



Briselē, 2017. gada 23. novembrī
(OR. en)

14841/17

Starpiestāžu lietas:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

ZIŅOJUMS

Sūtītājs: Padomes Ģenerālsekretariāts

Saņēmējs: Padome

K-jas dok. Nr.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

Temats: Pirmā tiesību aktu pakete par mobilitāti

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

Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza ar ko groza Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem

– progresa ziņojums

I. IEVADS

Komisija šos četrus priekšlikumus pieņēma 2017. gada 31. maijā kā mobilitātes jomas tiesību aktu kopuma pirmo kārtu. Pēc tam 2017. gada 8. jūnijā (sadaļā "Citi jautājumi") ar tiem tika iepazīstināta Padome.

Priekšlikumu visaptverošs mērķis ir ar skaidrojumiem, vienkāršošanu un sīki izstrādātiem kontroles noteikumiem uzlabot sociālo un tirgus noteikumu piemērošanu. Galvenās pieejas atsevišķos priekšlikumos ir šādas:

- piekļuve profesionālajai darbībai un tirgum: lai cīnītos pret tā sauktajiem "pastkastītes" uzņēmumiem, pastiprināt un saskaņot uzņēmējdarbības nosacījumus un izveidot efektīvāku dalībvalstu sadarbību; paplašināt obligāto licencēšanu, to attiecinot arī uz vieglajiem kravas automobiļiem; pārskatīt un vienkāršot kabotāžas ierobežojumus un noteikt saistītus kontroles standartus; virzīties uz pāreju uz elektroniskajiem dokumentiem;
- atpūtas laiks un tahogrāfs: ieviest nedaudz elastīguma iknedēļas atpūtas laika sadalījumā, lai pieļautu zināmu atpūtas laika koncentrēšanu katrā trešajā nedēļā; šo elastīgumu kombinēt ar pārvadājumu uzņēmumiem skaidri noteiktu pienākumu nodrošināt atbilstošu un apmaksātu izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa vadītāja kabīnes, tostarp iespēju regulāri atgriezties mājās; noteikt par pienākumu transportlīdzekļa vadītājam reģistrēt tahogrāfā robežu šķērsošanu, lai atvieglinātu sekošanu līdz sociālajiem standartiem un kabotāžas noteikumiem;
- autotransporta darbinieku norīkošanas un īstenošanas direktīva: padarīt skaidrāku "darba ņēmēju norīkošanas" principu piemērošanu, nosakot minimālo laiku, kādu transportlīdzekļa vadītājam ir jābūt pavadījušam dalībvalstī (starptautisku pārvadājumu gadījumā trīs dienas mēnesī), lai varētu piemērot vietējos minimālās algas un ikgadējā atvaļinājuma noteikumus; uzlabot izpildi, izmantojot īpaši pielāgotus kontrolesrakstus pārbaudēm uz ceļiem, ar saskaņotām riska novērtēšanas metodēm un ar Darba laika direktīvas iestrādi obligātās kontroles priekšmetos;
- nomāti transportlīdzekļi: atvieglināt noteikumus nomātu transportlīdzekļu izmantošanai starptautiskajos pārvadājumos.

Sauszemes transporta jautājumu darba grupa laikā no 2017. gada 1. jūnija līdz 6. novembrim šos priekšlikumus izskatīja 17 reizes. Visas delegācijas iesniedza vispārējas izpētes atrunas; tādējādi diskusijās par konkrētiem tematiem izskanēja mainīgs daudzums pausto viedokļu un nostāju. DK, PL un UK delegācijas iesniedza parlamentārās izpētes atrunas. NL delegācija atsaucās uz ietekmes novērtējumu, kurš tiek veikts valsts līmenī.

2017. gada 13. un 21. jūnijā delegācijas apsprieda to, kāda ir priekšlikumiem pievienoto ietekmes novērtējumu ietekme, paturot tiesības sniegt turpmākus komentārus vēlākā posmā. Attiecībā uz sociālo pīlāru delegācijas kopumā atzina ietekmes novērtējuma kvalitāti. Vairākas delegācijas tomēr kritizēja pieņēmumus attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar "darba ņēmēju norīkošanas" noteikumu piemērošanu starptautiskajos pārvadājumos. Minētās delegācijas arī uzskatīja, ka ar jaunajām prasībām par atpūtas laiku ar kontroli saistītais slogs palielinātos vēl vairāk. Dažas delegācijas apšaubīja arī to, vai ir praktiski iespējams regulāro iknedēļas atpūtu pavadīt ārpus transportlīdzekļiem, ja nav pieejams pietiekams skaits apsargātu autostāvvietu. Citas uzskatīja, ka elastīgāki atpūtas laika noteikumi varētu negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību.

Attiecībā uz piekļuvi tirgum delegācijas piekrita Komisijas ietekmes novērtējuma pētījumam – ka galvenais trūkums bija praktiskās grūtības saistībā ar kabotāžas noteikumu kontroli, kamēr dažas no tām uzsvēra, ka ar kontroles slogu praksē nāksies saskarties tikai dažām dalībvalstīm, kurās notiek lielākā daļa kabotāžas. Dažas delegācijas pauda bažas, ka pamatojums kabotāžas noteikumu pārformulēšanai bija nelegālo darbību apjoms, kas relatīvā izteiksmē tiek uzskatīts par ne ļoti augstu. Minētās delegācijas nepiekrita apgalvojumam, ka paredzētā noteikumu vienkāršošana lielā mērā nodrošinātu *status quo* kabotāžas pārvadājumu apjomam, jo daži no sniegtajiem aprēķiniem liecināja par darbības apjoma samazināšanos. Tās deva priekšroku tādām politikas risinājumiem, kuru īstenojot, gan paaugstinātos sociālie standarti, gan tiktu atvērta piekļuve tirgum. Cita delegāciju grupa pauda pretēju viedokli un paredzēja ievērojamu kabotāžas darbību pieaugumu, tostarp sistemātiskās kabotāžas problēmu, kuru tie uzskata par nepiemērotu, kamēr vien ES tik krasi atšķiras sociālie standarti.

Būtisks skaits delegāciju, atsaucoties uz ietekmes novērtējuma pētījumu par piekļuvi profesijai, pauda uzskatu, ka pamats licencēšanas prasībām vieglajiem kravas automobiļiem ir vājš. Dažas pauda vēl radikālāku viedokli norādot, ka šajā pētījumā vispār nav faktu, kas pamatotu, kāpēc vieglie kravas automobiļi būtu jāregulē ES līmenī. Delegāciju vairākums atbalstīja pieeju pastiprināt uzņēmējdarbības veikšanai noteiktās prasības un ierobežot iespēju valstu līmenī noteikt papildu piekļuves prasības. Dažas dalībvalstis bija nobažījušās par ierosināto valstu papildu kritēriju atcelšanu, norādot uz negatīvu ietekmi konkrētās valsts līmenī.

Visbeidzot – attiecībā uz nomātiem transportlīdzekļiem – delegācijas atzina paredzēto pozitīvo ietekmi attiecībā uz iekļūšanu nomātu transportlīdzekļu tirgū, bet dažas no tām uzsvēra, ka papildus būtu jāanalizē iespējamā negatīvā ietekme. Minētās bažas saistījās ar iespējamu nodokļu samazināšanos un kontrolējamību – faktori, no kuriem abi attiecas uz tobrīd atlikušajiem ierobežojumiem attiecībā uz nomātu transportlīdzekļu satiksmi un par kabotāžas pārvadājumiem. Dažas delegācijas nepārliecināja arguments, ka efektīvākam nomātu transportlīdzekļu tirgum noteikti būtu pozitīva ietekme uz vidi.

II. PREZIDENTVALSTS KOMPROMISA SCENĀRIJI

a) Regula (EK) Nr. 1071/2009

Vieglie kravas automobiļi

Saistībā ar to, kā regulējama pārvadātāju, kuri izmanto vieglus kravas automobiļus, piekļuve profesijai, prezidentvalsts ir ierosinājusi kompromisu, ko veido šādi elementi.

- Direktīvas darbības jomā ietilptu vienīgi pārvadātāji, kas veic **starptautiskus pārvadājumus**, izmantojot vieglu kravas automobiļus, kuru **masa** ir no [2,5–2,8 t] līdz 3,5 t, jo dalībvalstu galvenās bažas bija saistītas ar to, ka palielināsies minēto transportlīdzekļu redzamība starptautiskajā autopārvadājumu tirgū. Minimālā svara noteikšana ļautu izvairīties no vajadzības aptvert ļoti lielu papildu transportlīdzekļu un pārvadājumu apjomu, kuru starptautiskajā transporta tirgū nav. Tādējādi tiktu risinātas bažas saistībā ar proporcionalitāti, ļautu izvairīties no lieka administratīvā sloga pārvadātājiem, kuri izmanto pasažieru automobiļa izmēra mikroautobusus. Tika ierosināts sliekšnis starp 2,5 un 2,8 t.

