

Briselē, 15.4.2020.
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

PIEZĪME

Šis paziņojums attiecas uz trim tiesību aktu priekšlikumiem: COM(2017) 281 ar starpiestāžu atsauci 2017/0123(COD), COM(2017) 278 ar starpiestāžu atsauci 2017/0121(COD) un COM(2017) 277 ar starpiestāžu atsauci 2017/122(COD).

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

Padomes nostāju, kas vajadzīga, lai pieņemtu regulu, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009, Regulu (EK) Nr. 1072/2009 un Regulu (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm nozarē, regulu, 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, un direktīvu, 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, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

Padomes nostāju, kas vajadzīga, lai pieņemtu regulu, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009, Regulu (EK) Nr. 1072/2009 un Regulu (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm nozarē, regulu, 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, un direktīvu, 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, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Komisija 2017. gada 31. maijā mobilitātes paketes (“Eiropa kustībā”) ietvaros pieņēma visaptverošu trīs tiesību aktu priekšlikumu paketi, kas aptver ES autotransporta sociālos un iekšējā tirgus aspektus.

Minētie trīs tiesību aktu priekšlikumi ir šādi:

- (1) priekšlikums grozīt Regulu (EK) Nr. 1071/2009 par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai un Regulu (EK) Nr. 1072/2009 par piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum;
- (2) priekšlikums grozīt Regulu (EK) Nr. 561/2006 par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu noteikumiem autotransporta nozarē un Regulu (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem;
- (3) priekšlikums grozīt Direktīvu 2006/22/EK par minimālajām prasībām attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu noteikumu atbilstības kontroli un par nozares noteikumu noteikšanu attiecībā uz autovadītāju norīkošanu darbā (*lex specialis* par darba ņēmēju norīkošanu darbā, proti, Direktīva 96/71/EK, un tās izpildes direktīva, proti, Direktīva 2014/67/ES).

Datums, kad priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei:

(dokumenti COM(2017)281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017)278 final – 2017/0121 (COD) un COM(2017)277 final
– 2017/0122 (COD)

01.06.2017.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums:

18.01.2018.

Reģionu komitejas atzinuma datums:	01.02.2018.
Eiropas Parlamenta nostājas datums (pirmais lasījums):	04.04.2019.
Padomes nostājas pieņemšanas datums:	07.04.2020.

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Komisijas priekšlikumu vispārīgie mērķi ir uzlabot autotransporta nozares darbinieku darba un sociālos apstākļus, vienlaikus nodrošinot taisnīgākus pārvadātāju konkurences apstākļus.

Attiecībā uz noteikumu par piekļuvi profesijai un tirgum pārskatīšanu Komisijas priekšlikuma galvenie mērķi ir precizēt un vienkāršot minētos noteikumus, kā arī izskaust pastkastītes uzņēmumus, vienlaikus kopumā saglabājot pašreizējo tirgus atvērtības pakāpi.

Priekšlikums pārskatīt noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem un tahogrāfiem ir paredzēts, lai precizētu konkrētus nosacījumus un pielāgotu dažus noteikumus nozares mainīgajām vajadzībām, kā arī uzlabotu sociālās jomas noteikumu pārdomātu izpildi autotransporta nozarē.

Ierosinot pārskatīt izpildes direktīvu un izstrādāt īpašus noteikumus par norīkošanu darbā autotransporta nozarē, Komisijas priekšlikuma mērķis ir nodrošināt darbā norīkošanas noteikumu samērīgu un paredzētajam nolūkam atbilstošu piemērošanu, uzlabot izpildi un padarīt dalībvalstu administratīvo sadarbību strukturētāku un efektīvāku.

3. PIEZĪMES PAR PADOMES NOSTĀJU

Padomes 2020. gada 7. aprīlī pirmajā lasījumā pieņemtā nostāja atbalsta Komisijas priekšlikumu galvenos mērķus uzlabot autotransporta nozares darbinieku darba un sociālos apstākļus, vienlaikus nodrošinot taisnīgākus pārvadātāju konkurences apstākļus.

