|  |  |
| --- | --- |
| Europos Parlamentas  2019-2024 | EP logo RGB_Mute |

<Commission>{TRAN}Transporto ir turizmo komitetas</Commission>

<RefProc>2017/0123</RefProc><RefTypeProc>(COD)</RefTypeProc>

<Date>{17/04/2020}17.4.2020</Date>

<RefProcLect>\*\*\*II</RefProcLect>

<TitreType>REKOMENDACIJOS ANTRAJAM SVARSTYMUI PROJEKTAS</TitreType>

<Titre>dėl per pirmąjį svarstymą priimtos Tarybos pozicijos siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje </Titre>

<DocRef>(05115/1/2020 – C9‑0105/2020 – 2017/0123(COD))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Transporto ir turizmo komitetas</Commission>

Pranešėjas: <Depute>Ismail Ertug</Depute>

PR\_COD\_2app

|  |
| --- |
| Procedūrų sutartiniai ženklai |
| \* Konsultavimosi procedūra  \*\*\* Pritarimo procedūra  \*\*\*I Įprasta teisėkūros procedūra (pirmasis svarstymas)  \*\*\*II Įprasta teisėkūros procedūra (antrasis svarstymas)  \*\*\*III Įprasta teisėkūros procedūra (trečiasis svarstymas)  (Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į teisės akto projekte pasiūlytą teisinį pagrindą.) |

|  |
| --- |
| Teisės akto projekto pakeitimai |
| **Parlamento pakeitimai, išdėstomi dviejuose stulpeliuose**  Išbrauktos teksto dalys žymimos ***pusjuodžiu kursyvu*** kairiajame stulpelyje. Pakeitimai žymimi ***pusjuodžiu kursyvu*** abiejuose stulpeliuose. Naujas tekstas žymimas ***pusjuodžiu kursyvu*** dešiniajame stulpelyje.  Kiekvieno pakeitimo antraštės pirmoje ir antroje eilutėse nurodoma atitinkama svarstomo teisės akto projekto dalis. Jei pakeitimas susijęs su esamu teisės aktu, kurį siekiama pakeisti teisės akto projektu, antraštėje pridedamos trečia ir ketvirta eilutės, kuriose atitinkamai nurodomas esamas teisės aktas ir keičiama šio teisės akto dalis.  **Parlamento pakeitimai, pateikiami konsoliduoto teksto forma**  Naujos teksto dalys žymimos ***pusjuodžiu kursyvu***. Išbrauktos teksto dalys nurodomos simboliu „▌“ arba perbraukiamos. Pakeistos teksto dalys nurodomos naują tekstą pažymint ***pusjuodžiu kursyvu***, o ankstesnį nereikalingą tekstą išbraukiant arba perbraukiant.  Nežymimi tik grynai techninio pobūdžio pakeitimai, kuriuos daro tarnybos, siekdamos parengti galutinį tekstą. |

TURINYS

Puslapis

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS 5

TRUMPAS PAGRINDIMAS 7

ATSAKINGO KOMITETO PROCEDŪRA ...........................................................................

GALUTINIS VARDINIS BALSAVIMAS ATSAKINGAME KOMITETE ..........................

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl per pirmąjį svarstymą priimtos Tarybos pozicijos siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje

(05115/1/2020 – C9‑0105/2020 – 2017/0123(COD))

(Įprasta teisėkūros procedūra: antrasis svarstymas)

*Europos Parlamentas*,

– atsižvelgdamas į per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją (05115/1/2020 – C9‑0105/2020),

– atsižvelgdamas į 2018 m. sausio 18 d. Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[[1]](#footnote-1),

– atsižvelgdamas į 2018 m. vasario 1 d. Regionų komiteto nuomonę[[2]](#footnote-2),

– atsižvelgdamas į Komisijos nuomonę (COM(2020)0151),

– atsižvelgdamas į savo poziciją[[3]](#footnote-3) dėl Komisijos pasiūlymo Europos Parlamentui ir Tarybai per pirmąjį svarstymą (COM(2017)0281),

– atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 7 dalį,

– atsižvelgdamas į preliminarų susitarimą, kurį atsakingas komitetas patvirtino pagal Darbo tvarkos taisyklių 74 straipsnio 4 dalį,

– atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 67 straipsnį,

– atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto rekomendaciją antrajam svarstymui (A9-0000/2020),

1. pritaria per pirmąjį svarstymą priimtai Tarybos pozicijai;

2. pažymi, kad aktas priimtas remiantis Tarybos pozicija;

3. paveda Pirmininkui pasirašyti aktą su Tarybos pirmininku pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 297 straipsnio 1 dalį;

4. paveda generaliniam sekretoriui pasirašyti aktą, patikrinus, ar tinkamai įvykdytos visos procedūros ir, susitarus su Tarybos generaliniu sekretoriumi, pasirūpinti, kad jis būtų paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*;

5. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

TRUMPAS PAGRINDIMAS

1. Tarptautinio kelių transporto rinka

Kelių transporto sektorius yra labai svarbus, jame dirba daugiau nei 11 mln. žmonių ir jame pervežama beveik 80 proc. viso vidaus krovinių kiekio ES.

