



Briselē, 2018. gada 28. novembrī
(OR. en)

14802/18

Starpiestāžu lietas:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
lepr. dok. Nr.:	ST 13922/1/18 REV 1
K-jas dok. Nr.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Temats:	Mobilitātes pakete I: Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009, lai tās pielāgotu norisēm nozarē Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. Komisija šos trīs priekšlikumus pieņēma 2017. gada 31. maijā, un tie pieder pie Mobilitātes paketes pirmās kārtas. Galvenās atsevišķo priekšlikumu pieejas ir šādas:

- *piekļuve profesionālajai darbībai un tirgum* – lai cīnītos pret tā sauktajiem "pastkastītes" uzņēmumiem, pastiprināt un saskaņot uzņēmējdarbības nosacījumus un izveidot efektīvāku dalībvalstu sadarbību; paredzēt obligātu licencēšanu pārvadātājiem ar vieglajiem komerciālajiem automobiļiem; pārskatīt un vienkāršot kabotāžas ierobežojumus un ar tiem saistītos kontroles mehānismus; virzīties uz pāreju uz elektroniskiem dokumentiem;
- *atpūtas un darba laiks un tahogrāfs* – palielināt elastību iknedēļas atpūtas laikposmu izmantošanā, lai transportlīdzekļu vadītājiem atvieglotu regulāru atgriešanos mājās; pārvadātājiem skaidri paredzēt pienākumu nodrošināt pienācīgu un apmaksātu izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa vadītāja kabīnes; paredzēt pienākumu tahogrāfā reģistrēt robežšķērsošanas reizes, lai atvieglotu kontroles;
- *autotransporta nozares darba ņēmēju norīkošana darbā un sociālās jomas tiesību aktu izpilde* – precizēt, kā tiek piemēroti principi, kas attiecas uz "darba ņēmēju norīkošanu darbā", nosakot robežvērtību laikposmam, kurš tiek pavadīts kādā dalībvalstī (trīs dienas mēnesī starptautisko pārvadājumu gadījumā) un pēc kura beigšanās tiek piemēroti noteikumi par valstī ar likumu noteikto minimālo darba algu un ikgadējo apmaksāto atvaļinājumu; izstrādāt detalizētus pārbaudes sarakstus kontrolēm uzņēmumā dalībvalstī, kuru pamatā ir saskaņota riska novērtējuma metode un kuri aptver arī Darba laika direktīvu.

2. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) *Ismail Ertug* kungu (*S&D*, DE) iecēla par referentu priekšlikumam, ar ko groza Regulu 1071/2009 un Regulu 1072/2009, *Wim van de Camp* kungu (*PPE*, NL) – par referentu priekšlikumam, ar ko groza Regulu 561/2006 un Regulu 165/2014, un *Merja Kyllönen* kundzi (*GUE/NGL*, FI) – par referenti priekšlikumam, ar ko groza Direktīvu 2006/22/EK un nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā. Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja atzinumu par pirmo priekšlikumu sniedza 2018. gada 30. aprīlī, par otro – 2018. gada 26. aprīlī un par trešo – 2018. gada 4. maijā. Parlaments 2018. gada 4. jūlija plenārsēdē balsoja par grozījumiem Transporta un tūrisma komitejas ziņojumos, bet netika panākts vairākums, lai kādu no tiem apstiprinātu. Turpinās apspriešana Transporta un tūrisma komitejā.
3. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja par šiem trim priekšlikumiem pieņēma divus atzinumus 2018. gada 18. janvārī, un Eiropas Reģionu komiteja 2018. gada 1. februārī pieņēma vienu atzinumu, kas attiecas uz visiem šiem priekšlikumiem.

