EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o stanju na trgu cestnega prevoza v Uniji

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o stanju na trgu cestnega prevoza v Uniji

1. UVOD

Člen 17(3) Uredbe (ES) št. 1072/2009 o dostopu do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga[1] določa:

„Komisija do konca leta 2013 pripravi poročilo o stanju na trgu cestnega prevoza v Skupnosti. To poročilo zajema analizo razmer na trgu, med drugim tudi oceno učinkovitosti kontrol, in določitev pogojev zaposlitve v tem poklicu ter oceno, ali je uskladitev pravil, med drugim na področju izvrševanja in dajatev za uporabo cest ter socialne in varnostne zakonodaje, napredovala toliko, da se lahko predvidi nadaljnje odpiranje domačih trgov cestnega prevoza, vključno s kabotažo“.

To poročilo izpolnjuje to zahtevo. Združuje dokaze iz različnih študij[2] in uporablja statistične podatke o cestnem prevozu blaga, ki jih je zbral Eurostat[3], ter informacije o izvajanju socialnih predpisov[4] na področju cestnega prevoza blaga, ki so jih posredovale države članice. Poleg tega črpa iz poročila skupine na visoki ravni za razvoj trga cestnega prevoza blaga v EU z dne 19. junija 2012[5]. Upošteva tudi rezultate obširnega posvetovanja z deležniki, ki je bilo opravljeno pred pripravo osnutka poročila skupine na visoki ravni in po njej. Poleg tega sledi ugotovitvi Komisije, da je treba v okviru programa REFIT[6] revidirati uredbi (ES) št. 1071/2009 in (ES) št. 1072/2009.

2. RAZVOJ TRGA CESTNEGA PREVOZA BLAGA

2.1. Cestni prevoz blaga

Cestni prevoz blaga je glavna vrsta celinskega prevoza v EU, saj predstavlja več kot 70 % skupnega obsega dejavnosti celinskega prevoza, kot je prikazano na sliki 1. Delež cestnega

---

1 Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga, UL L 300, 14.11.2009, str. 72–87.

2 Predvsem „Zbiranje in analiza podatkov o strukturi sektorja cestnega prevoza blaga v Evropski uniji“ (AECOM 2013), „Razvoj in izvajanje cestne kabotaže v EU“ (Evropski parlament 2013), „Pristojbine in davki za cestni prevoz blaga. Povzetek analize in preglednice s podatki za obdobje 1998–2012“ (OECD 2013); „Socialni in delovni pogoji voznikov v cestnem prevozu blaga“ (Evropski parlament 2013).

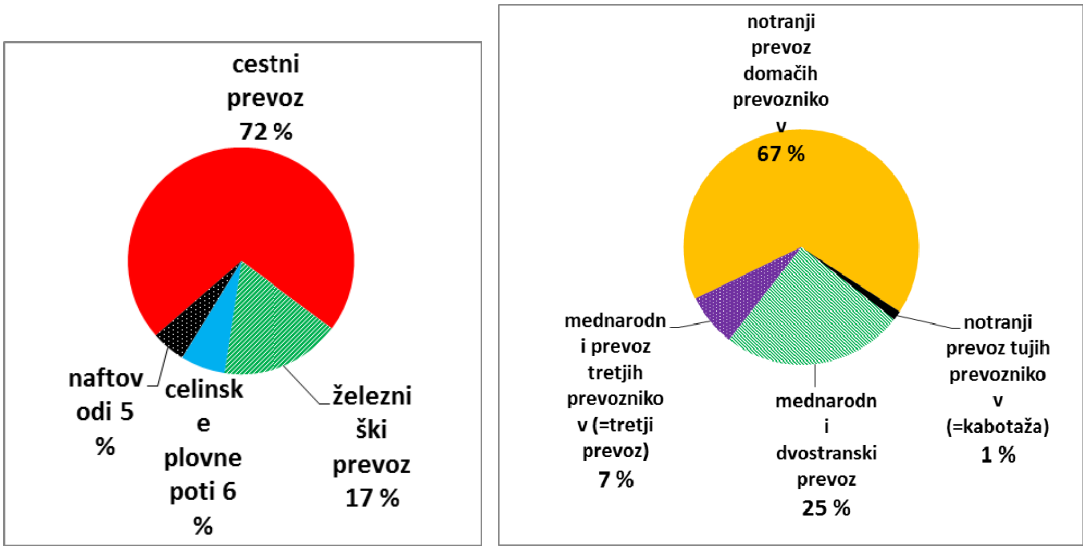
3 Zaradi omejene razpoložljivosti podatkov to poročilo obravnava razvoj na trgu cestnega prevoza blaga v EU samo do leta 2012. Zato se v celoti nanaša na države EU-27.

4 Tj. Uredba (ES) št. 561/2006 o času vožnje, odmorih in času počitka za poklicne voznike, Direktiva 2006/22/ES o minimalnih pogojih za izvajanje teh pravil, Uredba (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) in Direktiva 2002/15/ES o delovnem času voznega osebja.

5 Poročilo skupine na visoki ravni za razvoj trga cestnega prevoza blaga v EU, ki ji predseduje profesor Brian Bayliss, junij 2012.

6 Program ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT): rezultati in naslednji koraki, COM(2013) 685 final.

prevoza glede na skupni obseg celinskega prevoza blaga je v zadnjem desetletju ostal dokaj stabilen.



Sliki 1 in 2: Razčlenitev po načinih celinskega prevoza blaga v državah EU-27 (levo); cestni prevoz blaga v državah EU-27 leta 2012 po vrstah prevoza (desno). Vir: Eurostat, GD MOVE.

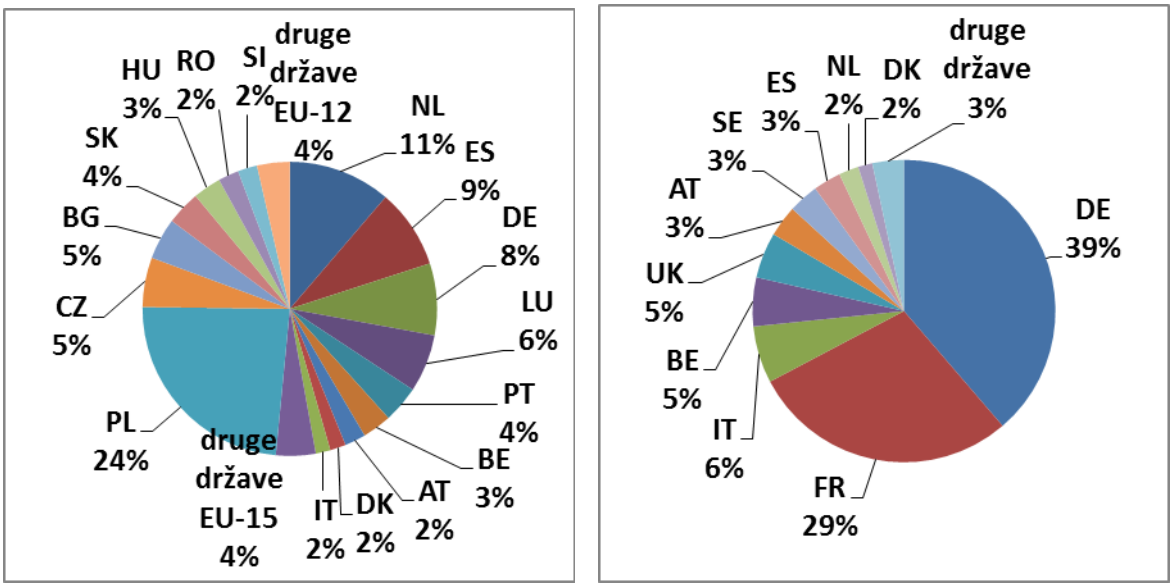
Obseg cestnega prevoza v državah EU-27 je leta 2012 znašal skoraj 1 700 milijard tonskih kilometrov, kar je približno 4 % manj kot leta 2004 in približno 13 % manj kot leta 2007, ko je dosegel vrhunec.

Notranji prevozi, ki se izvajajo z vozili, registriranimi v domači državi, predstavljajo približno dve tretjini skupnega obsega prevoznih dejavnosti. Notranji prevozi, ki se izvajajo z vozili, registriranimi v drugi državi članici (tj. kabotaža), predstavljajo le nekaj več kot 1 % skupnega obsega prevoznih dejavnosti. Delež mednarodnih prevozov se je v zadnjem desetletju povečal s 30 % skupnega obsega dejavnosti cestnega prevoza blaga leta 2004 na 33 % skupnega obsega teh dejavnosti leta 2012. To kaže, da je enotni trg v EU vse bolj povezan. Štiri petine vseh mednarodnih prevoznih dejavnosti se izvajajo z vozili, ki so registrirana v državi članici natovarjanja ali državi članici raztovarjanja. Ena petina se izvaja z vozili, ki so registrirana v tretji državi (tj. tretji promet), kar pomeni povečanje s približno ene osmine leta 2004. Delež tretjega prometa glede na skupni obseg dejavnosti cestnega prevoza blaga se je med letoma 2004 in 2012 povečal s 4 % na 7 % (glej tudi sliko 2 zgoraj).

Glede na to, da se je tretji promet med letoma 2004 in 2012 povečal za več kot 80 %, je najbolj cvetoč segment trga cestnega prevoza blaga. Koristi mu dejstvo, da so mednarodne prevozne dejavnosti v EU povsem liberalizirane. Dejavnosti kabotaže so se prav tako povečale (za približno 50 %), vendar je njihova raven še vedno relativno nizka. Kabotaža je v Uredbi (ES) št. 1072/2009 opredeljena kot „notranji cestni prevoz za najem ali plačilo, ki se začasno opravlja v državi članici gostiteljici“. Omejena je na tri kabotaže v sedmih dneh po mednarodnem prevozu. Močno povečanje dejavnosti kabotaže je deloma posledica odprave

posebnih prehodnih omejitev leta 2009 in 2012 za prevoznike iz večine držav, ki so se EU pridružile leta 2004 oziroma leta 2007.

Kot je prikazano na slikah 3 in 4, prevozniki iz držav EU-15[7] v absolutnem smislu še vedno izvajajo večino dejavnosti kabotaže (51 %), večinoma v državah članicah, ki mejijo na državo članico registracije vozila. Najpomembnejši kabotažni trgi so veliki, osrednji trgi prevoznih storitev (Nemčija, Francija). V sedmih od desetih držav članic gostiteljic, ki imajo največje deleže kabotaže, večino kabotaže opravijo vozila, ki so registrirana v eni od držav EU-15. Prevozniki iz držav EU-12 morajo relativno veliko prevoznih dejavnosti izvajati zunaj svojega domačega trga, saj so njihovi nacionalni trgi cestnega prevoza blaga precej majhni. Francija sama ima večji obseg dejavnosti notranjega cestnega prevoza blaga kot vseh 12 držav članic, ki so se EU pridružile leta 2004 in 2007, skupaj.



Sliki 3 in 4: Kabotaža v EU leta 2012 po izvoru vozila (levo) in po državi gostiteljici (desno). Vir: Eurostat, GD MOVE.

Leta 2012 je bilo približno 15 % vseh dejavnosti cestnega prevoza blaga izvedenih za lastne potrebe, preostalih 85 % pa za najem ali plačilo. Prevozne dejavnosti za najem ali plačilo so tiste, ki jih izvaja sektor cestnega prevoza blaga v EU, kot je opredeljeno v statistiki podjetij, prevozne dejavnosti za lastne potrebe pa izvajajo drugi gospodarski sektorji za svoje lastne namene. Prevozi za lastne potrebe so pri notranjih prevozih bolj pomembni kot pri mednarodnih prevozih.