Padomes nostāja vairāku iemeslu dēļ ir nozīmīgs progress salīdzinājumā ar pašreizējiem ES autotransporta nozares sociālajiem un iekšējā tirgus noteikumiem:

- Iknedēļas atpūtas laikposmu organizēšana

Komisija ierosināja iknedēļas atpūtas prasības pielāgot nozares reālajai praksei, proti, nodrošināt lielāku elastību iknedēļas atpūtas laikposmu organizēšanā, lai transportlīdzekļu vadītāji četru nedēļu laikā varētu izmantot divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus. Padomes nostājā ir saglabāts Komisijas priekšlikuma mērķis, taču šī iespēja ir attiecināta tikai uz tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, un pakārtota konkrētiem nosacījumiem, t. i., divi secīgi saīsināti atpūtas laikposmi ir jāizmanto ārpus dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, secīgie saīsinātie atpūtas laikposmi ir jākompensē pirms nākamā regulārā atpūtas laikposma un transportlīdzekļa vadītājam ik pēc trim nedēļām ir jāatgriežas "mājās". Šie nosacījumi atbilst Komisijas mērķim gādāt par lielāku elastību attiecībā uz tālsatiksmes kravu pārvadājumiem un vienlaikus nodrošināt, ka transportlīdzekļu vadītāji regulāri atgriežas mājās uz ilgu atpūtas laiku. Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem Komisija plāno turpināt transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu organizēšanas izpēti, lai novērtētu, vai ir vajadzīgi īpaši noteikumi.

- *Transportlīdzekļa vadītāja regulāra atgriešanās*

Komisija ierosināja ieviest transporta uzņēmumiem pienākumu organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai viņi vismaz ik pēc trim secīgām nedēļām varētu atgriezties mājās uz iknedēļas atpūtu. Nolūks bija novērst situāciju, ka transportlīdzekļu vadītāji ilgu laiku strādā ārzemēs bez iespējas atgriezties mājās pie savām ģimenēm. Padomes nostājā ir saglabāts Komisijas priekšlikuma mērķis. Tajā noteikts, ka transportlīdzekļu vadītājiem katrā četru secīgu nedēļu laikposmā ir jāatgriežas darba devēja saimnieciskās darbības centrā, kas ir transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta, vai arī transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietā. Apsvērumā ir paskaidrots, ka “transportlīdzekļu vadītāji var izvēlēties, kur pavadīt savu atpūtas laikposmu”. Intervālu samazina līdz trim nedēļām, ja transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus. Padomes nostāja nav tik izvērsta kā Komisijas priekšlikums. Tomēr Komisija atzīst, ka Padomes nostāja ir vērsta uz to pašu mērķi, proti, starptautiskajos pārvadājumos iesaistītie transportlīdzekļu vadītāji parastā kārtībā izmanto divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus un pēc tam trešās nedēļas beigās atgriežas mājās.

- *Aizliegums pavadīt regulāro iknedēļas atpūtu transportlīdzekļa kabīnē un drošas stāvvietas*

Komisija ierosināja saskaņā ar judikatūru precizēt, ka transportlīdzekļu vadītāji regulāro iknedēļas atpūtu nedrīkst pavadīt transportlīdzeklī un ka darba devējam ir pienākums nodrošināt transportlīdzekļa vadītājam atbilstošu izmitināšanas vietu, kas pienācīgi aprīkota gulēšanai un higiēnas vajadzību apmierināšanai, ja transportlīdzekļu vadītājiem nav iespējas šo iknedēļas atpūtu izmantot privātā vietā pēc savas izvēles. Tā nolūks bija uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un nodrošināt viņiem labus atpūtas apstākļus. Padomes nostājā ir saglabāts Komisijas priekšlikums, proti, ir aizliegta regulārā iknedēļas atpūta transportlīdzeklī. Padome uzskata, ka jānosaka stingrāki noteikumi, nekā Komisijas priekšlikumā, un pilnvaro Komisiju nākt klajā ar detalizēti izstrādātiem noteikumiem par drošām stāvvietām, t. i., pakalpojumu līmeni un šo stāvvietu sertifikācijas procedūru. Padomes nostāja pilnībā atbilst Komisijas mērķim nodrošināt pienācīgus atpūtas apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem, un šajā ziņā ir pat vēl vērienīgāka.