II. DARBS PADOMĒ

4. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa priekšlikumus izskatīja iepriekšējo prezidentūru laikā no 2017. gada 1. jūnija līdz 2018. gada 14. maijam, un tā rezultātā nāca klajā ar progresu ziņojumiem, kas Padomei tika iesniegti 2017. gada 5. decembrī un 2018. gada 7. jūnijā ¹. DK un UK delegācijas saglabā parlamentārās izpētes atrunas.
5. Austrijas prezidentūras laikā laikposmā no 2018. gada 1. oktobra līdz 6. novembrim darba grupa apsprieda iespējamo virzību un vairākus prezidentvalsts kompromisus. Prezidentvalsts kompromisu mērķis ir panākt līdzsvaru starp pienācīgu sociālo aizsardzību un iekšējā tirgus darbību, vienlaikus samazinot administratīvo slogu. Tie balstās uz šādiem galvenajiem pīlāriem, kas tiek uztverti kā kopums:

¹ Dokumenti 14841/17 un 9259/18.

6. Tahogrāfi (Regula 165/2014)

- Sākot no 2022. gada jūnija, jaunos transportlīdzekļus aprīko ar viedā tahogrāfa otro versiju (8. panta 1. punkta otrā daļa). Transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar viedā tahogrāfa pirmo versiju, sākot no nākamā gada jūnija, līdz 2024. gada beigām jāsaņem programmatūras atjauninājums uz otro versiju.
- Visus transportlīdzekļus, kas veic starptautiskus pārvadājumus, līdz 2024. gada beigām aprīko ar viedā tahogrāfa otro versiju (3. panta 4. punkts).
- Otrā versija ļaus automātiski reģistrēt, kad un kur ir šķērsota robeža, un noteikt, kur notikušas iekraušanas un izkraušanas darbības.
- Līdz brīdim, kamēr būs pabeigts aprīkošanas process, transportlīdzekļu vadītājiem vajadzētu būt pienācumam manuāli reģistrēt valsts kodu pirmajā apstāšanās vietā pēc robežas, ja tiek izmantots analogs vai digitāls tahogrāfs.
- Ņemot vērā to, ka jaunajiem viedajiem tahogrāfiem būs jāreģistrē lielāks datu apjoms un ka būs jā saglabā pēdējās 56 dienās ievadītie dati, kā to ierosina prezidentvalsts, transportlīdzekļu vadītāju kartes līdz 2024. gadam būs jānomaina.²

Prezidentvalsts kompromiss ir pievienots šā ziņojuma 3. papildinājumā.

7. Kabotāža (Regula 1072/2009)

- Būtu jā saglabā pašreizējais noteikums par ne vairāk kā 3 pārvadājumiem 7 dienās (8. panta 2. punkts), vienlaikus risinot *ex-post* izvērtēšanā konstatētos trūkumus, šajā sakarā uzlabojot pārraudzību tādējādi, ka uz ceļa veikto pārbaužu laikā ir pieejama tahogrāfa informācija, kā arī kravas pavaddokumenti papīra vai elektroniskā formātā (8. panta 3. un 4.a punkts).

² Transportlīdzekļu vadītāju kartes jāmaina ik pēc 5 gadiem. Tā kā pēc 5 gadiem transportlīdzekļu kartes tehniski tiks noraidītas, nav iespējams pagarināt esošo transportlīdzekļu vadītāju karšu derīguma termiņu tā, lai tas tieši sakristu ar tahogrāfa atjaunošanas gadu – 2024. gadu.

- Lai novērstu ļaunprātīgu rīcību sistemātiskas kabotāžas veidā, būtu jāievieš 7 dienas ilgs "nogaidīšanas" laikposms (8. panta 2.a punkts) pēc pēdējā kabotāžas pārvadājuma, kas veikts atļautajā termiņā, pirms tajā pašā dalībvalstī ar to pašu transportlīdzekli var veikt turpmākus kabotāžas pārvadājumus.

Prezidentvalsts kompromiss ir pievienots šā ziņojuma 2. papildinājumā.

8. Uzņēmējdarbības veikšanas vietas kritērijs autopārvadātājiem (Regula 1071/2009)

- Nepieciešamība, lai autopārvadātājiem būtu reāla uzņēmējdarbības veikšanas vieta, pretēji vienkārši "pastkastītes" uzņēmumiem, būtu jāpastiprina tā, ka transportlīdzekļiem, kurus izmanto starptautiskajos pārvadājumos, sešās nedēļās ir regulāri jāatgriežas darbības centrā uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalstī (5. panta 1. punkta ca) apakšpunkts). Šis pienākums būtu jāmaina attiecībā uz salu dalībvalstīm, lai nepieļautu nesamērīgu slogu.