Prevozi za lastne potrebe praviloma niso na voljo izvajalcem, dejavnim na področju kabotaže ali tretjega prometa. V zvezi s tem so pomembni samo prevozi za najem ali plačilo. Zato stopnja opravljene kabotaže upošteva samo tržni segment prevozov za najem ali plačilo.

[7] „EU-15“ pomeni države članice EU pred 1. majem 2004, „EU-12“ pa države članice, ki so se EU pridružile leta 2004 in 2007.

Podatki Eurostata kažejo, da so tuja vozila leta 2012 v povprečju predstavljala 2,5 % skupnega trga notranjih prevozov za najem ali plačilo v državah EU-27, domača vozila pa so opravila preostalih 97,5 % takšnih prevozov.

Medtem ko so bili izraženi pomisleki, da podatki Eurostata podcenjujejo dejanske ravni kabotaže, poročila držav članic o izvrševanju ne kažejo visokih ravni nezabeležene kabotaže (glej oddelek 4.2). Poleg tega so Eurostatovi statistični podatki najbolj izčrpni in najbolj primerljivi razpoložljivi podatki, saj so bili pridobljeni v okviru zbiranja uradnih podatkov, ki so ga izvedli nacionalni statistični uradi, in sporočeni Eurostatu v skladu z dogovorjenimi standardi.

2.2. Struktura podjetij in zaposlovanje

Trg cestnega prevoza blaga v EU sestavlja približno 600 000 podjetij, večinoma malih, katerih povprečna velikost je štirje zaposleni na podjetje. Ta številka je v zadnjih letih ostala stabilna in 80 % podjetij ima manj kot 10 zaposlenih, 99 % pa manj kot 50 zaposlenih. Sektor cestnega prevoza blaga je leta 2011 zaposloval približno tri milijone ljudi. Opozoriti je treba, da ti podatki zajemajo le podjetja in ljudi, dejavne na področju cestnega prevoza blaga za najem in plačilo, ne vključujejo pa podjetij in ljudi, ki izvajajo prevoze za lastne potrebe. Dolgotrajni trend kaže, da imajo špediterji in integratorji (tj. osebe ali podjetja, ki organizirajo odpreme za tretje osebe) vse večjo vlogo pri organizaciji teh prevozov.

Stopnje dobička so se v času gospodarske recesije znižale tako v sektorju logistike kot tudi v sektorju cestnega prevoza blaga. Manj donosne dejavnosti se vse pogosteje oddajajo v podizvajanje malim podjetjem, zato se število členov v logistični verigi povečuje[8]. Mnoga prevozna podjetja se štejejo za ranljiva z vidika njihovega finančnega položaja (glede na podatke Banque de France to velja za skoraj tretjino francoskih podjetij za cestni prevoz blaga[9]).

Vendar relativno majhne vstopne ovire za ustanovitev prevoznega podjetja pomenijo, da podjetja, ki zapustijo trg, običajno ponovno vstopijo nanj ali pa so nadomeščena z novimi podjetji. Kljub neugodnim gospodarskim razmeram se je na primer število dovoljenj Skupnosti, izdanih v Španiji, med letoma 2010 in 2012 povečalo (s skoraj 26 000 konec leta 2010 na več kot 27 000 konec leta 2012). To kaže, da je ta sektor odporen ter se očitno hitro prilagodi spremembam in gospodarskemu razvoju.

Nekateri deležniki[10] so trdili, da je konkurenca, ki so jo ustvarili prevozniki iz držav članic z nižjimi osnovnimi stroški, ki poslujejo na domačih trgih prek kabotaže, povzročila izgubo delovnih mest. Razpoložljivi podatki o zaposlenosti v tem sektorju ne podpirajo te trditve. Zaposlenost v sektorju cestnega prevoza blaga se je med letoma 2005 in 2011 povečala, v

8 Zbiranje in analiza podatkov o strukturi sektorja cestnega prevoza blaga v Evropski uniji, AECOM, 2013.

9 Panorama économique et financier du transport routier en France, Banque de France, 2012.

10 Npr. ETF (Evropska federacija delavcev v prometu), DTL (Dansko združenje za promet in logistiko) in FNTR (Francoska nacionalna zveza za cestni promet).

letih 2009 in 2010 pa je nekoliko upadla. Čeprav bi bilo treba nadalje proučiti obseg izgube delovnih mest na ravni držav članic, bi prvi zaključek nakazoval, da so ta zmanjšanja povezana z gospodarsko krizo skupaj z visoko povprečno starostjo voznikov. Podatki o zaposlenosti v sektorju cestnega prevoza blaga v državah EU-27 so leta 2011 spet dosegli raven pred krizo. Zato ni objektivnih dokazov, ki bi kazali, da je kabotaža, ki predstavlja zelo majhen delež notranjih prevozov, pomembno vplivala na delovna mesta voznikov tovornjakov.

2.3. Razvoj na področju produktivnosti

2.3.1. Produktivnost dela

Kot je prikazano v preglednici 1, je produktivnost dela v sektorju kopenskega prometa nižja od povprečja celotnega gospodarstva in najnižja med vsemi vrstami prevoza. Poleg tega je edina vrsta prevoza, pri kateri produktivnost dela upada. Obstaja potreba po podrobnejših informacijah o ravneh produktivnosti v sektorju cestnega prevoza blaga. Poleg tega so potrebne dodatne raziskave za določitev vpliva konkurence na raven produktivnosti dela na področju cestnega prevoza blaga. Študije, ki so bile izvedene v različnih sektorjih, kažejo, da je produktivnost dela v širšem gospodarstvu višja v segmentih, ki so odprti za mednarodno konkurenco (v tem primeru so to mednarodni prevozi), kot v segmentih, ki so v veliki meri zaprti za mednarodno konkurenco (v tem primeru so to notranji prevozi). Ravni produktivnosti so lahko do 15 % nižje v sektorjih, ki niso odprti za mednarodno konkurenco[11]. Zato je mogoče pričakovati, da bi odpiranje nacionalnih trgov cestnega prevoza blaga za mednarodno konkurenco prineslo podobna povečanja produktivnosti.

Večina držav članic je v obdobju po gospodarski krizi zabeležila upad produktivnosti. To je v skladu z razvojem gospodarstva EU v navedenem obdobju. V času gospodarske recesije se gospodarska proizvodnja zmanjšuje hitreje kot zaposlenost, zato se produktivnost zniža. Gospodarstvo EU kot celota je v obdobju 2008–2011 zabeležilo zelo majhno 0,6-odstotno zvišanje produktivnosti[12]. Med državami članicami še vedno obstajajo velike razlike v ravneh produktivnosti dela, ki sledijo razlikam v ravneh cen v navedenih državah članicah.

[11] Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Komissionen, 2013.

[12] Employment and Social Developments in Europe 2012 (Razvoj na področju zaposlovanja in socialnih razmer v letu 2012), Evropska komisija.

		Kopenski promet	Promet po plovnih poteh	Zračni promet	Skladiščenje, podporne dejavnosti	Prometni sektor	Celotno gospodarstvo
Produktivnost dela, 2010	**EUR na zaposlenega**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Povprečna letna rast produktivnosti dela, 2001/2010	**%**	**–0,2**	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Preglednica 1: Produktivnost dela v prometnem sektorju in v celotnem gospodarstvu. Vir: Eurostatovi podatki o nacionalnih računih in strukturna statistika podjetij.

2.3.2. Produktivnost vozil

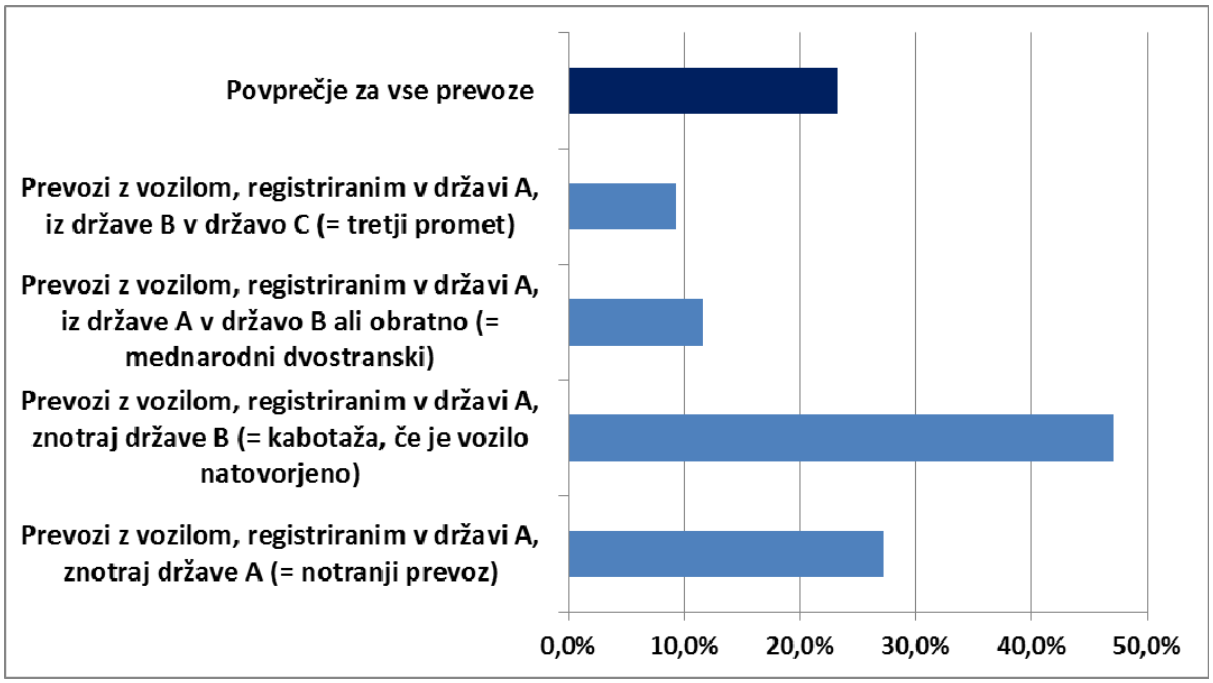
Zaradi neravnovesij v prometnih tokovih in logističnih praksah je določen delež praznih voženj neizogiben del cestnega prevoza blaga. Ta delež bi bilo treba čim bolj zmanjšati, saj imajo prazne vožnje neželen vpliv na porabo goriva, emisije CO_2 in stroške. Ravni praznih voženj so se v zadnjih letih nekoliko znižale zaradi počasnega povečanja učinkovitosti organizacije prevoznih dejavnosti. Kljub temu je leta 2012 skoraj četrtina (23,2 %) vseh prevoženih kilometrov težkih tovornih vozil v EU vključevala prazno vozilo[13]. Čeprav ni zanesljivih statističnih dokazov glede ravni natovarjanja drugih vozil, se lahko predvideva, da so pogosta tudi delno naložena vozila.

Ravni praznih voženj v notranjih prevoznih dejavnostih ostajajo visoke. Raven praznih voženj domačih prevoznikov, ki opravljajo notranje prevoze, je nekaj več kot 25 %. Vendar je v primeru tujih tovornjakov, ki opravljajo notranje vožnje v državi članici, ki ni država, v kateri so registrirani, ta raven blizu 50 %. Specializirana vozila (kot so hladilni tovornjaki za prevažanje ohlajenega tovora, cisterne za prevažanje tekočin ali vozila za zbiranje in prevažanje odpadkov) so pogosto delno naložena ali prazna, ker je težko najti povratne vožnje za posebne pošiljke. Vendar kabotažne vožnje običajno vključujejo prevoz splošnega tovora v priklopnikih s stranskimi zavesami ali kontejnerjih. Torej visoka raven praznih voženj najverjetneje ni posledica dejstva, da je težko najti tovor za povratno vožnjo, ki je običajno takoj na voljo pri splošnih prevozih. Zato se zdi, da so prevozniki omejeni zaradi omejitev, ki veljajo za kabotažo, in ne morejo učinkovito organizirati svojih prevozov.

