



Briselē, 2018. gada 30. maijā
(OR. en)

9259/18

Starpiestāžu lietas:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepriekš. dok. Nr.:	ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306 CODEC 767 + ADD 1-4
K-jas dok. Nr.:	ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923 ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925 ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450 CODEC 926
Temats:	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 – progresa ziņojums

I. IEVADS

1. Komisija šos trīs priekšlikumus pieņēma 2017. gada 31. maijā, un tie pieder pie "Mobilitātes paketes" pirmās kārtas. Galvenās atsevišķo priekšlikumu pieejas ir šādas:
 - *piekļuve profesionālajai darbībai un tirgum* – lai cīnītos pret tā sauktajiem "pastkastītes" uzņēmumiem, pastiprināt un saskaņot uzņēmējdarbības nosacījumus un izveidot efektīvāku dalībvalstu sadarbību; paredzēt obligātu licencēšanu pārvadātājiem ar vieglajiem komerciālajiem automobiļiem; pārskatīt un vienkāršot kabotāžas ierobežojumus un ar tiem saistītos kontroles mehānismus; virzīties uz pāreju uz elektroniskajiem dokumentiem;
 - *atpūtas un darba laiks un tahogrāfs* – palielināt elastību iknedēļas atpūtas laikposmu izmantošanā, lai transportlīdzekļu vadītājiem atvieglotu regulāru atgriešanos mājās; pārvadātājiem skaidri paredzēt pienākumu nodrošināt pienācīgu un apmaksātu izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa vadītāja kabīnes; paredzēt pienākumu tahogrāfā iekodēt robežšķērsosšanas reizes, lai atvieglotu kontroles;
 - *autotransporta nozares darba ņēmēju norīkošana darbā un sociālās jomas tiesību aktu īstenošana* – precizēt, kā tiek piemēroti principi, kas attiecas uz "darba ņēmēju norīkošanu darbā", nosakot robežvērtību laikposmam, kurš tiek pavadīts kādā dalībvalstī (trīs dienas mēnesī starptautisko pārvadājumu gadījumā) un pēc kura beigšanās tiek piemēroti noteikumi par valstī ar likumu noteikto minimālo darba algu un ikgadējo apmaksāto atvaļinājumu; izstrādāt detalizētus pārbaudes sarakstus kontrolēm uzņemošajā dalībvalstī, kuru pamatā ir saskaņota riska novērtējuma metode un kuri aptver arī Darba laika direktīvu.
2. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) *Ismail Ertug* kungu (S&D, DE) iecēla par referentu priekšlikumam, ar ko groza Regulu 1071/2009 un Regulu 1072/2009, *Wim van de Camp* kungu (PPE, NL) – par referentu priekšlikumam, ar ko groza Regulu 561/2006 un Regulu 165/2014, un *Merja Kyllönen* kundzi (GUE/NGL, FI) – par referenti priekšlikumam, ar ko groza Direktīvu 2006/22/EK un nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā. Par attiecīgajiem ziņojumiem komiteja ir plānojusi balsot 2018. gada 4. jūnijā. Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja atzinumu par pirmo priekšlikumu sniedza 2018. gada 30. aprīlī, par otro – 2018. gada 26. aprīlī un par trešo – 2018. gada 4. maijā.

3. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja par šiem trim priekšlikumiem pieņēma divus atzinumus 2018. gada 18. janvārī, un Eiropas Reģionu komiteja 2018. gada 1. februārī pieņēma atzinumu, kas attiecas uz visiem šiem priekšlikumiem.

II. DARBS PADOMĒ

4. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa priekšlikumus izskatīja iepriekšējo prezidentūru laikā no 2017. gada 1. jūnija līdz 6. novembrim, un tā rezultātā nāca klajā ar progresu ziņojumu ¹, kas Padomei tika iesniegts 2017. gada 5. decembrī.
5. DK un UK delegācijas iesniedza parlamentārās izpētes atrunas. Nesen ir atcelta PL parlamentārās izpētes atruna. Vairākas delegācijas uztur spēkā izpētes atrunas par tekstu daļām, it īpaši attiecībā uz Iekšējā tirgus informācijas sistēmas izmantošanu administratīvajai sadarbībai (*IMI*) un attiecībā uz Komisijas pilnvarojumiem.
6. Bulgārijas prezidentūras laikā prezidentvalsts kompromisa priekšlikumus, kas bija saistīti ar minētajiem priekšlikumiem, darba grupa izskatīja 16 sanāksmēs, kas notika laikā no 2018. gada 16. janvāra līdz 14. maijam. Ir svarīgi atzīmēt, ka visas delegācijas piekrīt tam, ka šie trīs priekšlikumi ir tik cieši saistīti, ka panākumi ir atkarīgi no tā, vai pie tiem strādā paralēli. Dažas delegācijas līdzīgi svarīgu saikni saskata ar priekšlikumu pārskatīt Direktīvu par kombinēto transportu ².
7. Ievērojams progress ir panākts tehniskos un dažos politiskos jautājumos. Konkrētāk, attiecībā uz Regulu 1071/2009 par piekļuvi profesionālās darbības veikšanai prezidentvalsts kompromisa tekstā ir risinātas šādas problēmas:

¹ Dok. 14841/17.

² Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (dok. 14213/1/18 REV 1).

- tādu pārvadātāju iekļaušanu licencēšanas sistēmā, kuri izmanto vieglos komerciālos automobiļus (VKA), ierobežot tā, lai tas attiektos tikai uz pārvadātājiem, kas starptautiskajos pārvadājumos izmanto par 2,5 tonnām smagākus VKA. Līdztekus ar šo licencēšanas prasības pielāgojumu tiek – salīdzinājumā ar priekšlikumu – paplašinātas prasības, kas šādas licences vajadzībām ir jāizpilda: pārvadātājiem ar VKA ir jāizpilda visas standartprasības, un attiecībā uz profesionālās kompetences pierādīšanu ir pievienots noteikums par tiesībām saglabāt iepriekš spēkā esošos nosacījumus;
- pastiprināt dažus elementus, kas vajadzīgi, lai apliecinātu faktisku un stabilu uzņēmējdarbības veikšanu kādā dalībvalstī. Turklāt kompromisā ir iekļauti fakultatīvi elementi, kurus dalībvalsts var piemērot, novērtējot šo saikni;
- paturēt priekšlikuma koncepciju, proti, diferencētas finansiālās prasības atkarībā no izmantoto transportlīdzekļu kategorijas, paredzot zināmu elastību noteikt augstākas prasības un līdzekļus šīs prasības izpildes pierādīšanai;
- samazināt to papildu darba slodzi, kas attiecas uz valstu reģistriem, bet vienlaikus turpināt vēl sīkāk izstrādāt un standartizēt administratīvās sadarbības procedūru;
- samazināt papildu ziņošanas pienākumus dalībvalstīm satura un biežuma ziņā, tādēļ dodot iespēju nosūtīt Komisijai apvienotu ziņojumu par Regulu 1071/2009 un Regulu 1072/2009.

8. Attiecībā uz Regulu 1072/2009 par piekļuvi tirgum prezidentvalsts kompromisa tekstā ir risinātas šādas problēmas:

- licencēšanas prasības starptautisko preču pārvadājumu veikšanai saskaņot ar jauno licencēšanas prasību attiecībā uz pārvadājumiem ar VKA, kuru svars pārsniedz 2,5 tonnas; kad piekļuvei profesionālās darbības veikšanai tiek piemērota diferencēta finansiālā prasība, Kopienas transportlīdzekļa atļaujā ir jāprecizē, vai tā ir paredzēta tikai attiecībā uz VKA;
- apsvērumā sniegt norādes par tukšu konteineru vai paliktņu novērtēšanu saistībā ar kabotāžas pārvadājumu veikšanu pēc tam;

- attiecībā uz kabotāžas noteikumiem paredzēt zināmu elastību, kad tiek plānotas un veiktas pārbaudes uz ceļiem;
- dalībvalstu ziņošanu Komisijai saskaņot ar ziņošanu, ko tās veic saskaņā ar Regulu 1071/2009.

9. Attiecībā uz Regulu 561/2006 par transportlīdzekļa vadītāja atpūtas laiku prezidentvalsts kompromisa tekstā ir risinātas šādas problēmas:

- ierobežot atbrīvojumu transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti nekomerciālos pārvadājumiem līdz maksimālajam svaram 12 tonnas tur, kur Komisijas priekšlikumā ir ierosināts svītrot svara ierobežojumu; izstrādāt jauno "nekomerciālo pārvadājumu" definīciju sīkāk;
- saglabāt pastāvošo elastību, kas paredzēta, lai ar kompensāciju par saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu papildinātu pārējo atpūtas laikposmu, kas ir vismaz deviņas stundas;
- nedaudz palielināt elastību, kas saistīta ar iespēju izņēmuma apstākļos atkāpties no noteikumiem par atpūtas un darba laiku, ja transportlīdzekļa vadītājs vēlas sasniegt darba devēja darbības centru vai savu dzīvesvietu;
- izdarīt izmaiņas fakultatīvo valsts atbrīvojumu sarakstā, lai tajā iekļautu attālus apvidus, kas nav saistīti ar kontinentālo daļu, un lai pieļautu atbrīvojumus transportlīdzekļiem, kas piegādā gatavos betona maisījumus, ņemot vērā kravu, kas var iet bojā, un ierobežoto darbības rādītājus;
- izvairīties ES teritorijā trešo valstu pārvadātājiem paredzēt vēl vairāk priekšrocību konkurencē, norādot, ka Komisijai ir jānovērtē situācija un pēc tam jāierosina risinājumi.

