in trajnostno mednarodno konkurenco.

3.7.3 Predlog Komisije za revizijo Uredbe (ES) št. 868/2004 ponuja nove možnosti za odpravo izkrivljanja. Komisija bi lahko posredovala z obravnavanjem nepoštenih trgovinskih praks, ki škodujejo posameznim letalskim prevoznikom EU, če bi bili predloženi dokazi *prima facie* o obstoju takšnih nepoštenih praks ter o njihovem vzročnem in škodljivem učinku na enega ali več letalskih prevoznikov EU. Države članice in letalski prevozniki lahko tudi vložijo pritožbo.

3.7.4 Da bi predlog Komisije za revizijo Uredbe (ES) št. 868/2004 spodbudil prostovoljno reševanje sporov, je bistveno, da so morebitne naložene kazni pomembne za tretjo stranko. Predlog Komisije zato prinaša ukrepe, kot je začasna opustitev koncesij, storitev ali drugih pravic tretje države, če se s tem ne krši sporazum o zračnih storitvah, sklenjen s tretjo državo, ali druge mednarodne obveznosti ⁽¹⁶⁾.

3.8 Zato je mogoče trditi, da trenutna različica predloga Komisije učinkovito obravnava ključne pomisleke glede Uredbe (ES) št. 868/2004. Da bi predlog Komisije za revizijo Uredbe (ES) št. 868/2004 dosegel želeni učinek in tretje države ali letalske prevoznike tretjih držav odvrnil od ogrožanja konkurence v mednarodnem letalstvu, pa bodo morda potrebna dodatna pojasnila glede ukrepov, ki bi jih lahko v ta namen sprejela Komisija, in glede širšega pristopa, o katerem bi morali razmisliti pri opredelitvi pojma nepošteno konkurenco.

3.9 Toda kljub temu, da EESO podpira pristop Komisije, meni, da bi lahko nekatere podrobnosti natančneje določili, da se zagotovi učinkovitost revidirane uredbe: trajanje preiskave bi bilo treba skrajšati, zaustavitev preiskav pa ne bi smela biti mogoča brez zadostnega vzroka, kot je sporazum s strankami o popravljalnih ukrepih in izvajanju teh ukrepov. Poleg tega bi moral obstajati tudi instrument za časovno omejen odlog.

3.10 Da bi letalsko industrijo EU zaščitili pred nepošteno konkurenco s strani izvajalcev iz tretjih držav, EESO vztraja, da mora nova uredba, s katero se revidira veljavna uredba, preseči razmislek o izboljšanjem varstvu pred subvencioniranjem in nepoštenimi praksami oblikovanja cen ter opredeliti potrebo po obravnavanju vprašanja delovnih pogojev, ki kršijo konvencije MOD, v ustrezni mednarodni obliki.

4. Nezakonodajni predlogi

4.1 Razlagalne smernice o pravilih o lastništvu in nadzoru

4.1.1 EESO se je v svojem zadnjem mnenju o letalski strategiji EU ⁽¹⁷⁾ strinjal, da bi moral biti njen glavni cilj podpiranje splošne gospodarske rasti in ustvarjanje novih delovnih mest. Evropski letalski prevozniki za rast potrebujejo dostop do naložb, tudi tujih. Vendar je treba upoštevati dejstvo, da nekatere vlade zunaj EU naložbe uporabljajo kot strateško orodje na način, ki je lahko v nasprotju z duhom in besedilom Uredbe (ES) št. 1008/2008.

⁽¹⁵⁾ Primer takšne nepošteno prakse bi lahko bila situacija, ko tretja država, ki je velika gospodarska sila, letalskim prevoznikom EU dejansko zavrne dostop do komercialno pomembnih slotov na njenih glavnih letališčih.

⁽¹⁶⁾ COM(2017) 289, člen 13.

⁽¹⁷⁾ UL C 389, 21.10.2016, str. 86.

4.1.2 V skladu z obstoječimi naložbenimi pravili EU za tuje letalske prevoznike naložba ne sme presegati 49-odstotnega deleža lastništva⁽¹⁸⁾. Poleg tega mora dejanski nadzor nad podjetjem ostati v državah članicah Evropske unije ali pri njihovih državljanih⁽¹⁹⁾. Zaradi tega pravila so pristojni organi držav članic za izdajo licenc in Komisija⁽²⁰⁾ v zadnjih letih pregledali številne tuje naložbe.

