



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2020. gada 2. aprīlī
(OR. en)

**Starpiestāžu lieta:
2017/0121(COD)**

**7043/20
ADD 1 REV 1**

**CODEC 220
TRANS 138
SOC 178
EMPL 144
MI 90
COMPET 129**

"I" PUNKTA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja
Temats:	Projekts – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko nosaka īpašus noteikumus attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē un ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (pirmais lasījums) – lēmums izmantot rakstisko procedūru, lai pieņemtu Padomes nostāju pirmajā lasījumā un Padomes paskaidrojuma rakstu = paziņojumi

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.

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.

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

Bulgārija, Kipra, Ungārija, Latvija, Lietuva, Malta, Polija un Rumānija pauž iebildumus pret to, ka, tekstus tehniski pārskatot juristiem lingvistiem, pieņemtā politiskā vienošanās par trim mobilitātes paketes I tiesību aktiem tika papildināta, automātiski iekļaujot subsidiaritātes un proporcionalitātes klauzulu.

Mēs atzīstam, ka subsidiaritātes un proporcionalitātes principiem ir primāra nozīme ES kompetenču īstenošanā. Tomēr šādas klauzulas pievienošana šajā vēlinā likumdošanas procesa posmā kopumā nav laba prakse, un mobilitātes paketes I gadījumā tam ir jo īpaši grūti piekrist visa dosjē politiskās sensitivitātes dēļ un ņemot vērā ierosināto noteikumu ilgtermiņa ietekmi uz Eiropas autotransporta nozares darbību.

Diemžēl tas arī liecina, ka ātrais izskatīšanas process negatīvi ietekmēja pieņemto tiesību aktu kvalitāti. Turklāt mēs vēlētos uzsvērt, ka par dažiem svarīgiem politiskās vienošanās noteikumiem nav veikts ietekmes novērtējums. To ir atzinusi arī Komisija savā paziņojumā, ar ko tā nāca klajā Pastāvīgo pārstāvju komitejas (I) sanāksmē 2019. gada 20. decembrī, kurā Komisija apstiprināja, ka daži pasākumi netika iekļauti Komisijas 2017. gada 31. maijā iesniegtajos priekšlikumos un ka par tiem netika veikts ietekmes novērtējums.

Rūpīgas analīzes trūkums kavē pienācīgi novērtēt mobilitātes paketes I trīs tiesību aktos iekļauto pasākumu atbilstību proporcionalitātes noteikumam.

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

Ņemot vērā koronavīrusa Covid-19 nepieredzēto izplatīšanos, kas jau tagad ietekmē un diemžēl arī turpmāk pamatīgi ietekmēs autotransporta nozari, Bulgārija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija un Ungārija aicina atlikt darbu pie mobilitātes paketes I līdz laikam, kad pandēmija būs beigusies. Tādēļ mēs balsojam pret to, ka šajā grūtajā laikā minēto dosjē varētu pieņemt, izmantojot rakstisko procedūru.

Sagaidāms, ka vairums uzņēmumu pārtrauks vai izbeigs darbu un tā rezultātā ievērojami samazināsies transporta pakalpojumu piedāvājums un līdz ar to arī preču piegādes, kas nelabvēlīgi ietekmēs ES iedzīvotājus un ekonomikas netraucētu darbību.

Ņemot vērā neaizstājamo lomu, kāda autotransportam būs atjaunotnes darbā pēc tam, kad Covid-19 uzliesmojums būs beidzies, un lielos zaudējumus, ko nozare būs piedzīvojusi uzliesmojuma laikā, autotransports un ES ekonomika nebūs tādā stāvoklī, lai spētu pārciest ar mobilitātes paketi I saistīto nevajadzīgo tiesiskā regulējuma radīto satricinājumu. Šajā sakarībā mums jāpatur prātā, ka absolūtais vairākums autoceļa uzņēmumu Eiropas Savienībā ir mazie un vidējie uzņēmumi, kas ir īpaši neaizsargāti.

Pašreizējos apstākļos mobilitātes paketes I pieņemšana tās pašreizējā formā nav ne saprātīga, ne attaisnojama. Mēs gribētu uzsvērt, ka ekonomiskā situācija Eiropas Savienībā pēc koronavīrusa krīzes beigām būs pilnīgi savādāka, un mēs uzskatām, ka autotransporta nozarei būs nepieciešami jauni risinājumi, kas atbilstu šai jaunajai realitātei.

Paturot prātā izklāstīto situāciju, mēs esam pārliecināti, ka mobilitātes paketē I paredzētos risinājumus ir jāpārveido, lai šī jaunā realitāte tiktu ņemta vērā. Tādēļ mēs ierosinām pārtraukt turpmāku darbu pie šī dosjē, kamēr pandēmija nav beigusies.