- Attiecīgajiem pārvadātājiem, kuri vēlas veikt starptautiskus pārvadājumus ar viegliem kravas automobiļiem, kuru masa pārsniedz minēto sliekšni, ir jāpiesakās uz **ES licenci**. Izdevējai iestādei ir pienākums apliecinātajās kopijās precizēt, ka minētās licences ir izdotas transportlīdzeklim vai savienotiem transportlīdzekļiem, kuru masa ir [2,5–2,8 t]–3,5 t, lai izvairītos no noteikumu par finansiālo stāvokli apiešanas, kas smagiem kravas transportlīdzekļiem ir stingrāki.
- Uz vieglajiem kravas automobiļiem attiektos visi četri **atļaujas piešķiršanas kritēriji**: stabila uzņēmējdarbība, laba reputācija, profesionālā kompetence, finansiālais stāvoklis. Šāda pieeja nodrošinātu tādas pašas konkurences nosacījumus pārvadātājiem, kas iesaistīti starptautiskos pārvadājumos, kā arī pārvadātājiem, kas izmanto vieglos kravas automobiļus, kādi ir pārvadātājiem, kuriem ir jaukts autoparks, jo šiem pārvadātājiem jau tagad ir jāievēro visi četri no minētajiem kritērijiem.
- Prezidentvalsts arī ierosināja dažus **pārejas pasākumus** saistībā ar šo jauno noteikumu piemērošanu, lai dalībvalstīm dotu pietiekami daudz laika administratīvās sistēmas izveidošanai to pārvadātāju licencēšanai, kas izmanto vieglos kravas automobiļus, kā arī vieglo kravas automobiļus izmantojošajiem pārvadātājiem – lai viņi varētu nodrošināt atbilstību jaunajiem noteikumiem.

Uzņēmējdarbības veikšanas kritēriji un papildu valsts prasības

Prezidentvalsts ierosināja kompromisu, kas atvieglo Komisijas priekšlikumu – novērst iespēju, ka dalībvalstis valsts līmenī pievieno papildu licencēšanas prasības. Tas visā ES nodrošinātu pārredzamību attiecībā uz piekļuvi profesionālajai darbībai. Iespējams, būs jāņem vērā dažas atsevišķas konkrētām valstīm raksturīgas iezīmes saistībā ar uzņēmējdarbības veikšanas kritērijiem, un tāpēc prezidentvalsts ierosināja pievienot sarakstu ar brīvprātīgiem uzņēmējdarbības veikšanas kritērijiem, kurus dalībvalstis var noteikt papildus obligātajiem, ja tās to vēlas.

Turklāt prezidentvalsts dažviet ierosināja konkrētāku formulējumu saistībā ar obligātajiem uzņēmējdarbības veikšanas kritērijiem (piemēram, aizstājot "aktīvi" un "personāls" ar "transportlīdzekļi" un "transportlīdzekļa vadītāji") un ierosināja pievienot divus papildu kritērijus: proti, uzņēmumam ir jābūt reģistrētam valsts komercreģistrā; un tam valstī, kas ir tā uzņēmējdarbības veikšanas vieta, ir jābūt nodokļu maksātājam.

Finansiālais stāvoklis

Prezidentvalsts ierosināja, ka jaukta autoparka gadījumā līdzīgas minimālās finanšu prasības attiektos uz vieglajiem kravas automobiļiem tādā pašā veidā, kā tās tiek piemērotas uzņēmumiem, kuri izmanto vienīgi vieglos kravas automobiļus. Tas nodrošinātu vienādu attieksmi attiecībā uz pārvadātājiem ikreiz, kad tie izmanto vieglos kravas automobiļus. Prezidentvalsts arī ierosināja, ka šī prasība tiks piemērota vienīgi transportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka par 3,5 t, bet ne savienotiem transportlīdzekļiem, jo pretējā gadījumā šo noteikumu piemērošana kļūtu sarežģītāka.

Saistībā ar finansiālā stāvokļa apliecinājumu prezidentvalsts ierosināja uzturēt pastāvošo tiesisko regulējumu gadījumos, kad administrācija izvēlas izvirzīt prasību par bankas garantiju vai apdrošināšanu, un ne tikai gadījumā, kad – kā to ir ierosinājusi Komisija – nav pieejami apliecināti uzņēmuma gada pārskati.

b) Regula (EK) Nr. 1072/2009

Kabotāžas pārvadājumi

Skaidrības labad prezidentvalsts ierosināja tiesību akta tekstā skaidri definēt kabotāžas pārvadājuma sākumu. Ierosinātā definīcija ļautu, ka kabotāžas pārvadājumu sākums notiek tikai pēc tam, kad uzņēmēja dalībvalsts ir pabeigusi visu kravas izkraušanu.

Kabotāžas pārbaudes

Prezidentvalsts ierosināja, lai netiktu paredzēts konkrēts skaits kabotāžas pārbaūžu, kas jāveic valsts kompetentajām iestādēm. Pamatojoties uz pieeju, kas balstās uz risku, būtu jānotiek pietiekamam skaitam pārbaūžu, kas ļautu dalībvalstij ņemt vērā kopējo kabotāžas darbību valstī, kā arī iespējamo nelikumīgās kabotāžas jomu riska novērtējumu. Ierosinātā pieeju ļautu dalībvalstīm veikt kabotāžas pārbaudes saskaņā ar konkrēto situāciju konkrētajās valstīs.

Turklāt prezidentvalsts arī ierosināja, ka būtu jāatļauj veikt trīs obligātās ikgadējās saskaņotās pārbaudes uz ceļiem saskaņā ar jau pastāvošo pienākumu, ka ir jāveic sešas saskaņotas pārbaudes uz ceļiem citos nolūkos atbilstīgi Direktīvai 2006/22/EK par īstenošanu.

c) **Regula (EK) Nr. 561/2006**

Regulāra iknedēļas atpūta transportlīdzekļa vadītāja kabīnē

Prezidentvalsts ierosināja sekot Komisijas priekšlikumam attiecībā uz vispārēju aizliegumu regulāro iknedēļas atpūtas laiku vai līdzvērtīgu kompensācijas laikposmu pavadīt transportlīdzekļa vadītāja kabīnē. Tajā pašā laikā prezidentvalsts ierosināja ieviest izņēmumu, ar kuru transportlīdzekļa vadītājam tiktu atļauts pavadīt regulāro iknedēļas atpūtu vadītāja kabīnē, ja tā ir aprīkota ar piemērotu guļamvietu katram vadītājam un ja transportlīdzeklis stāv piemērotā atpūtas zonā, kur nodrošināta apsargāta stāvvieta ar pienācīgām sanitārajām labierīcībām transportlīdzekļa vadītāju komfortam. Tādā gadījumā regulā būtu jādefinē, kas ir "piemērota atpūtas zona". Šai piemērotajai atpūtas zonai būtu jāatbilst konkrētiem drošības, drošuma un pakalpojumu kritērijiem.

Prezidentvalsts arī uzsvēra, ka pārvadātājiem un transportlīdzekļa vadītājiem šai informācijai par minētajām piemērotajām atpūtas zonām vajadzētu būt viegli pieejamai, vēlams, vienotā informācijas piekļuves punktā visām dalībvalstīm.

Atgriešanās mājās un iknedēļas atpūtas grafiks

Prezidentvalsts ierosināja, ka pārvadājam noteiktajam pienākumam – ka tam ir jānodrošina iespēja transportlīdzekļa vadītājam atgriezties mājās – būtu jānosaka sešu nedēļu regularitātes intervāls, lai tādējādi parūpētos arī par pārvadātājiem no nomaļākām dalībvalstīm. Prezidentvalsts uzskatīja, ka ir svarīgi, lai termins "mājas" netiktu definēts ierobežojošā veidā, jo transportlīdzekļa vadītājam ir jāatvēr zināms elastīgums un iespēja izvēlēties.

Attiecībā uz iknedēļas atpūtas grafiku prezidentvalsts ierosināja pieturēties pie pašreizējās divnedēļu pieejas, nosakot, ka regulāra iknedēļas atpūta ir jāievēro vismaz katru otro nedēļu. Kompensāciju par saīsinātu iknedēļas atpūtu varētu pievienot regulārajai iknedēļas atpūtai vai citai saīsinātai iknedēļas atpūtai.

d) Regula (ES) Nr. 165/2014

Tahogrāfa informācijas nolūks

Prezidentvalsts ierosināja tekstā padarīt skaidrāku, ka tahogrāfa informāciju var izmantot, lai pārbaudītu atbilstību kabotāžas noteikumiem, noteikumiem par norīkotajiem transportlīdzekļa vadītājiem un kombinētā transporta direktīvas nolūkā.

Valstu kodu reģistrēšana

Prezidentvalsts ierosināja paskaidrot, ka pienākums reģistrēt valsts kodu ir jāizpilda pēc tam, kad ir šķērsota kādas valsts robeža, pirmās plānotās vai nepieciešamās apstāšanās laikā, kura vajadzīga transportlīdzekļa vadītājam vai pārvadājuma darbībai. Nebūtu jānosaka pienākums transportlīdzekļa vadītājam apstāties pēc robežas šķērsošanas tikai tāpēc, lai ievadītu valsts kodu, pat tad, ja transportlīdzekļa vadītājs bez paredzētas apstāšanās šķērso vairākas robežas. Valsts koda reģistrēšanas pienākums nav saistīts ar pārvadājuma darbības veidu.

e) Direktīva *lex specialis* par norīkotajiem darba nēmējiem autotransporta nozarē un Direktīva 2006/22/EK

Darbības joma

Prezidentvalsts ierosināja tiesību aktā skaidri paskaidrot, ka tranzīta pārvadājumi nav transportlīdzekļa vadītāja norīkošana. Turklāt prezidentvalsts ierosināja paskaidrot, ka *lex specialis* noteikumiem tādā pašā veidā būtu jāattiecas uz transportlīdzekļa vadītājiem, kuri veic darbības uz sava rēķina.