Prezidentvalsts kompromiss ir pievienots šā ziņojuma 1. papildinājumā.

9. Braukšanas un atpūtas laiki (Regula 561/2006)

- Pārvadātājam vajadzētu būt pienākumam darba grafikus organizēt tā, lai transportlīdzekļa vadītājs spētu vismaz ik pēc 4 nedēļām atgriezties mājās (8. panta 8.a punkts); gadījumā, ja pirms tam ir bijuši divi saīsināti iknedēļas atpūtas laikposmi, minētais intervāls būtu jānosaka 3 nedēļas. Pārvadātājam ir jāpierāda, ka tas ir izpildījis šo pienākumu, nodrošinot reģistrācijas kontrolierīces, tahogrāfa ierakstus un visus citus pieejamos pierādījumus.
- Pašreizējam noteikumam par maksimālo braukšanas laiku (90 stundas divās nedēļās (6. panta 3. punkts)) būtu jāpaliek nemainīgam. Tajā pašā laikā vajadzētu būt iespējai izmantot divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus 4 nedēļu laikposmā (8. panta 6. punkts). Šā priekšlikuma mērķis, kas bija ietverts jau Komisijas iniciatīvā, ir rosināt ilgāku atpūtas laikposmu izveidi (regulāra iknedēļas atpūta 45 stundu garumā + kompensācijas par saīsinātiem atpūtas laikposmiem). Prezidentvalsts ierosina, ka divu secīgu saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu gadījumā nākamais regulārais iknedēļas atpūtas laikposms uzreiz būtu jāpagarina par kompensācijas laikposmu.

- Regulāro iknedēļas atpūtu (vismaz 45 stundu garumā) pavada ārpus kabīnes piemērotā darba devēja apmaksātā vietā (izņemot tad, ja transportlīdzekļa vadītājs atgriežas mājās) (8. panta 8. punkts). Šis aizliegums gulēt kabīnē atbilst Komisijas priekšlikumam.
- Lai risinātu praktiskas problēmas saistībā ar piemērotas izmitināšanas vietas atrašanu ceļu tīkla tuvumā, regulāro iknedēļas atpūtu izņēmuma kārtā var pavadīt transportlīdzeklī, ja tas ir novietots īpaši paredzētā zonā, kurā transportlīdzekļa vadītājam ir pienācīgi atpūtas apstākļi, un ja kabīne atbilst konkrētiem minimālajiem kritērijiem (8. panta 8. punkts). Visas maksas, ko iekasē par piekļuvi īpašajām zonām, maksā pārvadātājs.
- Ņemot vērā īpašo stāvvietu trūkumu, kā pārejas pasākumu (18 mēneši) var pieļaut gulēšanu kvalificētā kabīnē, kamēr transportlīdzeklis ir novietots nekvalificētā stāvlaukumā, kurā ir nodrošināts vismaz sanitārais mezgls.

Prezidentvalsts kompromiss ir pievienots šā ziņojuma 3. papildinājumā.

10. Transportlīdzekļu vadītāju norīkošana darbā (*lex specialis* saistībā ar Darba ņēmēju norīkošanas direktīvu)

- Prezidentvalsts ierosina atteikties no labvēlības perioda koncepcijas un tā vietā koncentrēties uz pārvadājuma raksturu. Ja pārvadājumu organizē tā, ka transportlīdzekļa vadītāja darba saikne ar uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsti netiek skarta, transportlīdzekļa vadītājs būtu jāizslēdz no norīkošanas noteikumiem. Ar šādu pieeju tiek novērsta arī sarežģītā ieteicamā dienu vai stundu skaita noteikšana.
- No norīkošanas noteikumiem būtu skaidri jāizslēdz tranzīti (2. panta 2.e punkts).
- Tāpat no norīkošanas noteikumiem būtu skaidri jāizslēdz divpusējie pārvadājumi (2. panta 2. punkts). Divpusējais pārvadājums ir preču pārvadāšana³, pamatojoties uz pārvadājuma līgumu, no uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts, kurā preces tiek iekrautas, uz citu dalībvalsti vai trešo valsti, kurā tās tiek izkrautas. Ja pēc divpusējā pārvadājuma seko atpakaļceļš uz uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsti, transportlīdzekļa vadītājs arī būtu jāizslēdz no norīkošanas noteikumiem attiecībā uz minēto ceļu.