4.1.3 Razlagalne smernice o pravilih o lastništvu in nadzoru ne spreminjajo veljavnih obstoječih pravil na teh področjih, pojasnjujejo pa številne pomembne postopkovne vidike. Poleg tega določajo, katere naložbene sheme so sprejemljive, če želijo letalski prevozniki še naprej uporabljati svoje operativne licence EU.

4.1.4 Številni primeri pridobivanja strateškega manjšinskega deleža s strani letalskih prevoznikov držav zunaj EU so privedli do polemične razprave o tem, ali se s tem kršijo določbe o lastništvu in nadzoru iz Uredbe (ES) št. 1008/2008. Kažejo na temeljne spremembe na področju mednarodnega letalstva⁽²¹⁾. Čeprav EESO pozdravlja predlagane razlagalne smernice o lastništvu in nadzoru, meni, da ne bi smeli razmišljati le o tem, kako razlagati obstoječe določbe, temveč bi morali tudi oceniti, ali bi jih bilo treba glede na trenutno in predvideno gibanje na trgu revidirati. V zvezi s tem je treba kot eno najboljših možnosti obravnavati omogočanje naložbenih priložnosti na podlagi vzajemnosti. Da bi ocenili učinek tržnega razvoja na srednjeročno in dolgoročno evropsko konkurenčnost, EESO predlaga, da se pripravi ocena učinka na podlagi več scenarijev. Ta bi omogočila informiran razmislek o vprašanju lastništva in nadzora.

4.2 Razlagalne smernice o pravilih o obveznosti javnih služb

4.2.1 V EU se priznava potreba po obravnavanju primerov, ko zaradi premajhnega povpraševanja ali nedelovanja trga na nekaterih poteh in zaradi posebnih razmer ni mogoče zagotoviti dovolj letov za potrebe lokalnih skupnosti. V takih primerih lahko obveznosti javnih služb – dovoljene pod zelo posebnimi pogoji, določenimi v Uredbi (ES) št. 1008/2008 – zagotovijo, da so obrobne regije ali regije v razvoju dobro povezane s preostankom Evrope.

4.2.2 Države članice obveznosti javnih služb uporabljajo predvsem za zagotavljanje povezav med slabše povezanimi regijami znotraj svoje države. Obveznosti javnih služb so predmet ocene nujnosti, pri kateri se upoštevajo zahteve glede sorazmernosti⁽²²⁾, uporaba drugih načinov prevoza, cene in pogoji letalskega prevoza ter skupni učinek vseh letalskih prevoznikov, ki opravljajo ali nameravajo opravljati prevoze na progi⁽²³⁾.

4.2.3 Obstoječa pravila glede obveznosti javnih služb se niso vedno izvajala dosledno, kar je morda privedlo do izkrivljanja povezanosti in konkurence na nekaterih progah. Države članice imajo pomisleke glede vsebine postopkovnih določb v smernicah o obveznosti javnih služb.

4.2.4 Smernice o obveznosti javnih služb opredeljujejo predlagano metodologijo, ki naj bi jo Komisija upoštevala pri ocenjevanju katere koli obveznosti javnih služb. Zadevajo vse od uvedbe obveznosti javnih služb in s tem povezanih postopkov do razlag glede izključnih koncesij za opravljanje javne službe in nadomestil (v zvezi s pravili o državni pomoči).

4.2.5 Smernice o obveznosti javnih služb bodo prispevale k preglednejšemu in doslednejšemu izvajanju ter izvrševanju obstoječih določb Uredbe (ES) št. 1008/2008. Vendar EESO Komisijo poziva, naj skrbno upošteva njegovo mnenje z naslovom Uporaba pravil o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (Sklep 2012/21/EU)⁽²⁴⁾, v katerem poziva k manj obremenjujočim zahtevam za nacionalne in regionalne vlade pri izpolnjevanju predpisov glede obveznosti javnih služb ter poročanja o njih, zlasti kjer je potreba po javni intervenciji za

⁽¹⁸⁾ Uredba (ES) št. 1008/2008, člen 4(f) (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

⁽¹⁹⁾ Uredba (ES) št. 1008/2008, člen 4(f) (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

⁽²⁰⁾ SWD(2017) 207 final, str. 4.

