



## CESTNI PREVOZ: HARMONIZACIJA ZAKONODAJE

Brez harmonizacije zakonodaje v državah članicah ni mogoče vzpostaviti enotnega evropskega trga za cestni promet. Evropska unija je sprejela fiskalne, tehnične, upravne in socialne ukrepe.

### PРАВNA PODLAGA IN CILJI

Naslov VI Lizbonske pogodbe in zlasti člen 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Skupna cestnoprometna politika, ki naj bi ohranjala pravične pogoje konkurence in zagotovila svobodo opravljanja storitev, zahteva harmonizacijo ustreznih veljavnih pravnih določb držav članic. To ne velja le za obdavčitev (DDV, davek na motorna vozila in davek na gorivo) in državno pomoč, ampak tudi za tehnične specifikacije (največje dovoljene mere in mase), socialne določbe in okoljevarstvene ukrepe.

### DOSEŽKI

#### A. Uskladitev davčnih in tehničnih predpisov

##### 1. Sistem trošarin in zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo

Evropska komisija je 8. julija 2008 predložila sveženj pobud za okolju prijaznejši promet („sveženj ukrepov za okolju prijaznejši promet“), s katerim je zagotovila pregleden in splošno uporaben model za izračun vseh zunanjih stroškov, vključno s stroški v zvezi s hrupom, zastoji v prometu in zdravjem. Služil je kot podlaga za izračun uporabnin za infrastrukturo v okviru revizije [Direktive 1999/62/ES](#) z dne 17. junija 1999, znane pod imenom direktiva o „evrovinjeti“, in je osnova strategije postopne uporabe tega modela za vse načine prevoza.

Direktiva o „evrovinjeti“ ostaja referenčna točka na področju zaračunavanja infrastrukturnih stroškov prevoznikom. Spremenjena je bila z [Direktivo 2006/38/ES](#) z dne 17. maja 2006 in [Direktivo 2011/76/EU](#) z dne 27. septembra 2011. Direktiva o „evrovinjeti“ temelji na načelu „onesnaževalec plača“ in internalizaciji zunanjih stroškov cestnega prometa. Njen cilj je zagotoviti, da bi pristojbine odražale stroške, ki nastanejo, ko infrastrukturo uporabljajo težka tovorna vozila.

V okviru zakonodajnega programa Komisije „Evropa v gibanju“, ki je bil objavljen 31. maja 2017, sta v obravnavi dva nova predloga za spremembo direktive o „evrovinjeti“: predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (v okviru rednega zakonodajnega postopka – COD



([COM\(2017\)0275](#)) in predlog direktive Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila v zvezi z nekaterimi določbami o obdavčitvi vozil (v okviru postopka posvetovanja – CNS ([COM\(2017\)0276](#))).

Zakonodajni program „Evropa v gibanju“ pa obsega še en dosje, in sicer predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilu cestnine v Uniji ([COM\(2017\)0280](#)). Predlog je bil po postopku soodločanja sprejet in objavljen v Uradnem listu ([Direktiva 2019/520/EU](#)).

## 2. Standardi emisijskih vrednosti

[Uredba \(ES\) št. 443/2009](#) in [Uredba \(EU\) št. 510/2011](#) sta določali standarde emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>. Ti uredbi sta bili nato spremenjeni z [Uredbo \(EU\) št. 333/2014](#) z dne 11. marca 2014 o spremembi Uredbe (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> iz novih osebnih avtomobilov in z [Uredbo \(EU\) št. 253/2014](#) z dne 26. februarja 2014 o spremembi Uredbe (EU) št. 510/2011 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> iz novih lahkih gospodarskih vozil.

Nov predlog o standardih emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ([COM\(2017\)0676](#)) ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev) in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 443/2009 ([2007/0297\(COD\)](#)) in Uredbe (EU) št. 510/2011 ([2009/0173\(COD\)](#)) naj bi določil cilje za zmanjšanje emisij do leta 2025 in 2030. Postopek soodločanja je končan, akt pa je bil sprejet. Končni akt je bil objavljen v Uradnem listu aprila 2019 ([2017/0293\(COD\)](#)).