Igaunijas paziņojums

Igaunija pilnībā atbalsta mobilitātes paketes I ¹ 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").

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.

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

² Iestāžu nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu;
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

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 secinājumiem³.

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.

Ungārijas paziņojums

Ungārija vēlētos atkārtoti paust dziļas bažas par dažādu pirmās mobilitātes paketes komponentu ietekmi, kas ir kaitīga, tirgu kropļojoša un negatīvi ietekmē klimatu, un pauž dziļu neapmierinātību ar to, ka nav pienācīgu un plašu ietekmes novērtējumu, un tas ir pretrunā pirmās mobilitātes paketes sākotnējiem mērķiem.

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/lv/pdf>

Ungārija vienmēr ir izrādījusi gatavību cīnīties pret krāpšanu, ļaunprātīgu izmantošanu un negodīgu praksi, kā arī pievērsties autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju sociālajiem apstākļiem. Risinot šos jautājumus, mums būtu jāizvairās no jebkādas sadrumstalotības, protekcionalisma un pārmērīga administratīvā sloga uzlikšanas Eiropas transporta uzņēmumiem, kas godīgi darbojas autotransporta iekšējā tirgū. Mūsuprāt, mūsu iekšējā tirgus efektīvas darbības saglabāšana nav apspriežama, jo tā Eiropai radīs vairāk darbvietu un konkurētspēju laikā, kad pieaug globālā ekonomiskā spriedze.

Tāpēc ar šo paketi mums būtu bijis jānodrošina, ka turpmākais ES tiesiskais regulējums ļauj pilnībā izmantot konkurences priekšrocības, vienlaikus nodrošinot godīgu konkurenci un pienācīgu darba apstākļu līmeni transportlīdzekļu vadītājiem. Tomēr ar galīgo vienošanos šis līdzsvars netiek panākts, un ar to tiek atbalstīta tikai viena pieeja, kas balstīta uz valstu protekcionalismu un neizpildāmiem noteikumiem šajā nozarē.

Proti, jo īpaši mēs esam pārliecināti, ka īpašie noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē ("*lex specialis*") ir nepamatots pamatbrīvību ierobežojums un tādējādi tas kropļo vienlīdzīgus konkurences apstākļus Eiropas Savienībā. Mēs atzīmējam, ka galīgā vienošanās sniedz pamatojumu mūsu bažām par autotransporta jautājuma nošķiršanu no Direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā [Direktīva (ES) 2018/957] grozījuma. Jo īpaši, ieviestais dalītais modelis attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā nebija iekļauts Komisijas priekšlikumā, un tāpēc tam netika veikts ietekmes novērtējums.

Otrkārt, mēs arī uzskatām, ka ļoti problemātiski ir tas, ka, pilnībā aizliedzot iknedēļas atpūtu kabīnē, netiek ņemts vērā, ka ES trūkst piemērotu atpūtas zonu ar pienācīgu izmitināšanu transportlīdzekļu vadītājiem. Tādējādi šāds aizliegums būtu ES noteikums, kuru nevarētu piemērot, un tādējādi tiktu apšaubīta tā likumība.

Treškārt, kas attiecas uz mūsu klimata mērķiem, pienākums transportlīdzekļiem vismaz reizi 8 nedēļās atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir pretrunā ES vārienīgajiem klimata mērķiem, ar kuriem Komisija nāca klajā 2019. gada 11. decembrī Eiropas zaļajā kursā. Ja šāds pasākums tiks pieņemts, tā rezultātā palielināsies kravas automobiļu tukšbraucienu skaits uz Eiropas ceļiem, un tādējādi pieaugs autotransporta nozares radītās CO₂ emisijas.

Risks radīt negodīgas konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem arī ir faktors, kas nav pienācīgi ņemts vērā galīgās vienošanās dokumentā. Turklāt tahogrāfu, kuru izmaksas ir augstas, obligāta nomaina rada konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem, jo nav skaidrs datums, kad jāuzstāda viedie tahogrāfi to uzņēmumu transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas *AETR*.

Eiropas autotransporta nozares modernizācija, kas ir būtisks Eiropas ekonomikas elements, ir nepieciešama gan no sociālā, gan konkurētspējas aspekta. Šo mērķi nevar sasniegt, ja pilnībā neņem vērā iekšējā tirgus sasniegumu un darbības saglabāšanu un ja nerīkojas atbildīgi nolūkā sasniegt vērēnīgus klimata mērķus.

=====