- *Darbā norīkošanas noteikumu piemērošana autotransporta nozarē*

Komisija ierosināja darbā norīkošanas noteikumu piemērošanai autotransporta nozarē ieviest īpašus kritērijus, kas ņem vērā nozares izteikti mobilo raksturu un garantē taisnīgu samaksu transportlīdzekļu vadītājiem, kuri daudz laika strādā ārzemēs. Attiecībā uz starptautiskajiem kravas autopārvadājumiem, kuros darbā norīkošanas periods ir līdz trim dienām kalendārajā mēnesī, Komisija ierosināja atkāpi no darbā norīkošanas noteikumiem par minimālo algu un minimālo atvaļinājumu, savukārt kabotāžas pārvadājumiem noteikumus par norīkošanu darbā tika ierosināts pilnā apjomā piemērot arī turpmāk. Padomes nostājā ir saglabāts autotransporta nozarei raksturīgais princips par norīkošanu darbā un vienlaikus kā alternatīva Komisijas ierosinātajai uz laiku balstītajai sistēmai ierosināta jauna uz pārvadājumiem balstīta sistēma. Divpusējie pārvadājumi, kuros iesaistīta dalībvalsts, kurā pārvadātāji veic uzņēmējdarbību, ir pilnībā atbrīvoti no darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas, savukārt uz pārrobežu un kabotāžas pārvadājumiem, kuros nav iesaistīta dalībvalsts, kurā pārvadātāji veic uzņēmējdarbību, noteikumi par norīkošanu darbā attiecas pilnā apjomā.

Paredzēta arī atkāpe no darbā norīkošanas noteikumu piemērošanas attiecībā uz papildu darbībām, kas saistītas ar divpusējiem pārvadājumiem. Attiecībā uz kravu pārvadājumiem transportlīdzekļa vadītājs drīkst veikt vienu iekraušanas un/vai izkraušanas darbību tajās dalībvalstīs vai trešās valstīs, kuras transportlīdzekļa vadītājs šķērso, ar nosacījumu, ka transportlīdzekļa vadītājs preces neiekrau un neizkrau tajā pašā dalībvalstī. Ja dalībvalstī, kurā tiek veikta uzņēmējdarbība, sāktam divpusējam autopārvadājumam, kura laikā nav veiktas nekādas papildu darbības, seko divpusējs autopārvadājums uz dalībvalsti, kurā tiek veikta uzņēmējdarbība, atkāpi par papildu darbībām piemēro maksimāli divām papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbībām.

Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem divpusējo pārvadājumu kontekstā transportlīdzekļa vadītājs drīkst vienreiz uzņemt un/vai izlaist pasažierus dalībvalstīs vai trešās valstīs, kuras transportlīdzekļa vadītājs šķērso, ar nosacījumu, ka transportlīdzekļa vadītājs nepiedāvā pasažieru pārvadājumu pakalpojumus starp divām vietām šķērsotajā dalībvalstī. Tas pats attiecas uz atceļu.

Atkāpes no darbā norīkošanas noteikumiem attiecībā uz papildu darbībām, kas saistītas ar divpusējiem pārvadājumiem, piemēros no dienas, kad transportlīdzekļu vadītājiem būs pienākums tahogrāfos manuāli reģistrēt datus par robežšķērsošanu. Tās vairs nebūs piemērojamas no dienas, kad transportlīdzekļiem vajadzēs būt aprīkoti ar viedajiem tahogrāfiem, kas atbilst prasībai reģistrēt robežšķērsošanu un papildu darbības.

Padomes nostājā ir arī precizēts, ka attiecībā uz darbā norīkošanas noteikumu piemērošanu pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību valstī, kura nav ES dalībvalsts, nedrīkst izturēties labvēlīgāk nekā pret uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, arī tad, ja tie autopārvadājumus veic saskaņā ar divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem, kas piešķir piekļuvi Savienības tirgum.