Analiza ravni praznih voženj v različnih tržnih segmentih kaže, da imajo segmenti, ki so izpostavljeni konkurenci, in sicer mednarodni prevozi (tretji promet in dvostranski

[13] Podatke, uporabljene v tem oddelku, je zbral Eurostat, vendar se merila za faktorje obremenitve cestnih vozil lahko razlikujejo glede na vrsto tovora, ki se prevaža. Faktorje obremenitve omejujejo tudi zunanji dejavniki, kot so največja dovoljena masa in mere vozil. Glej tudi: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

mednarodni prevoz blaga), veliko nižje ravni praznih voženj[14] kot tržni segmenti, za katere še vedno veljajo omejitve opravljanja dejavnosti, kot je prikazano na sliki 5.



Slika 5: Delež kilometrov, prevoženih s praznimi vozili, glede na skupno število prevoženih kilometrov leta 2012 po vrstah prevoza. Vrednosti temeljijo na podatkih 21 od 27 držav EU za leto 2012 (podatki za BE, IT, CY, MT, RO in UK niso na voljo). Vir: Eurostat, GD MOVE.

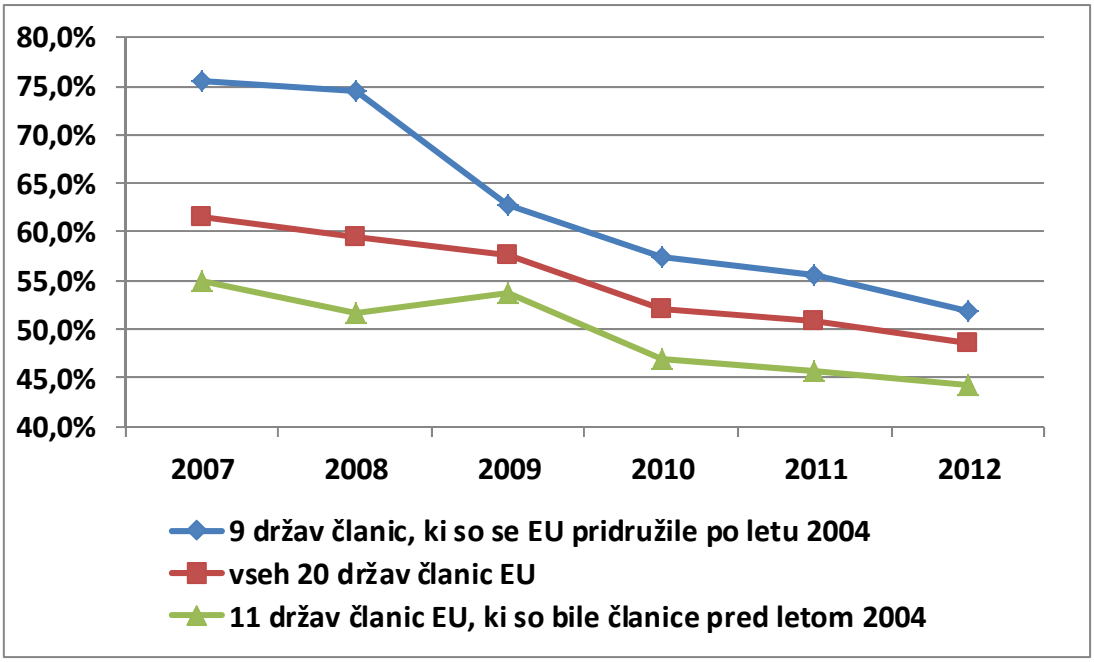
Pozitiven vpliv odprtja trga na ravni obremenitve dokazuje tudi učinek odprave omejitev dostopa za prevoznike iz držav članic, ki so se EU pridružile leta 2004 in 2007. Po odpravi omejitev kabotaže za te prevoznike leta 2009 in 2012 se je njihov delež kilometrov, prevoženih s praznimi vozili, za kabotažo znatno zmanjšal (glej sliko 6 spodaj). Za Uredbo (ES) št. 1072/2009 pa se zdi, da ne vpliva pozitivno na splošne ravni praznih voženj, povezanih s kabotažo. Pred sprejetjem Uredbe (ES) št. 1072/2009 so v več državah članicah veljale bolj dopustne določbe[15]. Po začetku veljavnosti določb o kabotaži iz Uredbe (ES) št. 1072/2009 maja 2010 se je splošna raven praznih voženj pri prevozih v tujih državah zniževala precej počasneje kot prej in ostaja skoraj dvakrat višja od ravni domačih vozil, ki izvajajo notranje prevoze. Čeprav je treba upoštevati tudi druge dogodke, kot je gospodarska

14 Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

15 Italija je prevoznikom dovolila, da na njenem ozemlju izvajajo kabotažo do 15 dni na mesec in ne več kot pet zaporednih dni naenkrat. Združeno kraljestvo je sprejelo opredelitev kabotaže kot „začasne“ dejavnosti, v skladu s katero mora biti prevoznik sposoben dokazati, da je njegovo vozilo zapustilo ozemlje države najmanj enkrat na mesec. Grčija je leta 1998 določila časovno omejitev kabotaže na dva meseca na leto, leta 2000 pa jo je nadomestila z okrožnico, ki odpravlja časovno omejitev kabotaže in namesto tega temelji na opredelitvi kabotaže kot dejavnosti, ki ni stalna, pogosta, redna ali neprekinjena. Poleg nekaterih drugih pogojev so morala vozila zapustiti ozemlje Grčije najmanj enkrat na mesec. Francija je leta 2002 nameravala omejiti dejavnosti kabotaže na en neprekinjen teden, kar je Komisija zavrnila zaradi nesorazmernosti.

kriza, bi to lahko pomenilo, da sedanje omejitve kabotaže omejujejo možnosti prevoznikov za nadaljnje povečanje njihove učinkovitosti. Zato se lahko razumno pričakuje, da bi nadaljnje odprtje trga znižalo ravni praznih voženj v okviru notranjih prevozov. Potencial za znižanje ravni praznih voženj bi bilo treba kljub temu oceniti glede na tveganje spodbujenega povpraševanja po cestnem prevozu blaga, do katerega lahko pride, če povečanje ponudbe cestnega prevoza povzroči znatno znižanje cen cestnega prevoza[16]. V takih primerih bo to morda bolj vplivalo na prometni sektor v državah članicah z višjimi ravnmi stroškov, vključno z možnim prehodom na druge oblike prevoza. Kljub temu je treba poudariti, da bi znižanje cen cestnega prevoza blaga koristil uporabnikom prevoznih storitev in potrošnikom[17].

Drugi dejavniki lahko pomagajo znižati skupne emisije CO_2 in izboljšati izkoristek goriva pri vozilih, vključno z razvojem porabe goriva in metodologij merjenja CO_2, kot bi jih naj predstavila Komisija v prihodnjem sporočilu o strategiji za zmanjšanje porabe goriva in emisij CO_2 težkih tovornih vozil.



Slika 6: Razvoj deleža kilometrov, prevoženih s praznimi vozili v tujih državah, med letoma 2007 in 2012 po skupinah držav članic, kjer je vozilo registrirano. Vrednosti temeljijo na podatkih 20 od 27 držav članic EU za leto 2012 (podatki za BE, IT, CY, LU, MT, RO in UK niso na voljo). Vir: Eurostat, GD MOVE.

16 Podatkovni list št. 4/1, ASSIST – Ocenjevanje družbenih in gospodarskih učinkov pretekle in prihodnje trajnostne prometne politike v Evropi.

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

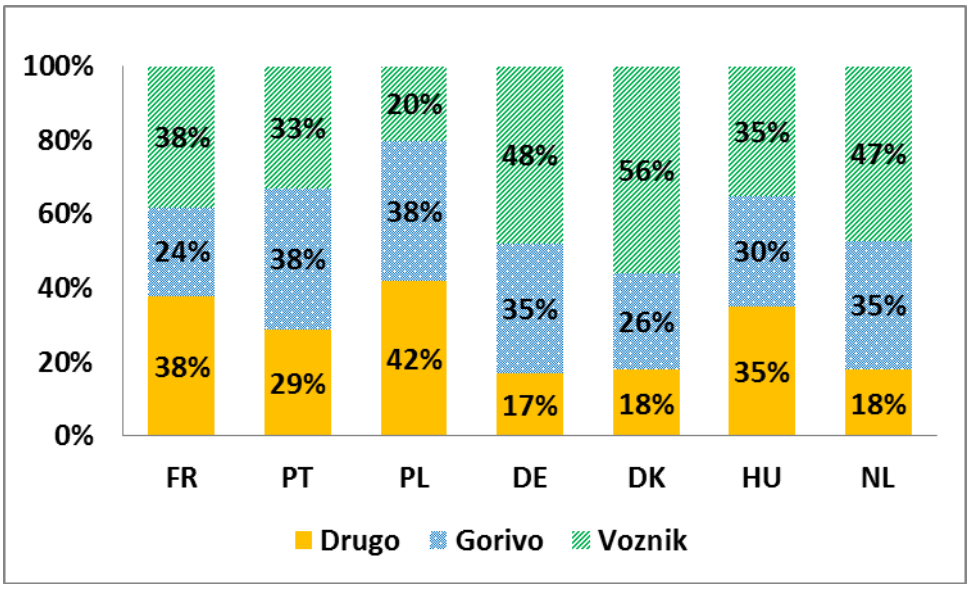
3. RAZVOJ STRUKTUR STROŠKOV V SEKTORJU CESTNEGA PREVOZA BLAGA

3.1. Povzročitelji stroškov: pregled

Ravni stroškov so eden od ključnih dejavnikov, ki določajo konkurenčnost v sektorju cestnega prevoza blaga. Drugi dejavniki vključujejo specializacijo in kakovost storitev. Medtem ko so nekateri od teh stroškov tesno povezani z državo članico, v kateri ima prevoznik sedež (predvsem stroški registracije in vzdrževanja vozil, obdavčenje podjetij, stroški kapitala), so drugi spremenljivi in odvisni od države članice, kjer se izvaja prevoz (pristojbine za uporabo cest ali davek na gorivo). Zaradi obstoja dodatkov, ki temeljijo na prevoženi razdalji, in nacionalne zakonodaje, na podlagi katere se lahko plače v določenih primerih uskladijo z minimalnimi standardi v državi članici, kjer se izvaja prevoz[18], je možno tudi stroške dela do določene mere vključiti v to kategorijo. Delo in gorivo sta glavna povzročitelja stroškov v sektorju cestnega prevoza blaga. Za določitev vpliva možnega nadaljnjega odprtja trga na strukturo sektorja cestnega prevoza blaga je koristno primerjati strukturo stroškov industrije po vsej EU. Uskladitev struktur in ravni stroškov ni niti cilj politik EU niti ni v pristojnosti EU. Vendar se je trdilo, da bi lahko imelo odprtje trga neupravičene posledice, če bi konkurenčni pritisk povzročil neupoštevanje socialnih predpisov, kot so pravila o času vožnje in času počitka, kar bi pomenilo tveganje za varnost v cestnem prometu. Takšen razvoj bi bil v nasprotju s cilji prometne politike EU.