Norīkošanas laikposmu aprēķināšana

Prezidentvalsts ierosināja, ka, aprēķinot norīkošanas laikposmu uzņēmējā dalībvalstī, ir jāņem vērā šādas transportlīdzekļa vadītāja darbības: darba laiks, darbgatavības laiks, pārtraukumi un ikdienas atpūtas laikposmi. Atbilstoši ierosinātajam kompromisam iknedēļas atpūta nebūtu jāierēķina norīkošanas laikposma ilgumā.

Kad transportlīdzekļa vadītājs, izmantojot citu transporta veidu, piemēram, vilcienu vai prāmi, iebrauc uzņēmējā valstī, norīkošanas laikposmu būtu jāsaķēpina no brīža, kad transportlīdzekļa vadītājs iedarbina transportlīdzekli, lai nobrauktu no vilciena vai prāmja.

Prezidentvalsts ierosināja, ka administratīvās prasības un kontroles pasākumus, ar kuriem autopārvadājumu nozarē īstenot norīkošanas noteikumus, izsmeļoši būtu jāizklāsta nozarei speciālā *lex specialis* ("slēgts saraksts"). Gadījumā, ja attiecīgā brīdī šīs prasības vai pasākumi ir jāatjaunina tehnoloģu attīstības vai līdzīgu norišu dēļ, tas būtu jādara, izmantojot sekundāros tiesību aktus. Tādējādi izdotos nodrošināt, ka norīkošanas noteikumi ir paredzēti Eiropas līmenī un tiek īstenoti vienādi visās dalībvalstīs.

f) Direktīva 2006/1/EK

Prezidentvalsts priekšlikumā bija paredzēts, ka dalībvalsts ierobežojumus tam, cik lielā mērā tiek izmantoti nomāti transportlīdzekļi no citas dalībvalsts, var noteikt vienīgi uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību šajā savā attiecīgajā valstī. Dalībvalsts vairs nevarētu ierobežot nomātu transportlīdzekļu izmantošanu tās teritorijā uzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī.

Ja dalībvalsts vēlas ierobežot nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kādam uzņēmumam, kas tās teritorijā veic uzņēmējdarbību, tā var ierobežot jebkādu nomātu transportlīdzekļu izmantošanu trīs mēnešu secīgā laikposmā vienā kalendārajā gadā. Turklāt dalībvalsts var ierobežot nomātu transportlīdzekļu skaitu no citas dalībvalsts, nosakot 25 % maksimālo daļu no kopējā autoparka, kas ir uzņēmuma īpašumā.

Prezidentvalsts arī ierosināja, ka paredzētajā, Komisijas sagatavotajā pārskatā, kurš sagaidāms piecus gadus pēc transponēšanas termiņa, būtu jāizvērtē palielināta nomātu transportlīdzekļu izmantojuma iespējamā negatīvā ietekme uz dalībvalstu nodokļu ieņēmumiem, ceļu satiksmes drošību un nelikumīgo kabotāžu.

III. KOMENTĀRI PAR GALVENAJIEM JAUTĀJUMIEM

a) Regula (EK) Nr. 1071/2009

Vieglie kravas automobiļi

Dalībvalstis norādīja uz to, ka licencēšanas prasības pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto vieglus kravas automobiļus, būtu cēlonis būtiskām izmaksām šajā nozarē, lai gan nekas skaidri neliecina par to, ka būtu nepieciešama ES līmeņa iejaukšanās. Citas dalībvalstis argumentēja, ka Komisijas priekšlikumā ir piedāvāta vienīgi nepietiekama reakcija uz satraucošo situāciju – vieglo kravas automobiļu darbību pieaugumu –, jo nebūs jānodrošina atbilstība lielākam skaitam kritisku kritēriju, ko izmanto, lai pārbaudītu darbības integritāti (profesionālā kompetence, laba reputācija). Tās uzsvēra, ka šajā sektorā ir nepieciešama īsta uzraudzība un ka ir jānodrošina godīga konkurence attiecībā pret uzņēmumiem, kas izmanto smagos kravas transportlīdzekļus. Vairākas dalībvalstis priekšlikumu salīdzināja ar risinājumiem valstu līmenī, kur licencēšanas prasības attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem sāk piemērot tikai no konkrētas minimālās masas.

Visas dalībvalstis, izņemot vienu, varēja atbalstīt prezidentvalsts ierosinājumu – licencēšanas prasību ierobežot, to attiecinot vienīgi uz **starptautiskajiem pārvadājumiem**. Vairums dalībvalstu atbalstīja šīs prasības piemērošanu, sākot no konkrētas transportlīdzekļa **minimālās masas**. Četras dalībvalstis šo ideju neatbalstīja. Daudzām dalībvalstīm nav konkrētas nostājas attiecībā uz atbilstošu minimālo masu; tās atbalstīja prezidentvalsts orientieri – 2,5 līdz 2,8 t pilnās masas. Dažas dalībvalstis skaidri atbalstīja zemāko masas minimuma ierobežojumu.

Attiecībā uz **atļaujas piešķiršanas kritērijiem** lielākais vairākums dalībvalstu deva priekšroku visu četru kritēriju piemērošanai, ja darbības jomā ietilps vienīgi starptautiskos pārvadājumos iesaistīti vieglie kravas automobiļi. Dažas citas dalībvalstis deva priekšroku arī šajā gadījumā pieturēties pie Komisijas priekšlikuma. Jo īpaši, tās sprieda par "labas reputācijas" pamatotību, ja šajā nozarē nav tahogrāfu uzraudzības, un uzskatīja, ka "profesionālās kompetences" mēraukla ir pārāk apgrūtināša, pārdomājot saistītās prasības regulas I pielikumā. Vairums delegāciju, kuras pauda savu nostāju, deva priekšroku vieglo kravas automobiļu specifiskā iemesla dēļ I pielikumu negrozīt. Viena dalībvalsts noraidīja specifisko prasību par finansiālo stāvokli un teica, ka tas tikai un vienīgi izraisītu papildu dokumentācijas darbu, nevis kalpotu par jēgpilnu mērauklu.

Pēc vairāku dalībvalstu ieskatiem konkrētās ar finansiālo stāvokli saistītās summas joprojām bija pārāk augstas. Vairākums dalībvalstu pieņēma finansiālā stāvokļa kritēriju piemērošanu, ja vien tiktu atrisināts jautājums par jauktiem autoparkiem, kuros ietilpst gan smagie, gan vieglie kravas automobiļi. Saistībā ar visu četru atļauju piešķiršanas kritēriju piemērošanu dažas delegācijas lūdza pietiekamu pārejas periodu.

Visbeidzot, dalībvalstis lielā mērā, principā, akceptēja priekšlikumu jaunām administratīvām **ziņošanas prasībām** saistībā ar vieglajiem kravas automobiļiem. Tomēr daudzas lūdza šo priekšlikuma daļu pārskatīt, lai mazinātu administratīvo slogu (katru otro gadu, nevis ik gadus, un vienīgi balstoties uz jau tūlītēji pieejamo statistiku) un uzlabot skaidrību (režīms, ko piemērot tiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas atbrīvojums).

Uzņēmējdarbības veikšanas kritēriji un papildu valsts prasības

Lai gan vairums dalībvalstu bija vienprātis, ka regulas 5. pantā noteiktie stabilas uzņēmējdarbības nosacījumi būtu jāpadara stingrāki, dažas pauda savas šaubas par šiem nosacījumiem un kritizēja skaidrības trūkumus tajos. No otras puses, vairākas dalībvalstis iebilda pret Komisijas priekšlikumu svītrot regulas 3. panta 2. punktu, kas nozīmētu, ka dalībvalstis vairs nevarētu valsts līmenī papildināt licencēšanas prasības, šādu iebilšanu argumentējot ar to, ka viņu valsts noteikumi rūpējās par konkrētu vajadzību apmierināšanu un kalpoja arī izvirzītajam mērķim – saiknes ar uzņēmējdarbības valsti pastiprināšanai.

Lielākais vairums dalībvalstu atbalstīja prezidentvalsts priekšlikumu – t.i., dažus no uzņēmējdarbības kritērijiem padarīt precīzākus un skaidrākus, un 5. un 7. pantā iestrādāt papildu brīvprātīgus elementus, kas atspoguļo valstu specifiskās iezīmes, lai tajā pat laikā varētu svītrot 3. panta 2. punktu. Tomēr turpinājās darbs pie minēto elementu detaļu izskatīšanas. Jo īpaši vairākas dalībvalstis pieturējās pie uzskata, ka dažiem no šiem elementiem trūka precizitātes un izkontrolējamības, savukārt citas vēlējās vairāk elastīguma, lai pieturētos pie valstij raksturīgajām iezīmēm.

Lai nodrošinātu vienlīdzīgu konkurences apstākļus cīņā pret pastkastītes uzņēmumiem, citas delegācijas pauda atbalstu obligāto prasību saraksta stiprināšanai, piemēram, attiecībā uz vajadzīgajiem aktīviem un vietējā finansējuma sagādi, nevis jaunu, brīvprātīgu prasību pievienošanai. Dažas dalībvalstis arī norādīja, ka darbību sākumā dažu uzskaitīto kritēriju pārbaude nav iespējama; tā kļūst iespējama tikai pēc tam, kad uzņēmums jau veic uzņēmējdarbību.