⁽²¹⁾ Primer: pridobitev manjšinskega deleža družbe Air Berlin s strani družbe Etihad Airways v okviru strategije za ustvarjanje močnega partnerstva med številnimi evropskimi letalskimi prevozniki in družbo Etihad Airways.

⁽²²⁾ Sorazmerje med predvideno obveznostjo in gospodarskimi razvojnimi potrebami zadevne regije.

⁽²³⁾ Uredba (ES) št. 1008/2008, člen 16(3) (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

⁽²⁴⁾ UL C 345, 13.10.2017, str. 45

podpiranje družbeno potrebnih, toda poslovno nedonosnih letalskih storitev očitna (npr. da bi vzpostavili povezave z oddaljenimi regijami, otoki itd.). Hkrati bi bilo treba pri dodeljevanju javne podpore upoštevati spoštovanje socialnih standardov.

4.2.6 Države članice na obrobju EU ali z majhnimi domačimi trgi imajo vse več težav pri zagotavljanju povezav v notranjem zračnem prometu ter povezav med svojim glavnim letališčem in glavnimi destinacijami v EU in zunaj nje. Torej ne gre le za vprašanje jasnosti predpisov, temveč kako gospodarsko in politično zagotoviti dovolj povezav do obrobnihih destinacij v Evropi in se tako bolje odzvati na potrebe potnikov. Zadevne države članice zanima trajnosten in zanesljiv zračni promet, s katerim bi zagotovili dolgoročno stabilnost načrtovanja ne glede na morebitne oportunitetne stroške za letalskega prevoznika.

4.2.7 Indeks povezljivosti bi moral zagotavljati podatke o tem, ali bi bili takšni širši pristopi k obveznosti javnih služb, ki bi lahko povečali gospodarsko rast, utemeljeni. Dolgoročno gledano bi lahko razpravljali o tem, ali lahko določbe smernic o obveznosti javnih služb ostanejo ustrezne in učinkovite na letalskem trgu, ki se hitro spreminja.

4.3 *Neprekinjeno delovanje služb upravljanja zračnega prometa*

4.3.1 Navigacijske službe zračnega prometa imajo bistveno vlogo pri zagotavljanju zanesljivih zračnih povezav, ki zagotavljajo varno delovanje prometnih tokov v zračnem prometu. V obdobjih z največ prometa mora evropski sistem upravljanja zračnega prometa upravljati več kot 30 000 letov na dan. Delovna sila ima bistveno vlogo pri zagotavljanju tovrstnih storitev upravljanja zračnega prometa. V celotni Evropi je v tem sektorju zaposlenih 56 300 ljudi: 17 370 kontrolorjev in 38 930 drugih članov osebja navigacijskih služb zračnega prometa. Za delo v tem sektorju ni potrebna samo najsodobnejša tehnologija, temveč tudi zelo dobre strokovne in osebne sposobnosti. V zadnjem času sta se učinkovitost in odpornost sistema upravljanja zračnega prometa znatno izboljšali. Sistem je zmož obvladati 68-odstotno povečanje prometa v dvajsetih letih, in sicer s 5,8 milijona letov leta 1995 na 9,74 milijona letov leta 2014. Ob ohranjanju najvišjih varnostnih standardov je bilo mogoče takšno izboljšanje učinkovitosti doseči le zaradi trdne zavezanosti vseh deležnikov letalske vrednostne verige skupnemu evropskemu zračnemu prostoru.

4.3.2 Na javni predstavitvi o neprekinjenem delovanju služb upravljanja zračnega prometa v odprti in povezani Evropi, ki jo je organiziral EESO, je upravljavec omrežja predstavil proces, ki je bil uveden za čim večje zmanjšanje učinka vseh vrst motenj v Evropi. Ti ukrepi zahtevajo sodelovanje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, letalskih družb in držav članic. Izkazali so se za zelo učinkovit način zmanjševanja učinka, ki ga imajo motnje na potnike.