Strukture stroškov postajajo vse bolj podobne v celotnem sektorju cestnega prevoza blaga. Relativni pomen dveh glavnih povzročiteljev stroškov (delo in gorivo) je dosegel primerljive ravni po vsej EU. Medtem ko so stroški dela leta 2004 predstavljali od 10 % do 30 % skupnih stroškov v državah članicah, ki so se EU pridružile v navedenem letu, so se od takrat povečali in zdaj predstavljajo od 20 % do 40 % stroškov v teh državah članicah. V absolutnem smislu stroški dela v državah članicah, ki so se pridružile leta 2004 in 2007, ostajajo nižji od stroškov v državah članicah EU-15, vendar se razlika med njimi vztrajno zmanjšuje. Stroški, povezani z gorivom, se gibajo med 24 % in 38 % skupnih stroškov.

[18] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev, UL L 18, 21.1.1997, str. 1–6; Uredba (ES) št. 593/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbena obligacijska razmerja (Rim I), UL L 177, 4.7.2008, str. 6–16.



Slika 7: Razčlenitev stroškov prevoznikov iz izbranih držav članic. Vir: Zbiranje in analiza podatkov o strukturi sektorja cestnega prevoza blaga v Evropski uniji, AECOM 2013.

Poleg tega se je nadaljevalo usklajevanje na drugih področjih pristojnosti EU, ki vplivajo na stroške poslovanja podjetij za cestni prevoz blaga, kot so pristojbine za uporabo cest. Ti dosežki so podrobneje opisani v oddelku 6 tega dokumenta.

3.2. Razvoj stroškov dela

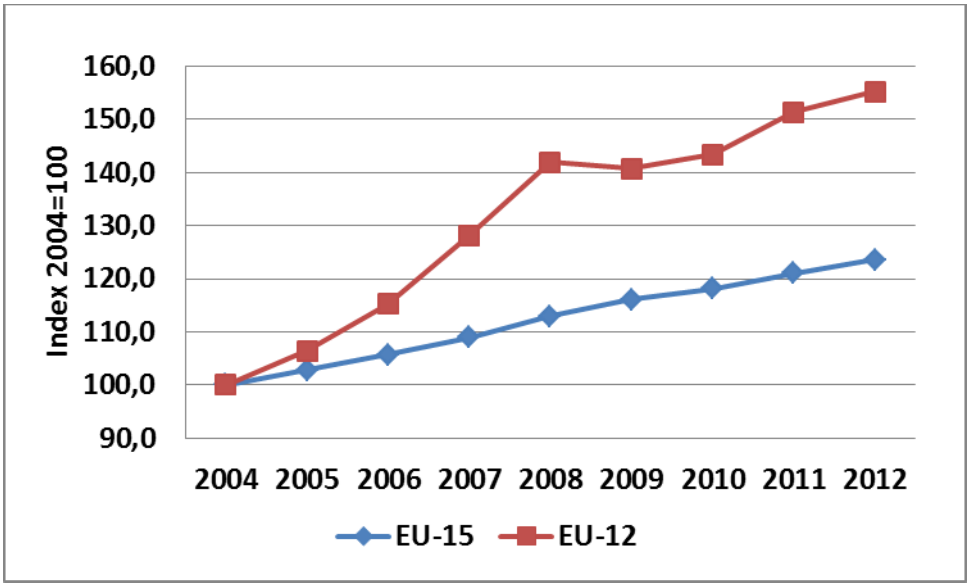
Plačila v sektorju cestnega prevoza blaga se običajno razdelijo na različne stroškovne elemente. Mesečne plače se določijo glede na minimalne plače ali v skladu s kolektivnimi pogodbami[19]. Povprečne ravni plač se razlikujejo glede na vrsto prevoza (notranji ali mednarodni), ki se opravlja, in sicer so ravni za mednarodni prevoz višje od ravni za notranji prevoz. Poleg teh razlik se določenim ravnem plač dodajajo druge oblike plačil, najbolj pogoste pa so dnevnice in dodatki, ki temeljijo na prevoženi razdalji[20]. Zaradi pomembnosti stroškov dela v strukturah stroškov poslovanja prevoznikov lahko razlike v ravneh plač vplivajo na poslovne prakse v sektorju. Podjetja lahko svoje dejavnosti registrirajo v drugih državah članicah z nižjimi stroški dela. Če praksa registracije v drugi državi izpolnjuje zahteve glede sedeža iz Uredbe (ES) št. 1071/2009, lahko prispeva k čezmejnim naložbenim tokovom in okrepi povezovanje trga prevoznih storitev v EU. Vendar so lahko nekateri primeri registracije v drugi državi (na primer, če se dejavnost izvaja izključno v eni državi članici, ki ni država registracije) znak namernega izogibanja davkom in stroškom dela.

---

[19] Julija 2013 je imelo 21 od 28 držav članic EU (vse razen Danske, Nemčije, Italije, Cipra, Avstrije, Finske in Švedske) nacionalno zakonodajo, v skladu s katero se minimalna plača določi s statutom ali nacionalnim medsektorskim sporazumom. V državah članicah, kjer minimalne plače niso določene, se uporabljajo kolektivne pogodbe, čeprav lahko te pogodbe veljajo samo za določena podjetja (na primer tista, ki so člani gospodarskih zbornic) in se lahko razlikujejo med regijami v državi članici.

[20] Uredba (ES) št. 561/2006 določa, da so plačila, ki so povezana s prevoženimi razdaljami, nezakonita, če so take vrste, da lahko ogrožajo varnost v cestnem prometu.

Čeprav je treba stanje posameznih trgov podrobneje oceniti, obstajajo dokazi, da se raven razlik med plačami znižuje do točke, na kateri je tveganje nezakonitega ravnanja manjše[21]. Kljub temu si je treba nadalje prizadevati za izboljšanje izvrševanja. Medtem ko razlike še vedno obstajajo, se absolutne ravni stroškov dela hitreje zvišujejo v državah članicah, ki so se EU pridružile leta 2004 in 2007. Zdi se, da plače romunskih voznikov, ki izvajajo mednarodne prevoze, ob upoštevanju vseh elementov plačila dosegajo podobne ravni kot plače španskih prevoznikov (4–5 EUR na uro)[22]. Ta razvoj je v skladu z zbliževanjem povprečnih ravni plač v EU, kot je prikazano na sliki 8. Zato so razlike v ravneh plač v sektorju cestnega prevoza blaga primerljive z razlikami med povprečnimi plačami po vsej EU in v celotnem gospodarstvu. Spodnji graf prikazuje relativno povišanje plač delavcev iz držav EU-12 v primerjavi s plačami delavcev iz držav EU-15.



Slika 8: Razvoj indeksa stroškov dela v gospodarstvu držav članic EU-15 in EU-12 od leta 2004. Vir: Eurostat, GD MOVE.

Kot je prikazano zgoraj, razlike v ravneh plač v sektorju cestnega prevoza blaga ostajajo podobne povprečnim razlikam v plačah med državami članicami v celotnem gospodarstvu. Vendar je treba opozoriti, da imajo lahko te razlike večji vpliv na konkurenco v tem sektorju zaradi mobilne narave dejavnosti cestnega prevoza blaga. V nasprotju z drugimi sektorji je mogoče prevozne storitve začasno izvajati v drugih državah članicah in hkrati delno ohraniti plačilne pogoje države članice stalnega prebivališča. Vendar obstaja zakonodaja EU, ki lahko v nekaterih primerih poveča zaščito delavcev nerezidentov, ki začasno izvajajo storitve v drugih državah članicah. Direktiva 96/71/ES o napotitvi delavcev[23] se uporablja za voznike, če spadajo na področje uporabe te direktive. Uredba (ES) št. 593/2008 o pogodbenih

[21] Auch zu Hause wird gut verdient – Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, 28. januar 2014.

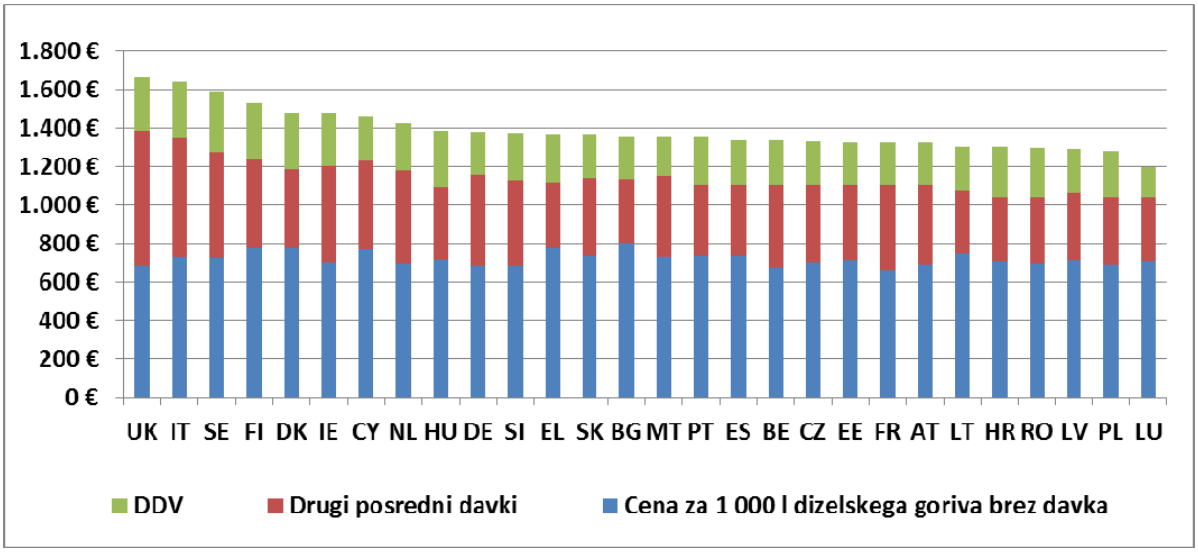
[22] Zbiranje in analiza podatkov o strukturi sektorja cestnega prevoza blaga v Evropski uniji, AECOM, 2013.

[23] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev, UL L 18, 21.1.1997, str. 1.

obligacijskih razmerjih[24] določa splošna merila za določitev prava, ki se uporablja za pogodbena obligacijska razmerja. V nekaterih primerih se lahko pravo, ki bi se običajno uporabljalo za pogodbo, razveljavi in nadomesti z obveznimi pravili v smislu mednarodnega zasebnega prava, ki veljajo v kraju, kjer se delo običajno opravlja (člen 8).

3.3. Razvoj ravni stroškov goriva

Stroški goriva po vsej EU sledijo razvoju cen surove nafte na mednarodnih trgih in med njimi ni velikih razlik. To je mogoče delno pojasniti s postopnim usklajevanjem na področju obdavčitve energentov in električne energije v Evropski uniji, kar urejajo določbe Direktive Sveta 2003/96/ES (v nadaljnjem besedilu: direktiva o obdavčitvi energije)[25]. Struktura trošarin za gorivo je usklajena, saj direktiva med drugim določa najnižje davčne stopnje za energente, ki se uporabljajo kot pogonsko gorivo. Vendar lahko države članice po lastni presoji določijo svoje nacionalne davčne stopnje. Nacionalne davčne stopnje se med državami članicami razlikujejo. Stroški goriva so najnižji v Luksemburgu in najvišji v Združenem kraljestvu.



Slika 9: Običajni stroški dizelskega goriva na 1 000 litrov po državah članicah (januar 2014). Vir: Glasilo Oil Bulletin observatorija za energetski trg, 2014, Evropska komisija, GD za energijo.

