



Briuselis, 2018 m. gruodžio 4 d.
(OR. en, fr)

Tarpinstitucinės bylos:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

15084/18
ADD 1

TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Delegacijoms

Ankstesnio
dokumento Nr.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4
Komisijos dok. Nr.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Dalykas: Judumo dokumentų rinkinys I:
Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo,
derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB)
Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009
Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies
keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtiniausi reikalavimai dėl
maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių
pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente
(ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais
Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies
keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo
reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva
2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės
– Pareiškimai

Delegacijoms priede pateikiami delegacijų pareiškimai dėl Tarybos bendro požiūrio dėl pirmiau
nurodytų pasiūlymų.

Lenkija, Bulgarija, Lietuva, Malta, Vengrija

Lenkija, Bulgarija, Lietuva, Malta, Vengrija apgailestaudamos atkreipia dėmesį į tai, kad pastangos padalyti rinką ir apsaugoti kai kurių valstybių narių vidaus rinkas nustelbė pirminį Judumo dokumentų rinkinio I tikslą supaprastinti ir paaiškinti transporto sektoriui skirtas taisykles ir pagerinti vairuotojų socialines ir darbo sąlygas.

Bendrame požiūryje dėl Judumo dokumentų rinkinio I neatsižvelgiama į valstybių narių, esančių prie ES išorės sienų, geografinius ypatumus. Pasiūlytame dokumentų rinkinyje taip pat neatsižvelgta į specifines salų valstybių problemas. Be to, juo ne tik sudaromos nevienodos sąlygos veiklos vykdytojams ES, bet taip pat keliamas pavojus ES krovinių vežimo keliais sektoriaus tarptautiniam konkurencingumui.

Vietoj subalansuotų nuostatų ir tikro kompromiso, kuriuo būtų prisidėta prie gerai veikiančios bendrosios rinkos, pasiūlytu bendru požiūriu nustatomos ribojamojo pobūdžio, neproporcingos ir protekcionistinės priemonės, kurios neatitinka Sutarčių pagrindinių principų ir pagrindinių ES laisvių. Tokios nuostatos pavyzdys – reikalavimas nustatyti konkrečią vairuotojo grįžimo vietą.

Lenkija, Bulgarija, Lietuva, Malta, Vengrija tvirtai prieštarauja dėl:

- skaidomojo modelio, kuriuo numatomas komandiravimo tvarkos taikymas vairuotojams, vykdančioms vežimo kitos šalies kelių transporto priemone ir kabotažo operacijas. Dėl pasiūlymo ES rinka fragmentuos, bus diskriminuojamos kai kurios valstybės narės ir tų šalių vairuotojai. Jis kliudys kelių transporto vidaus rinkai tinkamai veikti, dėl jo susidarys neproporcinga administracinė našta veiklos vykdytojams, ypač mažosioms ir vidutinėms įmonėms, ir, be to, bus pagilinta nesažininga ES ir ne ES veiklos vykdytojų konkurencija – nukentės ES veiklos vykdytojai. Galiausiai dėl jo taip pat padidės kliūtys ES prekybai;
- visiško draudimo reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudoti vairuotojo kabinoje. Šiuo ribojamojo pobūdžio sprendimu neatsižvelgiama į tai, kad Europoje nėra pakankamai tinkamų poilsio vietų su tinkamu būstu. Esant tokiai situacijai vairuotojų darbo sąlygos nepagerės, nes vairuotojai nepasinaudos infrastruktūra, kurios nėra ir kuriai įrengti reikės laiko;

- papildomų apribojimų dėl kabotažo įvedimo nustatant tam tikro dienų skaičiaus trukmės veiklos pertraukos laikotarpį. Tai dar viena ribojamojo pobūdžio, neproporcinga ir protekcionistinė priemonė, kuria nustatoma savavališka administracinė kliūtis patekti į rinką.

Todėl dabartinės redakcijos Judumo dokumentų rinkinio I įgyvendinimo rezultatas bus ne didesnis ES transporto sektoriaus konkurencingumas ir klestėjimas, o mažųjų ir vidutinių vežėjų bankrotai, padidėjęs ES nedarbo lygis, gerokai išaugusios daugelio prekių ir paslaugų kainos – tai neigiamai paveiks vartotojus ir sulėtins ekonomikos augimą. Valstybėse narėse, kurios yra ne ES centre ir kurių ekonomikose transporto sektorius yra itin svarbus, pasekmės bus daug sunkesnės.

Todėl atsižvelgdamos į tai, kad pasiūlytu Tarybos bendru požiūriu dėl Judumo dokumentų rinkinio akivaizdžiai neužtikrinama pakankamai teisingumo ir pusiausvyros, Lenkija, Bulgarija, Lietuva, Malta, Vengrija balsuoja prieš jį.

Belgija

Belgija patvirtina, kad 2018 m. gruodžio 3 d. Transporto tarybos posėdyje ji balsavo prieš Judumo dokumentų rinkinį I.

Belgija negali pritarti naujai kabotažo tvarkai, pasiūlytai pagal Reglamentą Nr. 1072/2009, nes penkių dienų trukmės veiklos pertraukos laikotarpio įvedimas kelia pavojų ekonominės veiklos šiame sektoriuje tvarumui.

Švedija

Švedijos pareiškimas dėl pasiūlymo dėl Direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2006/22/EB ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI) (2018 m. lapkričio 28 d., Briuselis, dok. 14802/18 ADD 4)

Švedija gali pritarti bendram požiūriui dėl šio pasiūlymo, bet norėtų, kad į protokolą būtų įtraukta ši pastaba dėl 2 straipsnio 4 dalies a punkto ir į ją būtų atsižvelgta tolesnio proceso metu.

Švedijos nuomone, būtų naudinga, jei 2 straipsnio 4 dalies a punkte būtų aiškiai išreikšta pagarba nacionaliniams darbo teisės modeliams ir pripažintas socialinių partnerių vaidmuo, kiek tai susiję su Sutartimis. Socialiniai partneriai atlieka tam tikrą vaidmenį vykdant darbo sąlygų ir įdarbinimo sąlygų stebėseną kai kuriose valstybėse narėse. Tai yra garantuojama bendrosiomis direktyvomis dėl komandiravimo, kurių atžvilgiu pasiūlyta direktyva turėtų būti *lex specialis*. Kad *lex specialis* šiuo požiūriu veiktų lygiai taip pat, kaip bendrosios direktyvos, pageidautina pateikti paaiškinimą. Todėl svarbu 2 straipsnio 4 dalies a punkte nustatyti, kad nacionalinė kompetentinga institucija gali suteikti galimybę susipažinti su komandiravimo deklaracijoje pateikta informacija, pavyzdžiui, per registrą, kitoms institucijoms arba socialiniams partneriams laikantis nacionalinės teisės ir praktikos.

Be to, Švedija norėtų priminti, kad Tarpinstitucinėje deklaracijoje dėl Europos socialinių teisių ramsčio gerbiamas socialinių partnerių vaidmuo.