

Briselē, 2020. gada 11. februārī
(OR. en)

Starpiestāžu lietas:
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

"I/A" PUNKTA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja (I) / Padome
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 transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas 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 – politiska vienošanās

Komisijas un dalībvalstu paziņojumi.

Komisijas paziņojums

Komisija pieņem zināšanai provizorisko vienošanos par mobilitātes paketes I sociālajiem un tirgus aspektiem, ko ceturrtā triāloga laikā 2019. gada 11.–12. decembrī panākusi Padome un Eiropas Parlaments.

Komisija pauž nožēlu, ka Padomes un Eiropas Parlamenta panāktā politiskā vienošanās ietver elementus, kas neatbilst Eiropas zaļā kursa vērienīgajiem mērķiem un Eiropadomes apstiprinātajam mērķim līdz 2050. gadam Eiropas Savienībā panākt klimatneitralitāti. Minētie elementi ir transportlīdzekļa obligāta atgriešanās reģistrācijas dalībvalstī ik pēc astoņām nedēļām un kombinētajiem pārvadājumiem noteiktie ierobežojumi. Šādi pasākumi nebija iekļauti Komisijas 2017. gada 31. maijā pieņemtajos priekšlikumos, un tiem nav veikts ietekmes novērtējums. Kravas automobiļu atgriešanās pienākums mazinās transporta sistēmas efektivitāti un nevajadzīgi palielinās emisijas, piesārņojumu un sastrēgumus, bet kombinēto pārvadājumu ierobežojumi mazinās to, cik efektīvi ar tiem iespējams atbalstīt multimodālos kravu pārvadājumus.

Sociālie uzlabojumi, ko iespējams panākt, īstenojot šo priekšlikumu, ir ievērojami. Tagad Komisija rūpīgi izvērtēs šo divu aspektu ietekmi uz klimatu, vidi un vienotā tirgus darbību. Šajā procesā Komisija ņems vērā zaļo kursu un pasākumus transporta nozares dekarbonizācijai un vides aizsardzībai, vienlaikus nodrošinot labi funkcionējošu vienoto tirgu.

Pēc tam, kad būs veikts ietekmes novērtējums, Komisija, ja nepieciešams, izmantos tiesības iesniegt mērķtiecīgu tiesību akta priekšlikumu, pirms šie divi noteikumi stājas spēkā.

Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums

Bulgārija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija un Ungārija pauž dziļas bažas par to, ka provizoriskā vienošanās par mobilitātes paketi I ir pretrunā pakalpojumu sniegšanas pamatbrīvībai vienotajā tirgū, darba ņēmēju brīvas pārvietošanās principam, kā arī galvenajām ES politikām un mērķiem klimata jomā.

Jo īpaši prasība, ka smagajiem transportlīdzekļiem vismaz reizi 8 nedēļās ir jāatgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir pretrunā ES vārienīgajiem klimata mērķiem, kurus Komisija 2019. gada 11. decembrī izvirzīja jaunajā zaļajā kursā. Šāds pienākums, ja tas tiks pieņemts, izraisīs kravas automobiļu tukšbraucienu skaita ievērojamu pieaugumu uz Eiropas ceļiem, un tādējādi būtiski palielināsies transporta nozares radītās CO₂ emisijas. Šī nozare Eiropas Savienībā jau rada aptuveni ceturto daļu no SEG emisijām.

Neraugoties uz mūsu centieniem uzsvērt šos aspektus un neņemot vērā zinātniskus pierādījumus, kas gūti pētījumos par šāda pienākuma ietekmi uz tukšbraucienu skaitu un CO₂ emisiju pieaugumu, attiecībā uz šā noteikuma paredzamo ietekmi nav atsaucības un racionāli argumenti tiek noraidīti. Tajā pašā laikā, lai gan labāka regulējuma programma paredz visu šādu pasākumu ietekmes novērtējumu ES līmenī, šāds novērtējums vēl nav iesniegts.