3.4. Drugi povzročitelji stroškov

Poleg teh dveh glavnih povzročiteljev stroškov morajo podjetja za cestni prevoz blaga plačevati druge dajatve, kot so:

– enkratna plačila, povezana z ustanovitvijo podjetja (vključno z nakupom in registracijo vozil),

– periodični davki na lastništvo ali obratovanje vozil,

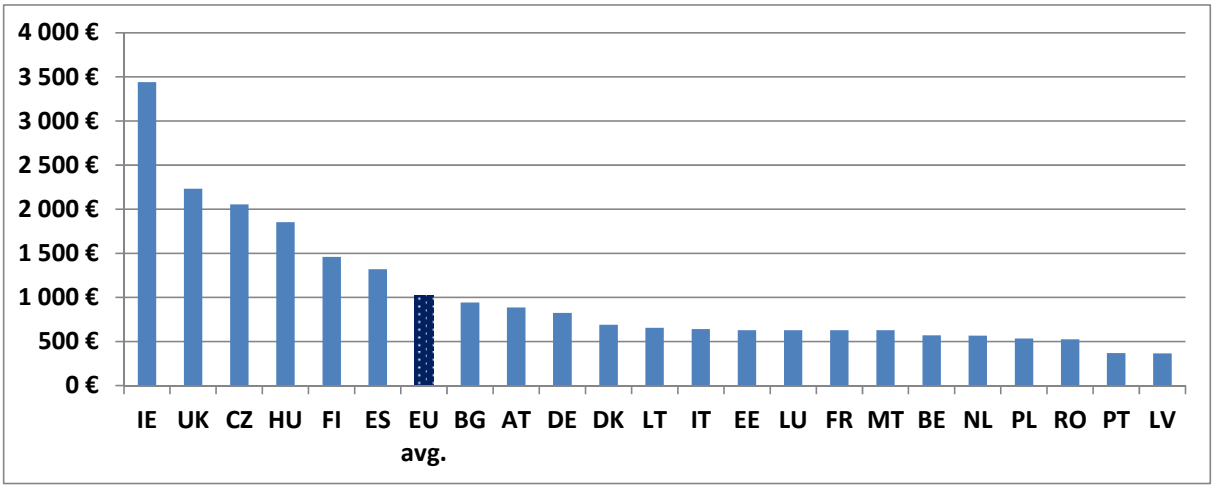
[24] Uredba (ES) št. 593/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbena obligacijska razmerja (Rim I), UL L 177, 4.7.2008, str. 6.

[25] Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije, UL L 283, 31.10. 2003, str. 51.

– davki, ki izhajajo iz uporabe vozil (davek od dobička, pristojbine za uporabo cest na podlagi časa ali razdalje).

Relativna višina teh dajatev lahko vpliva na poslovno ravnanje. Velike razlike v višinah dajatev lahko spodbudijo primere nezakonite registracije v tujini, kar podjetja, ki spoštujejo zakone, postavi v slabši položaj. Čeprav še vedno obstajajo razlike med stopnjami obdavčitve in drugih pristojbin, neto znesek pristojbin, plačanih na vozilo, očitno dosega podobne ravni po vsej EU.

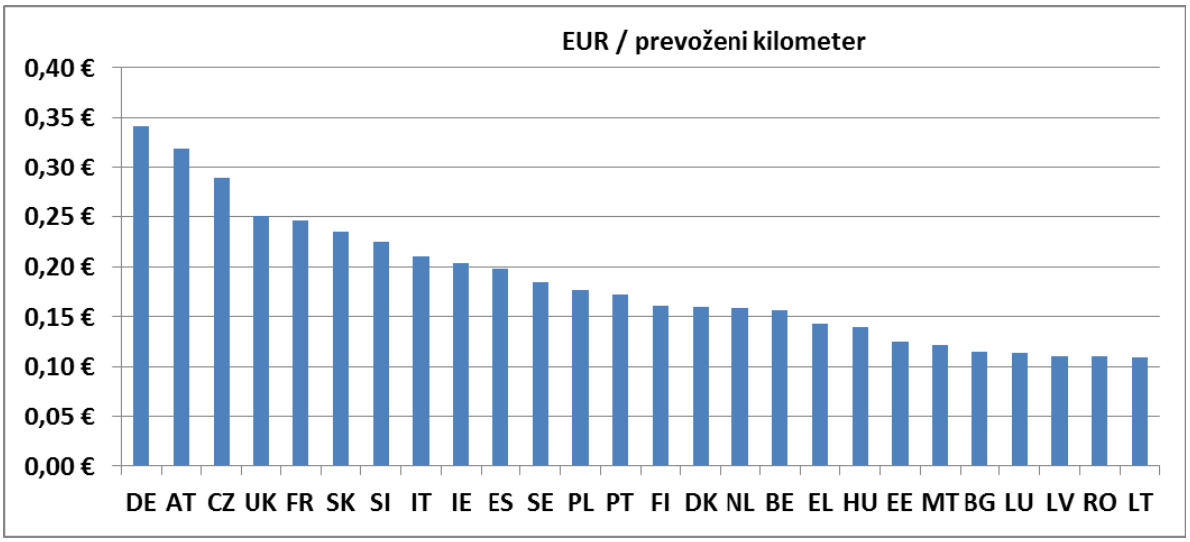
Še vedno obstajajo razlike v ravneh stroškov ustanovitve, registracije vozil in dajatev za obratovanje. Dajatve za ustanovitev se gibajo med enkratnim plačilom okrog 40 EUR na Češkem pa do več kot 1 000 EUR v Bolgariji[26]. Davki na vozila (pa naj gre za davek za registracijo ali lastništvo) se prav tako razlikujejo med državami članicami. Pri razlikah med višinami pristojbin v državah EU-12 in EU-15 ni takšnega razkoraka, kot ga je mogoče opaziti pri stroških dela. Letni davki na vozila, kot so na primer prikazani na sliki 10 spodaj, se razlikujejo v razponu od 1 do 10. Tri od desetih držav članic z najvišjimi letnimi davki na vozila so iz skupine držav EU-12 (Češka, Madžarska in Bolgarija).



Slika 10: Letni davki na vozila (EUR) za standardno kombinacijo vlečnega vozila in polpriklopnika (2012). Vir: ACEA Tax Guide 2012.

Ne da bi se opravila podrobna analiza ravni razlik v posameznih stroškovnih elementih, je zanimiva ugotovitev, da se povprečna višina davkov in pristojbin na domačih cestah kljub tem razlikam ne razlikuje bistveno med državami članicami. Glede na izračune OECD, ki so prikazani na sliki 10, povprečni neto znesek pristojbin, plačanih na prevoženi kilometer, znaša 0,18 EUR, razlike med državami članicami pa so relativno majhne. Najvišje pristojbine v EU se pobirajo v Nemčiji (0,34 EUR/prevoženi kilometer), najnižje pa v Bolgariji, Luksemburgu, Latviji, Litvi in Romuniji (0,11 EUR/prevoženi kilometer).

[26] Zbiranje in analiza podatkov o strukturi sektorja cestnega prevoza blaga v Evropski uniji, AECOM 2013.



Slika 11: Neto znesek pristojbin, plačanih na prevoženi kilometer (notranji prevoz, 2012). Vir: Pristojbine in davki za cestni prevoz blaga. Povzetek analize in preglednice s podatki za obdobje 1998–2012, OECD 2013.

To je lahko deloma posledica dejstva, da vse več držav članic uporablja pristojbine za uporabo cest, ki temeljijo na ozemlju (vinjete ali cestnine). Po sprejetju Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za težka tovorna vozila[27] in njeni naknadni spremembi je vse več držav članic vzpostavilo sistem pristojbin za uporabo cest. Zaradi zbliževanja struktur stroškov se bo prevoznike v EU vse bolj spodbujalo k izboljšanju učinkovitosti in kakovosti storitev. To izboljšanje bi koristilo strankam industrije cestnega prevoza blaga, zlasti špediterjem in trgovini na drobno, prek njih pa bi povečalo učinkovitost in konkurenčnost gospodarstva EU kot celote.

4. IZVRŠEVANJE DOLOČB O DOSTOPU DO TRGA CESTNEGA PREVOZA BLAGA

Cilj uredb (ES) št. 1071/2009[28] in št. 1072/2009 je podjetjem zagotoviti pravičen dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga, vključno z zagotovitvijo dodatnih meril, s katerimi izvršni organi nadzorujejo skladnost z uredbama. Pravilno izvrševanje teh uredb je potrebno za zagotovitev, da so podjetja, dejavna na trgu cestnega prevoza blaga, zanesljiva in tekmujejo pod enakimi pogoji. Kljub temu izvrševanje nekaterih določb uredb ostaja težavno. Zlasti dva vidika povzročata težave za prevoznike in izvršne organe, in sicer določbe o stalnem in dejanskem sedežu iz Uredbe (ES) št. 1071/2009 ter določbe o kabotaži iz Uredbe (ES) št. 1072/2009.

[27] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2006/38/ES in Direktivo 2011/76/EU.

[28] Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES, UL L 300, 14.11.2009, str. 51.

4.1. Izvrševanje Uredbe (ES) št. 1071/2009

Uredba (ES) št. 1071/2009 o dostopu do pridobitve poklica cestnega prevoznika združuje več delov zakonodaje s ciljem poenostavitve in dopolnitve njihovega izvrševanja. Uvedla je tudi dodatne zahteve, zlasti merilo glede stalnega in dejanskega sedeža podjetij za cestni prevoz blaga, določbe o enotnem formatu dovoljenj Skupnosti, posebne zahteve za upravljavce prevoza in večje sodelovanje med državami članicami na področju izvrševanja (predvsem z medsebojnim povezovanjem nacionalnih registrov podjetij za cestni prevoz blaga v Evropske registre podjetij cestnega prevoza ERRU – European Registers of Road Transport Undertakings).

Te spremembe so prispevale k nadaljnjemu usklajevanju, zlasti v zvezi s formati dovoljenj Skupnosti. Vendar je treba opraviti še nekaj dela za zaključitev izvajanja te uredbe, zlasti prek popolne medsebojne povezave registrov ERRU. Natančna poročila poleg tega kažejo, da v nekaterih državah članicah še vedno obstajajo „podjetja nabiralniki“ (to so podjetja, ki so „ustanovljena“ za davčne namene v državi članici, kjer ne opravljajo svojih upravnih nalog ali poslovnih dejavnosti, kar pomeni kršitev člena 5 Uredbe (ES) št. 1071/2009). Ta praksa ni v skladu z namenom zakonodajalca. Takšne prakse so občasno dokumentirane[29], vendar jih je še vedno težko količinsko opredeliti zaradi njihove nezakonitosti.

Takšna „podjetja nabiralniki“ še naprej obstajajo zaradi razlik v sredstvih in prednostnih nalogah, namenjenih izvrševanju v zadevnih državah članicah. To lahko povzroča težave za druge države članice, ki o takšnih podjetjih poročajo državi članici registracije, saj se morda ne morejo zanašati na močno podporo nasprotne stranke. Poleg tega so določbe, ki urejajo izvrševanje zahteve glede „stalnega sedeža“, pomanjkljive[30]. Zato se zdi, da obstaja potreba po večjem čezmejnem sodelovanju na tem področju in po strožjem izvrševanju ustreznih določb.

4.2. Uredba (ES) št. 1072/2009: vprašanja izvajanja in nacionalni razvoj

Izvršni organi in prevozniki poročajo o razlikah med metodami izvrševanja Uredbe (ES) št. 1072/2009. Te razlike lahko prevoznike odvračajo od izvajanja dejavnosti na domačih trgih v tujini. Kljub poskusom pojasnitve izrazov iz Uredbe (ES) št. 1072/2009[31] ostajajo razlike v izvajanju nekaterih določb. Finska na primer obravnava prevoze z več kraji dostave (pri katerih prevoznik dele iste pošiljke dostavi na več namembnih krajev, na primer podružnicam istega podjetja) kot več prevozov, medtem ko se v drugih državah takšni prevozi štejejo kot en sam prevoz. Danski in finski izvršni organi zahtevajo, da lahko prevozniki v

---

29 The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities (Inšpekcijske dejavnosti na področju napotitve delavcev v cestnem prevozu: priročnik za nadzorne organe), končno poročilo o projektu TRANSPO, marec 2012, www.tagliacarne.it/download/229.html.

