



Briuselis, 2020 m. vasario 11 d.
(OR. en)

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

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui (COREPER I) / Tarybai

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

– Politinis susitarimas

Komisijos ir valstybių narių pareiškimai.

Komisijos pareiškimas

Komisija atkreipia dėmesį į preliminarų susitarimą dėl Judumo dokumentų rinkinio I socialinių ir rinkos aspektų, kurį Taryba ir Europos Parlamentas pasiekė 2019 m. gruodžio 11–12 d. įvykusiame 4-ajame trišalio dialogo susitikime.

Komisija apgailestauja, kad į Tarybos ir Europos Parlamento pasiektą politinį susitarimą įtraukti elementai, kurie neatitinka Europos žaliojo kurso tikslų ir Europos Vadovų Tarybos patvirtinto tikslo ne vėliau kaip 2050 m. užtikrinti, kad ES poveikis klimatui būtų neutralus. Šie elementai – tai privalomas transporto priemonės gražinimas į sistėigimo valstybę narę kas 8 savaites ir kombinuotojo vežimo operacijoms nustatyti apribojimai. Šios priemonės nebuvo numatytos 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos priimtuose pasiūlymuose ir nebuvo atliktas jų poveikio vertinimas. Nustačius pareigą gražinti sunkvežimį, transporto sistema taps neveiksminga ir padidės nereikalingas išmetamųjų teršalų kiekis, tarša ir spūstys, o dėl kombinuotajam vežimui taikomų apribojimų sumažės jo, kaip priemonės krovinių vežimo daugiarūšiu transportu operacijoms remti, veiksmingumas.

Šiame pasiūlyme numatyta reikšmingų socialinių pokyčių. Dabar Komisija atidžiai įvertins šių dviejų aspektų poveikį klimatui, aplinkai ir bendrosios rinkos veikimui. Komisija tai padarys atsižvelgdama į Žaliąjį kursą ir transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir aplinkos apsaugos priemones, kartu užtikrindama, kad bendroji rinka veiktų tinkamai.

Atlikusi poveikio vertinimą, Komisija prireikus pasinaudos teise pateikti tikslinį pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto iki įsigaliojant šiems dviem nuostatom.

Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas

Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija reiškia didelį susirūpinimą dėl to, kad preliminarus susitarimas dėl Judumo dokumentų rinkinio I prieštarauja vienai iš pagrindinių laisvių – laisvei teikti paslaugas bendrojoje rinkoje, laisvo darbuotojų judėjimo principui, taip pat pagrindinei ES politikai ir tikslams klimato srityje.

Visų pirma reikalavimas grąžinti sunkiasias transporto priemones į įsisteigimo valstybę narę bent kartą kas 8 savaites prieštarauja ES plataus užmojo klimato tikslams, kuriuos 2019 d. gruodžio 11 d. Europos Komisija nustatė naujajame Žaliajame kurse. Jeigu tokia pareiga bus patvirtinta, labai padidės sunkvežimių reisų be krovinių Europos keliais skaičius ir atitinkamai gerokai padidės transporto sektoriaus išmetamas CO₂ kiekis. Šiam sektoriui jau ir taip tenka maždaug ketvirtadalis viso ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančios dujų kiekio.

Nepaisant mūsų pastangų atkreipti dėmesį į šiuos aspektus ir nepaisant mokslinių įrodymų, gautų atlikus tyrimus dėl tokios pareigos poveikio reisų be krovinių skaičiaus ir išmetamo CO₂ kiekio didėjimui, visiškai neatsižvelgiama į numatomą šios nuostatos poveikį, o racionalūs argumentai atmetami. Be to, nors pagal geresnio reglamentavimo darbotvarkę reikalaujama atlikti visų tokių priemonių poveikio vertinimą ES lygmeniu, toks vertinimas dar nepateiktas.