Galvenais jautājums diskusijā par finansiālo stāvokli bija **jaukto autoparku** traktēšana. Prezidentvalsts kompromisu par vieglo kravas automobiļu vienādu traktēšanu visu pārvadātāju autoparkos delegācijas novērtēja kopumā atzinīgi, tomēr tika atzīmēts, ka vajadzīga papildu precizēšana. Dažas delegācijas pauda bažas, ka būtu jāņem vērā savienotie transportlīdzekļi, lai noteiktu to, kādas robežvērtības ir piemērojamas. Prezidentvalsts pauda viedokli, ka savienotie transportlīdzekļi ir pārlietu maināmi, lai tos varētu ņemt vērā šajā nolūkā, un atsaucās uz savu priekšlikumu, ka Kopienas atļaujas apliecināta kopija skaidri norādītu, vai tā ir piešķirta vieglajam kravas automobilim, kurš kopā ar piekabi nepārsniedz svara limitu vai arī tiek klasificēts kā transportlīdzeklis virs svara limita. Dažas dalībvalstis attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem ierosināja zemākas summas, nekā norādīts Komisijas priekšlikumā. Prezidentvalsts to neapsvēra, jo uzskatīja, ka pats autoparks (transportlīdzekļu aktīvu vērtība) nodrošinās pietiekamu pašu kapitālu. Pāris dalībvalstu norādīja, ka minētajām summām vajadzētu būt pat augstākām.

Dažas delegācijas apšaubīja jēdziena "kapitāls un rezerves" formulējuma maiņu priekšlikumā uz "**pašu kapitāls**". Tās vēlējās saņemt atkārtotu apliecinājumu tam, ka vērā varētu ņemt visas pieteikuma iesniedzēja pašu līdzekļu sastāvdaļas, lai novērtētu finanšu prasības. Viena delegācija ierosināja finansiālo robežvērtību **indeksāciju**, ņemot vērā regulas stabilitāti daudzu gadu laikā.

Attiecībā uz **finansiālā stāvokļa apliecinājuma** sniegšanu pāris delegāciju nepiekrita Komisijas ierosinātajām izmaiņām, uzskatot, ka tās ir vairāk nekā precizējums. Šīs delegācijas jo īpaši pauda vēlmi saglabāt valstu sistēmas, kurās noteikta prasība par bankas garantiju pat tādā gadījumā, ja ir pieejami gada pārskati, un arī – pieminēt apdrošināšanu. Prezidentvalsts priekšlikums saglabāt šā noteikuma pašreizējo formulējumu izpelnījās atbalstu, taču arī iebildumus, jo dažas delegācijas pauda viedokli, ka ar Komisijas priekšlikumu atbalsta mazākus uzņēmumus, kuriem varētu nebūt piekļuve finanšu garantijām. Prezidentvalsts secināja, ka jāturpina strādāt, lai redzētu, vai iespējams saskaņot šos viedokļus.

Attiecībā uz **valsts elektroniskajiem reģistriem** un **dalībvalstu sadarbību** delegācijas kopumā atzinīgi novērtēja Komisijas priekšlikumu. Tomēr attiecībā uz valsts elektroniskajiem reģistriem vairākas no tām norādīja, ka jāpanāk līdzsvars starp obligātajiem datiem un administratīvajām izmaksām par regulāru atjaunināšanu, un šīs delegācijas arī pauda viedokli, ka papildu centieni ir jākompensē ar labi funkcionējošu *ERRU*.¹ Dažas delegācijas norādīja, ka atsevišķas datu kategorijas ir pārmērīgas (piem., detalizēti finanšu dati, darbinieku skaits, riska rādītājs).

Attiecībā uz dalībvalstu pastiprinātu sadarbību delegācijas atzinīgi novērtēja Komisijas vēlmi strukturēt šo procedūru. Tomēr attiecībā uz dažādiem procedūras soļiem viedokļi bija atšķirīgi. Dažas dalībvalstis prasīja lielāku pārskatāmību attiecībā uz iemesliem, kuru dēļ var atteikt sadarbības lūgumu, un pauda uzskatu, ka vērtīgs būtu šāda lūguma saņemšanas apliecinājums, savukārt citas prasīja vairāk laika, lai varētu ievērot šādas prasības. Dažas nodalīja to, ar kāda veida izmeklēšanu lūgums būtu saistīts, vai arī ierosināja nepārprotami samazināt informāciju, kādu var lūgt. Prezidentvalsts izdarīja secinājumu, ka turpmākai virzībai tekstā būtu jānorāda minimāls lūguma pamatojums (piem., norādot procedūras mērķi un pietiekami detalizēti precizējot lūgto informāciju) un/vai jānorāda pamatojums – kādos gadījumos var atteikties sniegt informāciju. Būtu jāaskaņo sadarbības procedūru formulējumi (Direktīvas 2006/22/EK 8. pants un Regulas 1071/2009 18. pants).

Attiecībā uz regulas piemērošanas jomu dažas dalībvalstis pauda viedokli, ka transporta pārvadājumu "**nekomerciālais**" raksturs ES tiesību aktos būtu jāizskaidro saskaņoti, savukārt citas pauda šaubas par to, vai tas būtu praktiski īstenojams. Tajā pašā laikā tika atzīts, ka jācenšas šo koncepciju padarīt skaidrāku.

¹ Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistrs.

Attiecībā uz ierosināto regulatīvās kontroles procedūras aizstāšanu ar **deleģēto aktu procedūru** dažas delegācijas pauda viedokli, ka dažas daļas regulas pielikumos ir būtiskas to satura dēļ un līdz ar to ar deleģētajiem aktiem nebūtu grozāmas, un viena delegācija izteicās pret pilnvarošanu uz neierobežotu laiku. Daudzām delegācijām nepieciešams tuvāk iepazīties ar paredzētajām izmaiņām.

Komisijas piezīmes

Komisija saglabāja savu nostāju. Attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem Komisijas pārstāvis izrādīja zināmu pretimnākšanu iespējai, ka regulas par vieglajiem kravas automobiļiem darbības jomu varētu vērst uz tiem pārvadātājiem, kuri ir iesaistīti starptautiskajā transportā, bet pauda viedokli, ka tādā gadījumā licencēšanas prasību pilnīga piemērošana varētu būt pamatota. Viņš pauda viedokli, ka, atņemot dalībvalstīm elastības iespēju pievienot valsts licencēšanas prasības, to varētu kompensēt dažas no šīm prasībām apmierinot regulas tekstā, ar noteikumu, ka tās nedrīkstētu nesamērīgi kavēt brīvību veikt uzņēmējdarbību.

b) Regula (EK) Nr. 1072/2009

Kabotāžas pārvadājumi

Jautājumā par **atļauto kabotāžas pārvadājumu apjomu** vai **kabotāžas dienām** panākumi nostāju tuvināšanā bija ļoti ierobežoti. Vairākas dalībvalstis uzstāja, ka turpmākajā kompromisā jāietver "darba ņēmēju norīkošanas" noteikumu piemērošanas kārtība. Kopumā vēlme vienkāršot noteikumus par kabotāžu tika vērtēta atzinīgi. Tomēr daudzas dalībvalstis pieprasīja saglabāt pašlaik atļautās septiņas kabotāžas dienas, taču neierobežojot pārvadājumu skaitu, savukārt daudzas citas pieprasīja samazināt atļauto kabotāžas dienu skaitu krietni zem piecām. Šīs dalībvalstis minēja argumentu, ka kabotāža pēc savas būtības ir īslaicīga un ka to ir jāgarantē. Pret samazināšanu krietni zem piecām dienām stingri iebilda pirmā dalībvalstu grupa, kuras atsaucās arī uz Komisijas ietekmes novērtējumu par dažādu dienu skaitu.

No otras puses tās dalībvalstis, kuras pieprasīja ievērojamu kabotāžas dienu skaita samazināšanu, izvirzīja argumentu, ka Komisijas priekšlikums izraisītu turpmāku tirgus liberalizāciju, atceļot kabotāžas pārvadājumu skaita ierobežojumu. Dažas dalībvalstis izvirzīja argumentu, ka nevajadzētu noteikt nekādus ierobežojumus iekšējā tirgū, ja tiks piemēroti noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu un jaunie noteikumi par atpūtas laiku, jo tas izlīdzinās dažādu valstu transportlīdzekļa vadītāju stāvokli. Cita dalībvalstu grupa nepiekrita un izvirzīja argumentu, ka būtu jāņem vērā arī citi apstākļi, piemēram, sociālās iemaksas un nodokļi.

Vairākas dalībvalstis pieprasīja īpašus aizsargmehānismus, lai pārvarētu mērķtiecīgu un pastāvīgi atkārtoto kabotāžas ciklu (**sistemātiskas kabotāžas**) problēmu, piemēram nosakot "atvēršanas" periodu. Citi pauda viedokli, ka tas vairo ierobežojumus iekšējā tirgū, ir sarežģīti kontrolējams un nesamērīgs, ņemot vērā problēmas mērogu, un tādējādi iebilda pret jebkādu papildu aizsargmehānismu ieviešanu. Lielākā daļa dalībvalstu kopumā atzina, ka sistemātiska kabotāža varētu būt problēma noteiktās vietās, kur ir koncentrēti kabotāžas pārvadājumi, lai gan dažas uzsvēra, ka nekāda sistemātiskas kabotāžas problēma nemaz nepastāv.