Visbeidzot, Padomes nostājā ir precizēts, kā jēdziens “ilgtermiņa norīkošana darbā”, kas tika ieviests pārskatītajā direktīvā par norīkošanu darbā (Direktīva (ES) 2018/957), piemērojams starptautiskajiem autopārvadājumiem, lai vienā dalībvalstī paveiktie periodi netiktu summēti ar jebkurā citā dalībvalstī paveiktajiem periodiem.

Padomes nostāja, tāpat kā Komisijas priekšlikums, balstās uz mērķi nodrošināt, lai transportlīdzekļu vadītāji, kuriem ir jāsedz dzīvošanas izmaksas dalībvalstīs, kas nav valsts, kurā viņi dzīvo, samaksu saņemtu atbilstoši šādām izmaksām un lai tādējādi viņiem būtu pienācīgs dzīves līmenis. Lai novērstu šaubas par to, kā dalībvalstis piemēro darbā norīkošanas noteikumus, Padomes nostājā ir nepieciešami un atzinīgi vērtējami precizējumi attiecībā uz ilgtermiņa norīkošanu darbā un darbā norīkošanas noteikumu piemērošanu trešām valstīm. Lai izvairītos no nevajadzīga administratīvā sloga pārvadātājiem, Komisija arī ierosināja īpašas administratīvās prasības par darbā norīkošanas noteikumu piemērošanu autotransporta nozarē. Padomes nostājā ir saglabāts Komisijas priekšlikums un paredzēts, ka informācijas apmaiņa starp valstu iestādēm un autotransporta uzņēmumu veiktā norīkojuma deklarāciju iesniegšana notiks, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (IMI). IMI izmantošana vēl vairāk samazinās administratīvo slogu gan pārvaldes iestādēm, gan uzņēmumiem un tādējādi palīdzēs sasniegt mobilitātes paketes vispārējo mērķi.

- *Jaunas tahogrāfu tehnoloģijas ieviešana*

Komisija neierosināja grozīt tahogrāfu regulējumu. Tomēr Padome uzskatīja, ka ir jāievieš jaunas paaudzes “viedie” tahogrāfi, lai būtu iespējams precīzāk noteikt to

transportlīdzekļu atrašanās vietu, ko izmanto pārrobežu autopārvadājumos, un tādējādi atvieglotu sociālo un iekšējā tirgus noteikumu izpildi. Padomes nostājā ir precizēts grafiks šīs jaunās tehnoloģijas ieviešanai jaunos transportlīdzekļos (divi gadi no tehnisko specifikāciju pieņemšanas dienas) un esošajā autoparkā (trīs gadi no tehnisko specifikāciju pieņemšanas dienas visu to transportlīdzekļu modernizācijai, kas aprīkoti ar tādu tahogrāfu, kurš nav 1. versijas viedais tahogrāfs; četri gadi no tehnisko specifikāciju pieņemšanas dienas visu to transportlīdzekļu modernizācijai, kas aprīkoti ar 1. versijas viedo tahogrāfu). Padomes nostāja pilnībā atbilst mobilitātes paketes galvenajam mērķim, proti, nodrošināt jauno sociālo un iekšējā tirgus noteikumu rezultatīvu un efektīvu izpildi.

- *Noteikumu par piekļuvi profesijai un par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem piemērošana vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem*

