



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. kovo 16 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0121(COD)

6732/20
ADD 1 REV 1

CODEC 172
TRANS 108
SOC 142
EMPL 119
MI 69
COMPET 111

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012, projektas (pirmasis svarstymas) – Tarybos pozicijos per pirmąjį svarstymą ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas = Pareiškimai

Belgijos pareiškimas

Belgija susipažino su gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos pasiekto preliminarus susitarimo dėl I judumo dokumentų rinkinio 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 vienodesnės sąlygos, įtraukus lengvasias komercines transporto priemones į viso Judumo dokumentų rinkinio taikymo sritį, nustatčius, 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 krovinio.

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.

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 I judumo dokumentų rinkinio 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 sunkiąsias 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 krovinio 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 krovinio 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 I judumo dokumentų rinkinyje 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 grąžinimo 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, – nesąžininga 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.

I judumo dokumentų rinkinys 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.

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

Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija pareiškė prieštaraujančios tam, kad teisininkams lingvistams atliekant techninę tekstų peržiūrą, į priimtą politinį susitarimą dėl trijų I judumo dokumentų rinkinio teisės aktų būtų automatiškai įtraukta subsidiarumo ir proporcingumo nuostata.

Pripažįstame, kad subsidiarumo ir proporcingumo principai yra itin svarbūs įgyvendinant ES įgaliojimus. Tačiau tokios nuostatos įtraukimas šiame vėlyvame teisėkūros proceso etape apkritai nėra gera praktika, o I judumo dokumentų rinkinio atveju tam pritarti ypač sunku dėl viso dokumento politinio opumo ir atsižvelgiant į ilgalaikes siūlomų nuostatų pasekmes Europos kelių transporto sektoriaus veikimui.

Deja, tai taip pat rodo, kad skubus procesas padarė neigiamą poveikį priimto teisės akto kokybei. Be to, norėtume pabrėžti, kad trūksta kai kurių itin svarbių politinio susitarimo nuostatų poveikio vertinimo. Šį faktą pripažino ir Komisija savo pareiškime, kuris buvo pateiktas 2019 m. gruodžio 20 d. Nuolatinių atstovų komiteto (COREPER I) susitikime; jame Komisija patvirtino, kad kai kurios priemonės nebuvo įtrauktos į 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos pateiktus pasiūlymus, o jų poveikio vertinimas nebuvo atliktas.

Dėl išsamios analizės trūkumo kyla kliūčių tinkamam trijuose I judumo dokumentų rinkinio teisėkūros procedūra priimamuose aktuose siūlomų priemonių įvertinimui jų atitikties proporcingumo taisyklei atžvilgiu.

Estijos pareiškimas

Estija visiškai pritaria I judumo dokumentų rinkinio 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 administracinė 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).

Ši pareiga nebuvo numatyta pradiniam 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 grąžinamos į įsisteigimo valstybę narę, apribojama geografinė teritorija, kurioje tos valstybės narės kelių transporto įmonės gali vykdyti operacijas, ir todėl tai neatitinka I judumo dokumentų rinkinio tikslo užtikrinti vienodas sąlygas.

¹ Dok. 9668/17 – COM(2017) 281 final; Dok. 9670/17 - COM(2017) 277 final; Dok. 9671/17 - COM(2017) 278 final.

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>

Trečia, kadangi taikant šią pareigą didėja reisų be krovinio 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 grąžinti 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 I judumo dokumentų rinkinio socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų tikslus, apgailestauja, kad į susitarimą įtraukta pareiga grąžinti transporto priemonę. Atsižvelgdama į pirmiau išdėstytas aplinkybes, Estija balsuos prieš minėtą susitarimą.

Vengrijos pareiškimas

Vengrija norėtų pakartoti, kad yra labai susirūpinusi dėl įvairių Pirmojo judumo dokumentų rinkinio komponentų žalingų, rinką iškraipiančių ir neigiamų klimatui padarinių ir reiškia griežtą nepasitenkinimą dėl to, kad nėra tinkamų ir išsamių poveikio vertinimų, o tai prieštarauja pirminiams Pirmojo judumo dokumentų rinkinio tikslams.