Transportlīdzekļu atgriešanās dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir tikai viens piemērs pārmērīgi ierobežojošiem un diskriminējošiem pasākumiem, kas ierosināti mobilitātes paketē I. Līdzīgas bažas mums ir par kabotāžas ierobežojumiem, kas izpaužas kā pārmērīgs nogaidīšanas periods. Šis nogaidīšanas periods ir protekcionistisks pasākums, kam būs diezgan negatīva ietekme uz vienoto tirgu. Saskaņā ar atzīto pētniecības iestāžu aplēsēm kravas automobiļa atgriešanās pienākums, kā arī kabotāžas pārvadājumiem noteiktie ierobežojumi radīs papildu miljonus tonnu CO₂ emisiju gadā.

Vēl viens būtisks jautājums, kas raisa bažas, ir tas, ka transportlīdzekļa obligāta atgriešanās nelabvēlīgākā stāvoklī nostādīs tās dalībvalstis, kurām to ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ būs ievērojamas grūtības sniegt kravas autotransporta pakalpojumus vienotajā tirgū, jo to transportlīdzekļiem būs jāveic daudz lielāki attālumi un jāpārvar ievērojami dabīgi šķēršļi, jo īpaši tas attiecas uz salām.

Arī trešo valstu pārvadātāju negodīga konkurence ir faktors, kam nav pievērsta pienācīga uzmanība. Tas ir īpaši satraucoši tāpēc, ka risinājumam, kurš tiks ieviests, būs ilgtermiņa ietekme ne tikai uz transporta nozari, bet arī ES ekonomiku kopumā.

Transporta nozare ir pelnījusi taisnīgu un stabilu ES tiesisko regulējumu, kas vēl vairāk stimulēs tās attīstību, vienlaikus nodrošinot reālistiskus un izpildāmus noteikumus. Līdzsvarotu noteikumu un patiesa kompromisa vietā provizoriskā vienošanās paredz ierobežojošus, nesamērīgus un protekcionistiskus pasākumus.

Mobilitātes pakete I ir būtisks dosjē Eiropas vienotajam tirgum, kā arī autotransporta nozarei. Patlaban, vairāk nekā jebkad, mums Eiropas Savienībā ir jāsaglabā vienotā tirgus un visu ES dalībvalstu ekonomiku netraucēta darbība, vienlaikus nodrošinot saskaņotību ar citām ES politikām.

Beļģijas paziņojums

Beļģija ir pieņēmusi zināšanai Eiropas Parlamenta un Padomes 11. decembrī panāktās provizoriskās vienošanās par mobilitātes paketes I sociālo un tirgus pīlāru rezultātus.

Beļģija atzinīgi vērtē to, ka ir būtiski uzlaboti kravas automobiļu vadītāju darba apstākļi, jo īpaši aizliedzot iknedēļas atpūtu kabīnē un kabotāžas pārvadājumiem piemērojot norīkošanu. Nākotnē būtu jāpanāk labāki vienlīdzīgi konkurences apstākļi, šajā nolūkā vieglos kravas automobiļus integrējot visas mobilitātes paketes tvērumā, nosakot kravas automobiļu atgriešanos bāzē ik pēc 8 nedēļām un nosakot ambiciozu grafiku jaunu viedo tahogrāfu ieviešanai, kas ļaus labāk īstenot spēkā esošos un jaunus noteikumus.

Tādēļ Beļģija uzskata, ka nav saprātīgi vēl vairāk ierobežot piekļuvi tirgum, nosakot 4 dienu nogaidīšanas periodu kabotāžai, jo vienlaikus Eiropas Savienība nodrošinās augšupēju sociālo konvergenci.

Mūsu izpratnē nogaidīšanas periods ir tirdzniecības ierobežojums, kas ir pretrunā iekšējā tirgus garam un loģistikas ķēdes efektivitātei, jo kabotāžas pārvadājumi dod iespēju izvairīties no tukšbraucieniem.