30 Člen 12(2) Uredbe (ES) št. 1071/2009 določa: „Do 31. decembra 2014 države članice izvajajo preglede vsaj vsakih pet let, da preverijo, ali podjetja še vedno izpolnjujejo [zahteve za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika]“.

31 The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers (Nova ureditev kabotaže na podlagi Uredbe (ES) št. 1072/2009, vprašanja in odgovori), Evropska komisija, 2011, http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf.

primeru pregleda na mestu samem predložijo dokaze o kabotaži v obliki tovornega lista. Drugi prevoznikom dajo na voljo nekaj časa, da zberejo te informacije, če niso takoj na voljo, na primer kadar se tovorni list ne prevaža skupaj s tovorom.

Poleg tega se nekatere države članice nagibajo k omejevanju pogojev, pod katerimi lahko prevozniki izvajajo mednarodne prevoze in kabotažo, prek predpisov in praks izvrševanja. Primeri vključujejo diskriminacijo vozil, ki pripadajo podružnicam lokalnih podjetij s sedežem v drugi državi članici, s strani izvršnih organov ali uporabo omejevalnih določb za vrste blaga, ki jih prevažajo predvsem prevozniki nerezidenti. Zasebne pobude, ki jih organi dopuščajo, prispevajo k stigmatizaciji tujih voznikov. V eni od držav članic je aplikacija za pametne telefone, s katero je mogoče najti tovornjake, registrirane v tujini, in jim slediti, požela nekaj uspeha med lokalnimi vozniki. Navedene regulativne in zasebne pobude bi lahko dolgoročno gledano oslabile pravni red v zvezi z notranjim trgom na področju prometa in ogrozile zlasti povečanje učinkovitosti zaradi odprtja trga za čezmejne prevoze.

Pomen takšnih praks se zdi še bolj vprašljiv zaradi nizke ravni evidentiranih kršitev določb o kabotaži. Medtem ko obstajajo pomisleki glede nezakonite kabotaže (to je kabotaže, ki presega tri kabotažne vožnje, ki jih dopušča Uredba (ES) št. 1072/2009, ali ki se ne opravi po mednarodnem prevozu ali v sedmih dneh po mednarodnem prevozu), izvršni organi na splošno teh trditev niso mogli utemeljiti. V državah članicah, kjer so bili opravljeni obsežni pregledi v zvezi s kabotažo, so bile ravni kršitev nizke (1,7 % vseh pregledanih vozil v primeru Danske[32]). Izvršni organi se pogosteje srečujejo z drugimi kršitvami, kot so nespoštovanje časa vožnje, ki vpliva na konkurenco med prevozniki in na varnost.

Skratka, razumevanje, razlage in uporaba uredb (ES) št. 1071/2009 in št. 1072/2009 se v različnih državah članicah razlikujejo. Zato se prevozniki soočajo s sestavljanko, ki povzroča stroške in zmedo, čeprav je bil sveženj iz leta 2009 v prvi vrsti namenjen njeni odpravi.

4.3. Revizija uredb v okviru programa REFIT

Komisija je s svojim sporočilom o ustreznosti predpisov EU iz decembra 201233 začela program ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT), katerega cilj je pojasniti zakonodajo EU in zmanjšati regulativna bremena. Analiza, ki je sledila sporočilu, je določila revizijo uredb (ES) št. 1071/2009 in (ES) št. 1072/2009 kot prednostno nalogo. Poenostavitev uredb bi nadzornim uradnikom omogočila učinkovitejše in bolj poenoteno izvrševanje uredb, kar bi prevoznikom zagotovilo dosledno razlago uredb in delovanje v predvidljivem okolju. Cilj revizije bi bil pojasnitev problematičnih izrazov v uredbah, zlasti opredelitve stalnega in dejanskega sedeža v Uredbi (ES) št. 1071/2009 ter opredelitve kabotaže v Uredbi (ES) št. 1072/2009. Poleg tega bi se lahko nadalje okrepile možnosti za sodelovanje med državami članicami pri izvrševanju Uredbe (ES) št. 1071/2009. Nazadnje bi lahko revizija izboljšala

[32] http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, za dodatne informacije glej: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm.

[33] Ustreznost predpisov EU (COM(2012)746).

izvrševanje uredb. Uvedba dodatnih zavezujočih določb o pogostosti in postopkih pregledov bi prispevala k odpravi razlik pri izvrševanju uredb. Učinkovitost izvrševanja bi se lahko povečala tudi z boljšo uporabo novih možnosti tehničnega nadzora, kot je nova generacija digitalnih tahografov.

5. SOCIALNA RAZSEŽNOST SEKTORJA CESTNEGA PREVOZA BLAGA

Zakonodaja EU zagotavlja splošni in sektorski okvir s ciljem zagotavljanja varnosti v cestnem prometu, ustreznih delovnih pogojev in neizkrivljene konkurence v sektorju cestnega prevoza blaga. Ta okvir vključuje Uredbo (ES) št. 561/2006 o času vožnje in času počitka[34] ter Direktivo 2002/15/ES o delovnem času voznega osebja[35]. Zaradi zagotovitve pravilnega izvrševanja teh pravil so te določbe dopolnjene s pravili o minimalnih ravneh preverjanja (Direktiva 2006/22/ES[36]) ter podrobnimi pravnimi in tehničnimi določbami o nadzornih napravah, ki se uporabljajo v cestnem prometu (Uredba (EGS) št. 3821/85[37]). Nezadostno upoštevanje teh pravil ima lahko negativne posledice. Slednje vključujejo poslabšanje delovnih pogojev za delavce v cestnem prometu, povečana tveganja za varnost v cestnem prometu in druge udeležence v prometu ter slabši položaj podjetij, ki spoštujejo pravila.

Prizadevanja za nadaljnje izboljšanje izvrševanja teh določb se nadaljujejo. Vključujejo navodila in pojasnila, ki jih je pripravila Komisija ter jih dala na razpolago državam članicam in deležnikom[38]. Vendar navodila ostajajo nezavezujoči dokumenti. Zato Komisija ne more kaznovati držav članic, ki jih ne upoštevajo. Priprava navodil je težka (razprave o navodilu glede „24-urnega obdobja“ za izračun časa vožnje in časa počitka potekajo že več kot 4 leta, besedilo navodila pa še vedno ni dokončno oblikovano). Rezultati držav članic, ki dejansko uporabljajo navodila, o katerih se je z njimi razpravljalo v zadevnem odboru, se prav tako bistveno razlikujejo.

Prizadevanja se nadaljujejo v sodelovanju z deležniki. Projekt TRACE[39], v okviru katerega je bil pripravljen skupni učni načrt za usposabljanje policistov za izvrševanje na cestah, je bil zaključen. Bela knjiga o prometu[40] iz leta 2011 je določila spodbujanje kakovostnih delovnih mest in delovnih pogojev kot prednostno nalogo.

---

34 Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85, UL L 102, 11.4.2006, str. 1.

35 Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, UL L 80, 23.3.2002, str. 35.

36 Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS, UL L 102, 11.4.2006, str. 35.

37 Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu, UL L 370, 31.12.1985, str. 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm.

39 http://www.traceproject.eu.

40 Bela knjiga „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“, COM(2011)144 final.

5.1. Delovni pogoji

Delovni pogoji v sektorju cestnega prevoza blaga so težki, kar nakazuje majhna privlačnost sektorja. Med razlogi za to so mobilna narava dejavnosti cestnega prevoza blaga in dolga obdobja, ki jih vozniki preživijo zunaj kraja sedeža. Drugi dejavniki tveganja, ki jih je opredelila Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu, vključujejo dejstvo, da vozniki pogosto delajo v osami, sprotno upravljanje in zahteve strank, ki pomenijo velik pritisk na delovnem mestu, delo na lokacijah drugih oseb, vse večjo uporabo spremljanja na daljavo in zapletene tehnologije, ureditev delovnih mest, dostopnost objektov in storitev (higienskih, prehrambenih in zdravstvenih), nevarnost nalezljivih bolezni, nasilja in napadov, dolgotrajno sedenje in izpostavljenost vibracijam, nevarnost nesreč med natovarjanjem in raztovarjanjem ter varnostna tveganja, povezana z delom v cestnem prometu[41]. Isto poročilo opredeljuje tudi neobičajen delovni čas v sektorju kot dejavnik, ki ima lahko negativne učinke na zdravje. Vendar se število nesreč, ki vključujejo težka tovorna vozila, na splošno znižuje, medtem ko se upoštevanje določb o času vožnje in času počitka izboljšuje[42].

Povečanje praks sprotnega upravljanja, ki so se razvile zaradi novih tehničnih možnosti v sektorju logistike, pomeni, da so vozniki podvrženi pritisku, ker morajo dostavo opraviti v določenem roku. Zdi se, da se je pritisk na delavce v cestnem prometu v trenutni gospodarski krizi povečal, deležniki pa menijo, da je povezan z različnimi nezakonitimi praksami, kot so prekoračitev časa vožnje, plačila na podlagi uspešnosti, ki ogrožajo varnost v cestnem prometu, in navidezno samozaposlovanje[43]. Glavne socialne težave, ki po mnenju deležnikov zahtevajo prihodnje zakonodajno ukrepanje, so predstavljene v preglednici 2.

Težava	**Pomen**
Nezakonite/nepravične sheme zaposlovanja, ki povzročajo socialni damping (vključno s „podjetji nabiralniki“)	*****
Pomanjkljiva izvrševanje in nadzor	*****
Socialna uskladitev v državah članicah EU-27 še zdaleč ni dosežena	****
Nezakonita kabotaža	****
Kakovost počitka in namenskih objektov	***
Čas vožnje in čas počitka	**

Preglednica 2: Težave, ki po mnenju deležnikov zahtevajo prihodnje zakonodajno ukrepanje v zvezi s socialnimi in delovnimi pogoji v sektorju cestnega prevoza blaga. Vir: Socialni in delovni pogoji voznikov v cestnem prevozu blaga, Evropski parlament, 2013.

41 Varnost in zdravje pri delu v številkah: Varnost in zdravje pri delu v prometnem sektorju – pregled, Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu, 2011.

42 Pregled in ocena izvrševanja socialne zakonodaje EU v sektorju poklicnega cestnega prevoza, Evropski parlament, 2012.

43 Socialni in delovni pogoji voznikov v cestnem prevozu blaga, Evropski parlament, 2013.

Težave, ki so jih izpostavili deležniki in so navedene v preglednici 2, so tesno povezane z izvajanjem uredb (ES) št. 1071/2009 in št. 1072/2009, čeprav je izvrševanje v pristojnosti držav članic. Nezadovoljivo izvrševanje teh določb je mogoče pojasniti z dejstvom, da v navedenih uredbah ni zavezujočih določb o številu in pogostosti pregledov. Pomanjkanje takšnih določb poleg tega Komisiji otežuje spremljanje izvajanja teh uredb. Zato je treba izvajanje izboljšati z uvedbo zavezujočih določb o izvrševanju.

Čas vožnje in čas počitka ostajata zaskrbljujoči področji. Nedavne ocene kažejo, da se upoštevanje zadevne zakonodaje izboljšuje[44], še vedno pa obstajajo razlike med praksami izvrševanja v državah članicah[45]. Še vedno obstajajo razlike med deleži pregledov, opravljenih na cesti ali v prostorih podjetij, in med deleži preverjenih delovnih dni. To izraža razlike v sredstvih, ki jih države članice namenijo za izvrševanje, in razlike med trgi prevoznih storitev (medtem ko so pregledi v prostorih učinkoviti v državah članicah, kjer prevladujejo velika podjetja, so pregledi na cesti morda bolj učinkoviti na trgih, kjer prevladujejo mala podjetja).