10. Attiecībā uz Regulu 165/2014 par tahogrāfiem prezidentvalsts kompromisa tekstā ir risinātas šādas problēmas:

- atjaunināt to Savienības tiesību aktu darbības jomu, kurus, izmantojot labāku atbilstības pārraudzību, ir plānots atbalstīt ar noteikumiem par tahogrāfiem, un atjaunināt ar to saistītos datu aizsardzības noteikumus;
- likt Komisijai pieņemt specifikācijas viedo tahogrāfu otrajai versijai ³ 12 mēnešos pēc grozošā akta stāšanās spēkā; likt, lai pirmo reizi reģistrētie transportlīdzekļi būtu aprīkoti ar šo jaunāko versiju;
- transportlīdzekļos, kurus reģistrēs pēc otrās viedo tahogrāfu versijas izstrādes, likt izmantot tahogrāfus, kuros ir nodrošināta saskarne ar ārēju ierīci;
- ļaut kvalificētiem un pilnvarotiem kontrolieriem, kuri kontroles nolūkos ir nolauzuši plombas, atkārtoti plombēt tahogrāfu;
- precizēt pienākumu ievadīt robežšķērsosanas informāciju tajos tahogrāfos, kas to nenodrošina automātiski; tādējādi transportlīdzekļa vadītājam dot iespēju šo pienākumu izpildīt nākamajā kārtējā apstāšanās reizē;
- modernizēt to transportlīdzekļa vadītāju pienākumus, kas izmanto analogos tahogrāfus, attiecībā uz robežšķērsosanas dokumentēšanu un transportlīdzeklī pavadītā laika uzskaiti.

³ Pirmā viedo tahogrāfu versija tiks ieviesta 2019. gadā, un tās galvenā iezīme būs satelītsavienojums. Ar otro versiju būtu iespējama automātiska robežšķērsosanas reģistrācija, kas ir jauna, Komisijas ierosināta iezīme.

11. Attiecībā uz Direktīvu 2006/22/EK par sociālās jomas noteikumu izpildi un īpašiem noteikumiem autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā prezidentvalsts kompromisa tekstā ir risinātas šādas problēmas:
- saglabāt Komisijas priekšlikuma koncepciju – Direktīvā par sociālās jomas noteikumu izpildi iekļaut kontroli par atbilstību Direktīvai par darba apstākļiem, vienlaikus paredzot lielāku elastību attiecībā uz to, kā kontrole tiek rīkota; vairot skaidrību par to, kādus minētajā direktīvā paredzētos noteikumus vispār pārbauda uz ceļiem;
 - izmantot Komisijas Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (*IMI*) administratīvajai sadarbībai;
 - piešķirt Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, lai atjauninātu sarakstu ar pārkāpumiem un ar tiem saistīto smaguma pakāpi un lai atjauninātu noteikumus par kontroles struktūrvienību standartierīcēm, kā arī sarakstus, kuros ir sīki izklāstīts, kam veic pārbaudes uz ceļiem un pārbaudes telpās;
 - izvairīties ES teritorijā trešo valstu pārvadātājiem paredzēt vēl vairāk priekšrocību konkurencē, norādot, ka Komisijai ir jānovērtē situācija un pēc tam jāierosina risinājumi.
12. Attiecībā uz šiem risinājumiem vairākas delegācijas uztur spēkā atrunas vai lūdz pievienot papildelementus.
13. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2018. gada 2. maijā deva norādes turpmākajam darbam. Diskusijas apliecināja, ka delegācijas kopumā piekrīt priekšlikumu mērķiem un kopīgi vēlas turpināt darbu, tomēr to viedokļi joprojām atšķiras jautājumā, kā šos mērķus vislabāk var sasniegt. 2018. gada 25. maijā komiteja sagatavoja Padomei paredzēto dosjē.