4.3.3 Eden od možnih vzrokov motenj so stavke v letalskem sektorju. Stavke so temeljna pravica delavcev in pravica do stavke ne sodi na področje uporabe Pogodb EU⁽²⁵⁾. Zato so za odločanje o tem, kako se uveljavlja pravica do stavke, odgovorne države članice, večina pa jih ima tudi posebne zakone ali predpise, ki določajo pogoje za uveljavljanje pravice do stavke v upravljanju zračnega prometa in katerem koli drugem delu letalske vrednostne verige EU.

4.3.4 Sklop ukrepov za uspešen socialni dialog v upravljanju zračnega prometa⁽²⁶⁾, o katerem so se dogovorili socialni partnerji, je dober primer učinkovitega pristopa k vzpostavljanju mehanizmov, s katerimi se čim bolj zmanjša nevarnost motenj. Ti ukrepi se izvajajo na podlagi medsebojnega soglasja. EESO pozdravlja predlog socialnih partnerjev za razširitev obsega podpisnikov in je pripravljen sodelovati v takšni pobudi.

5. **Drugi predlogi**

5.1 Da bi odpravili prakse, ki negativno vplivajo na konkurenco, Komisija poleg predloga revidirane Uredbe (ES) št. 868/2004 spodbuja vključitev obsežnih pravil konkurence v celovite sporazume o letalskem prometu s tretjimi državami⁽²⁷⁾. Svet poziva, naj ji podeli nove mandate za začetek pogajanj o prihodnjih takšnih sporazumih z Bahrajnom, Kitajsko, Kuvajtom, Mehiko, Omanom in Saudovo Arabijo. Poleg tega Komisija upravičeno vztraja pri takojšnjem podpisu celovitega sporazuma EU o letalskem prometu z Ukrajino.

⁽²⁵⁾ Člen 153(5) PDEU.

⁽²⁶⁾ <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45567/Brochure%20ETF%20Toolbox%20March%202016.pdf>.

⁽²⁷⁾ SWD(2017) 182 final, 3.4.4.

5.2 Prvi tovrstni celoviti sporazum (sporazum o zračnem prevozu), sklenjen leta 2007 med EU in Združenimi državami, glede nepoštene konkurence vzpostavlja sodelovanje med regulatorji konkurence in okvir usklajevanja. Člen 14 tega sporazuma o zračnem prevozu obravnava ukrepe v zvezi z državnimi subvencijami in podporo ⁽²⁸⁾ ter vsebuje določbe, ki skupnemu odboru sporazuma o zračnem prevozu podeljujejo pravico do reševanja morebitnih sporov, tudi z nevtralno arbitražo. Glavna dodana vrednost takšnih celovitih sporazumov je v regulativnem zbliževanju številnih ključnih področij (varnostnih standardov, potrdil in dovoljenj ter občutljivega področja varnosti). V tem kontekstu je povezana tudi z državno pomočjo in državno podporo.

5.3 Doslej je bil celoviti sporazum o letalskem prometu sklenjen s Kanado. O sporazumu z Brazilijo potekajo ponovna pogajanja, pogajanja z Izraelom, Jordanijo, Marokom, Moldavijo in Gruzijo pa je EU zaključila. Potekajo pogajanja z Avstralijo in Novo Zelandijo. Po podelitvi mandatov Sveta leta 2016 so se začela pogajanja z Združenjem držav jugovzhodne Azije, Katarjem, Združenimi arabskimi emirati in Turčijo. V vseh primerih je bilo del pogajanj tudi vprašanje določb glede poštene konkurence ⁽²⁹⁾.

5.4 Glede na uspešen zaključek sporazumov o zračnem prevozu v obstoječem mandatu je EESO seznanjen s prizadevanji Komisije, da bi si zagotovila mandate za začetek novih celovitih sporazumov o letalskem prometu, ter poziva k hitremu in učinkovitemu poteku pogajanj, ki so se že začela. Vendar pa delovne prakse nekaterih držav in njihovih letalskih prevoznikov vzbujajo pomisleke in bi lahko negativno vplivale na pošteno konkurenco na mednarodnem letalskem trgu. Zato EESO poziva Komisijo, naj zagotovi pošteno obravnavanje evropskih prevoznikov in enake konkurenčne pogoje. EESO priporoča, da Svet in Komisija priznata potrebo po dogovoru glede ustreznih zavezujočih socialnih določb v vseh sporazumih o letalskem prometu EU s tretjimi državami.

