



Briselē, 2018. gada 4. decembrī
(OR. en, fr)

Starpiestāžu lietas:
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

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepriekš. dok. Nr.:	ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4
K-ijas dok. Nr.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Temats:	<p>Pirmais tiesību aktu kopums mobilitātes jomā:</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>– paziņojumi</p>

Pielikumā pievienoti paziņojumi, kurus delegācijas iesniedza saistībā ar Padomes vispārējo pieeju attiecībā uz minētajiem priekšlikumiem.

Polija, Bulgārija, Lietuva, Malta, Ungārija

Polija, Bulgārija, Lietuva, Malta, Ungārija ar nožēlu atzīmē, ka centieni sašķelt tirgu un aizsargāt dažu dalībvalstu iekšējos tirgus ir aizēnojuši pirmā mobilitātes jomas tiesību aktu kopuma sākotnējo mērķi: vienkāršot un precizēt transporta nozares noteikumus un uzlabot transportlīdzekļu vadītāju sociālos un darba apstākļus.

Vispārējā pieejā attiecībā uz pirmo mobilitātes jomas tiesību aktu kopumu nav ņemta vērā to dalībvalstu ģeogrāfiskā specifika, kuras atrodas pie ES ārējām robežām. Tāpat ierosinātajā tiesību aktu kopumā nav ņemtas vērā salu valstu specifiskās problēmas. Turklāt šis tiesību aktu kopums ne tikai rada nevienlīdzīgus konkurences apstākļus autopārvadātājiem ES iekšienē, bet arī apdraud ES kravas autopārvadājumu nozares starptautisko konkurētspēju.

Tā vietā, lai sagatavotu līdzsvarotus noteikumus un panāktu patiesu kompromisu, kas veicinātu vienotā tirgus pienācīgu darbību, ar ierosināto vispārējo pieeju tiek uzlikti ierobežojoši, nesamērīgi un protekcionistiski pasākumi, kas ir pretrunā Līgumu pamatprincipiem un ES pamatbrīvībām. Piemērs ir noteikums, ar kuru transportlīdzekļu vadītājiem tiek uzspiesta viena konkrēta atgriešanās vieta.

Polija, Bulgārija, Lietuva, Malta, Ungārija stingri iebilst pret šādiem aspektiem:

- Nošķiršanas princips, saskaņā ar kuru transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic trešo valstu pārvadājumus un kabotāžas pārvadājumus, tiek piemērots darbā norīkošanas režīms. Priekšlikuma rezultātā tiks sadrumstalots ES tirgus, diskriminētas dažas dalībvalstis un transportlīdzekļu vadītāji no šīm valstīm. Tas traucēs pienācīgi darboties iekšējam tirgum autotransporta nozarē, radīs nesamērīgu administratīvo slogu autopārvadātājiem, jo īpaši maziem un vidējiem uzņēmumiem, un piedevām vairo negodīgu konkurenci starp ES un trešo valstu autopārvadātājiem – turklāt zaudētāji būs tieši ES autopārvadātāji. Vienlīdz svarīgi ir tas, ka pieaugs šķēršļi ES tirdzniecībai.
- Pilnīgs aizliegums regulārajai iknedēļas atpūtai izmantot kabīnes. Šis ir ierobežojošs risinājums, kurā nav ņemts vērā tas, ka Eiropā trūkst piemērotu atpūtas vietu, kur varētu nodrošināt pienācīgu izmitināšanu. Šādā situācijā transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļi neuzlabosies, jo viņi nevarēs izmantot infrastruktūru, kuras nav un kuras uzbūvēšanai būs vajadzīgs laiks.

- Kabotāžai uzlikti papildu ierobežojumi, proti, vairāku dienu ilgs nogaidīšanas periods. Šis ir vēl viens ierobežojošs, nesamērīgs un protekcionistisks pasākums, ar kuru tiek izveidots patvaļīgs administratīvs šķērslis, kas traucē piekļūt tirgum.

Tāpēc, ja pirmais tiesību aktu kopums mobilitātes jomā tiks īstenots tāds, kāds tas ir pašlaik, tas nevis veicinās ES transporta nozares konkurētspēju un uzplaukumu, bet gan izraisīs mazo un vidējo pārvadātāju bankrotus, ES bezdarba rādītāju pieaugumu, strauju daudzu preču un pakalpojumu cenu kāpumu, kas nelabvēlīgi iespaidos patērētājus un palēninās ekonomisko izaugsmi. Šīs sekas daudz smagāk izjutīs tās dalībvalstis, kas neatrodas ES centrā un kurās transports ir nozīmīga ekonomikas nozare.

Tāpēc, ņemot vērā acīmredzamo taisnīguma un līdzsvarotības trūkumu ierosinātajā Padomes vispārējā pieejā attiecībā uz mobilitātes tiesību aktu kopumu, Polija, Bulgārija, Lietuva, Malta, Ungārija balsos pret to.

Beļģija

Beļģija apstiprina, ka tā Transporta padomē 2018. gada 3. decembrī balsos pret pirmo tiesību aktu kopumu mobilitātes jomā.

Beļģija nevar atbalstīt jauno kabotāžas režīmu, kas ierosināts saistībā ar Regulu Nr. 1072/2009, jo ieviestais 5 dienu ilgais nogaidīšanas periods apdraud šā sektora saimnieciskās darbības ilgtspēju.

Zviedrija

Zviedrijas paziņojums saistībā ar priekšlikumu Direktīvai, ar ko 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, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu ("IMI") (Brisele, 2018. gada 28. novembris, 14802/18 ADD 4)

Zviedrija var atbalstīt vispārējo pieeju attiecībā uz šo priekšlikumu, bet vēlas izteikt šādu piezīmi par 2. panta 4. punkta a) apakšpunktu, kura jāpievieno protokolam un jāņem vērā turpmākajā procesā.

Zviedrija uzskata, ka būtu vēlams 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā skaidri noteikt, ka tiek respektēti valstu darba tiesību modeļi un atzīta sociālo partneru loma saistībā ar Līgumiem. Dažās dalībvalstīs sociālajiem partneriem ir noteikta loma darba apstākļu un nodarbinātības noteikumu uzraudzīšanā. Tas ir noteikts vispārīgajās direktīvās par norīkošanu darbā, savukārt ierosinātā direktīva ir paredzēta kā *lex specialis*. Lai *lex specialis* šajā aspektā darbotos tāpat kā vispārīgās direktīvas, būtu vēlams to precizēt. Tāpēc ir svarīgi 2. panta 4. punkta a) apakšpunktā noteikt, ka valsts kompetentā iestāde norīkojuma paziņojumā ietvertu informāciju saskaņā ar valsts tiesībām un praksi var darīt pieejamu citām iestādēm vai sociālajiem partneriem, piemēram, ar reģistra starpniecību.

Zviedrija vēlas arī atgādināt, ka Iestāžu kopīgajā proklamācijā par Eiropas sociālo tiesību pīlāru ir respektēta sociālo partneru loma.