Transporto priemonių grąžinimas į įsisteigimo valstybę narę yra tik vienas iš Judumo dokumentų rinkinyje I siūlomų pernelyg ribojamojo pobūdžio ir diskriminacinių priemonių pavyzdžių. Panašų susirūpinimą mums kelia kabotažo apribojimai – pernelyg ilgas veiklos pertraukos laikotarpis. Šis veiklos pertraukos laikotarpis yra protekcionistinė priemonė, kuri padarys gana neigiamą poveikį bendrajai rinkai. Remiantis žinomų mokslo tiriamųjų institutų skaičiavimais, dėl pareigos grąžinti sunkvežimius ir kabotažo operacijoms taikomų apribojimų per metus bus išmetami papildomi milijonai tonų CO₂.

Kitas didelį susirūpinimą keliantis klausimas yra tai, kad dėl privalomo transporto priemonių gražinimo nepalankioje padėtyje atsidurs tos valstybės narės, kurioms dėl jų geografinės padėties kils didelių sunkumų teikiant vežimo sunkvežimiais paslaugas bendrojoje rinkoje, nes jų transporto priemonės turės nuvažiuoti daug didesnius atstumus ir įveikti dideles gamtines kliūtis, ypač salų atveju.

Dar vienas veiksnys, į kurį nebuvo tinkamai atsižvelgta, – nesažininga trečiųjų šalių vežėjų konkurencija. Tai kelia ypač didelį nerimą, nes sprendimas, kurį reikės vykdyti, turės ilgalaikį poveikį ne tik transporto sektoriui, bet ir visai ES ekonomikai.

Transporto sektorius vertas teisingos ir tvirtos ES teisinės sistemos, kuri toliau skatintų jo vystymąsi, kartu užtikrinant realistiškas ir įgyvendinamas taisykles. Preliminariame susitarime, vietoj subalansuotų nuostatų ir tikro kompromiso, nustatomos ribojamojo pobūdžio, neproporcingos ir protekcionistinės priemonės.

Judumo dokumentų rinkinys I yra itin svarbus Europos bendrajai rinkai ir kelių transporto sektoriui. Šiandien, labiau nei bet kada anksčiau, turime išsaugoti sklandų bendrosios rinkos ir visų ES valstybių narių ekonomikos veikimą, kartu užtikrindami suderinamumą su kitų sričių ES politika.

Belgijos pareiškimas

Belgija susipažino su gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos pasiekto preliminarus susitarimo dėl Judumo dokumentų rinkinio I socialinio ir rinkos ramsčio rezultatais.

Belgija palankiai vertina tai, kad iš esmės pagerintos sunkvežimių vairuotojų darbo sąlygos, visų pirma uždraudus kassavaitinį poilsį kabinoje ir pradėjus taikyti komandiravimo taisykles kabotažo operacijoms. Ateityje turėtų būti sudarytos vienesnės sąlygos, įtraukus lengvasias komercines transporto priemones į viso Judumo dokumentų rinkinio taikymo sritį, nustačius, kad sunkvežimiai kas 8 savaites turi būti grąžinami į įmonės buveinę, ir taikant plataus užmojo naujų išmaniųjų tachografų diegimo tvarkaraštį – taip bus galima geriau užtikrinti galiojančių ir naujų taisyklių vykdymą.

Todėl Belgija mano, kad nenuoseklu dar labiau apriboti patekimą į rinką nustatant 4 dienų trukmės veiklos pertraukos laikotarpį kabotažo atžvilgiu, nors tuo pat metu Europos Sąjunga užtikrins aukštynkryptę socialinę konvergenciją.

Mūsų supratimu, veiklos pertraukos laikotarpis yra prekybos kliūtis, prieštaraujanti vidaus rinkos dvasiai ir logistikos grandinės veiksmingumui, nes kabotažo operacijos suteikia galimybę išvengti kelionių be krovinių.

Taip pat apgailestaujame dėl to, kad įtrauktas pasiūlymas dėl ilgalaikio komandiravimo, kuris nebuvo įtrauktas nei į Komisijos pasiūlymą, nei į abiejų teisėkūros institucijų susitarimus ir dar nebuvo atidžiai įvertintas.