V Bruslju, 17. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

⁽²⁸⁾ Sporazum o zračnem prevozu med EU in ZDA, podpisan 25. in 30. aprila 2007, člen 14.

⁽²⁹⁾ SWD(2017) 182 final, 2.2.1.3.

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (prenovitev)

(COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD))

(2018/C 197/10)

Poročevalec: **Jan SIMONS** (NL-I)

Zaprosilo	Evropski parlament, 5. 10. 2017
	Svet Evropske unije, 10. 10. 2017
Pravna podlaga	člen 91 PDEU
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	4. 1. 2018
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	18. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	163/1/4

1. Sklepi

1.1 Odbor na splošno odobrava predloge Komisije, zlasti tiste, s katerimi se natančneje določajo veljavne določbe, izboljšuje obveščanje potnikov in z odpravo nacionalnih odstopanj spodbuja enotno izvrševanje pravic potnikov v celotni EU. Poleg tega je uvedba klavzule o izvzetju iz obveznosti izplačila nadomestila v primeru višje sile upravičena, saj se s tem železniški promet usklajuje z ostalimi načini prevoza.

1.2 Vendar pa je lahko nova določba (člen 22(4) o pomoči za invalidne osebe ali osebe z omejeno mobilnostjo na postajah) problematična. EESO zato močno priporoča dopolnilo k členu 22(4): „razen na postajah brez osebja, zajetih v odstavku 3“.

1.3 Odbor podaja še več predlogov, s katerimi bi osnutek besedila dodelali. Ti so navedeni v točki 4.3. Zaradi jedrnatosti jih tu le omenjamo.

2. Uvod

2.1 Zaščita pravic potnikov v vseh oblikah prevoza, tudi v železniškem, je bila že v beli knjigi o prometu iz leta 2001 opredeljena kot cilj EU. Leta 2009 je začela veljati tozadevna uredba o železniškem prometu ⁽¹⁾, sprejeta leta 2007.

2.2 Ta uredba določa minimalno raven zaščite potnikov v železniškem prometu. Uredba zavezuje države članice, njihove pristojne organe in prevoznike v železniškem prometu k izvajanju teh določb v praksi, da se zaščitijo pravice potnikov. V zvezi s tem je Uredba (ES) št. 1371/2007 pomemben instrument usklajevanja, ki mora poskrbeti za to, da bodo imeli vsi potniki v železniškem prometu v EU enake pravice.

2.3 Kot je Evropska komisija zapisala v sporočilu iz leta 2011 „Evropska vizija za potnike: sporočilo o pravicah potnikov pri vseh vrstah prevoza“ ⁽²⁾, te pravice temeljijo na treh stebrih: nediskriminacija, točne, pravočasne in dostopne informacije ter takojšnja in sorazmerna pomoč.

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 1371/2007.

⁽²⁾ COM(2011) 898 final.

2.3.1 Navedenih je tudi deset pravic, ki tvorijo osrednje pravice potnikov EU v vseh vrstah prevoza:

1. pravica do nediskriminacije pri dostopu do prevoza;
2. pravica do mobilnosti;
3. pravica do obveščenosti;
4. pravica do odpovedi potovanja (povračilo celotnih stroškov vozovnice);
5. pravica do izpolnitve prevozne pogodbe v primeru prekinitve;
6. pravica do pomoči;
7. pravica do nadomestila;
8. pravica do odgovornosti prevoznika za potnike in njihovo prtljago;
9. pravica do hitrega in dostopnega sistema za obravnavo pritožb;
10. pravica do popolne uporabe in učinkovitega izvrševanja zakonodaje EU.

2.3.2 Pravice potnikov v železniškem prometu, ki jih vsebuje uredba iz leta 2007, že odražajo navedenih deset temeljnih pravic potnikov, ki veljajo za vse vrste prevoza.

2.3.3 Vendar pa uredba državam članicam omogoča zelo veliko manevrskega prostora pri uporabi njenih določb. Države članice lahko odobrijo obsežna odstopanja od izvajanja uredbe. Čeprav gre za začasna odstopanja za obdobje največ 15 let, ta pomembno vplivajo na enotno izvajanje uredbe.