Šiuo metu priimti du ES reglamentai, kurių bendras tikslas – remti tinkamą bendrosios kelių transporto rinkos veikimą, veiksmingumą ir konkurencingumą:

 [Reglamente (EB) Nr. 1071/2009](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R1071-20130701&qid=1498823698149&from=LT) išdėstytos nuostatos, kurių įmonės privalo laikytis, kad galėtų verstis profesine (keleivių ir krovinių) vežimo kelių transportu veikla.

 [Reglamente (EB) Nr. 1072/2009](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R1072-20130701&qid=1498823754707&from=LT) išdėstytos nuostatos, kurių privalo laikytis įmonės, ketinančios veikti tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinkoje ir šalių rinkose, išskyrus savąją (ketinančios vykdyti kabotažą).

Tačiau patirtis, gauta įgyvendinant šiuos reglamentus, išryškino nuostatų aiškinimo skirtumus, nenuoseklią vykdymo užtikrinimo praktiką ir valstybių narių bendradarbiavimo trūkumus, kas sumažino jų veiksmingumą ir sukūrė teisinį netikrumą bei nevienodas konkurencijos sąlygas vežėjams.

2. Komisijos pasiūlymas

2017 m. gegužės 31 d. Komisija priėmė Judumo dokumentų rinkinį I, siekdama užtikrinti sąžiningą konkurenciją, supaprastinti galiojančias taisykles, išsaugoti ES vidaus rinką ir užtikrinti šiame sektoriuje dirbančių darbuotojų teises. Šiame pirmajame Judumo dokumentų rinkinyje Komisija pasiūlė iš dalies keisti dabartines nuostatas, kurių privalo laikytis įmonės, ketinančios veikti tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinkoje arba šalių rinkose, išskyrus savąją (ketinančios vykdyti kabotažą).

Pasiūlymu konkrečiai pateikiami keturių skirtingų sričių pakeitimai – priedangos įmonių, lengvųjų komercinių transporto priemonių, kabotažo ir vykdymo užtikrinimo.

Siekdama panaikinti vadinamųjų priedangos įmonių praktiką, netikras „patronuojamąsias įmones“ mažo darbo užmokesčio valstybėse narėse, įsteigtas siekiant pasinaudoti darbo užmokesčio skirtumais, Komisija siūlo toliau stiprinti įsisteigimo kriterijus, siekiant užtikrinti, kad vežėjas realiai vykdytų veiklą valstybėje narėje, kurioje jis yra įsisteigęs.

Šiuo metu lengvosios komercinės transporto priemonės (transporto priemonės, kurių masė yra mažesnė nei 3,5 tonos) nėra įtrauktos į Reglamento Nr. 1071/2009 taikymo sritį. Vis dėlto valstybėms narėms leidžiama tam tikras reglamento nuostatas taikyti jų teritorijoje naudojamoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ir dėl to visoje ES susidaro įvairių reikalavimų kratinys. Kadangi tikimasi, jog ateinančiais metais lengvųjų komercinių transporto priemonių naudojimas toliau didės, Komisija pasiūlė jų atžvilgiu taikyti keletą taisyklių, susijusių su galimybe verstis profesine veikla.

Kabotažo rinka, kitoje valstybėje narėje įsisteigusios transporto bendrovės vykdomas prekių gabenimas valstybėje narėje, yra ribojamas. Pagal galiojančias ES taisykles per septynias vykdomo tarptautinio vežimo dienas galima įvykdyti tris kabotažo operacijas. Komisija pasiūlė naują taisyklę, t. y. neribotas kabotažo operacijas per penkias vykdomo tarptautinio vežimo dienas.

Galiausiai Komisija pasiūlė keletą priemonių, kuriomis siekiama spręsti skirtingo lygio ir veiksmingumo kontrolės ir vykdymo užtikrinimo valstybėse narėse problemą, be kita ko, nustatyti privalomas metines kabotažo patikrinimų ir suderintų tarpvalstybinių patikrinimų ribas, gerinti valstybių narių bendradarbiavimą taikant keitimosi informacija taisykles, sudaryti sąlygas tiksliniams patikrinimams teikiant rizikos įvertinimą per Europos kelių įmonių registrą ir toliau skatinti naudoti išmaniuosius tachografus ir e. dokumentus.