Dalībvalstis nepārprotami atbalstīja nepieciešamību ieviest vairāk skaidrības jautājumā par **kabotāžas** pārvadājumu **sākumu**. Vairākums dalībvalstu, kuras sniedza komentārus, piekrita prezidentvalsts priekšlikumam, ka kabotāžas pārvadājumus saņēmējā dalībvalstī drīkstētu sākt tikai pēc tam, kad pabeigta visa starptautiskā transporta izkraušana. Tās bija vienisprātis, ka to vajadzētu skaidri noteikt regulā. Mazāks dalībvalstu skaits deva priekšroku liberālākai pieejai, kas pieļautu kabotāžas pārvadājumus arī paralēli starptautiskajiem transporta pārvadājumiem pirms pilnīgas izkraušanas uzņēmējā dalībvalstī. Visbeidzot, dažas dalībvalstis pieprasīja precizēt kabotāžas definīciju arī citos aspektos.

Diskusija par **dalībvalstīm ar kopīgu robežu** nedeva izšķirošu iznākumu. Dažas dalībvalstis atbalstīja Komisijas priekšlikumu. Dažas citas atbalstīja prezidentvalsts priekšlikumu padarīt Komisijas tekstu skaidrāku, definējot "dalībvalstis ar kopīgu robežu" (tās, kurām ir kopīga sauszemes robeža). Dažas dalībvalstis atbalstīja liberālāku pieeju, lai zināmu dienu skaitu atļautu kabotāžas pārvadājumus jebkurā citā dalībvalstī. Pāris dalībvalstu atbalstīja ierobežotāku pielāgošanos *status quo*, atļaujot kabotāžas pārvadājumus jebkurā citā dalībvalstī precīzi noteiktā laikposmā, kas ir mazāks nekā Komisijas ierosinātais piecu dienu laikposms kabotāžas pārvadājumiem. Dažas citas dalībvalstis paziņoja, ka kabotāžas pārvadājumus būtu jāatļauj vienīgi uzņēmējā dalībvalstī, ja starptautiskais transporta pārvadājums ir pabeigts, protams, ja pārvadājumu skaits kabotāžas dienu laikā paliek neierobežots.

Kabotāžas pārbaudes

Jautājumā par **kabotāžas pārbaudēm** dalībvalstis kopumā piekrita prezidentvalsts pieejai, ka fiksēts pārbažu skaits nav vajadzīgs. Dažas no tām norādīja, ka "pietiekamu" pārbažu skaitu vajadzētu novērtēt valsts līmenī atkarībā no vietējās situācijas. Kopumā dalībvalstis bija gatavas atbalstīt abus prezidentvalsts kompromisus, norādot, ka tos jāaplūko savstarpēji pilnīgi papildinoši.

Citi jautājumi

Kopumā dalībvalstis atzinīgi novērtēja Komisijas nodomu virzīties uz **elektroniskiem dokumentiem pārbaudēs uz ceļiem**, bet dažas pauda bažas, ka inspekcijas dienesti varētu zaudēt efektivitāti, ja transportlīdzekļa vadītājam atļautu atsaukties uz citām personām, kas neatrodas transportlīdzeklī, lai tās sniegtu pierādījumus. Attiecībā uz iespējamu jaunu dalībvalstu pienākumu **sodīt** preču nosūtītāju, kravas ekspeditoru, līgumslēdzēju un apakšlīgumslēdzēju par **zināma veida rīcību** delegācijas iesniedza konkrētas izpētes atrunas. Dažas delegācijas uzsvēra, ka pārvadājumus **kombinētā pārvadājuma autoceļa posmā**, kas notiek vienā dalībvalstī, vajadzētu reglamentēt ar tiem pašiem nosacījumiem par piekļuvi tirgum kā kabotāžas pārvadājumus. Visbeidzot, attiecībā uz **deleģēto aktu** procedūrām vairākas delegācijas nepiekrita tam, ka Kopienas atļaujas derīguma termiņu varētu mainīt ar sekundārajiem tiesību aktiem.

Komisijas pārstāvis aizstāvēja priekšlikumu par kabotāžas pārvaldījumiem Viņš pauda viedokli, ka lai sasniegtu priekšlikuma mērķi, proti, vienkāršot noteikumus un uzlabot kontroli, argumentus par piecu dienu laikposmu būtu jāturpina analizēt. Viņš atzina, ka, īstenojot iecerēto vienkāršošanu, sistemātiskas kabotāžas problēma, kas ir koncentrēta dažās dalībvalstīs, varētu saglabāties. Jebkādiem aizsardzības līdzekļiem, ko apspriež kā daļu no kompromisa, būtu jāiztur efektīvas īstenošanas pārbaude.

c) Regula (EK) Nr. 561/2006

Regulāra iknedēļas atpūta transportlīdzekļa vadītāja kabīnē

Dalībvalstu reakcija uz Komisijas priekšlikumu par vēl skaidrāku aizliegumu gulēt transportlīdzekļa vadītāja kabīnē regulārās iknedēļas atpūtas laikā un par līdzvērtīgiem kompensācijas periodiem parādīja, ka to pozīcijas izriet no ļoti atšķirīgiem sākumpunktiem. Ievērojams dalībvalstu skaits atzinīgi novērtēja priekšlikumu kā apstiprinājumu tam, kā tās interpretē pašreizējos noteikumus, vēl lielāks dalībvalstu skaits pauda nožēlu par to kā par nepraktisku un diskriminējošu. Šīs dalībvalstu grupas pauda atšķirīgus viedokļus, līdzīgi kā par citiem šā priekšlikuma jautājumiem, par transportlīdzekļa vadītāju spēju efektīvi savā labā izmantot elastības iespējas, kas varbūt pastāv vai ir paredzētas tiesību aktos, un nebija vienisprātis par to, kādu labumu dotu detalizēts regulējums par regulāro iknedēļas atpūtu un kā to būtu iespējams kontrolēt.

Plašu atbalstu guva prezidentvalsts kompromiss, lai nošķirtu aizliegtu iknedēļas atpūtu kabīnē vispār un atļautu iknedēļas atpūtu kabīnē tādos gadījumos, ja kravas automašīna atrodas drošā un ērtā stāvlaukumā. Tomēr dažas dalībvalstis saglabāja savu nostāju, ka iknedēļas atpūtai kabīnē jānosaka stingrs aizliegums, kā to sākotnēji ierosināja Komisija. Pāris dalībvalstu nebija pārliecinātas, ka regulu par atpūtas laikposmiem būtu jāizmanto tam, lai reglamentētu atpūtas vietu kritērijus, savukārt citas nebija pārliecinātas par šādas nošķiršanas praktisko vērtību, jo konkrētos reģionos vai nu nav šādu atpūtas vietu "tirgus" vai ir milzīgs to trūkums atkarībā no satiksmes blīvuma.

Vairums dalībvalstu bija vienisprātis, ka, ja noteikumos būtu jānosaka standarti, tos vajadzētu apvienot ar iespēju atjaunināt tos ar sekundāro tiesību aktu palīdzību un ka transportlīdzekļa vadītājiem nepieciešama viegli pieejama informācija. Daudzas dalībvalstis bija vienisprātis ar prezidentvalsti, ka piemērotu atpūtas vietu sertifikācijas procedūra varētu būt lieka, taču ir nepieciešams uzticams, administrācijas pārraudzīts, informācijas avots par šādu vietu pieejamību. Viena dalībvalsts ierosināja stiprināt Komisijas priekšlikumu, paredzot efektīvus kontroles līdzekļus, piemēram, nosakot pienākumu transportlīdzekļa vadītājam sniegt pierādījumus, kur viņš/a pavadīja savu regulāro iknedēļas atpūtu. Tomēr lielākā daļa dalībvalstu piekrita prezidentvalsts priekšlikumam nepieprasīt tādu dokumentāciju, bet paļauties galvenokārt uz tahogrāfa informāciju, vienlaikus veicot pārbaudes uz ceļiem.

Valdīja vispārēja sapratne, ka dažos ES reģionos stāvlaukumi ir tik pārpildīti, ka pat aizliegums pavadīt iknedēļas atpūtu kabīnē situāciju ievērojami neuzlabotu.

Atgriešanās mājās un iknedēļas atpūtas grafiks

Jautājumā par transportlīdzekļa vadītāja tiesībām regulāri **atgriezties mājās** viena liela dalībvalstu grupa atbalstīja Komisijas priekšlikumu par trīs nedēļu ritmu. Mazāka dalībvalstu grupa pauda atbalstu 12 nedēļām, savukārt relatīvi vislielākā grupa bija gatava piekrist prezidentvalsts priekšlikumam par sešām nedēļām. Četras dalībvalstis minēja iespējamu kompromisu – četras nedēļas. Viena dalībvalsts ierosināja, ka teksts būtu jāgroza, skaidri norādot, ka, atgriežoties mājās, ceļā pavadītais laiks nebūtu jāatskaita no atpūtas laika.

