

Zapisnik

sestanka mešane komisije za mednarodni cestni prevoz blaga in potnikov med Slovenijo in Nemčijo

Ljubljana, 28. in 29. junij 2016

28. in 29. junija 2016 se je v Ljubljani sestala mešana komisija za mednarodni cestni prevoz potnikov in blaga, ki jo sestavljata delegaciji Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije in Ministrstva za promet in digitalno infrastrukturo Zvezne Republike Nemčije.

Sestava delegacij je navedena v prilogi protokola.

Vodji delegacij sta se po izmenjavi pozdravov in predstavitvi udeležencev dogovorila za naslednji dnevni red:

1. Izmenjava statističnih podatkov o blagovni menjavi med Nemčijo in Slovenijo

2. Prevoz potnikov

- 2.1. Linijski in občasni prevozi potnikov
- 2.2. Pravice potnikov
- 2.3. Sporazum Interbus (trenutno stanje, izmenjava mnenj)
- 2.4. Fiskalna vprašanja (neformalno)

3. Prevoz blaga

- 3.1. Bilateralni odnosi in cestni tovorni promet
- 3.2. Dovolilnice CEMT
- 3.3. Prihajajoča pobuda EU glede spremembe predpisov s področja cestnih prevozov
 - Kabotaža (in kombinirani transport)
 - Ureditev prevozov z vozili pod 3,5 tone skupne mase
 - Pravila glede sedeža podjetja
 - Časi vožnje in počitka
 - Razno

4. Ostala vprašanja

- 4.1. Medsebojno priznavanje spričeval o poklicni usposobljenosti v zvezi z Direktivo 2003/59/ES
- 4.2. Izvajanje cestnih nadzorov

Ad 1. Izmenjava statističnih podatkov in informacij o cestnem prometu med Nemčijo in Slovenijo

Delegaciji sta se medsebojno seznanili s statističnimi podatki o vrednosti in obsegu blagovne menjave med državama. Obe strani pozdravljata intenzivne gospodarske odnose obeh držav, njihovo širitev in nadaljnji razvoj.

Delegaciji sta se dogovorili, da bosta te statistične podatke v prihodnosti izmenjali pred sestankom, da se bosta lahko osredotočili na najpomembnejše točke.

Nemška stran je tudi seznanila slovensko delegacijo z podatki o ugotovljenih kršitvah pri slovenskih prevoznikih blaga in potnikov, ki so trenutno v okvirih evropskega povprečja razen na posameznih področjih.

Ad 2. Prevoz potnikov

Slovenska stran je seznanila nemško stran z določeno reorganizacijo Ministrstva za infrastrukturo na področju prevoza potnikov.

2.1. Linijski in občasni prevozi potnikov

Strani sta si izmenjali podatke o izdanih dovoljenjih za izvajanje linijskih prevozov potnikov. Izdanih dovoljenj je skupno okrog 100 dovoljenj za izvajanje linijskih prevozov potnikov, v kar so vključena tudi mednarodna tranzitna dovoljenja.

Na področju linijskih in občasnih prevozov potnikov ni težav.

Slovenska stran je postavila vprašanja v zvezi z izvajanjem kabotaže na področju občasnih in linijskih prevozov. Prvo vprašanje se nanaša na izvajanje začasne kabotaže na področju občasnih prevozov skladno s predpisi EU, in sicer kako si nemška stran razlaga pojem začasne kabotaže. Nemška stran glede tega vprašanja meni, da Uredba (ES) 1073/2009 ureja vprašanje kabotaže, ki je v primeru občasnih prevozov dovoljena. Točka 7. drugega člena pa ne ureja natančneje pojem začasne kabotaže. Zato strani vzajemno ugotavljata, da je kabotaža v primeru občasnih prevozov dovoljena in z uredbo 1073/2009/ES ni časovno omejena. Nemška stran pa ugotavlja, da nekatere države ne ločijo izvajanja lokalnih izletov iz 13. člena ter izvajanja kabotaže iz 5. poglavja prej omenjene uredbe.

Kar se tiče linijskih prevozov, je slovenska stran postavila vprašanje glede kriterijev za izvajanje kabotaže v okviru mednarodnih linijskih prevozov oziroma možnosti pridobitve dovoljenja za vstop in izstop potnikov na ozemlju Nemčije. Slovenska stran so predvsem zanimali kriteriji oziroma merila za pridobitev takšnega dovoljenja. Nemška stran je pojasnila, da kabotažo v linijskem prevozu ureja 16. člen Uredbe 1073/2009/ES (upoštevati je potrebno predpise v skladu z nacionalno zakonodajo). Nemčija je po 1.1.2013 to področje delno liberalizirala. Za zaščito prevozov v javnem interesu velja v Nemčiji pravilo, da lahko odobrijo izvajanje kabotaže v okviru dovoljenja za mednarodni linijski prevoz potnikov, če so postajališča v voznem redu glede vstopa in izstopa potnika medsebojno oddaljena vsaj 50 km oziroma vsaj 1 uro vožnje med posameznima postajališčema.