Nedavne raziskave kažejo tudi, da so tveganja, povezana s konkurenco na področju socialne varnosti, omejena zaradi izenačevanja stroškov dela, prilagojenih produktivnosti, in usklajevanja številnih delovnih standardov. Poleg tega ne kažejo, da imajo države članice z nižjimi osnovnimi stroški nižje ravni izvrševanja v zvezi s socialno in delovno zakonodajo. Torej ni dokazov, da bi jim nespoštovanje delovne zakonodaje zagotavljalo konkurenčno prednost[46]. Zato so na vseh področjih potrebna nadaljnja prizadevanja za izboljšanje izvrševanja medsektorske socialne zakonodaje v sektorju cestnega prevoza.

5.2. Predvidene spremembe

Na sektor cestnega prevoza blaga že vplivajo številne velike dolgoročne spremembe, začenši s stalnim pomanjkanjem voznikov. Delavci v cestnem prevozu blaga so starajoča se populacija, saj se pričakuje, da se bo v naslednjih 10 do 15 letih samo v Nemčiji upokojilo več kot 250 000 voznikov[47]. Skupaj s pomanjkanjem usposobljenih voznikov, ki je bilo ugotovljeno že pred gospodarsko krizo, bo to močno vplivalo na možnosti zaposlovanja v podjetjih za cestni prevoz blaga. Rezultate tega pomanjkanja je že mogoče čutiti v nekaterih državah članicah, kot je Latvija, kjer zaposlujejo voznike iz tretjih držav, za zdaj v majhnem številu.

Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu opozarja na spremenljivost vsebine dela delavcev v prometu. Večja uporaba tehnologije je odločilni dejavnik v mednarodnem prevozu. Računalniki na krovu, digitalni tahografi nove generacije in druga telematska

---

44 Poročilo o izvajanju Uredbe (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in Direktive 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, v obdobju 2009–2010, SWD(2012) 270 final.

45 Pregled in ocena izvrševanja socialne zakonodaje EU v sektorju poklicnega cestnega prevoza, Evropski parlament, 2012.

46 Social Competition in the EU: Myths and Realities (Socialna konkurenca v EU: miti in resničnost), Notre Europe – Jacques Delors Institute, 2013.

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

oprema imajo vse večjo vlogo pri organizaciji prevozov in preverjanju skladnosti z veljavno zakonodajo. Druge tehnične izboljšave (novi pogonski sistemi, avtomatizirani sistemi na avtocestah) bodo prav tako spremenile vsebino dela voznikov. Skupaj z zviševanjem povprečne starosti voznikov bo to ustvarilo nove potrebe po usposabljanju voznikov. Medtem ko bi bilo treba vseživljenjsko učenje obravnavati kot prednostno nalogo, bi bilo treba poleg tega prilagoditi učni načrt za prihodnje voznike.

Komisija bo nadaljevala svoj dialog z državami članicami in deležniki, da bi predvidela te spremembe. Odbor za socialni sektorski dialog je orodje, ki se lahko uporabi za proaktivno obravnavanje takšnih prihajajočih izzivov. Prispevki socialnih partnerjev s ciljem sprejetja zakonika o socialni varnosti za vozno osebje v cestnem prometu, kot je navedeno v pobudi št. 8 v beli knjigi o prometu iz leta 2011, bi bili dobrodošli. Kot je poudarjeno v sporočilu Komisije o celostni industrijski politiki za dobo globalizacije – konkurenčnost in trajnost v središču pozornosti[48], je obravnavanje izzivov na trgu dela v okviru socialnega dialoga bistven element konkurenčne in učinkovite industrijske politike. V zvezi s prihajajočim pomanjkanjem voznikov bi bilo treba spodbujati tudi ukrepe za izboljšanje uporabe vozil (npr. olajšanje konsolidacije tovora, načrtovanje distribucije). Tudi odprtje trga, ki bi verjetno prispevalo k bolj učinkoviti uporabi vozil, bi lahko pomagalo odpraviti to pomanjkanje.

6. DRUGE ZAKONODAJNE SPREMEMBE

Po sprejetju Uredbe (ES) št. 1072/2009 je zakonodajalec EU sprejel dodatne zakonodajne ukrepe za nadaljnjo uskladitev notranjega trga cestnega prevoza blaga, kot je navedeno v nadaljevanju. V zvezi z odprtjem trga te spremembe prispevajo k usklajevanju tržnih pogojev, ki vplivajo na prevoznike v EU.

6.1. Pristojbine za uporabo cest

Direktiva 1999/62/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2006/38/ES, je bila nadalje spremenjena z Direktivo 2011/76/EU. Ta direktiva določa skupen okvir za države članice za določitev cestnin na podlagi razdalje in pristojbin na podlagi časa (vinjete) za težka tovorna vozila (težja od 3,5 tone) za uporabo določene infrastrukture. Direktiva je s spremembo leta 2011 vključila elemente, katerih cilj je boljše upoštevanje načela „onesnaževalec plača“, kot je možnost držav članic, da prevoznikom zaračunajo dajatve za vpliv njihovih vozil na kakovost zraka in ravni hrupa. Medtem ko nobena država članica še ni začela internalizacije zunanjih stroškov, jih vse več uporablja pristojbine za uporabo infrastrukture:

- vzpostavljeni sistemi vinjet: Bolgarija, Romunija, Madžarska in Litva imajo nacionalne sisteme vinjet za tovornjake. Združeno kraljestvo bo vinjete uvedlo 1. aprila 2014. Švedska, Danska, Nizozemska, Belgija in Luksemburg uporabljajo skupno evrovinjeto;
- sistemi vinjet v razvoju: Latvija;

[48] COM(2010) 614 final.

- vzpostavljeni elektronski cestninski sistemi po celotnem omrežju: Nemčija, Avstrija, Češka, Madžarska, Slovaška, Poljska in Portugalska;
- elektronsko cestninjenje po celotnem omrežju v razvoju: Danska, Belgija in Francija. Francija bo pristojbine uvedla samo na obstoječih avtocestah v državni lasti in nacionalnih cestah, na katerih se cestnina trenutno ne pobira, ohranila pa bo svoj sedanji sistem cestnin s fizičnimi pregradami na avtocestah s koncesijami;
- cestnine s fizičnimi pregradami: vključuje Irsko, Francijo, Španijo, Italijo, Slovenijo in Grčijo. Druge države imajo ročne sisteme cestninjenja na majhnem številu cest, vendar njihov obseg ni velik. Tudi Poljska in Portugalska imata cestnine s fizičnimi pregradami na delu omrežja, vendar sta uvrščeni v skupino z vzpostavljenim elektronskim cestninjenjem na celotnem omrežju, ker je to njun primarni sistem;
- brez cestnin: Latvija, Finska, Estonija, Malta in Ciper.

Poleg tega potekajo prizadevanja za vzpostavitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS). Tehnične specifikacije o interoperabilnosti sistema EETS so navedene v Direktivi 2004/52/ES[49], Odločba Komisije 2009/750/ES[50], ki je opredelila specifikacije za EETS, pa je začela veljati oktobra 2009. Prizadevanja so zdaj osredotočena na regionalno elektronsko cestninjenje kot na korak k pokritju celotne EU.

6.2. Lastnosti vozil

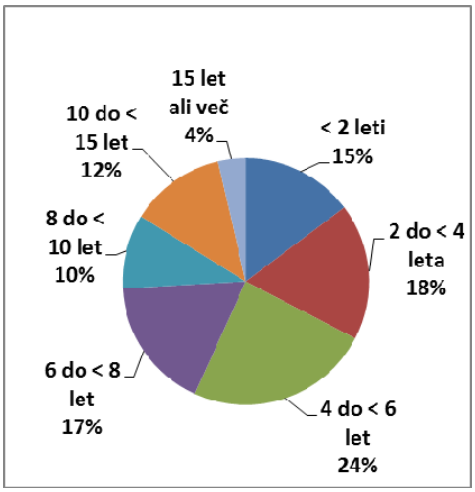
Merila, ki veljajo za vozila, ki jih uporabljajo prevozniki v EU, so se od sprejetja Uredbe (ES) št. 1072/2009 bistveno spremenila. Začetek veljavnosti emisijskega standarda Euro VI januarja 2013 (po začetku veljavnosti emisijskih standardov Euro V leta 2008) je pospešil obnovo voznih parkov v državah EU-15 in EU-12, kjer je povprečna starost vozil v uporabi višja[51]. Na splošno se v mednarodnem cestnem prevozu uporabljajo vozila, ki so modernejša od tistih, ki se uporabljajo za notranje prevoze, deloma zaradi nižjih cestnin, ki se uporabljajo za takšna vozila, in zaradi njihove manjše porabe goriva, pa tudi zaradi potrebe po redni zamenjavi teh vozil, ki hitro dosežejo visoko število prevoženih kilometrov.

---

49 Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti, UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

50 Odločba Komisije 2009/750/ES z dne 6. oktobra 2009 o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja in zadevnih tehničnih elementov, UL L 268, 13.10.2009, str. 11–29.

51 Povprečno polovica vseh kilometrov, ki jih prevozijo prevozniki iz držav EU-15, je prevožena z vozili, ki so stara največ 5 let. Ustrezni delež za prevoznike iz držav EU-12 je bližje tretjini prevoženih kilometrov (32 %). Vozni park, ki se uporablja za mednarodne prevoze, je običajno precej mlajši od tistega, ki se uporablja za notranje prevoze. Med državami članicami ni velikih razlik v povprečni starosti vozil, ki se uporabljajo za mednarodne prevoze.



Slika 12: Starostna porazdelitev težkih tovornih vozil prevoznikov iz držav EU-27 leta 2012 (delež skupnih prevoženih kilometrov v %). Vir: Eurostat, GD MOVE.

Poleg sprejetja standardov Euro bodo specifikacije za vozila nadalje usklajene s sprejetjem poenotenih zahtev za evropsko homologacijo za težka tovorna motorna vozila in njihove priklopnike, ki so začele veljati leta 2012[52].

6.3. Varnost v cestnem prometu

Podatki o varnosti v EU, vključno s tistimi za težka tovorna vozila (TTV), se nenehno izboljšujejo in ne kažejo nobenega negativnega učinka po sprejetju novih določb o dostopu do trga cestnega prevoza blaga leta 2009. Kot je razvidno iz spodnje tabele, se je delež nesreč s smrtnim izidom, ki so vključevale težko tovorno vozilo, zmanjšal v skoraj vseh zadevnih državah članicah.

	2008			2009			2010			Sprememba med letoma 2008 in 2010 (TTV)
	TTV	Skupaj	TTV kot % skupn. števila	TTV	Skupaj	TTV kot % skupn. števila	TTV	Skupaj	TTV kot % skupn. števila	
Belgija	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	–9,0 %
Češka	169	1 076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Danska	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	–41,9 %
Nemčija	625	4 477	14 %	536	4 152	13 %	534	3 648	15 %	–14,6 %
Irska	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	–70,4 %

[52] Uredba Komisije (EU) št. 1230/2012 z dne 12. decembra 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za homologacijo za mase in mere motornih vozil in njihovih priklopnikov ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 353, 21.12.2012, str. 31–79.