Todėl, nepaisant į dokumentų rinkinį įtrauktų teigiamų socialinių elementų, Belgija susilaikys balsuojant dėl šio susitarimo.

Estijos pareiškimas

Estija visiškai pritaria Judumo dokumentų rinkinio I socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų¹ tikslams – jais buvo siekiama sudaryti sąlygas nustatyti aiškias kelių transporto taisykles. Estijos nuomone, tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinka Europos Sąjungoje turi atitikti bendruosius bendrosios rinkos principus, būti atvira konkurencijai, veiksminga ir tausojanti aplinką. Estija mano, kad papildomais reikalavimais neturi būti užkrauta nepagrįsta administracine našta įmonėms ar viešojo sektoriaus institucijoms ir jie neturi prieštarauti Europos Sąjungos klimato politikos tikslams.

Derybų dėl šio dokumentų rinkinio metu Estija laikėsi konstruktyvaus požiūrio – ji stengėsi atsižvelgti į pasiūlymus, kuriais būtų pagerintos vairuotojų darbo sąlygos, kovojama su neteisėta rinkos praktika ir mažinamas neigiamas poveikis aplinkai, ir juos remti. Tačiau derybos baigėsi susitarimu, dėl kurio Estijos vežėjai atsidūrė nepalankioje konkurencinėje padėtyje, visų pirma dėl to, kad kelių transporto įmonės įpareigojamos organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, kad jų transporto priemonės grįžtų į įsisteigimo valstybę narę per 8 savaites nuo išvažiavimo (pareiga grąžinti transporto priemonę).

¹ 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; COM(2017)281.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

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; COM(2017)277.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

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; COM(2017)278.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Ši pareiga nebuvo numatyta pradiname dokumentų rinkinyje. Nebuvo atliktas esminis jos poveikio vertinimas, o tai kelia susirūpinimą dėl jos ryšio su 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniu susitarimu dėl geresnės teisėkūros².

Antra, nustačius, kad transporto priemonės turi būti gražinamos į įsisteigimo valstybę narę, apribojama geografinė teritorija, kurioje tos valstybės narės kelių transporto įmonės gali vykdyti operacijas, ir todėl tai neatitinka Judumo dokumentų rinkinio I tikslo užtikrinti vienodas sąlygas.

Trečia, kadangi taikant šią pareigą didėja reisų be krovinių skaičius ir išmetamas papildomas CO₂ kiekis, Estija laikosi pozicijos, kad šis reikalavimas prieštarauja ES klimato politikos ir Paryžiaus susitarimo tikslams. Tai neatitinka 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Vadovų Tarybos išvadų³.

Be to, Estijos nuomone, šis reikalavimas yra neproporcingas, nes susitarime jau numatytos kovos su vadinamųjų priedangos įmonių reiškiniu priemonės. Pareiga gražinti transporto priemonę galbūt paskatins tokią praktiką ir, be to, paskatins kelių transporto įmones iš periferinių valstybių narių persikelti, o dėl to sumažės darbo vietų ir mokestinių pajamų.

Galiausiai, kadangi dėl šios priemonės gali padidėti eismo intensyvumas, Estijai kelia susirūpinimą jos poveikis kelių eismo saugumui.

Todėl Estija, dar kartą pabrėždama remianti Judumo dokumentų rinkinio I socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų tikslus, apgailestauja, kad į susitarimą įtraukta pareiga gražinti transporto priemonę. Atsižvelgdama į pirmiau išdėstytas aplinkybes, Estija balsuos prieš minėtą susitarimą.

² Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinis susitarimas dėl geresnės teisėkūros.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ 1 skirsnio 5 punktas: *Visi atitinkami ES teisės aktai ir politika turi būti suderinami su poveikio klimatui neutralumo tikslo įgyvendinimu ir padėti jį įgyvendinti, kartu laikantis vienodų sąlygų principo. /.../*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/lt/pdf>