3. Tarpinstitucinės derybos

2019 m. balandžio 4 d. Parlamentui priėmus poziciją per pirmąjį svarstymą, nuo 2019 m. spalio mėn. iki 2019 m. gruodžio mėn. – Tarybai pirmininkaujant Suomijai – vyko tarpinstitucinės derybos (siekiant išankstinio susitarimo per antrąjį svarstymą). Po keturių trišalio dialogo raundų, iš kurių kai kurie vyko kartu, Parlamento derybų grupė pasiekė preliminarų susitarimą su Tarybai pirmininkaujančia valstybe nare paskutinio trišalio dialogo, kuris prasidėjo 2019 m. gruodžio 11 d., metu.

Preliminaraus susitarimo tekstas buvo pateiktas Transporto ir turizmo (TRAN) komitetui, o 2020 m. sausio 21 d. jis buvo patvirtintas. Atsižvelgdama į komiteto pritarimą, TRAN komiteto pirmininkė savo laiške Nuolatinių atstovų komitetui (COREPER I) pažymėjo, kad plenarinio posėdžio dalyviams rekomenduos pritarti Tarybos pozicijai be pakeitimų, tačiau ji turi atitikti abiejų institucijų pasiektą preliminarų susitarimą. Teisininkams lingvistams patikrinus tekstą, 2020 m. balandžio 7 d. Taryba (taikydama rašytinę procedūrą) oficialiai priėmė poziciją pagal preliminarų susitarimą.

4. Pagrindiniai susitarimo elementai

Bendras susitarimas, kurį Parlamentas pasiekė su Taryba, dar labiau sustiprino pasiūlymą, kuriuo būtų užtikrintos subalansuotos sąžiningos konkurencijos sąlygos ir griežtas vykdymo užtikrinimas. Visų pirma, buvo pasiekti toliau pateikti tikslai.

 Siekiant geriau kovoti su priedangos įmonėmis, buvo sugriežtintos ir patikslintos nuostatos, susijusios su faktinės ir nuolatinės buveinės turėjimu, kad būtų galima įrodyti tikrą ryšį su įsisteigimo valstybe nare. Tai apima reikalavimus, susijusius su transporto priemonių, kurias vežėjas naudoja įsisteigimo valstybėje narėje, buvimu (kartą per 8 savaites) ir su įprasta vairuotojų darbo vieta;

 Kalbant apie lengvųjų komercinių transporto priemonių įtraukimą, pasakytina, kad, siekiant sumažinti administracinę naštą, reglamentas netaikomas lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, atliekančioms tik nacionalines vežimo operacijas, taip pat labai mažoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (iki 2,5 tonų). Kita vertus, kad būtų užtikrinta sąžininga konkurencija, į taikymo sritį įtrauktoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms turėtų būti taikomos panašios taisyklės kaip ir sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms.

 Nors dabartinė kabotažo tvarka buvo išlaikyta, siekiant kovoti su sistemingu kabotažu, dėl kurio atsiranda klajoklių vairuotojų ir atsiranda socialinis dempingas, buvo nustatytas 4 dienų pertraukos laikotarpis, per kurį toje konkrečioje valstybėje narėje nebeleidžiama vykdyti jokių kabotažo operacijų. Be to, buvo sprendžiamas galimo kai kurių transporto bendrovių piktnaudžiavimo Kombinuoto krovinių vežimo direktyva siekiant apeiti kabotažo taisykles klausimas.

 Siekiant dar labiau sustiprinti ir racionalizuoti taisyklių vykdymo užtikrinimą, susitarta dėl konkrečių nuostatų, kuriomis siekiama stiprinti valstybių narių administracinį bendradarbiavimą, nacionaliniuose elektroniniuose registruose rinkti tinkamesnius duomenis apie transporto įmones ir sudaryti palankesnes sąlygas informacijai apie tas įmones gauti atliekant patikrinimus keliuose, reguliariau tikrinti, ar vis dar laikomasi licencijų išdavimo reikalavimų, be kita ko, atliekant patikrinimus vietoje, ir sutelkti ribotus nacionalinius vykdymo užtikrinimo pajėgumus į didelės rizikos įmones.

 Nustatyti bendrą atsakomybę tiekimo grandinėje, siekiant padidinti tiekimo grandinės dalyvių (siuntėjų, ekspeditorių, rangovų ir subrangovų) atsakomybę užtikrinti, kad jų užsakytos transporto paslaugos nepažeistų teisės aktų.

 Toliau tikslinti taisykles, kad šiame sektoriuje būtų pagerintos vienodos sąlygos ir sąžininga konkurencija, taip pat atsižvelgiant į transporto technologijų tobulinimą ir skaitmeninimą.

5. Rekomendacija

Kadangi Tarybos pozicija atitinka tarpinstitucinių derybų metu pasiektą preliminarų susitarimą, pranešėjas siūlo komitetui jai pritarti be pakeitimų.

1. OL C 197, 2018 6 8, p. 38. [↑](#footnote-ref-1)
2. OL C 176, 2018 5 23, p. 57. [↑](#footnote-ref-2)
3. 2019 4 4 priimti tekstai, P8\_TA(2019)0341. [↑](#footnote-ref-3)