Grčija	138	1 553	9 %	113	1 456	8 %	127	1 258	10 %	–8,0 %
Španija	452	3 099	15 %	353	2 714	13 %	333	2 479	13 %	–26,3 %
Francija	596	4 275	14 %	502	4 273	12 %	552	3 992	14 %	–7,4 %
Italija	977	4 725	21 %	785	4 237	19 %	835	4 090	20 %	–14,5 %
Luksemburg	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Nizozemska	107	677	16 %	95	644	15 %				
Avstrija	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	–9,3 %
Poljska	1 155	5 437	21 %	952	4 572	21 %	947	3 908	24 %	–18,0 %
Portugalska	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	–15,2 %
Romunija	292	3 061	10 %	252	2 796	9 %	191	2 377	8 %	–34,6 %
Slovenija	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Finska	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	–13,2 %
Švedska	72	397	18 %	45	358	13 %				
Združeno kraljestvo	380	2 645	14 %	287	2 337	12 %	282	1 965	14 %	–25,8 %

Preglednica 3: Smrtne nesreče, ki so vključevale težko tovorno vozilo, po državah članicah (2008–2010). Vir: Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses (Osnovna dejstva o varnosti v prometu za leto 2012, Težka tovorna vozila in avtobusi), Evropska opazovalna skupina za varnost v cestnem prometu[53].

To zmanjšanje je deloma posledica zmanjšanja obsega tovornega prometa med letoma 2008 in 2010 (–7 %). Vendar so k zmanjšanju števila nesreč, ki so vključevale težko tovorno vozilo, verjetno prispevali tudi drugi dejavniki, kot so tehnične izboljšave vozil in boljše izvrševanje prometnih predpisov. Sprejetje pravil o boljšem sodelovanju pri pregonu različnih prometnih prekrškov[54] je pobuda, ki jo je treba omeniti v zvezi s tem. Po koncu obdobja za prenos 7. novembra 2013 se lahko pričakuje, da se bodo celotni učinki pravil pokazali v prihodnjih mesecih.

[53] Nekatere države članice niso predložile primerljivih podatkov, zato niso prikazane. Te države članice so Bolgarija, Madžarska, Estonija, Latvija, Litva, Slovaška, Malta in Ciper. Švedska in Nizozemska nista predložili podatkov za leto 2010.

[54] Direktiva 2011/82/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2011 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, UL L 288, 5.11.2011, str. 1–15.

Ta trend se bo predvidoma nadaljeval, saj je trenutno v zakonodajnem postopku več predlogov, ki bodo po sprejetju prispevali k boljšemu vzdrževanju obstoječih vozil[55] in k zagotovitvi, da se bodo na trg dajala vozila, ki so varnejša za ranljive udeležence v cestnem prometu[56].

6.4. Obdavčitev goriva

Energenti, vključno s komercialnim gorivom, so predmet zgoraj navedene Direktive 2003/96/ES o obdavčitvi energentov in električne energije. Ta direktiva med drugim določa najnižje stopnje trošarin za gorivo. Komisija je 13. aprila 2011 sprejela predlog za revizijo te direktive[57]. Če bo predlog sprejet, bo uskladil politike obdavčitve energije, da bodo upoštevale vpliv goriv in drugih energentov na okolje, kar bo prevoznike nadalje spodbudilo k uporabi čistejših vozil.

7. SKLEPNE UGOTOVITVE

7.1. Razmere na trgu

Glavne spremembe, ki so po sprejetju Uredbe (ES) št. 1072/2009 vplivale na trg cestnega prevoza blaga, vključujejo splošne trende, kot so gospodarska kriza in zaporedne širitve EU. Čeprav se je do leta 2011 zdelo, da sektor počasi okreva po gospodarski krizi, je obseg prevozov od takrat spet upadel v skladu z razvojem preostalega gospodarstva. Drugi pomembni trendi, ki so bili prisotni pred gospodarsko krizo, še naprej pomembno vplivajo na gibanja v sektorju prevoza blaga ter med drugim vključujejo vse večjo vlogo špediterjev in tretjih ponudnikov logističnih storitev pri konsolidaciji tovora in v pogodbenih razmerjih s prevozniki.

Sprejetje svežnja o cestnem prometu leta 2009 je prispevalo k zagotovitvi skupnih standardov in meril za prevoznike in izvršne organe v zvezi z dostopom do pridobitve poklica ter do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga. Vendar je nekatere določbe Uredbe (ES) št. 1072/2009, zlasti določbe v zvezi s stalnim sedežem podjetij za cestni prevoz blaga in kabotažo, težko uporabljati. Poleg tega ponovno nastaja sestavljanka nacionalnih zakonodaj, ki jo je prenovljeni sveženj iz leta 2009 nameraval odpraviti, kar ima škodljive posledice za notranji trg za cestni prevoz.

Sektor se bo v prihodnosti soočil s številnimi izzivi. Da bi se lahko nanje odzval, bo moral izboljšati svojo učinkovitost. Kriza je ublažila pomanjkanje voznikov, ki pa ostaja razlog za zaskrbljenost, zlasti v zvezi s specializiranimi vozniki. To bo v prihodnosti privedlo do novih zahtev po voznikih in usposobljenosti, tudi v skupini starajočih se delavcev. Poleg tega

---

55 Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (COM(2012) 380 final).

56 Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (COM(2013) 195 final).

57 Predlog direktive Sveta o spremembi Direktive 2003/96/ES o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (COM(2011) 169/3).

delovni pogoji v sektorju cestnega prevoza blaga ostajajo težki, medtem ko pogodbena razmerja še vedno zaznamuje visoka stopnja samozaposlenosti. Zaradi vse manjšega števila razpoložljivih voznikov morajo podjetja znižati visoke ravni praznih voženj, da bi bolje uporabila svoje osebje. Povečana učinkovitost sektorja cestnega prevoza blaga bo prispevala h konkurenčnosti gospodarstva EU kot celote.

7.2. Zbliževanje tržnih kazalnikov

Kot v drugih delih gospodarstva se strukture stroškov v sektorju cestnega prevoza blaga med državami članicami EU razlikujejo. Čeprav ni verjetno, da bodo razlike v stroških povsem izginile, se vrzeli med njimi nenehno zmanjšujejo. Prevozniki, ki opravljajo mednarodne prevoze, so izpostavljeni stroškom, kot so pristojbine za uporabo cest in stroški goriva, ki se uporabnikom zaračunavajo ne glede na državo članico registracije. Poleg tega je sodelovanje voznikov v mednarodnih prevoznih dejavnostih, pri katerih so plačila tradicionalno višja, prineslo povišanje ravni plač, zlasti v državah članicah, ki so se EU pridružile leta 2004 in 2007. Zaradi postopnega zbliževanja ravni stroškov so prevozniki prisiljeni tekmovati na področju učinkovitosti in kakovosti storitev, kar koristi uporabnikom prevoznih storitev v celotnem gospodarstvu EU. Vendar izenačitev stroškov ni niti v pristojnosti EU niti cilj enotnega trga.

Poleg tega je prišlo do zakonodajnih sprememb, ki bodo nadalje uskladile okvirne pogoje v sektorju cestnega prevoza blaga. To vključuje vse večjo uporabo sistemov cestninjenja, nadaljnje tehnično usklajevanje in izboljšano varnost vozil za cestni prevoz ter večje sodelovanje med državami članicami EU pri obravnavanju prometnih prekrškov. Te spremembe omejujejo tveganje za varnost v cestnem prometu, ki bi ga lahko ustvarilo povečanje konkurenčnega pritiska, zlasti v primeru nadaljnjega odprtja trga.

Obstaja nekaj možnosti za nadaljnje usklajevanje na področju izvrševanja določb o dostopu do trga cestnega prevoza blaga, ki se med državami članicami še vedno razlikuje. Predvsem določbe o kabotaži iz Uredbe (ES) št. 1072/2009 ter določbe o stalnem in dejanskem sedežu iz Uredbe (ES) št. 1071/2009 se očitno ne uporabljajo na enak način. To prevoznikom preprečuje poslovanje pod enakimi pogoji in povzroča težave za izvršne organe, odgovorne za izvajanje teh pravil. Odprava takšnih pomanjkljivosti bo pripomogla k omejitvi nezakonitih registracij v tujini, ki negativno vplivajo na konkurenco in delovne pogoje.

7.3. Naslednji koraki

Iz zgoraj navedenega izhaja, da bi bilo treba razmisliti o nadaljnji reformi za pojasnitev določb o dostopu do trga cestnega prevoza v EU. Uravnotežena reforma, vključno z reformo določb za zagotovitev enotne uporabe pravil o dostopu do trga, bi pojasnila pravne določbe, ki jih države članice in industrija različno razumejo in uporabljajo. Jasnejša pravila bi zagotovila podlago za boljšo kulturo skladnosti in omejila možnosti za goljufije (tako na davčnem kot družbenem področju). To je nujen pogoj za izboljšanje doslednosti izvrševanja, ki se pričakuje v enotnem evropskem prometnem prostoru. Načrtovana revizija uredb (ES) št. 1071/2009 in (ES) št. 1072/2009 v okviru programa REFIT bo prvi korak v to smer.

Na podlagi ustreznih izvršilnih ukrepov se zdi primeren postopen pregled nekaterih zastarelih omejitev, ki še vedno ovirajo dostop do trga. Pogoji za opravljanje kabotaže omejujejo trge, dostopne prevoznikom v EU, saj domači trgi pomenijo približno dve tretjini vseh opravljenih cestnih prevozov. Postopna odprava teh omejitev bi lahko prispevala k zmanjšanju upravnega bremena, ki ga ustvarjajo sedanja zapletena in nejasna pravila. Poleg tega bi to omogočilo učinkovitejše usklajevanje ponudbe prevoznih storitev in povpraševanja po njih. Kot so pokazale raziskave, bi lahko omilitev omejitev za kabotažo prispevala k bolj ekonomičnemu sektorju cestnega prevoza, ki bi bil bolj gospodaren z viri, saj bi lahko zmanjšala prazne vožnje ter pripomogla k povečanju gospodarske učinkovitosti sektorja in učinkovitosti njegove porabe goriva. K temu bodo prispevale tudi druge pobude, kot je prihodnje sporočilo, ki bo vsebovalo strategijo za zmanjšanje porabe goriva in emisij CO_2 težkih tovornih vozil.

Za zagotovitev usklajenosti med gospodarsko in socialno razsežnostjo bo treba oblikovati ukrepe za oživitev privlačnosti poklica in izboljšati delovno okolje voznikov. To vključuje ukrepe na področju izvrševanja, nadzor in preprečevanje davčnih in socialnih goljufij ter izboljšanje ravni usposabljanja in spretnosti. To bi koristilo celotnemu gospodarstvu in povečalo privlačnost poklica. Oskrbovanje industrije z visoko usposobljeno in razpoložljivo delovno silo bi tudi pomagalo pri odzivu na neizbežno pomanjkanje voznikov. Poleg tega bi bilo treba nadaljevati z delom za izboljšanje izvrševanja socialnih določb EU v sektorju cestnega prevoza, vključno z določbami v zvezi s časom vožnje in časom počitka.

Kadar sedanji in predvideni instrumenti in ukrepi, omenjeni v tem poročilu, vključujejo obdelavo osebnih podatkov, mora biti ta obdelava opravljena v skladu z Direktivo 95/46/ES o varstvu osebnih podatkov[58] in nacionalnimi določbami o njenem izvajanju.

Kot je predsednik Barroso poudaril v svojem govoru o stanju Unije 11. septembra 2013: „Imamo dobro delujoč enotni trg blaga in smo priča pozitivnim gospodarskim učinkom, ki jih prinaša. Enako formulo moramo prenesti tudi na druga področja: mobilnost, komunikacije, energijo, finance, e-trgovanje, če navedem le nekatere. Odpraviti moramo ovire, ki zavirajo dinamična podjetja in posameznike. Dokončati moramo instrument za povezovanje Evrope“.

[58] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 95/46/ES z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov, UL L 281, 23.11.1995, str. 31.