Glede medkrajevnega prometa se v Nemčiji srečujejo s problemom, kako ves ta promet umestiti v obstoječa postajališča. V ta namen večja nemška mesta glavna postajališča za mednarodni promet selijo na obrobja mest. V ta namen je nemška stran pripravila posebno okrožnico iz Stutgarta, ki jo je že posredovala drugim državam in jo je na sestanku predložila slovenski strani.

Nemška stran je predlagala, da se v času božično-novoletnih praznikov brez posebnih vlog oziroma dovoljenj, omogoči prevoznikom, ki imajo dovoljenja za linijski prevoz potnikov, da po potrebi lahko opravijo dodatne prevoze. Slovenska stran se s tem strinja, če se dodatne vožnje opravijo po istem voznem redu tudi v drugih dneh, ki sicer niso predvideni v dovoljenju. Drugače povedano, v tem času se za takšne dodatne prevoze prevoznikov naj ne bi kaznovalo. O tem bosta obe strani seznanili svoje nadzorne organe. Nemška stran bo jeseni pred božično sezono vsakokrat razposlala ustrezno okrožnico.

Glede občasnih prevozov je nemška stran predstavila razmišljanja, da se odpravi EU dokument potniška spremnica (potni nalog) pri izvajanju teh prevozov. Nemška stran zanima stališče slovenske delegacije na to temo. Slovenska delegacija je seznanila drugo stran, da uradnega stališča glede tega še nima oblikovanega vendar pa načeloma zaenkrat takšni rešitvi ne nasprotuje.

2.2. Pravice potnikov

Nemška stran je predstavila, da je uveljavila izjeme iz 5. člena uredbe s področja pravic potnikov, vendar Nemčija podaljšanja za drugo časovno obdobje ne bo izkoristila. Po 1.3. 2017 bo potrebno iz vidika Nemčije upoštevati pravila iz zgoraj omenjene uredbe za področje linijskih prevozov tudi za prevoznike iz tretjih držav.

Slovenska stran o tem uradne odločitve še ni sprejela in bo naknadno posredovala svoje stališče Nemčiji.

2.3. Sporazum Interbus (trenutno stanje, izmenjava mnenj)

Nemška stran razložila svoje stališče, ki je bilo posredovano vsem državam članicam v dokumentu sveta št. 10571/16 z dne 23.06.2016. Delegaciji sta si izmenjali stališča in poglede glede predlogov za spremembe v okviru mednarodnega sporazuma Interbus.

2.4 Davčna vprašanja na področju prevoza potnikov

Slovenska stran (OZS) je predstavila velike težave prevoznikov zaradi neenotnih davčnih stopenj po državah EU in predstavila prizadevanja slovenskih prevoznikov za poenotenje davčnih politik ter poenotenje administrativnih postopkov na področju davčne politike. V ta namen je slovensko prevozniško združenje posredovalo posebno pismo Evropski komisiji ter je zaprosilo za podporo nemške strani. Nemška stran razume pomisleke slovenskih prevoznikov, vendar je to v pristojnosti njihovega finančnega ministrstva.

Nemška delegacija je povedala, da je v letu 2014 pripravila informacije za tuje prevoznike glede DDV in prosi, da se prevoznike s tem ponovno seznanijo. Poenotenje stopenj DDV pa je težji zalogaj in do sedaj znotraj EU te pobude niso bile uspešne.

Nemška stran je predstavila prošnjo nemškega prevozniškega združenja za poenostavitev davčne registracije za nemške prevoznike v Sloveniji, ter je izrazila željo za posredovanje te prošnje pristojnim organom v Sloveniji.

Nemška stran je predložila slovenski strani pojasnila nemškega finančnega ministrstva v zvezi z davčnim področjem, ki se nanaša na izvajanje prevoza potnikov.

Ad 3. Prevoz blaga

3.1. Bilateralni odnosi in cestni tovorni promet

Delegaciji sta ugotovili, da se glede na veliko blagovno menjavo med državama, tudi cestni prevoz blaga povečuje.

Nemška stran je predstavila statistične podatke glede nadzorov slovenskih prevoznikov blaga v Nemčiji.