## 3. Največje dovoljene mere in mase

[Direktiva 96/53/ES](#) z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer in tež vozil v notranjem in mednarodnem prometu je referenčno besedilo za določitev največjih mer za težka tovorna vozila, ki vozijo med državami članicami. Člen 4 direktive pa vseeno dovoljuje nekatera nacionalna odstopanja: države članice lahko dovolijo opravljanje prevozov vozilom, katerih dolžina in masa presegata pragove, navedene v prilogi k direktivi (18,75 m in 40 ton), ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco (na primer prevozov v zvezi z gozdarsko dejavnostjo). Države članice morajo o sprejetih ukrepih obvestiti Komisijo, ki nato izda odstopanja.

Ta direktiva je bila dopolnjena in spremenjena z [Direktivo 97/27/ES](#) z dne 22. julija 1997 (ki je nato bila razveljavljena z [Uredbo \(ES\) št. 661/2009](#) z dne 13. julija 2009) in [Direktivo 2002/7/ES](#) z dne 18. februarja 2002, katerih cilj je bil uskladiti največje dovoljene mere avtobusov, da se omogoči prost pretok v EU in zlasti zagotovi učinkovit prevoz potnikov v notranjem prometu.

[Direktiva \(EU\)2015/719](#) z dne 29. aprila 2015 je spremenila Direktivo 96/53/ES ter določila največje dovoljene mere določenih cestnih vozil v EU v notranjem in mednarodnem prometu in največje dovoljene teže v mednarodnem prometu.

Nedavno je Komisija predstavila predlog ([COM\(2018\)0275](#)) za spremembo Direktive Sveta 96/53/ES glede roka za izvajanje posebnih pravil glede največje dolžine



v primeru kabin, ki zagotavljajo izboljšane aerodinamične lastnosti, energijsko učinkovitost in varnost. Parlament je marca 2019 sprejel stališče v prvi obravnavi. Končni akt je bil objavljen v Uradnem listu junija 2019 ([2018/0130\(COD\)](#)).

## **B. Harmonizacija upravne zakonodaje**

### **1. Zakonske obveznosti voznika**

[Direktiva 91/439/EGS](#) z dne 29. julija 1991 o voznških dovoljenjih je poenotila obliko dovoljenj in kategorije vozil, uvedla načelo medsebojnega priznavanja ter postavila minimalne zahteve glede zdravja in usposobljenosti. [Direktiva 96/47/ES](#) z dne 23. julija 1996 je določila novo alternativno obliko voznškega dovoljenja, in sicer v obliki kreditne kartice. Tretja direktiva o voznških dovoljenjih ([Direktiva 2006/126/ES](#) z dne 20. decembra 2006 o razveljavitvi Direktive 91/439/EGS) določa, da je ta oblika obvezna za vsa voznška dovoljenja, izdana v Evropski uniji po 19. januarju 2013. Poleg tega bo treba v primeru podaljšanja ali najpozneje do leta 2033 vsa sedanja papirnata voznška dovoljenja zamenjati z novim dovoljenjem v obliki plastične kartice. Vsa nova dovoljenja bodo imela določeno obdobje veljavnosti (od 10 do 15 let glede na državo za motorna kolesa in avtomobile ter 5 let za tovornjake in avtobuse), veljala pa bodo v vsej Uniji. Predvidena harmonizacija naj bi izpolnila naslednje cilje: boj proti goljufijam, zmanjšanje razširjenosti turizma za pridobitev voznškega dovoljenja, zagotavljanje prostega pretoka in izboljšanje prometne varnosti.

Komisija je 1. februarja 2017 objavila predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/59/ES o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov in Direktive 2006/126/ES o voznških dovoljenjih ([COM\(2017\)0047](#)). Direktiva je bila 2. maja 2018 objavljena v [Uradnem listu](#).

Od 4. decembra 2011 potrdila za voznike ureja [Uredba \(ES\) št. 1072/2009](#) z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga. Ta zakonodaja nadomešča [Uredbo \(ES\) št. 484/2002](#) o spremembi Uredb Sveta ([EGS](#)) št. 881/92 in ([EGS](#)) št. 3118/93. Potrdilo za voznike je enoten dokument, ki potrjuje, da je voznik vozila, ki opravlja cestne prevoze blaga med državami članicami, bodisi zakonito zaposlen pri zadevnem evropskem cestnem prevozniku v državi članici, v kateri ima izvajalec sedež, ali je zakonito na voljo izvajalcu.