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>

Vengrija visada demonstravo esanti pasirengusi kovoti su sukčiavimu, piktnaudžiavimu ir nesąžininga praktika, taip pat spręsti klausimus, susijusius su vairuotojų socialinėmis sąlygomis kelių transporto sektoriuje. Spręsdami šiuos klausimus turėtume vengti suskaidymo, protekcionizmo ir pernelyg didelės administracinės našos užkrovimo Europos transporto įmonėms, sąžiningai veikiančioms kelių transporto vidaus rinkoje. Mūsų nuomone, veiksmingo vidaus rinkos veikimo išsaugojimas negali būti derybų objektas, nes dėl jo rasis daugiau darbo vietų, kils Europos konkurencingumas didėjančios ekonominės įtampos pasaulyje laikotarpiu.

Todėl šiuo dokumentų rinkiniu turėjome būti užtikrinę, kad būsimąja ES teisine sistema būtų sudarytos sąlygos visapusiškai išnaudoti konkurencinius pranašumus, kartu užtikrinant sąžiningą konkurenciją ir tinkamo lygio vairuotojų darbo sąlygas. Tačiau galutiniu susitarimu ši pusiausvyra neužtikrinama, o pirmenybė teikiama tik vienam požiūriui, grindžiamam nacionaliniu protekcionizmu ir neįgyvendinamomis taisyklėmis sektoriuje.

Konkrečiai ir visų pirma esame įsitikinę, kad specialios taisyklės dėl vairuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje (*lex specialis*) yra nepagrįstas pagrindinių teisių suvaržymas ir todėl iškraipo vienodas sąlygas ES viduje. Pažymime, kad galutinis susitarimas patvirtino, jog ne be reikalo nuogaštavome dėl kelių transporto klausimo ir Direktyvos dėl darbuotojų komandiravimo [Direktyva (ES) 2018/957] dalinio pakeitimo atskyrimo. Visų pirma pateiktasis atskirtas modelis, susijęs su vairuotojų komandiravimu, nebuvo Komisijos pasiūlymo dalis, ir todėl jam nebuvo taikomas poveikio įvertinimas.

Antra, mums taip pat didelį susirūpinimą kelia visiškas kassavaitinio poilsio transporto priemonės kabinoje uždraudimas neatsižvelgiant tai, kad ES trūksta tinkamų poilsio vietų su tinkamomis nakvynės vietomis vairuotojams. Taigi, toks draudimas būtų ES nuostata, kurios vykdymą užtikrinti būtų neįmanoma, o dėl to kiltų abejonių dėl jos teisėtumo.

Trečia, kalbant apie mūsų tikslus klimato srityje, reikalavimas grąžinti transporto priemonę 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. Jei tokia priemonė bus patvirtinta, labai padidės sunkvežimių reisų be krovinio Europos keliais skaičius ir atitinkamai gerokai padidės transporto sektoriaus išmetamas CO₂ kiekis.

Pavojus, kad trečiųjų šalių operatoriams bus sukurtas nesąžiningas konkurencinis pranašumas, taip pat yra veiksnys, į kurį galutiniame susitarime tinkamai neatsižvelgta. Be to, privalomas brangių tachografų pakeitimas suteikia konkurencinį pranašumą trečiųjų šalių vežėjams, kadangi išmaniųjų tachografų įrengimo įmonių, kurioms taikomas AETR, transporto priemonėse data yra neapibrėžta.

Europos kelių transporto sektoriaus modernizavimas – vienas iš esminių Europos ekonomikos elementų – yra būtinas tiek socialiniu, tiek konkurencingumo požiūriu. Šio tikslo negalima pasiekti visapusiškai neatsižvelgus į vidaus rinkos pasiekimų ir veikimo išsaugojimą ir nesiimant atsakingų veiksmų plataus užmojo klimato tikslams pasiekti.

=====