Attiecībā uz termina "mājas" definīciju vairums dalībvalstu bija vienisprātis ar prezidentvalsti, ka nepieciešams plašs termina traktējums, lai pārlietu neierobežotu transportlīdzekļa vadītājus. Tomēr tika paustas bažas par to, ka pienākumam jābūt praktiskam no pārvadātāja viedokļa, kā arī par to, kam jāorganizē transportlīdzekļa vadītāja darba grafiks. Citas dalībvalstis ierosināja, ka tai vajadzētu būt uzņēmējdarbības veikšanas valstij vai valstij, kurā ir darbinieka darba vieta.

Attiecībā uz **iknedēļas atpūtas grafiku**, ar ko ir paredzēts radīt palielinātus atpūtas laikposmus, piešķirot kompensācijas par saīsinātiem atpūtas laikposmiem, vairākums dalībvalstu pauda vēlmi saglabāt pašreizējo divnedēļu pieeju, nevis pāriet uz četrām nedēļām, kā ierosinājusi Komisija. Tajā pašā laikā vairākas dalībvalstis atzinīgi novērtēja Komisijas priekšlikumu par papildu elastību četru nedēļu laikposmā. Attiecībā uz izrietošo jautājumu, vai Regulas 561/2006 6. panta 3. punktu vajadzētu attiecīgi grozīt, pāris dalībvalstu ierosināja palielināt uzkrāta braukšanas laika limitu līdz četrām nedēļām, kas atbilst 180 stundām četru nedēļu laikā, nevis 90 stundām divu nedēļu laikā, taču dažas citas dalībvalstis izrādīja stingru pretestību.

Attiecībā uz **kompensāciju par samazinātu iknedēļas atpūtu** vairākas dalībvalstis deva priekšroku tam, lai saglabātu pašreizējo elastību, izmantojot kompensāciju apvienojumā ar ikdienas atpūtu, kā arī iknedēļas atpūtu. Citas dalībvalstis atbalstīja prezidentvalsts kompromisa priekšlikumu, proti, atļaut transportlīdzekļa vadītājiem apvienot kompensāciju ar iknedēļas atpūtas laikposmiem, ietverot samazinātu iknedēļas atpūtu, bet ne – ar ikdienas atpūtas laikposmiem.

Citi jautājumi

Vērā ņemams dalībvalstu skaits nevarēja atbalstīt 7,5 t svara limita atcelšanu saistībā ar izņēmumu **nekomerciālu preču pārvadāšanai**. Viena no šīm dalībvalstīm ierosināja jaunu robežvērtību 18 t, kas pārējām delegācijām vēl jāizvērtē. Zināmu neapmierinātību izraisīja arī mēģinājums ierobežot jēdziena "nekomerciāls" nozīmi. Dažas delegācijas pauda viedokli, ka tas ir pārāk sarežģīti, lai to apmierinoši atrisinātu, savukārt citas mudināja panākt vismaz saskaņotu pieeju ES tiesību aktos.

Divas dalībvalstis iesniedza specifiskas izpētes atrunas attiecībā uz norāžu par pārtraukumu kodificēšanu, ja **pārvadājumus veic vairāki transportlīdzekļa vadītāji**.

Delegācijas, kuras sniedza komentārus, pozitīvi novērtēja Komisijas priekšlikumu piešķirt **transportlīdzekļa vadītājiem** zināmu **elastību** atkāpties no atsevišķiem noteikumiem par atpūtu, lai nokļūtu piemērotā apmešanās vietā, taču tika uzdoti jautājumi par to, kā lai novērtē, vai šāda rīcība neapdraudētu satiksmes drošību. Viena dalībvalsts pauda, ka jāpiešķir vairāk elastības attiecībā uz braukšanas laiku, kad sākas regulārā nedēļas atpūta.

Delegācijas iesniedza arī atrunas par konsultēšanās procedūras izmantošanu **īstenošanas aktu** pieņemšanai, lai definētu saskaņotas pieejas attiecībā uz īstenošanu.

Komisijas piezīmes

Komisijas pārstāvim bija liela nozīme prezidentvalsts centienos sagatavot augsni kompromisiem, kurus varētu atbalstīt delegāciju vairākums. Viņš saglabāja Komisijas nostāju un skaidri pauda, ka prezidentvalsts pieeja attiecībā uz atpūtu kabīnē un atgriešanos mājās / nedēļas atpūtas grafiku ir ievērojama novirze no Komisijas priekšlikuma, tomēr tai ir pozitīvas iezīmes, jo ar to tiek mazināti dažādi bažas izraisoši elementi, jo īpaši attiecībā uz piemērotiem stāvlaukumiem un atpūtas zonām.

d) Regula (ES) Nr. 165/2014

Dalībvalstis atbalstīja Komisijas priekšlikumu paplašināt **ar tahogrāfu reģistrēto informāciju**, iekļaujot robežu šķērsojumus, lai varētu labāk izsekot sociālo un tirgus noteikumu ievērošanai. Šajā sakarībā liels dalībvalstu vairākums atbalstīja prezidentvalsts priekšlikumu **precizēt iemeslus tahogrāfa informācijas vākšanai**, un dažas no tām ierosināja balstīties arī uz pārraudzības pienākumiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 (par piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum). Tomēr dažas dalībvalstis aizstāvēja viedokli, ka pastiprināta transportlīdzekļa vadītāja "izsekošana" dažādu iemeslu dēļ varētu nonākt pretrunā ar datu aizsardzības interesēm un ka īpaša uzmanība jāpievērš vajadzībai un samērīgumam. Šīs delegācijas ierosināja, ka vajadzētu saņemt Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinumu, taču neguva nepieciešamo vairākumu. Arī Padomes Juridiskais dienests sniedza izvērtējumu.

Plašu atbalstu guva prezidentvalsts priekšlikumi par to, ka tekstā jāpievieno precīzas norādes, kad un kur transportlīdzekļa vadītājam vajadzētu **ievadīt valstu kodus** pēc robežas šķērsošanas, pirmajā plānotajā vai nepieciešamajā apstāšanās vietā. Vairākums dalībvalstu iebilda pret pienākumu veikt papildu apstāšanos tikai tāpēc, lai ievadītu valsts kodu, tādējādi atbalstot prezidentvalsts pieeju pieprasīt, ka tranzīta pārvadājumā valsts kods jāievada vienīgi plānotā vai nepieciešamā apstāšanās vietā. Tomēr dalībvalstu mazākums iebilda pret šiem precizējumiem – galvenokārt stingras īstenošanas apsvērumu dēļ. Tās pauda cerību, ka ļoti precīza laika fiksēšana attiecībā uz robežu šķērsošanas informāciju ļaus izsekot sociālo noteikumu ievērošanai, izteica vēlmi pēc obligātas apstāšanās tranzīta pārvadājumos un arī vēlmi paplašināt šo pienākumu, attiecinot to arī uz tiem transportlīdzekļa vadītājiem, kuri joprojām izmanto analogos tahogrāfus. Tās arī izvirzīja argumentu, ka zināmas praktiskas elastības piešķiršana varētu izraisīt nepareizu pamudinājumu atlikt viedo tahogrāfu ieviešanu, kuri visu vajadzīgo informāciju nodrošina elektroniski.

Šī diskusija izvērtās plašākās debatēs par to, vai **viedo tahogrāfu** obligātu **ieviešanu** esošajā autoparkā (tā dēvētā modernizācija, obligāta līdz 2034. gadam) būtu jāpasteidzina, piemēram, par pieciem vai desmit gadiem. Ievērojama daļa delegāciju, paužot savu viedokli šajā jautājumā, atbalstīja šādu soli, savukārt citas pauda vēlmi pagaidīt paredzēto Komisijas pētījumu un izvērtējumu. Dažas delegācijas sarunu gaitā par tiesību aktu kopumu autotransporta jomā nepiekrita agrāka termiņa noteikšanai, izvirzot argumentu, ka kompromiss par tahogrāfu regulu tika panākts tikai pirms trim gadiem un bija grūti sasniedzams. Daļa delegāciju vēl nav paudušas savu viedokli.

Viena dalībvalsts, norādot uz trūkumiem tikai 28 dienas ilgā **datu sērijā** tahogrāfos, kontrolējot sociālo noteikumu ievērošanu, ierosināja pagarināt tvērumu līdz 60 dienām. Citas delegācijas iesniedza izpētes atrunas.

Komisijas pārstāvis pauda viedokli, ka prezidentvalsts ierosinātie papildinājumi ir noderīgi, daļēji praktisku apsvērumu dēļ (valstu kodu ievadīšana) un daļēji juridiskas stingrības dēļ (datu vākšanas pamatojumu papildināšana).

e) **Direktīva *lex specialis* par norīkotajiem darba ņēmējiem autotransporta nozarē un Direktīva 2006/22/EK**

Vispārīgi

Diskusiju par priekšlikumu lielā mērā aizēnoja jautājums par to, vai **noteikumus par darba ņēmēju norīkošanu** vispār vajadzētu piemērot starptautisko autopārvadājumu jomā. Kad debates par Direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā² pārskatīšanu bija tālāk pavirzījušās uz priekšu, dažus diskusijas elementus pārcēla uz vispārējās pieejas sagatavošanu saistībā ar minēto pārskatīšanu, un EPSCO Padomē 2017. gada 23. oktobrī par vispārējo pieeju izdevās vienoties. Šajā sakarībā jo īpaši tika apspriests tranzīta transporta pārvadājumu traktējums un tika panākta vienošanās par to, ka izmaiņas Direktīvā par darba ņēmēju norīkošanu darbā autotransporta nozarei piemēros tikai tad, kad stāsies spēkā *lex specialis*.