³ Līdzīgs noteikums tiek ierosināts attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem.

- Ja šajā ceļā uz galamērķa valsti tiek šķērsotas citas dalībvalstis, tiek atļautas ne vairāk kā divas papildu iekraušanas/izkraušanas darbības, uz tām neattiecinot norīkošanas režīmu. Ja atpakaļceļā uz uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsti tiek šķērsotas tās pašas dalībvalstis, tiek atļautas vēl divas papildu iekraušanas/izkraušanas darbības, uz tām neattiecinot norīkošanas režīmu.
- Visiem citiem pārvadājumu veidiem, ieskaitot kabotāžu, no pirmās pārvadājuma dienas piemērotu norīkošanas režīmu pilnā apmērā, jo nav paredzēti īpaši noteikumi (izņemot īpašus noteikumus par kontroli un izpildi).
- Attiecībā uz kombinēta pārvadājuma posmu transportlīdzekļa vadītājs nebūtu uzskatāms par norīkotu, ja posms pats ir divpusējs pārvadājums no uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts. Visos pārējos gadījumos, jo īpaši ja posms tiek veikts citas dalībvalsts *teritorijā*, transportlīdzekļa vadītājs būtu uzskatāms par norīkotu (2. panta 2.f punkts).
- Lai samazinātu administratīvo slogu, būtu jāievieš izsmeļošs saraksts ar dokumentiem, kas tiek prasīti saistībā ar pārbaudi, ko veic uz ceļa (2. panta 4. punkts), kā to ierosina Komisija. Sadarbībai starp dalībvalstīm un norīkošanas deklarāciju un atalgojuma dokumentu iesniegšanai, ko veic pārvadājumu uzņēmums, būtu jāizmanto Iekšējā tirgus informācijas sistēma (*IMI*).
- Īpašie noteikumi par norīkošanu būtu jāsāk piemērot cik drīz vien iespējams (īstenošanas termiņš ir 18 mēneši), lai nodrošinātu skaidrību nozarei un izbeigtu valstu pasākumus, kam ir dažāds tvērums un procedūra. Tomēr prezidentvalsts ierosina pakāpeniski ieviest iespēju izmantot papildu elastīgumu attiecībā uz iekraušanu un/vai izkraušanu kopā ar viedā tahogrāfa otrās versijas pakāpenisku ieviešanu.

Prezidentvalsts kompromiss ir pievienots šā ziņojuma 4. papildinājumā.

III. GALVENIE NEATRISINĀTIE JAUTĀJUMI

11. Kabotāža (Regula 1072/2009)

- Prezidentvalsts ierosinājumu par 7 dienas ilgu "nogaidīšanas" laikposmu daudzas dalībvalstis uzskata par nesamērīgu. Dažas no tām nav gatavas pieņemt "nogaidīšanas" laikposmu vispār vai arī varētu to pieņemt vienīgi iknedēļas atpūtas apmērā. Dažas dalībvalstis uzskata, ka 7 dienu laikposms ir nepietiekams. Dažas citas delegācijas atbalstīja ideju par alternatīvu aizsardzības pasākumu, kas paredzētu transportlīdzekļa atgriešanos uz uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsti, iekams pēc starptautiska pārvadājuma var sākt jaunas kabotāžas darbības.
- Dažas delegācijas uzskata ka ir ļoti svarīgi noteikt aizsardzības pasākumu, kas nepieļautu kombinēto pārvadājumu sniegšanas brīvības ļaunprātīgu izmantošanu ar nepārtrauktas kabotāžas darbībām ⁴.