2.3.4 Trenutno le štiri države članice izvajajo uredbu brez odstopanj, medtem ko je ostalih 24 držav članic odobrilo številna odstopanja za železniške storitve v notranjem prometu in mestne, primestne ali regionalne železniške storitve. Čeprav zakonodaja dopušča tako veliko odstopanj, to onemogoča enotno uporabo in izvrševanje Uredbe (ES) št. 1371/2007. Potniki v železniškem prometu imajo tako v različnih državah članicah različne pravice.

2.3.5 Komisija je v svojem poročilu o izvajanju Uredbe iz leta 2013 ⁽³⁾ izpostavila nekaj težavnih področij, ki so bila potrjena v oceni učinka iz leta 2016/2017 ⁽⁴⁾.

2.4 Sodišče Evropske unije je leta 2013 razsodilo (Zadeva C-509/11, ÖBB-Personenverkehr AG), da sedanji člen 17 uredbe prevoznikom v železniškem prometu ne omogoča, da bi bili oproščeni obveznosti izplačati nadomestila potnikom, če je zamuda posledica višje sile. V tem se železniški prevoz razlikuje od drugih načinov prevoza.

2.5 Ne nazadnje je treba upoštevati tudi, da predlog zadeva le prevoznike v železniškem prometu, ki imajo licenco v skladu z Direktivo 95/18/ES. Tramvaji in podzemne železnice torej niso zajeti. Poleg tega predlog temelji na Enotnih pravilih za pogodbo o mednarodnem železniškem prevozu potnikov in prtljage (CIV).

3. Povzetek predloga Komisije

3.1 Predlog za prenovitev zagotavlja ravnovesje med krepitvijo pravic potnikov v železniškem prometu in zmanjšanjem bremen za prevoznike v železniškem prometu.

3.2 Odstopanja za storitve na dolgih relacijah v notranjem prometu naj bi odpravili do leta 2020. Države članice lahko odobrijo odstopanja za storitve, ki se izvajajo v državah zunaj EU, samo, če lahko dokažejo, da so potniki na njihovem ozemlju ustrezno zaščiteni. Za zagotovitev pravne varnosti v čezmejnih regijah bo uredba v celoti veljala za mestne, primestne in regionalne storitve, ki se opravljajo čezmejno.

⁽³⁾ COM(2013) 587 final.

⁽⁴⁾ SWD(2017) 317 final.

3.3 Pravice **invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo** se bodo okrepile v skladu s Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov (UNCPRD). Države članice ne morejo več izvzeti zagotavljanja pomoči in nadomestila za poškodovano opremo za gibanje ⁽⁵⁾. Informacije morajo biti podane v dostopni obliki v skladu z zahtevami, določenimi v predlaganem evropskem aktu o dostopnosti ⁽⁶⁾. Železniško osebje mora biti ustrezno usposobljeno.

3.4 Potniki morajo ob rezervaciji prejeti **osnovne informacije** o svojih pravicah. Obvestila, ki potnike obveščajo o njihovih pravicah, morajo biti nameščena na dobro vidna mesta na postajah in na vlakih.

3.5 V skladu s smernicami iz leta 2015 ⁽⁷⁾ in četrtem železniškim paketom iz leta 2016 ⁽⁸⁾ si morajo prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic prizadevati za to, da ponudijo enotne vozovnice. Dokazati morajo, da so obvestili potnike, kadar njihove pravice ne veljajo za celotno potovanje, temveč le za njegov del.

3.6 Predlog določa pristojnosti nacionalnih izvršilnih organov tudi v čezmejnih zadevah in jim nalaga učinkovito sodelovanje.

3.7 Predlog vsebuje splošno določbo, ki tako kot pri drugih načinih prevoza prepoveduje vsakršno **diskriminacijo**.

3.8 Da bi se zmanjšalo breme za prevoznike v železniškem prometu, ta predlog nalaga obveznost priprave načrta ravnanja v nepredvidljivih razmerah tudi upravljavcem postaj in infrastrukture.