Mēs paužam nožēlu arī par to, ka ir iekļauts priekšlikums par ilgtermiņa norīkošanu, ko neietvēra ne Komisijas priekšlikums, ne abu likumdevēju vienošanās un kas vēl nav rūpīgi izvērtēts.

Tāpēc, neraugoties uz paketē iekļautajiem pozitīvajiem sociālajiem elementiem, Beļģija jautājumā par vienošanos atturēsies.

Igaunijas paziņojums

Igaunija pilnībā atbalsta mobilitātes paketes I¹ sociālā un tirgus pīlāra sākotnējo priekšlikumu mērķus, kuru nolūks bija likt pamatus skaidriem autotransporta noteikumiem. Igaunija uzskata, ka starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum Eiropas Savienībā ir jāatbilst vienotā tirgus vispārējiem principiem, tam jābūt atvērtam konkurencei, efektīvam un videi draudzīgam. Igaunija uzskata, ka papildu prasības nedrīkst radīt pārmērīgu administratīvo slogu uzņēmumiem vai publiskā sektora iestādēm vai būt pretrunā Eiropas Savienības klimata politikas mērķiem.

Sarunās par paketi Igaunija ieņēma konstruktīvu pieeju, cenšoties ņemt vērā un atbalstīt priekšlikumus, ar kuriem uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, apkarotu nelikumīgu tirgus praksi un samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi. Tomēr sarunu rezultātā tika panākta vienošanās, kas Igaunijas pārvadātājiem rada neizdevīgus konkurences apstākļus, jo īpaši nosakot pienākumu autotransporta uzņēmumiem sava autoparka darbību organizēt tā, lai nodrošinātu, ka tā transportlīdzekļi atgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, 8 nedēļu laikā pēc tās atstāšanas ("transportlīdzekļa atgriešanās pienākums").

¹ 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; COM(2017)281;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>
Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas 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; COM(2017)277;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>
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; COM(2017)278;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Šis pienākums nebija iekļauts sākotnējā paketē. Par to nav veikts būtisks ietekmes novērtējums, un tas rada bažas par tā saikni ar 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumu par labāku likumdošanas procesu ².

Otrkārt, tas, ka transportlīdzekļi atgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ierobežo attiecīgās dalībvalsts autopārvadājumu uzņēmumu darbības ģeogrāfisko teritoriju, un tas pats par sevi neatbilst mobilitātes paketes I mērķim nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Treškārt, tā kā šis pienākums palielina tukšbraucienu skaitu un rada papildu CO₂ emisijas, Igaunija uzskata, ka šī prasība ir pretrunā ES klimata politikas mērķiem un Parīzes nolīguma mērķiem. Tā neatbilst Eiropadomes 2019. gada 12. decembra secinājumiem ³.

Turklāt Igaunija uzskata, ka šī prasība nav samērīga, jo vienošanās jau paredz pasākumus cīņai pret tā saukto "pastkastītes uzņēmumu" parādību. Transportlīdzekļa atgriešanās pienākums, iespējams, stimulēs šādu praksi un turklāt mudinās autotransporta uzņēmumus no perifērām dalībvalstīm pārcelties, tādējādi izraisot darbvietu skaita un nodokļu ieņēmumu samazināšanos.

Visbeidzot, tā kā pasākums, iespējams, var palielināt satiksmes intensitāti, Igaunija pauž bažas par tā ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.

Tādēļ un vēlreiz uzsverot atbalstu mobilitātes paketes I sociālā un tirgus pīlāra sākotnējo priekšlikumu mērķiem, Igaunija pauž nožēlu par to, ka vienošanās ietver transportlīdzekļa atgriešanās pienākumu. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto kontekstu, Igaunija balsos pret minēto vienošanos.

² Iestāžu nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu;

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

³ 5. punkta pirmais teikums: *Visiem attiecīgajiem ES tiesību aktiem un politikai ir jāatbilst klimatneitralitātes mērķa īstenošanai un jāveicina tā sasniegšana, vienlaikus ievērojot vienlīdzīgus konkurences apstākļus. /.../*

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