Delegaciji sta si tudi izmenjali mnenja glede uvajanja elektronskega tovarnega lista CMR. Ta pobuda je sicer pozitivna odpira pa veliko vprašanj predvsem z vidika varstva osebnih podatkov, izmenjave podatkov in podobno.

Glede pomanjkanja voznikov sta obe strani predstavili dejstvo da je pomanjkanje poklicnih voznikov v obeh državah. Slovenija ocenjuje, da trenutno primanjkuje od 2.000 do 3.000 poklicnih voznikov. V Nemčiji ocenjujejo, da trenutno potrebujejo okrog 60.000 poklicnih voznikov. Delegaciji sta se strinjali, da je delno problem v ugledu oziroma zanimivosti tega poklica med mladimi kakor tudi odnos z drugimi udeleženci v prometu. Delegaciji sta se tudi

strinjali da bo potrebno v bodoče več storiti tudi za zagotovitev boljših pogojev za delo voznikov v vseh pogledih.

Delegaciji sta si tudi izmenjali stališča glede možnih poenostavitev in odpravljanja še obstoječih ovir pri prevozu blaga v cestnem prometu.

3.2. Pobuda Komisije EU glede spremembe predpisov EU s področja cestnih prevozov

a) Kabotaža

Stališče glede kabotaže je v Nemčiji sestavljeno iz treh pogojev in sicer:

- nasprotujejo nadaljnji liberalizaciji kabotaže, če ne bo predhodno izvedena harmonizacija predpisov na področju socialne zakonodaje,
- menijo, da je nejasna definicija čezmejnega prevoza oziroma kdaj se predhodni mednarodni prevoz zaključí,
- znotraj pravila izvajanja kabotaže (3 prevozi v 7 dneh) je še vedno zadosti nejasnosti ravno tako so težave pri izvajanju nadzora.

Slovenska stran ne nasprotuje nadaljnji liberalizaciji kabotaže se pa strinja z dodatnimi ukrepi v smeri zagotovitve učinkovitega nadzora nad izvajanjem kabotaže.

b) Ureditev prevozov z vozili pod 3,5 tone skupne mase

Slovenska stran se zavzema za obveznost posedovanja licence Skupnosti in vgradnje tahografa tudi za vozila pod 3,5 tone največje dovoljene mase saj ta vozila predstavljajo v določenih primerih nelojalno konkurenco prevoznikom z večjimi vozili. Ker jim ni potrebno spoštovati pravil socialne zakonodaje predstavljajo tudi nevarnost za udeležence v cestnem prometu.

Nemška delegacija je predstavila da so njena stališča podobna in tudi predstavila posebnost teh prevozov v Nemčiji kjer morajo vozila z največjo dovoljeno maso nad 2.8 t do 3.5 t že spoštovati socialno zakonodajo.

Delegaciji sta se tudi strinjali, da bo potrebno na ta problem še dodatno opozoriti Komisijo, da bo sploh podala ustrezen predlog na tem področju, da bo pogovor v tej smeri v okviru EU sploh stekel.

c) Pravila glede sedeža podjetja

Delegaciji sta se strinjali, da v praksi sedaj predstavljajo podjetja »poštni nabiralniki« zaradi česar je potrebno jasneje določiti pravila glede stalnega sedeža podjetja v neki državi. Ravno tako bi bilo potrebno natančneje določiti pravila in pogoje za odvzem licence.

Stališča Nemčije so glede tega vprašanja podobna; vendar je treba počakati na predloge Komisije.

3.4 Časi vožnje in počitka

Nemška stran je opozorila, da je obravnava obveznih tedenskih počitkov trenutno pravno in dejansko nezadovoljljiva. Pojasniti je treba, na kakšen način lahko zagotovimo, da vozniku tega počitka ni treba preživljati v vozilu.

3.5 Nemški zakon o minimalni plači

Slovenska stran izraža zaskrbljenost glede omenjenega zakona ter je prosila nemško stran za dodatna pojasnila. Pojasnila je, da je izračunavanje plač v Sloveniji precej drugačno kot npr. v Nemčiji. Poleg tega bi v primeru enotne urne postavke za plačilo voznika morali tudi dogovoriti minimalne cene prevoznih storitev in s tem preprečiti možnost nelojalne konkurence. Pod sedanjimi pogoji pa so ti ukrepi za Slovenijo trenutno nesprejemljivi. Razume pa da je Nemčija verjetno imela določene razloge za uvedbo takšnega ukrepa.