Sauszemes transporta jautājumu darba grupa bija saņēmusi paskaidrojumu no Padomes Juridiskā dienesta un rakstiskos komentārus no Komisijas par dažādiem aspektiem saistībā ar norīkošanu darbā. Daudzas delegācijas piešķīra īpašu nozīmīgumu minētajiem komentāriem, kā arī apspriedēm EPSCO padomē, tostarp Komisijas paziņojumam un komentāriem, kas tika sniegti minētajās apspriedēs.

Runājot par **pagarinājuma periodu**, lai piemērotu galvenās darba ņēmēju norīkošanas noteikumu sastāvdaļas, vairākas dalībvalstis saglabāja savu principiālo iebildumu pret šo standartu piemērošanu transportlīdzekļa vadītājiem vispār. Tomēr vairums dalībvalstu šajā grupā bija gatavas mainīt savu nostāju, ja pagarinājuma periods būtu visaptverošs un noteikts tādā līmenī, kas atstāj iespēju praksē gūt labumu no šāda atbrīvojuma. Šīs dalībvalstis pievienoja papildu nosacījumus šādi nostājas maiņai, piemēram, attiecībā uz mazāku skaitu sociālo standartu un administratīvo prasību, kas jāpiemēro.

² Direktīva 96/71/EK.

Mazāka dalībvalstu grupa pauda bažas par to īpašo situāciju saistībā ar attālinātību vai intensīvo pārrobežu satiksmi. Cita dalībvalstu grupa turpretī uzstāja, ka ir jāpiemēro visi noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu no brīža, kad to teritorijā iebrauc transportlīdzekļa vadītāji no citām ES dalībvalstīm, vai ļoti drīz pēc tam, un tās bija pret atbrīvojuma noteikšanu kabotāžas pārvadājumiem. Delegācijas principā piekrita Komisijai par to, ka gadījumā, ja piemēro darba ņēmēju norīkošanas noteikumus, ir nepieciešams *lex specialis*, lai ņemtu vērā autotransporta nozares specifiku un nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecībā uz kontrolēm uzņēmēju dalībvalstu līmenī. Šķita, ka lielākā daļa dalībvalstu bija galvenokārt nobažījušās par pieaugošo administratīvo slogu, kas izriet no minētajiem noteikumiem, tostarp par milzīgo darbu ar dokumentiem, kas vajadzīgs, lai īstenotu darba ņēmēju norīkošanas noteikumus, vienlaikus mudinot rīkoties cīņā pret dažu transportlīdzekļa vadītāju necilvēcīgiem darba apstākļiem.

Darbības joma

Kas attiecas uz **tranzītu**, liels vairākums delegāciju, kas pauda nostāju, piekrita prezidentvalsts viedoklim par to, ka tranzīta pārvadājumu laikā transportlīdzekļa vadītāji netiek norīkoti darbā. Tāpat vairākums delegāciju deva priekšroku tam, ka tranzīta situācija būtu jāreglamentē tiesību aktā (vai nu galvenajā direktīvā, vai *lex specialis*). Viena dalībvalsts pauda skaidru viedokli par to, ka transportlīdzekļa vadītāji tiek norīkoti darbā arī tranzīta situācijā.

Diskusijas par **kombinēto pārvadājumu autoceļa posmu** nedeva rezultātus, jo ievērojams skaits dalībvalstu deva priekšroku šā jautājuma analīzei pēc tam, kad būs iesniegts priekšlikums grozīt attiecīgo direktīvu³. Citas vēlējās saglabāt visaptverošu skatu uz starptautiskajiem pārvadājumiem, nevis tos sadalīt dažādos posmos, lai piemērotu darbā norīkošanas noteikumus. Vairums delegāciju, kas pauda viedokli, piekrita prezidentvalsts bažām par to, ka tā vai citādi situācija ir jāprecizē.

Prezidentvalsts ierosinājumu paplašināt *lex specialis* atkāpes, attiecinot tās uz **pašpārvadājumiem (ar autotransportu)**, kā noteikts Darba ņēmēju norīkošanas direktīvā, dažas dalībvalstis atbalstīja, bet citām vajadzēja vairāk laika, lai novērtētu šāda grozījuma sekas.

³ Direktīva 92/106/EEK.

Diskusijās par **norīkošanas laikposmu aprēķināšanu** lielā mērā aplūkoja divus risinājumus. Ievērojams skaits dalībvalstu atbalstīja Komisijas pieeju, proti, izmantot sešu stundu atsaucē laikposmu, lai aprēķinātu pusi dienas un pilnu dienu. Vēl viena līdzīgi spēcīga dalībvalstu grupa vēlējās ņemt vērā to faktisko stundu skaitu, kas pavadītas uzņēmējā dalībvalstī, nonākot pie "klātbūtnes dienas" tikai pēc tam, kad beidzies jebkurš attiecīgais 24 stundu periods. Runājot par atpūtas laikposmu un darbgatavības laikposmu iekļaušanu, prezidentvalsts ierosinājums neiekļaut aprēķinā iknedēļas atpūtas laikposmus nesaņēma vairākuma atbalstu. Savukārt dažas dalībvalstis gribēja vēl vairāk, proti, neiekļaut aprēķinā arī ikdienas atpūtas laikposmus un darbgatavības laikposmus.

Diskusijai par laiku, kad robežšķērsošanas informāciju ievada tahogrāfā, līdzīga diskusija notika par to, **kā būtu jāuzskaita klātbūtne saskaņā ar norīkošanas noteikumiem, ja kravas automašīna ierodas uzņēmējā dalībvalstī ar vilcienu vai prāmi**. Kopumā delegācijas atbalstīja prezidentvalsts ierosinājumu, proti, ka norīkošana sākas pienākšanas ostā vai stacijā. Divas dalībvalstis deva priekšroku atsaucē uz brīdi, kad transportlīdzekļa vadītājs beidzot pamet pienākšanas ostu vai staciju. Viena dalībvalsts uzstāja, ka aprēķins ir jāsāk uz robežas neatkarīgi no transporta veida. Apspriedes neļāva izdarīt secinājumus par to, kā attiekties pret (darbgatavības vai atpūtas) laiku, kas pavadīts uz prāmja vai vilcienā, piemēram, vai būtu jādod zināma elastība transportlīdzekļa vadītājam saistībā ar minēto laikposmu sadalījumu attiecībā uz valsti, kuru viņš atstāj vai kurā ierodas.

Administratīvās prasības un kontroles pasākumi

Ļoti liels vairākums dalībvalstu, kuras izteicās, puda vēlmi *lex specialis* iekļaut "slēgtu sarakstu" ar **administratīvām prasībām un kontroles pasākumiem** norīkošanas noteikumu piemērošanai autotransporta nozarē. Šīs dalībvalstis apgalvoja, ka izsmeļošs saraksts ar visās dalībvalstīs saskaņotiem noteikumiem nodrošinātu to, ka pārvadājumi tiktu veikti pēc iespējas raiti šajā tik ļoti mobilajā un pēc būtības starptautiskajā nozarē. Tās arī puda atbalstu tam, lai šo ekskluzīvo raksturu direktīvā padarītu skaidrāku, un apsvēra iespēju, ka likumdevējs varētu paredzēt tādu sekundāro tiesību aktu, ar ko atjaunina prasību un kontroles pasākumu sarakstu atbilstoši tehnoloģiju attīstībai kontroles un transporta jomā.

Dažas dalībvalstis pauda atbalstu neizsmeļošam sarakstam. Pāris dalībvalstu saglabāja savu nostāju, jo bija nobažījušās, ka sarakstā netiktu sniegti visi vēlamie elementi.

Runājot par saraksta saturu, divas dalībvalstis pauda konkrētus ierosinājumus saīsināt to kontroles elementu sarakstu, ko Komisija ierosinājusi attiecībā uz pārbaudēm uz ceļiem, un pārnest dažus izmeklēšanas elementus uz pārrobežu izpildes otro posmu, izmantojot administratīvo sadarbību un pārbaudes telpās. Dažas dalībvalstis atzinīgi novērtēja šos ierosinājumus. Tomēr citas uzstāja, ka sevišķi svarīga ir aktuālu norīkošanas deklarāciju pieejamība, bet viedokļi par to, cik lietderīgas ir algas lapu pārbaudes uz ceļiem, dalījās, ņemot vērā, ka algas lapas attiecas uz laikposmiem pagātnē un tām ir atšķirīgs formāts, saturs un valoda. Visā diskusijas laikā galvenie apsvērumi bija vajadzība pārbaudes personālam nodrošināt viegli novērtējamus dokumentus un pamatu lēmumu pieņemšanai uz vietas, tostarp izmantojot modernizētas informācijas sistēmas, savukārt citos apsvērumos tika atzīts, ka lēmumus varētu pieņemt tikai pēc pārbaudēm telpās.

Citi jautājumi

Divas dalībvalstis pauda bažas par norīkošanas noteikumu praktisko piemērošanu un izpildi attiecībā uz **trešo valstu pārvadātājiem un transportlīdzekļa vadītājiem**. Tā kā tās uzskata, ka praksē nav iespējams piemērot un izpildīt norīkošanas noteikumus, trešo valstu pārvadātāji varētu nonākt labvēlīgākā situācijā salīdzinājumā ar ES pārvadātājiem.