3.9 Prevoznikom v železniškem prometu omogoča uveljavljanje pravice do povrnitve stroškov, če je do zamude prišlo po krivdi tretje osebe ali zaradi njene malomarnosti. S tem ukrepom bodo pravice potnikov v železniškem prometu usklajene s pravicami potnikov v letalskem prometu ⁽⁹⁾.

3.10 Da bi preprečili, da bi morali prevozniki v železniškem prometu plačati nadomestila v situacijah, ki jih niso povzročili in jih niso mogli preprečiti, predlog vsebuje določbo o odstopanju v primeru višje sile, ki se uporablja samo v zares izjemnih okoliščinah, ki jih povzročijo izredne vremenske razmere ali naravne nesreče ⁽¹⁰⁾.

3.11 Uredba bo navedena v Prilogi k pregledani uredbi o sodelovanju na področju varstva potrošnikov ⁽¹¹⁾.

3.12 Ta predlog vključuje sklice na COTIF (Enotna pravila CIV) in s tem širi svoje področje uporabe na notranji železniški promet v EU.

4. Ugotovitve

4.1 Odbor na splošno odobrava predloge Komisije, zlasti tiste, s katerimi se natančneje določajo veljavne določbe, izboljšuje obveščanje potnikov in z odpravo nacionalnih odstopanj spodbuja enotno uresničevanje pravic potnikov v celotni EU. Poleg tega je uvedba klavzule o izvzetju iz obveznosti izplačila nadomestila v primeru višje sile upravičena, saj se s tem železniški promet usklajuje z ostalimi načini prevoza.

4.2 Prenovitev na podlagi veljavnega pravnega instrumenta ⁽¹²⁾ ni nujno trdno pravilo. Včasih, zlasti kadar države članice različno razlagajo in izvajajo direktivo, je najprimerneje zamenjati pravni instrument, v tem primeru uredbo. Tu pa že gre za uredbo. Prenovitev bi torej morala prinesiti jasna pravila, ki ne dopuščajo različne razlage in se enotno izvajajo ter so podprta z novimi spoznanji. Za to večinoma tudi gre. Glede ostalega dela predloga, ki ga je treba še dodelati, pa EESO podaja naslednje ugotovitve.

⁽⁵⁾ COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD).

⁽⁶⁾ COM(2015) 615 final – 2015/0278 (COD).

⁽⁷⁾ UL C 220, 4.7.2015, str. 1.

⁽⁸⁾ UL L 352, 23.12.2016, str. 1.

⁽⁹⁾ UL L 46, 17.2.2004, str. 1.

⁽¹⁰⁾ SWD(2017) 318 final.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 283 final.

⁽¹²⁾ COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD).

4.3 Predlogi

4.3.1 Vlakovno osebje ima lahko včasih težave pri prepoznavanju invalidnih oseb, zlasti ker se sedaj predlaga, da se v opredelitev oseb z omejeno mobilnostjo vključijo tudi duševne in psihične motnje. Zlasti pri sumu goljufij lahko to povzroči kritične situacije in praktične probleme. Ta vidik bi bilo treba primerno upoštevati tudi pri usposabljanju osebja (člen 26).

4.3.2 Preostala odstopanja za **storitve na dolgih relacijah v notranjem prometu** bi morali v skladu z zahtevami veljavne uredbe postopoma odpraviti do leta 2024. Zgodnejša odprava do leta 2020, kot jo predlaga Komisija, bi bila lahko za določene države članice prezgodnja. V tem primeru je treba najti primerno rešitev za posamezne primere, ki bo omogočila prožen prehod.

4.3.3 Minimalna nadomestila (člen 17(1)) so časovno vezana, in sicer se izplačajo pri zamudi, ki znaša najmanj 60 minut. V sedANJI praksi obstajajo tudi primeri izplačila v primeru krajših zamud. To možnost je treba ohraniti z izrecno navedbo v členu.

4.3.4 K informacijam o potovanju, ki jih je treba zagotoviti, je treba dodati, da se v primerih skoraj zagotovo doseženega ali preseženega minimalnega časa zamude, pri katerem se izplača nadomestilo, potnike o tem obvesti in po možnosti ponudijo ustrezni obrazci za izplačilo nadomestila.