Nemška delegacija je pojasnila, da je uvedbo tega ukrepa zahtevala tudi sama politična situacija v Nemčiji in sestava vladne koalicije. Uvedba minimalne plače je bila namreč tudi zahteva ene izmed koalicijskih strank. Zato je razprava o tem v okviru te komisije pravzaprav nesmiselna. Tudi v Nemčiji so mnenja o tem različna. Pogovori s Komisijo so bili zahtevni in na koncu je prevladalo stališče, da je mogoče najprimerneje, da se končna odločitev prepusti sodišču EU. Trenutno je aktualna situacija na tem področju takšna, da je komisija Nemčiji poslala obrazloženo mnenje (drugi opomin), kar je bilo za nemško stran presenečenje. Trenutno so v Nemčiji razmere bolj nagnjene v smer podpore temu zakonu kot pa nasprotovanju.

Glede direktive o napotnih delavcev nemška stran meni, da verjetno ne bo mogoče v celoti izvzeti voznikov bi pa poskušali z določbami v smeri da ni možno poslabšanje položaja voznikov glede na druge poklicne skupine.

4. Razno

4.1. Medsebojno priznavanje spričeval o poklicni usposobljenosti v zvezi z Direktivo 2003/59/ES

V zvezi s temeljno kvalifikacijo voznikov in nadaljnjim (rednim) usposabljanjem (koda 95) poklicnih voznikov v skladu z Direktivo 2003/59/ES je slovenska delegacija predlagala, da si državi to usposabljanje in spričevali za pridobitev kvalifikacije ter spričevala za redno usposabljanje (35 ur) medsebojno priznavali tudi v primeru, da je bila kvalifikacije pridobljena v drugi državi. Obe strani bi si v ta namen ob primernem času ko bo to mogoče izmenjali vzorce relevantnih spričeval. Dejstvo je namreč, da veliko slovenskih voznikov ta spričevala pridobi v Nemčiji in obratno in bi s tem zagotovili enotno prakso pri vseh organih.

Nemška delegacija je pojasnila, da za ta vprašanja ni pristojna in se zavezala, da bo o tem obvestila pristojne kolege, ki bodo slovenske kolege o njihovem stališču glede tega pisno obvestili čimprej oziroma vsaj v roku 1 meseca.

4.2. Izvajanje cestnih nadzorov

a) Slovenska stran je izpostavila probleme slovenskih prevoznikov, ki se ob nadzorih njihovih vozil in ob ugotovljenih tehničnih pomanjkljivostih srečujejo z zahtevami nadzornih organov, ki jih za odpravo napak napotujejo vedno v iste mehanične delavnice, ne pustijo, da bi napako odpravili sami, včasih pa tudi naročijo vleko vozila čeprav napaka na vozilu ni tako kritična.

Nemška delegacija je pojasnila, da takih informacij nimajo in prosi slovensko stran, da jih v primeru konkretnih prijav prevoznikov o tem obvestijo saj brez konkretnih podatkov zadev ne morejo preveriti.

b) Nemška delegacija je želela seznaniti slovensko stran z ugotovitvami pri nadzorih kjer izstopa podjetje Teamsped d.o.o., Celovška cesta 228, Ljubljana, pri katerem so ugotovili v enem mesecu več kot 30 kršitev predvsem s področja spoštovanja socialne zakonodaje in

morebitnih potrebnih dovoljenj. Prosijo, da jih obvestimo o naših ugotovitvah glede tega podjetja. Slovenska stran je povedala, da bo preverila navedeno podjetje glede izpolnjevanja vseh pogojev za opravljanje dejavnosti prevoznika in v primeru večjega števila pravnomočno ugotovljenih kršitev (nacionalni register predpisov) zoper podjetje tudi ustrezno ukrepala.

c) Slovenska stran je nemško stran seznanila s sistemom nadzora in nadzornimi organi v Sloveniji. Največ kršitev je na področju socialne zakonodaje, glede povzročitve hujših prometnih nesreč pa so poklicni vozniki redko povzročitelji teh nesreč v primerjavi z ostalimi udeleženci v prometu.

Delegaciji sta se strinjali, da je trend kršitev in varnosti v prometu zaskrbljujoč zaradi česar bo potrebno sprejeti določene ukrepe od spremembe predpisov glede nadzora, dodatnega usposabljanja nadzornikov ipd.

Delegaciji sta si tudi izmenjali informacije in stališča glede čezmejnega sodelovanja pri izvajanju nadzorov in možnostmi sodelovanja v prihodnje.

4.3 Uporaba slovenskih preizkusnih tablic

Na vprašanje slovenske strani je nemška delegacija pojasnila, da je v Nemčiji dovoljen prevoz tovornega vozila s slovenskimi preizkusnimi registrskimi tablicami.