### **2. Registracija vozil**

[Direktiva 1999/37/ES](#) z dne 29. aprila 1999 (spremenjena z [Direktivo 2003/127/ES](#) in [Direktivo 2014/46/EU](#), vključeno v sveženj o tehničnih pregledih) usklajuje dokumente za registracijo vozil ter tako poenostavlja nadzor lastništva in njegov prenos med državljani dveh držav članic. [Uredba \(ES\) št. 2411/98](#) z dne 3. novembra 1998 o priznavanju v prometu znotraj Skupnosti razlikovalne oznake države članice, v kateri so motorna vozila in njihovi priklopniki registrirani, uvaja obvezno prisotnost svetlobno-odbojne evropske zastave na registrski tablici in svetlobno-odbojne razlikovalne oznake države članice na skrajni levi strani registrske tablice.

## **C. Harmonizacija delovnega časa, časa vožnje in počitka s socialnega vidika**

Prevozne dejavnosti so bile izvzete iz obsega [Direktive 93/104/ES](#) z dne 23. novembra 1993 o določenih vidikih organizacije delovnega časa. [Direktiva 2002/15/](#)



[ES](#) z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, je namenjena vzpostavitvi minimalnih predpisov o urejanju delovnega časa, s čimer naj bi izboljšali zdravje in varnost voznikov. Po določbah direktive je povprečni tedenski delovni čas 48 ur. Lahko se podaljša na največ 60 ur, vendar samo, če izračunano tedensko povprečje v štirimesečnem obdobju ne preseže 48 ur. Najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, odmor in najkrajši dnevni in tedenski čas počitka ureja [Uredba \(ES\) št. 561/2006](#) z dne 15. marca 2006, ki razveljavlja [Uredbo \(EGS\) št. 3820/85](#) z dne 20. decembra 1985. Uporablja se za voznike, ki opravljajo prevoz blaga (vozila, težja od 3,5 tone) ali potnikov (vozila za več kot 9 oseb). Določeni so pogostejši odmori ter izboljšane in poenostavljene možnosti nadzora in kaznovanja. [Uredba \(ES\) št. 561/2006](#) je spremenila tudi [Uredbo \(EGS\) št. 3821/85](#) z dne 20. decembra 1985 in uvedla obvezno uporabo digitalnega tahografa. Glede na to, da njegovih podatkov ni mogoče spreminjati, omogoča zaznavanje kršitev socialne zakonodaje EU. [Direktiva 2006/22/ES](#) z dne 15. marca 2006 določa minimalne pogoje, ki jih je treba upoštevati pri izvajanju zgoraj navedenih uredb, in minimalno število kontrol (vsaj 3 % delovnih dni voznikov v letu 2010), ki so jih dolžne izvesti države članice, da preverijo spoštovanje časa vožnje, odmora in počitka. [Uredba \(ES\) št. 561/2006](#) je povezana tudi z [Uredbo \(EU\) št. 165/2014](#), ki ureja zahteve za tahografe. Nadomestitev analognih tahografov z digitalnimi bo postopoma omogočila hitrejša in natančnejša preverjanje večje količine podatkov, države članice pa bodo tako lahko izvajale več preverjanj. [Uredba \(ES\) št. 1073/2009](#) z dne 21. oktobra 2009 je v okviru cestnega svežnja 2009 spremenila [Uredbo \(ES\) št. 561/2006](#) in ponovno uvedla „pravilo 12 dni“, v skladu s katerim lahko vozniki avtobusov, ki občasno opravljajo storitve prevoza potnikov, delajo do 12 zaporednih dni (namesto da bi delali največ 6 zaporednih dni), če gre za občasno opravljanje mednarodnega prevoza, ki vključuje vsaj eno 24-urno obdobje počitka. To odstopanje je dovoljeno le pod strogimi pogoji, ki zagotavljajo prometno varnost in za voznike določajo obveznost tedenskih obdobji počitka tik pred opravljanjem storitve in po njem. Od 1. januarja 2014 veljajo še drugi pogoji: vozilo mora biti opremljeno z digitalnim tahografom, v primeru vožnje med 22:00 in 6:00 bo izmena istega voznika skrajšana za tri ure ali pa bo v vozilu več voznikov, ki bodo prevzeli vožnjo. [Uredbo \(ES\) št. 561/2006](#) dopolnjuje zakonodaja o cestnem prometu, na primer [Direktiva 2002/15/ES](#) in [Direktiva 2006/22/ES](#), zlasti v zvezi z delovnim časom in izvajanjem.