III. NEATRISINĀTI JAUTĀJUMI

14. Ņemot vērā savstarpējo saikni starp atsevišķajiem dosjē un ievērojamos panākumus, kas gūti tehniskajos jautājumos, – lai turpinātu darbu pie vispārēja kompromisa, kas paredzēts sākotnējās Padomes nostājas panākšanai, vissensitīvākie ir šādi jautājumi:

- pārejas posms jaunajai licencēšanas prasībai, kas attiecas uz vieglajiem komerciālajiem automobiļiem (Regula 1071/2009 un Regula 1072/2009);
- kabotāžas noteikumi (Regula 1072/2009);
- iknedēļas atpūtas laikposmu un to pavadīšanas vietas organizācija (Regula 561/2006);
- tiesību "atgriezties mājās" izmantošanas biežums (Regula 561/2006);
- jau aprītē laistu transportlīdzekļu aprīkošana ar viedajiem tahogrāfiem (Regula 165/2014);
- īpaši noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā – noteikumu piemērošanas joma, ilgums un kontrole (*lex specialis*).

a) Pārejas posms jaunajai licencēšanas prasībai, kas attiecas uz vieglajiem komerciālajiem automobiļiem (Regula 1071/2009 un Regula 1072/2009)

15. Savā jaunākajā kompromisa priekšlikumā prezidentvalsts ierosina divu gadu laikā pēc grozošā akta stāšanās spēkā sākt pakāpeniski piemērot licencēšanas prasības pārvadātājiem ar VKA, kas pārsniedz 2,5 tonnas un tiek izmantoti starptautiskajā kravas autopārvadājumu tirgū. Šo priekšlikumu atbalsta daudzas delegācijas, savukārt ievērojama delegāciju grupa lūdz ilgāku pārejas laiku.

b) Kabotāžas noteikumi (Regula 1072/2009)

16. Lai izklūtu no strupceļa, ko radījuši atšķirīgi novērtējumi attiecībā uz vienkāršotu kabotāžas noteikumu sekām, prezidentvalsts savā jaunākajā kompromisa priekšlikumā ierosina saglabāt tagadējos noteikumus, kuru papildina divu dienu ilgs nogaidīšanas periods starp atļautajiem kabotāžas pārvadājumu cikliem, lai nodrošinātu līdzekli pret ļaunprātīgu izmantošanu. Daudzas delegācijas šo pasākumu uzskata par iespējamu izeju, paužot nožēlu, ka iecerētā vienkāršošana tādējādi nenotiktu, tomēr arī atzīmējot, ka kontroles tehnoloģijas nākotnē uzlabosies. Ievērojami liela delegāciju grupa atsakās spēkā esošajos kabotāžas noteikumos ieviest papildu ierobežojuma elementu.

c) Iknedēļas atpūtas laikposmu un to pavadīšanas vietas organizācija (Regula 561/2006)

17. Jaunākajā kompromisa priekšlikumā prezidentvalsts ierosina apstiprināt Komisijas priekšlikumu iknedēļas atpūtas posmus organizēt četru nedēļu režīmā (nevis divu nedēļu režīmā, kā tas ir pašreiz), vienlaikus grozot priekšlikumu tā, lai kompensācija par saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu būtu jāizmanto, pirms ir beigusies ceturrtā nedēļa pēc tās nedēļas, kad tika izmantots saīsinātais iknedēļas atpūtas laikposms. Delegāciju viedokļi par šo pieeju dalās.
18. Delegācijām ir atšķirīgi viedokļi arī par prezidentvalsts ierosinājumu atļaut atkāpties no aizlieguma regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt transportlīdzekļa kabīnē – ar nosacījumu, ka tiek izmantotas drošas un ērtas stāvvietas. Tās delegācijas, kas noraida šādu atkāpi, attiecīgi nepiekrīt arī dot Komisijai pilnvaras noteikt kritērijus, kādiem šādām stāvvietām būtu jāatbilst. Dažas delegācijas, kas piekrīt domai par atkāpi, ir norādījušas, ka nav pietiekami daudz šim mērķim paredzētu vietu, kur transportlīdzekļu vadītāji varētu šādu atkāpi izmantot. Savā jaunākajā kompromisā prezidentvalsts ir ierosinājusi formulējumu, ar ko tiek precizēts, ka transportlīdzekļu vadītājiem būtu jāļauj iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīt kravas automobiļa kabīnē, kamēr ES būs pieejams pietiekami daudz šim mērķim paredzētu vietu.

d) Tiesību "atgriezties mājās" izmantošanas biežums (Regula 561/2006)