Riska novērtējuma sistēma Direktīvā 2006/22/EK

Lai arī stabils vairākums principā atbalstīja Komisijas pieeju attiecībā uz riska novērtējuma sistēmas uzlabošanu saskaņā ar izpildes direktīvu, dažas dalībvalstis pauda piesardzību un lūdza visupirms koncentrēties uz riska novērtējuma sistēmu pilnīgu īstenošanu valstu līmenī. Tāpat daudzas dalībvalstis pieprasīja pārejas periodu. Pāris dalībvalstu arī apšaubīja ierosinātos privileģētos kritērijus attiecībā uz kravas automašīnām ar "viedajiem tahogrāfiem" vai saskatīja grūtības aprēķināt risku situācijā, kurā pārvadātāji izmanto daudzus nomātus transportlīdzekļus.

Darba laika direktīvas pārbaude

Daudzas dalībvalstis paredzēja praktiskas dabas grūtības, ja obligātajām pārbaudēm uz ceļiem būtu jānodrošina atbilstība Darba laika direktīvai ⁴. Komisija paskaidroja, ka kontroļu atvieglošanas nolūkā tika apsvērta atsevišķu Darba laika direktīvas daļu pārformulēšana, tomēr tajā laikā tas nebija iespējams, jo trūka atbalsta no sociālajiem partneriem.

Lai rastu rentablu veidu, kā nodrošināt Darba laika direktīvas izpildi, prezidentvalsts tad ierosināja, ka kontroles prasības attiektos tikai uz pārbaudēm pārvadātāju telpās. Tas ļautu saskaņot mērķi, proti, uzlabot Darba laika direktīvas izpildi, ar bažām, ka minimālais pārbaudžu uz ceļiem līmenis varētu nebūt efektīvs. Deleģācijas piekrita šādai turpmākai virzībai.

Komisijas piezīmes

Komisijas pārstāvja palīdzība bija ļoti noderīga centienos izskaidrot sarežģītus jautājumus un kļiedēt šaubas saistībā ar darba ņēmēju norīkošanas noteikumu piemērošanu autotransporta nozarē. Viņš sniedza atbalstu vairākām prezidentvalsts ierosmēm precizēt tekstu, jo īpaši attiecībā uz to pārvadājumu tvērumu, uz kuriem attiecas norīkošanas noteikumi, un padarīt laikposmu aprēķināšanu funkcionālāku, vienlaikus uzstājot uz priekšlikuma principiem. Šie principi konkrēti ietvēra darba ņēmēju norīkošanas noteikumu piemērošanu, pieļaujot zināmas atkāpes, un to, ka norīkošanas aprēķinā tiek ņemti vērā visi laikposmi, kuri ir saistīti ar darba laikposmiem. Komisijas pārstāvis apstiprināja, ka tranzīts nav uzskatāms par norīkošanas darbā situāciju. Viņš arī norādīja, ka, runājot par administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem, šie noteikumi būtu pilnīgi un izsmeltoši jāsaskaņo ES līmenī (t. i., "slēgts saraksts"). Tad viņš uzskatīja, ka, lai arī Darba laika direktīvas izpildes uzlabošana ir svarīgs mērķis, izpildes līdzekļu izmantošanā būtu jāņem vērā praktiskie ierobežojumi.

⁴ Direktīva 2002/15/EK.

f) **Direktīva 2006/1/EK**

Kas attiecas priekšlikumu, ar ko ievieš lielāku elastību attiecībā uz bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu pārrobežu izmantošanu kravu autopārvadājumiem, vairākas dalībvalstis saglabāja atrunas saistībā ar iespējamo transportlīdzekļu nodokļa ienākumu samazināšanos. Šīs dalībvalstis pauda gandarījumu par prezidentvalsts kompromisu samazināt atļautās ekspluatācijas **minimālo laikposmu** līdz trim mēnešiem (četrus mēnešus vietā), bet dažas no tām deva priekšroku divu vai pat tikai viena mēneša laikposmam. Tāpat delegācijas pauda gandarījumu par prezidentvalsts ierosinājumu ļaut dalībvalstīm ierobežot nomātu transportlīdzekļu īpatsvaru īpašumā esošo transportlīdzekļu kopējā autoparkā, bet dažām delegācijām vajadzēja vēl rūpīgāk pārbaudīt attiecīgo skaitli, un viena delegācija vēlējās piemērot ierobežojumu kopējam autoparkam, ko izmanto uzņēmums. Četras dalībvalstis noraidīja Komisijas priekšlikumu, savukārt dažas citas pauda gandarījumu par priekšlikumu kā tādu, atsaucoties uz valstu līmenī jau ieviesto liberalizāciju. Viena dalībvalsts ierosināja, ka dalībvalstij vajadzētu atļaut ierobežot tādu nomātu transportlīdzekļu izmantošanu, kas nepārsniedz konkrēta svara limitu. Divas dalībvalstis pauda atšķirīgus viedokļus par ierosināto svara ierobežojuma svīturošanu nomātiem transportlīdzekļiem, kurus izmanto **pašpārvadājumiem**.

Lielākā daļa delegāciju atzinīgi vērtēja prezidentvalsts priekšlikumu, ciktāl tas attiecas uz **atlikušo laika ierobežojumu kontroles** atvieglošanu. Dažas delegācijas pauda uzskatu, ka joprojām saglabājas ievērojams risks saistībā ar citu, jo īpaši kabotāžas, noteikumu kontrolēšanu, un dažas citas delegācijas arī pauda bažas par transportlīdzekļu pāriešanu no viena līguma uz citu un par slogu, ko radīs lielāks pārkāpumu skaits pārrobežu kontekstā. Viena dalībvalsts uzskatīja par vēlamu noteikumos paredzēt skaidru prasību pareizi **reģistrēt** nomātus transportlīdzekļus ES ⁵.

Daudzas delegācijas bija gatavas piekrist prezidentvalstij attiecībā uz to nosacījumu pārformulēšanu, ar kuriem atļauj tādu nomātu transportlīdzekļu ekspluatāciju, kuri atbilstoši paredzētajai kārtībai laisti ekspluatācijā citā dalībvalstī un kurus **nomā uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī**. Tomēr, tā kā viena dalībvalsts nāca klajā ar atšķirīgu priekšlikumu, vairākām dalībvalstīm vēl bija jānoformulē sava nostāja par minēto priekšlikumu.

⁵ Sk. Padomes Direktīvu 1999/37/EK.

Visbeidzot, delegācijas atzinīgi vērtēja prezidentvalsts priekšlikumu parūpēties par dažiem atlikušajiem riskiem, izmantojot **Komisijas veiktu pārskatīšanu** piecus gadus pēc jauno noteikumu īstenošanas.

Komisijas pārstāvis iesniedza vispārēju atrunu un izrādīja atvērtību attiecībā uz konkrētu garantiju iestrādāšanu priekšlikumā.

IV. APSVĒRUMI TURPMĀKAM DARBAM

Prezidentvalsts Igaunija panāca ievērojamu progresu attiecībā uz daudziem tirgu aspektiem un pirmā mobilitātes jomas tiesību aktu kopuma sociālo pīlāru. Tās darba iznākums ir stabils pamats turpmākām diskusijām. Darbs pie četriem dosjē ir paralēli paviszījies uz priekšu, un kompromisa panākšanā starp dalībvalstīm attiecībā uz dažiem dosjē ir panākts lielāks progress nekā attiecībā uz citiem.

Jo īpaši krietni paviszījies uz priekšu ir tehniskais darbs pie priekšlikumiem par piekļuvi darbam profesijā (attiecībā uz kritēriju noteikšanu un vieglajiem kravas automobiļiem), par nomātiem transportlīdzekļiem un par tahogrāfiem. Prezidentvalsts uzskata, ka ir iespējams panākt kompromisus.

Ir jāiegulda lielāks darbs saistībā ar priekšlikumu par atpūtas laiku, lai rastu visiem piemērotu kompromisu. Vairākums dalībvalstu, šķiet, piekrīt kompromisa virzienam, savukārt vairākām citām joprojām ir būtiskas bažas. Lai virzītos uz priekšu, būs jāizstrādā konkrēti grozījumi.

Vislielāko darbu prasīs priekšlikums par autotransporta nozares darba ņēmēju norīkošanu darbā un priekšlikums par piekļuvi tirgum. Līdz šim nekāds īpašs progress nav panākts, jo šie dosjē ir ļoti politiski un ir cieši saistīti. Turklāt daudzas dalībvalstis ir paziņojušas, ka tām vēl nav oficiālas nostājas. Papildu sarežģījums izriet no savstarpējās saiknes ar likumdošanas darbu pie grozījumiem vispārējā darba ņēmēju norīkošanas direktīvā, par ko Padomes vispārējā pieeja tika pieņemta tikai 2017. gada 23. oktobrī un nesen ir sākušies dialogi.

Darbs Padomes darba sagatavošanas struktūrās Igaunijas prezidentūras laikā ir apstiprinājis priekšrocību saskaņotas un paralēlas pieejas ievērošanai starp dažādiem kopuma elementiem.

V. NOBEIGUMS

Pastāvīgo pārstāvju komiteja pēc 2017. gada 22. novembra sanāksmes aicina Padomi pieņemt zināšanai šo ziņojumu, lai sagatavotos turpmākai virzībai darbā pie kopuma priekšlikumiem.