Lai ieviestu to pārvadātāju profesionalizācijas minimālo līmeni, kas izmanto vieglos komerciālos transportlīdzekļus, un tādējādi tuvinātu konkurences apstākļus starp pārvadātājiem, Komisija ierosināja dažus noteikumus par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai attiecināt arī uz uzņēmumiem, kas izmanto vieglos komerciālos transportlīdzekļus. Proti, uz šiem pārvadātājiem attiektos kritēriji par stabilas un faktiskas uzņēmējdarbības esību un atbilstošu finansiālo stāvokli. Padomes nostāja atbalsta to, ka pārvadātāji, kuri izmanto vieglos komerciālos transportlīdzekļus, tiek iekļauti noteikumu par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai piemērošanas jomā un vienlaikus šādiem pārvadātājiem tiek piemēroti visi noteikumi. Tomēr šie noteikumi attiecas tikai uz pārvadātājiem, kas veic starptautiskos komercpārvadājumus un izmanto transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 2,5 tonnas. Turklāt Padomes nostāja uz šiem operatoriem attiecinā noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem un tahogrāfiem. Padomes nostāja atbilst Komisijas priekšlikuma mērķim ieviest to pārvadātāju profesionalizācijas minimālo līmeni, kas izmanto vieglos komerciālos transportlīdzekļus, un nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp šādiem pārvadātājiem un pārvadātājiem, kas izmanto smagos kravas transportlīdzekļus. Turklāt Padomes nostāja, ka uz šiem pārvadātājiem ir jāattiecinā transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu noteikumi un noteikumi par tahogrāfiem, ir pieņemama, jo tā vēl vairāk palielinās ceļu satiksmes drošību attiecībā uz šāda tipa transportlīdzekļiem, kas iesaistīti starptautiskos komercpārvadājumos.

- *Kabotāžas noteikumi*

Komisija ierosināja pārskatīt kabotāžas noteikumus, atļaujot neierobežotu pārvadājumu skaitu 5 dienu laikā no starptautiskā ienākošā pārvadājuma izkraušanas uzņēmējā dalībvalstī. Šis noteikums aizstātu pašreizējo ierobežojumu (līdz trim pārvadājumiem 7 dienu laikā), un tā nolūks ir atvieglot izpildi, vienlaikus kopumā saglabājot pašreizējo tirgus atvērtības līmeni. Padomes nostājā ir saglabāti pašreizējie kabotāžas ierobežojumi (trīs pārvadājumi 7 dienās), bet vienlaikus ieviests četru dienu nogaidīšanas periods, kura laikā pārvadātājiem nav atļauts veikt vēl citus kabotāžas pārvadājumus tajā pašā dalībvalstī. Padome nepiekrīt Komisijas ierosinātajai pieejai, kuras nolūks galvenokārt bija atvieglot izpildi. Saglabāt pašreizējo kabotāžas modeli izpildes nodrošināšanas ziņā ir sarežģītāk, taču Komisija uzskata, ka ar jaunās paaudzes “viedajiem” tahogrāfiem, kas ir daļa no Padomes nostājas, būs vieglāk noteikt pārvadātāju veikto pārvadājumu veidu un attiecīgo skaitu. Tam salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju kabotāžas noteikumu izpildāmība būtu jāuzlabo. Komisija var piekrist idejai par nogaidīšanas periodu, lai risinātu

jautājumu par “sistemātisku kabotāžu”, t. i., pārvadātājiem, kas vairākus secīgus kabotāžas periodus atkārto tajā pašā dalībvalstī, proti, izbrauc no šīs dalībvalsts un atkārtoti tajā iebrauc, pārkāpjot Regulā (ES) Nr. 1072/2009 noteiktos un grozošajā tekstā saglabātos ierobežojumus.

- *Uzņēmējdarbības veikšanas kritēriji attiecībā uz transportlīdzekļu vadītājiem (Roma I)*

Komisija neierosināja nevienu jaunu prasību par darbinieku pieņemšanu darbā attiecībā uz stabilas un faktiskas uzņēmējdarbības esības kritēriju, lai piekļūtu autopārvadātāja profesionālajai darbībai. Padomes nostājā ir iekļauts jauns uzņēmējdarbības veikšanas kritērijs, kas paredz, ka proporcionāli pārvadājumu apjomam pārvadātāju rīcībā pastāvīgi ir transportlīdzekļu vadītāji, kuru parastā bāzes vieta ir saimnieciskās darbības centrā dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību. Ar Padomes nostāju ir paredzēts nodrošināt pietiekamu darbinieku skaitu attiecībā uz stabilas un efektīvas uzņēmējdarbības esību. Tā atstāj pietiekamu rīcības brīvību, lai nepamatoti neierobežotu pārvadātāju brīvību attiecībā uz personāla pieņemšanu darbā.