12. Uzņēmējdarbības veikšanas vietas kritērijs autopārvadātājiem (Regula 1071/2009)

- Daudzas delegācijas iebilst pret to, ka – kā reālas uzņēmējdarbības veikšanas vietas elements – tiktu noteikta starptautiskos pārvadājumos izmantota transportlīdzekļa regulāra atgriešanās uz darbības centru uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalstī. Tās uzskata, ka šāda prasība diskriminē attālās dalībvalstis, tās tvērums ir nesamērīgs un tā ir pretrunā vienotā tirgus un emisiju samazināšanas politikai. Dažas citas delegācijas pauž bažas par šāda pienākuma izpildāmību ar darba vai tirdzniecības inspekciju starpniecību. Citas delegācijas atbalsta prezidentvalsts ierosinājumu šajā sakarā stiprināt uzņēmējdarbības veikšanas vietas kritēriju, lai cīnītos pret "pastkastītes" uzņēmumu praksi, un prasa biežāku atgriešanos (pašreizējā priekšlikumā – ik pēc sešām nedēļām).

⁴ Šajā sakarā sk. Padomes ziņojumu par priekšlikumu, ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm.

13. Braukšanas un atpūtas laiki (Regula 561/2006)

- Attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāja regulāru "atgriešanos mājās" delegācijām ir atšķirīgi viedokļi par biežumu – sākot no ik pēc 2 nedēļām līdz 8 nedēļām. Vairākas delegācijas uzstāj, ka vairāk uzmanības jāpievērš transportlīdzekļa vadītāja izvēlei, kur pavadīt regulāro atpūtu.
- Attiecībā uz aizliegumu regulārās iknedēļas atpūtas laikā gulēt kabīnē vairākas delegācijas saglabā nostāju, ka nebūtu piešķirams nekāds atbrīvojums, jo šajos laikposmos jāparedz tas, ka transportlīdzekļa vadītājs ir fiziski atšķirts no transportlīdzekļa, lai transportlīdzekļa vadītājam būtu reāla brīvā laika sajūta. Turklāt tās uzskata, ka uzsvars uz stāvvietu kvalificēšanu nepareizi virza uz diskusiju par infrastruktūru, bet reāli nerisina pārpildītu stāvvietu problēmu.
- Lielāks skaits delegāciju atbalsta prezidentvalsts pieeju, tomēr papildus prasa ilgāku pārejas periodu, kurā būtu atļauts lietot nekvalificētas stāvvietas, lai atvieglotu problēmu, ka pašlaik nav pieejams pietiekams skaits prasībām atbilstošu stāvvietu.
- Dažas delegācijas, bažījoties par ceļu satiksmes drošību, saglabā negatīvu izpētes atrunu par priekšlikumā paredzēto elastīgumu – ņemt divus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus pēc kārtas.

14. Transportlīdzekļu vadītāju norīkošana darbā (*lex specialis* saistībā ar Darba ņēmēju norīkošanas direktīvu)

- Vairākums delegāciju piekrīt prezidentvalsts ierosinātajai pieejai uz dažiem pārvadājumu veidiem Darba ņēmēju norīkošanas direktīvu neattiecināt, bet attiecībā uz citiem ļaut, ka direktīvu piemēro bez ierobežojumiem. Tomēr dažām delegācijām joprojām nav pārliecības dažādu iemeslu dēļ: tās vai nu pauž nožēlu par to, ka tādējādi tiks diskriminēti konkrēti darījumdarbības modeļi un, iespējams, tiks dotas konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem, vai arī iebilst pret to, ka nav noteiktas garantijas vai stingrs termiņš, pēc kura norīkošanas noteikumi būtu jāpiemēro visos gadījumos.
- Delegācijām kopumā ir pieņemami tas, ka norīkošanas noteikumi nebūtu jāpiemēro tranzīta situācijā un būtu jāpiemēro pārvadājumos valsts tirgū (kobotāžā). Attiecībā uz prezidentvalsts ierosināto atbrīvojumu divpusējiem pārvadājumiem vairumam delegāciju tas var būt pieņemams kā princips, tomēr viedokļi atšķiras par tā būtiskām detaļām, jo īpaši:

- "divpusējības" tvērumu – vai tam jāsākas uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalstī un vai atpakaļceļam atbrīvojums būtu jāpiemēro tikai ar ierobežojumiem. Dažas delegācijas dod priekšroku plašākai definīcijai;
- elastīgumu attiecībā uz iekraušanu un/vai izkraušanu pa ceļam. Dažas dalībvalstis uzskata, ka 2 darbības ir absolūts minimums. Citas iebilst pret jebkādu papildu elastīgumu, apgalvojot, ka tas vājina koncepciju par pārvadājumu veidu nošķiršanu un noved pie kontroles problēmām;
- Delegācijām ir dažādi viedokļi par to, kad būtu jāsāk piemērot īpašos norīkošanas noteikumus. Dažas no tām, jo īpaši tad, ja tās pa šo laiku ir izstrādājušas valsts shēmas, prasa pakāpenisku pāreju un uzskata viedā tahogrāfa otro versiju par priekšnoteikumu tam, lai varētu panākt jauno noteikumu izpildi. Citas prasa tūlītēju piemērošanu, ņemot vērā Darba ņēmēju norīkošanas direktīvas grozīšanas grafiku, un apgalvo, ka uzlabota norīkošanas noteikumu kontrole būs iespējama bez viedā tahogrāfa otro versijas.

15. Komisijas pārstāvis atbalstīja prezidentvalsti tās centienos rast līdzsvaru kompromisa paketē. Pārstāvis izrādīja pretimnākšanu vairākiem jauniem elementiem salīdzinājumā ar priekšlikumu (jo īpaši agrākai aprīkošanai, ierobežotiem atbrīvojumiem no aizlieguma gulēt kabīnē, *IMI* sistēmas izmantošanai) un attiecībā uz kabotāžas noteikumiem lūdza, lai pašreizējā kopējās transporta politikas attīstības posmā kompromisa rezultātā netiktu ne palielināta, ne samazināta piekļuve tirgum – uz šādu ideju balstījās Komisijas priekšlikums. Attiecībā uz norīkošanas noteikumiem Komisija uzsvēra – lai kāds modelis tiktu izveidots, tajā būtu jāievēro līdzsvara princips starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo tiesību aizsardzību un pārvadātāju pārrobežu pakalpojumu sniegšanas brīvību.
16. Pastāvīgo pārstāvju komiteja, gatavojoties Padomes sanāksmei, 2018. gada 23. novembrī izskatīja priekšlikumus otrreiz un nolēma nosūtīt Padomei lēmuma pieņemšanai dosjē ar neatrisinātiem jautājumiem.

17. Pēc Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmes prezidentvalsts ir izdarījusi šādas izmaiņas kompromisā:

- priekšlikumā par Regulu 561/2006 8. panta 8.a punktā (darba devēja pienākums organizēt transportlīdzekļa vadītāja regulāru atgriešanos mājās ⁵) kā alternatīvs atgriešanās galamērķis ir pievienota transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvieta, lai noteikumu par atgriešanos padarītu pievilcīgāku transportlīdzekļu vadītājiem;
- *lex specialis* 2. pantā ir veiktas vairākas izmaiņas nolūkā vēl sīkāk precizēt atbrīvojumu no darbinieku norīkošanas noteikumiem ⁶. Ir iekļauts 1.a punkts, lai precizētu to norīkošanas situāciju tvērumu, uz kurām attiecas īpašie noteikumi, proti, ka transportlīdzekļa vadītājs tiek nosūtīts uz citu dalībvalsti saskaņā ar līgumu vai tiek nosūtīts uz iestādi vai uzņēmumu, kas pieder nosūtošajam uzņēmumam. 2. punktā ir pievienota atsauce uz "uzņēmējdarbības veikšanas valsti". 2.-2.c punktā tiek sniegta skaidrāka atbrīvojuma struktūra (divpusēji preču pārvadājumi, papildu darbība preču pārvadājumos, divpusēji pasažieru pārvadājumi, papildu darbība pasažieru pārvadājumos). Visbeidzot, ir pievienots 2.d punkts, lai precizētu, ka norīkošanas noteikumus piemēro kabotāžas darbību laikā.

IV. SECINĀJUMI

18. Ņemot vērā minēto, Padome tiek aicināta izskatīt šā ziņojuma papildinājumos izklāstītos tekstus un pieņemt vispārēju pieeju par priekšlikumu.

⁵ Šā ziņojuma ADD 3, 9. lpp.

⁶ Šā ziņojuma ADD 4, 15. un 16. lpp.