4.4 Ureditev sezonskih prevozov

Na vprašanje slovenske delegacije je nemška stran pojasnila, da v primeru sezonskih prevozov (ko je prevoznik pogodbeno vezan na enega naročnika, prevoze pa ne opravlja celo leto) obstajajo dogovori med naročniki in prevozniki o pavšalnem plačilu preko celega leta ali podobno vendar to ne urejajo predpisi v Nemčiji ampak je to stvar pogodbenega dogovora med naročnikom in prevoznikom.

4.5 Potrdila za voznike državljanke tretjih držav

Delegaciji sta se strinjali, da v skladu s predpisi EU vozniki državljanke tretjih držav (nečlanice EU) v primeru, da posedujejo izkaznico rezidenta za daljši čas ne potrebujejo potrdila za voznike tretjih držav v skladu s 5. členom Uredbe 1072/2009/ES.

4.6 Subvencioniranje nakupa novih vozil

Na vprašanje slovenske strani je nemška delegacija pojasnila, da trenutno nimajo sistema vzpodbujanja nakupa novih ekološko naprednih vozil (npr. EURO 6). Načrtujejo pa da bi nakup takih vozil začeli vzpodbujati v naslednjem letu vendar še ni popolnoma jasno na kakšen način.

4.7 Vgradnja naprav za elektronsko cestninjenje v vozila v Sloveniji

Na vprašanje slovenske strani zakaj ne dovolijo, da bi se v vozila vgrajevale naprave za e-cestninjenje tudi v Sloveniji je nemška delegacija pojasnila, da je za to področje pri njih pristojen drug oddelek in se bodo takoj pozanimali ter nas na primeren način o tem obvestili.

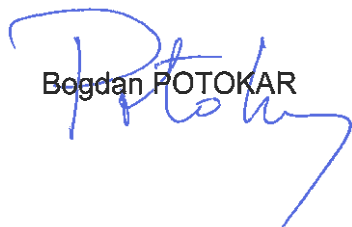
Pogajanja so potekala v prijateljskem in konstruktivnem vzdušju.

Nemška stran je povabila slovensko stran na naslednjo sejo nemško-slovenske mešane komisije o cestnem prevozu blaga in potnikov, ki bo v Nemčiji. Strani bosta datum srečanja uskladili po pošti.

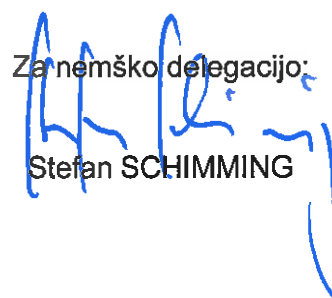
Zapisnik je sestavljen v dveh izvodih v nemškem jeziku in slovenskem jeziku, vsi izvodi so enako zavezujoči.

Ljubljana, 29. junija 2016

Za slovensko delegacijo:


Bogdan POTOČAR

Za nemško delegacijo:


Stefan SCHIMMING

**Seznam članov delegacije
mešane komisije za mednarodni cestni prevoz blaga in potnikov med Slovenijo in
Nemčijo**

Ljubljana 28. in 29. junij 2016

Slovenska delegacija:

1. Bogdan POTOČAR, Ministrstvo za infrastrukturo, Vodja Sektorja za cestne prevoze in logistiko, vodja delegacije
2. Mag. Marjan NAHTIGAL, Ministrstvo za infrastrukturo, Sektor za cestne prevoze in logistiko
3. Velja PETERNELJ, Ministrstvo za infrastrukturo, Pravna služba
4. Zdenka HAFNER ČELAN, tolmačka

Tehnična podpora;

1. Igor SEP, Gospodarska zbornica Slovenije
2. Roberto VIDONI, Gospodarska zbornica Slovenije
3. Branko OBERČ, Obrtno podjetniška zbornica Slovenije
4. Natalija REPANŠEK, Obrtno podjetniška zbornica Slovenije
5. Aleksander BIZJAK, Obrtno podjetniška zbornica Slovenije

Nemška delegacija:

1. Stefan SCHIMMING, Zvezno ministrstvo za transport in digitalno infrastrukturo, vodja delegacije
2. Werner GEISLER, Zvezno ministrstvo za transport in digitalno infrastrukturo
3. Dr. Jakob HASELHUBER, Veleposlaništvo Zvezne Republike Nemčije
4. Frank FASSBENDER, Zvezni urad za tovorni promet
5. Lea BURJAN, tolmačka