- *Īstenošanas termiņi / piemērošanas datumi*

Jauno noteikumu piemērošanai Komisija konkrētus datumus neierosināja. Padomes nostājā ir noteikts, ka regulu, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009, sāk piemērot 18 mēnešus pēc tās stāšanās spēkā. Tomēr Regulu (EK) Nr. 1071/2009 kopumā un prasību par Kopienas atļaujas nepieciešamību atbilstoši Regulai (EK) Nr. 1072/2009 pārvadātājiem, kas izmanto vieglos komerciālos transportlīdzekļus ar masu lielāku nekā 2,5 tonnas un kas ir iesaistīti starptautiskos pārvadājumos, sāks piemērot tikai 21 mēnesi pēc grozošās regulas spēkā stāšanās dienas. Pārskatītās izpildes direktīvas (Direktīva 2006/22/EK) un *lex specialis* par darba ņēmēju norīkošanu darbā valstu pasākumu transponēšanas datums dalībvalstīs būs 18 mēneši no tiesību akta stāšanās spēkā. Tā kā pārskatītās Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (EK) Nr. 165/2014 būs piemērojamas uzreiz pēc to stāšanās spēkā, tajās ir iekļauti pārejas noteikumi par to noteikumu piemērošanu, kas attiecas uz viedo tahogrāfu ieviešanu (sk. iepriekš), un noteikumu piemērošanu vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (no 2026. gada 1. jūlija). Lai dalībvalstīs, pārvadātāji un Komisija varētu pielāgoties jaunajiem noteikumiem, būs vajadzīgs ievērojams laiks. Konkrētāk, pietiekams īstenošanas laiks ir vajadzīgs Iekšējā tirgus informācijas sistēmas turpmākai izstrādei, lai varētu piemērot darbā norīkošanas noteikumus, jaunajām apmācības un eksaminācijas prasībām pārvadātājiem, kas izmanto vieglos komerciālos transportlīdzekļus, un tehniskajai attīstībai, kas nepieciešama jaunajām tahogrāfa tehnoloģijām. Tādēļ Padomes nostāja šajā sakarā ir pieņemama.

Tomēr Komisijai ir iebildumi pret diviem Padomes nostājā iekļautiem pasākumiem, proti, pret pienākumu regulāri atgriezt kravas automobiļus dalībvalstī, kurā pārvadātāji veic uzņēmējdarbību, un pret iespēju dalībvalstīm piemērot kabotāžas ierobežojumus kombinēto pārvadājumu iekšzemes autopārvadājumu posmiem. Šā iemesla dēļ Komisija sniedza šādu deklarāciju par politisko vienošanos, ko Eiropas Parlaments un Padome panāca 2019. gada 12. decembrī:

“Komisija pieņem zināšanai provizorisko vienošanos par I mobilitātes paketes sociālajiem un tirgus aspektiem, ko ceturrtā dialoga 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.”

Tā kā abi attiecīgie pasākumi ir daļa no Padomes nostājas, Komisija apstiprina deklarācijā pausto nostāju.

4. SECINĀJUMS

Komisija uzskata, ka, neraugoties uz dažām nepilnībām Padomes nostājā, iepriekš aprakstīto jauno un skaidrāk formulēto noteikumu ieviešana nodrošinās labākus darba un sociālos apstākļus, godīgu konkurenci un lielāku juridisko noteiktību autotransporta nozarē. Jaunie noteikumi būs arī stabils pamats autopārvadājumu noteikumu izpildei nākotnē.

Kompromisa garā Komisija pieņem Padomes pieņemto nostāju, tādējādi ļaujot Eiropas Parlamentam pieņemt galīgo tekstu otrajā lasījumā. Komisija uzskata, ka priekšlikumu par sociālajiem un tirgus aspektiem pieņemšana sniegtu būtiskus ieguvumus autotransporta nozarei. Tomēr Komisija saglabā savas atrunas attiecībā uz diviem Padomes nostājā iekļautajiem pasākumiem.