31. maja 2017 je Komisija predstavila zakonodajni program „Evropa v gibanju“, ki vključuje 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\(2017\)0277](#)). Kot del svojega programa „Evropa v gibanju“ je Komisija tudi predlagala direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi [Direktive 2006/22/ES](#) glede zahtev za izvrševanje ter določitev posebnih pravil v zvezi z [Direktivo 96/71/ES](#) in [Direktivo 2014/67/EU](#) za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa ([COM\(2017\)0278](#)). Parlament je aprila 2019 sprejel stališče v prvi obravnavi o obeh predlogih. Septembra 2019 je odbor Parlamenta za promet in turizem (TRAN) sklenil začeti medinstitucionalna pogajanja. Januarja 2020



je odbor odobril besedilo, o katerem je bil dosežen hiter dogovor v drugi obravnavi ([2017/0121\(COD\)](#)).

## VLOGA EVROPSKEGA PARLAMENTA

Evropski parlament je v okviru svojih zakonodajnih pristojnosti podprl večino predlogov Komisije za uskladitev, vendar je vztrajal zlasti pri naslednjih vidikih: ob zadnji reviziji direktive o „evrovinjeti“ je okrepil okoljske vidike, saj od drugega polletja 2013 cestnina lahko vključuje stroške obremenjevanja s hrupom in onesnaževanja zraka. Ta rezultat, ki je po mnenju Evropskega parlamenta še najmanj, kar je potrebno za zagotovitev uporabe načela „onesnaževalec plača“, je bil dosežen zaradi odločnosti odbora TRAN. V [resoluciji z dne 15. marca 2017](#) o odobritvi Komisije za spremenjeni načrt Nemčije za uvedbo cestnin je Evropski parlament opozoril, da proti Nemčiji teče postopek za ugotavljanje kršitev, ki obravnava posredno diskriminacijo na podlagi državljanstva, ki je v nasprotju s pravom Unije in s temeljnimi načeli Pogodb.

V [resoluciji z dne 9. septembra 2015](#) z naslovom „Izvajanje [bele knjige o prometu iz leta 2011](#): ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti“ je Evropski parlament Komisijo pozval, naj na nekaterih navedenih področjih predlaga dodatne zakonodajne ukrepe. Zlasti je pozval k pregledu tretje direktive o voznških dovoljenjih ([Direktiva 2006/126/ES](#)), da bi se povečale zahteve za izdajo voznških dovoljenj in izboljšalo usposabljanje voznikov, ter k pregledu [Direktive \(EU\) 2015/719](#) z dne 29. aprila 2015 o spremembi [Direktive 96/53/ES](#) o določitvi največjih dovoljenih mer in tež vozil v notranjem in mednarodnem prometu.

Kljub strožjemu preverjanju časa vožnje in počitka Parlament zahteva učinkovito uskladitev socialne zakonodaje na ravni Unije. V zvezi s tem je pozval Komisijo, naj do konca leta 2013 pregleda regulativni okvir o času vožnje in počitka v potniškem in tovornem prometu ter bolje uskladi izvajanje in nadzor pravil. Poročilo o stanju na trgu cestnega prevoza v Uniji ([COM\(2014\)0222](#)), ki je bilo sprejeto 14. aprila 2014, opisuje razvoj cestnega prevoza blaga in socialno razsežnost sektorja cestnega prevoza blaga.

16. oktobra 2017 je v Evropskem parlamentu potekala skupna javna predstavitev odborov TRAN in EMPL o delovnih razmerah mobilnih delavcev v prometu. Poleg tega je tematski sektor za strukturno in kohezijsko politiko Evropskega parlamenta objavil študijo z naslovom [Raziskava za odbor TRAN – cestni prevozniki v EU: socialne in delovne razmere](#), ki je posodobitev študije iz leta 2013. Vključuje analizo socialne zakonodaje, ki velja za poklicne voznike, in delovnih razmer poklicnih voznikov v sektorju cestnega tovornega prometa. Osredotoča se na temeljna socialna vprašanja, ki se porajajo v tem segmentu prometa, kot so čas vožnje in počitka ter praktični vidiki, ki vplivajo neposredno na kakovost življenja voznikov, npr. programi zaposlovanja in ravni prihodkov.

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER  
02/2020