19. Delegācijas lielākoties piekrīt prezidentvalsts kompromisam, ka vietai, kurā atgriežas mājās un kuru pārvadātājam būtu obligāti jānodrošina saviem transportlīdzekļu vadītājiem, vajadzētu būt vai nu darbības centram vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietai, tomēr tās saglabā atšķirīgu nostāju attiecībā uz regulāro šādas atgriešanās režīmu. Prezidentvalsts attiecībā uz biežumu ir ierosinājusi – ik pēc sešām nedēļām; salīdzinājumam – Komisijas priekšlikumā ir ierosināts ik pēc trim nedēļām. Ievērojams delegāciju skaits lūdz noteikt īsāku laikposmu. Prezidentvalsts ierosināja arī precizēt, ka šis pienākums neattiecas uz transportlīdzekļa vadītāja tiesībām atpūtai izvēlēties jebkuru citu vietu. Prezidentvalsts kompromisa tekstā ir ierosināts pārbaudīt, kā uzņēmumi ievēro šo pienākumu (8. panta 8.a punkts), pārbaudes veicot uzņēmuma telpās.

e) Jau aprītē laistu transportlīdzekļu aprīkošana ar viedajiem tahogrāfiem (Regula 165/2014)

20. Delegācijas principā piekrīt tam darbam, ko prezidentvalsts veic, lai panāktu virzību jautājumā par transportlīdzekļu aprīkošanu ar viedajiem tahogrāfiem. Komisija ir nākusi klajā ar pētījumu par šādas aprīkošanas darbības aspektiem. Viedokļi joprojām atšķiras galvenokārt attiecībā uz šādiem elementiem:
- kuras tahogrāfu kategorijas būtu izmantojamas pirmajā aprīkošanas kārtā (četrus gadus pēc viedo tahogrāfu 2. versijas specifikāciju pieņemšanas);
 - kad būtu jāpabeidz otrā kārtā (prezidentvalsts ierosina 7 gadus pēc minēto specifikāciju pieņemšanas);
 - vai attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas jau ir aprīkoti ar tādu viedo tahogrāfu, kurš tiks ieviests 2019. gadā, būtu jānosaka pienākums tos aprīkot ar modernāku versiju.

f) Īpaši noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā – noteikumu piemērošanas joma, ilgums un kontrole (*lex specialis*)

21. Saskaņā ar līdz šim notikušajām diskusijām galveno problēmu rada jautājums par to, kā profesionāliem kravas automobiļu vadītājiem, kas strādā kādā citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā viņu uzņēmums veic uzņēmējdarbību, piemērot noteikumus par norīkošanu darbā. Delegāciju viedokļi dalās par labvēlības periodu, ko attiecībā uz noteikumiem par norīkošanu darbā varētu piemērot transportlīdzekļiem, kurus izmanto starptautiskos preču pārvadājumos, un par to, vai tas, ievērojot stingrākus nosacījumus, būtu arī attiecināms uz transportlīdzekļiem, ko izmanto kabotāžas pārvadājumos. Šī viedokļu atšķirība atspoguļojas arī jautājumā par šāda labvēlības perioda aprēķināšanu, it īpaši – vai būtu jāieskaita arī puse dienas un vai aprēķinā būtu jāiekļauj arī regulārie iknedēļas atpūtas laikposmi. Jaunākajā prezidentvalsts kompromisa priekšlikumā ir paredzēts diferencēt starp tiem labvēlības periodiem, kas piemērojami starptautiskajos preču pārvadājumos (septiņas dienas pēc kārtas kalendārā mēneša laikā), un īsākiem labvēlības periodiem (trīs dienas pēc kārtas kalendārā mēneša laikā), ko piemēro transportlīdzekļa vadītājam, kurš veic kabotāžas pārvadājumus.
22. Gandrīz visas delegācijas piekrīt Komisijas priekšlikumam uz ceļa noteiktās dokumentācijas prasības ierobežot, izveidojot izsmeļošu sarakstu. Tomēr ievērojams delegāciju skaits nepiekrīt šā saraksta elementiem, kurus prezidentvalsts ir grozījusi, un dažas no minētajām delegācijām ir paudušas arī atrunas par *IMI* sistēmas izmantošanu darbā norīkošanas deklarāciju iesniegšanai.
23. Jaunākais prezidentvalsts priekšlikums ir pievienots šā ziņojuma 1. –4. papildinājumā.

IV. SECINĀJUMI

24. Padome tiek aicināta ņemt vērā šo progresu ziņojumu, lai gatavotos turpmākajam darbam pie galvenajiem vēl neatrisinātajiem jautājumiem, kas saistīti ar šīs paketes priekšlikumiem.