4.3.5 Člen 22 ureja pomoč na železniških postajah. Odstavek 3 vsebuje določbe o primerni pomoči na postajah brez osebja. Predlagani novi odstavek 4 tega neupravičeno ne upošteva. Odbor poziva, da se v odstavku 4 za zadnjo besedo „storitev“ doda: „razen na postajah brez osebja, zajetih v odstavku 3“.

V Bruslju, 18. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

*Priloga***k mnenju Evropskega ekonomsko-socialnega odbora**

Naslednje točke mnenja strokovne skupine so bile med razpravo črtane z amandmaji, ki jih je sprejela skupščina, vendar je bilo za ohranitev besedila strokovne skupine oddanih vsaj četrtina glasov (člen 54(4) poslovnika):

4.3.6 Nekatere določbe v predlogu so lahko problematične, zavajajoče in/ali nejasne, ena pa je celo protislovna.

Rezultat glasovanja o amandmaju:

Za: 73

Proti: 50

Vzdržani: 24

4.3.6.1 Pravica do nakupa vozovnice na vlaku brez dodatnih stroškov (člen 10(5)) je lahko vprašljiva v primerih, ko se vozovnice na vlaku ne prodajajo, informacije o nakupu vozovnic pa so na voljo na odhodni postaji, kot je to predvideno v členih 10(2), 10(3) in 10(4).

Rezultat glasovanja o amandmaju:

Za: 80

Proti: 51

Vzdržani: 13

4.3.6.2 Tudi določba (člen 23(4)), da je pomoč na vlakih na razpolago v vsakem trenutku izvajanja železniških storitev, je lahko problematična v primerih, kjer vlaki na splošno vozijo brez osebja, to situacijo pa že ureja člen 23(2).

Rezultat glasovanja o amandmaju:

Za: 91

Proti: 48

Vzdržani: 12

4.3.6.3 Da bi preprečili nepotrebne spore in prekomerne obveznosti EESO močno priporoča črtanje členov 10(5) in 23(4).

Rezultat glasovanja o amandmaju:

Za: 90

Proti: 48

Vzdržani: 14

Naslednja točka je bila spremenjena v skladu z amandmaji, ki jih je sprejela plenarna skupščina:

1.2 Vendar pa so nekatere nove določbe (predlagani člen 10(5) o nakupu vozovnic na vlaku, člen 22(4) o pomoči na postajah in člen 23(4) o pomoči na vlakih, ki se vsi nanašajo na invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo) lahko problematične, zavajajoče in/ali nejasne, ena pa je celo v nasprotju s predhodnimi odstavki navedenih členov, kjer se ti nanašajo na postaje in vlake brez osebja. EESO zato močno priporoča črtanje členov 10(5) in 23(4) ter dopolnilo k členu 22(4): „razen na postajah brez osebja, zajetih v odstavku 3“.

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 726/2004, kar zadeva lokacijo sedeža Evropske agencije za zdravila*[COM(2017) 735 final – 2017/0328 (COD)]*

(2018/C 197/11)

Zaprosilo	Evropski parlament, 11. 12. 2017 Svet, 14. 12. 2017
Pravna podlaga	členi 114, 168(4)(c) in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	17. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	167/0/0

Odbor se strinja z vsebino predloga in nima nobenih pripomb, zato je na 531. plenarnem zasedanju 17. in 18. januarja 2018 (seja z dne 17. januarja) o tem predlogu soglasno sprejel pozitivno mnenje.

V Bruslju, 17. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 1093/2010, kar zadeva lokacijo sedeža Evropskega bančnega urada

COM(2017) 734 *final* – 2017/0326 (COD)

(2018/C 197/12)

Zaprosilo	Svet Evropske unije, 14. 12. 2017 Evropski parlament, 11. 12. 2017
Pravna podlaga	člena 114 in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za ekonomsko in monetarno unijo ter ekonomsko in socialno kohezijo
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	17. 1. 2018
Plenarno zasedanje št.	531
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	167/0/1

Odbor se strinja z vsebino predloga in nima nobenih pripomb, zato je soglasno sklenil, da brez razprave takoj preide na glasovanje (člena 50(4) in 56(3) poslovnika).

V Bruslju, 17. januarja 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS

ISSN 1977-1045 (elektronska različica)
ISSN 1725-5244 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL