

AUTOTRANSPORTS: STARPTAUTISKIE UN KABOTĀŽAS PĀRVADĀJUMI

Pēc dažādu ES tiesību aktu pieņemšanas gan starptautiskie autopārvadājumi, gan kravas un pasažieru kabotāža ir pakāpeniski liberalizēta.

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Līguma par Eiropas Savienības darbību VI sadaļa un it īpaši 91. pants. Mērķis ir izveidot liberalizētu autopārvadājumu tirgu, atļaujot tajā iesaistīties, ja ir izpildīti zināmi nosacījumi. Tas sasniedzams, nolūkā radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus atceļot visus ierobežojumus, ko attiecina uz pārvadātāju tā valstspiederības dēļ vai tādēļ, ka pārvadātājs ir iedibināts citā dalībvalstī, nevis tajā, kur sniedz pakalpojumus.

SASNIEGUMI

1. Piekļuve kravas pārvadājumu tirgum (un profesionālajai darbībai)

Pēc tam, kad Eiropas Parlaments iesniedza prasību par bezdarbību, Tiesa 1985. gada 22. maija spriedumā ([61983CJ0013](#)) atzina, ka Padome līdz Romas līgumā paredzētā pārejas perioda beigām (1969. gada 31. decembris) nepieņēma noteikumus par a) starptautisko pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas brīvību un b) pārvadātāju iespēju sniegt pakalpojumus dalībvalstī, kurā tie nav rezidenti. Šobrīd ES ir gandrīz pabeigusi novērst Tiesas konstatētās nepilnības attiecībā uz šiem diviem jautājumiem.

a. Starptautiskie komerciālie kravas autopārvadājumi

[Padomes 1992. gada 26. marta Regula \(EEK\) Nr. 881/92](#) konsolidēja līdzšinējos tiesību aktus par starptautiskajiem pārvadājumiem starp dalībvalstīm un izveidoja sistēmu Kopienas atļauju piešķiršanai kravas pārvadātājiem. Šie noteikumi tika attiecināti uz kravu pārvadājumiem no dalībvalsts teritorijas vai uz to vai caur vienas vai vairāku dalībvalstu teritoriju. Ja pastāvēja nolīgums starp ES un valsti, kas nav ES dalībvalsts, šo sistēmu piemēroja arī braucieniem starp dalībvalsti un attiecīgo valsti. Līdz tam kravu pārvadājumi starp divām dalībvalstīm bija iespējami tikai ar divpusēju nolīgumu noslēgšanu, turklāt tie bija pakļauti ierobežojumiem, taču no 1993. gada 1. janvāra ar šo jauno regulu tika atcelti visi kvantitatīvie ierobežojumi (kvotas) un divpusējās atļaujas. Šī regula tika aizstāta ar [Regulu \(EK\) Nr. 1071/2009](#) (sk. turpmāk), kas ir daļa no 2009. gada autopārvadājumu tiesību aktu paketes.

2002. gada 1. marta [Regula \(EK\) Nr. 484/2002](#) izveidoja vadītāja apliecību visiem trešo valstu valstspiederīgajiem, ko algo pārvadātājs, kuram ir Kopienas atļauja. Šā pasākuma mērķis bija nepieļaut, ka personas, kas nav ES dalībvalstu valstspiederīgie, tiktu nelikumīgā kārtā nodarbinātas kā autovadītāji ar īstermiņa līgumu un nepietiekamu atalgojumu, tādējādi kropļojot konkurenci un kaitējot ceļu satiksmes drošībai. Minētā regula tika aizstāta ar 2009. gada 21. oktobra [Regulu \(EK\) Nr. 1072/2009](#) un vēlāk grozīta ar 2020. gada 15. jūlija [Regulu \(ES\) 2020/1055](#). 2017. gada maijā Eiropas Komisija ierosināja Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009 pārskatīt, izmantojot likumdošanas iniciatīvu "Eiropa

kustībā” ([COM\(2017\)0281](#)). Šīs iniciatīvas mērķis bija modernizēt noteikumus, kas reglamentē ienākšanu nozarē, un nodrošināt pienācīgu vienotā autotransporta tirgus darbību. Parlaments regulu pieņēma otrajā lasījumā 2020. gada jūlijā, un drīz sekoja galīgā akta oficiālā publikācija ([Regula \(ES\) 2020/1055](#)). Pārskatīšana nodrošina tiesisko satvaru noteikumiem, kas piemērojami kabotāžai un starptautiskajiem pārvadājumiem, izņemot tranzīta un divpusējos pārvadājumus.

Visbeidzot, transportlīdzekļu bez vadītājiem pārrobežu iznomāšanu kravu autopārvadājumu nozarē reglamentē 2006. gada 18. janvāra [Direktīva 2006/1/EK](#). 2017. gada 31. maijā Komisija ierosināja šo direktīvu pārskatīt, izmantojot likumdošanas iniciatīvu “Eiropa kustībā”, lai izveidotu skaidru un vienotu tiesisko regulējumu, kas nodrošina, ka pārvadātājiem visā ES ir vienlīdzīga piekļuve nomātu transportlīdzekļu tirgum ([COM\(2017\)0282](#)). Tiesību akta galīgā versija [Oficiālajā Vēstnesī](#) tika publicēta 2019. gada 25. jūlijā.

2020. gada 31. jūlijā tika īstenota [Regula \(ES\) 2020/1056](#) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (eFTI). Tās mērķis ir izveidot tiesisko regulējumu elektroniskai regulatīvās informācijas apmaiņai starp ekonomikas dalībniekiem un attiecīgo iestādi attiecībā uz preču apriti ES teritorijā.

2022. gada 13. decembrī tika ieviests ES un Ukrainas nolīgums par kravu autopārvadājumiem. Tas vadītājus atbrīvo no prasības uzrādīt starptautisku transportlīdzekļa vadītāja apliecību, akceptē Ukrainas lēmumu pagarināt transportlīdzekļa vadītāja dokumentu administratīvo derīgumu un vienkāršo informācijas apmaiņu starp ES un Ukrainu, lai apkarotu krāpšanu un transportlīdzekļa vadītāja dokumentu viltošanu ([Padomes Lēmums 2022/2435](#)).

b. Kabotāža

Par sauszemes kabotāžu, proti, autopārvadājumu pakalpojumiem, ko kādā no dalībvalstīm sniedz citā dalībvalstī iedibināts transporta uzņēmums, 1993. gada 25. oktobrī tika pieņemta [Padomes Regula \(EEK\) Nr. 3118/93](#). Tā attiecas uz pakalpojumiem, ko sniedz ārvalstu pārvadātāji, kuri starptautiska brauciena dēļ atrodas uzņēmējvalstī un tā vietā, lai veiktu atpakaļbraucienu bez kravas, veic papildu pārvadājumu pirms robežas šķērsošanas. Šī regula ļauj uzņēmumiem, kuriem kādā dalībvalstī ir izsniegta Kopienas atļauja, sniegt kravas autopārvadājumus citā dalībvalstī ar nosacījumu, ka šos pakalpojumus sniedz pagaidu kārtā. [Regula \(EK\) Nr. 1072/2009](#) (8. panta 2. punkts) vispārējas kabotāžas principu vairs neizmantoja un pieņēma ierobežojošāku secīgas kabotāžas formulējumu (nosakot, ka septiņu dienu laikā pēc starptautiska brauciena veikšanas uz kabotāžas uzņēmējvalsti drīkst veikt ne vairāk kā trīs kabotāžas darbības). Šos kabotāžas noteikumus piemēro kopš 2010. gada 14. maija, taču, kā minēts iepriekš, tie tagad ir grozīti ar [Regulu \(ES\) 2020/1055](#).

c. 2009. gada 21. oktobra autopārvadājumu tiesību aktu pakete

Eiropas Savienība pakāpeniski radīja nosacījumus, kas ļāva izveidot liberalizētu autopārvadājumu iekšējo tirgu. Lai radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, tomēr bija vēl vairāk jāaskaņo pamatnoteikumi sociālajā, tehniskajā un nodokļu jomā. Eiropas Parlamenta un Padomes panāktā kompromisa rezultātā 2009. gada oktobrī tika pieņemta autopārvadājumu pakete, ko veido trīs ES regulas, proti, [\(EK\) Nr. 1071/2009](#), [\(EK\) Nr. 1072/2009](#) un [\(EK\) Nr. 1073/2009](#), kuras tiek pilnībā piemērotas kopš 2011. gada decembra. Šie noteikumi attiecas gan uz starptautiskajiem

kravas pārvadājumiem, gan kabotāžas pārvadājumiem. Ar Regulu (EK) Nr. 1071/2009 tika ieviesti stingrāki noteikumi par kravas autopārvadātāja profesionālās darbības atļaušanu un mēģināts mūsdienīgot autopārvadājumu nozares tēlu. Regula noteica četrus kvalitatīvus kritērijus attiecībā uz kļūšanu par kravas pārvadātāju: laba reputācija, finansiālā spēja, profesionālā kompetence, kā arī faktiski un stabili iedibinājums kādā no dalībvalstīm. Kabotāžas noteikumi tika vairāk konsolidēti un saskaņoti ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009. Konkrētāk, tā apvienoja Padomes Regulu ([EEK Nr. 881/92](#)) un Padomes Regulu ([EEK Nr. 3118/93](#)) un atcēla [Direktīvu 2006/94/EK](#) (par noteiktiem kravas autotransporta veidiem), tādējādi novēršot juridisko nenoteiktību attiecībā uz pārvadātājiem. Regula (EK) Nr. 1073/2009 attiecas uz pasažieru pārvadājumiem (vairāk informācijas sk. nākamajā sadaļā).

2. Starptautisko pasažieru autopārvadājumu ar autobusiem pakāpeniska liberalizācija

Salīdzinājumā ar kravas autopārvadājumiem pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršana ir noritējusi lēnāk. 1992. gada 16. marta [Regula \(EEK\) Nr. 684/92](#) palīdzēja atvērt starptautisko pasažieru pārvadājumu ar autobusiem tirgu, atļaujot visiem ES transporta uzņēmumiem veikt pasažieru pārvadājumus starp dalībvalstīm, pārvadājamo personu skaitam esot ne mazākam kā deviņi (ieskaitot vadītāju). Šo regulu papildināja un grozīja [Padomes 1997. gada 11. decembra Regula \(EK\) Nr. 11/98](#), kura ieviesa Kopienas atļauju, ko transporta uzņēmumiem, kuri veic pasažieru komercpārvadājumus ar autobusiem, izsniedz tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā tie ir iedibināti.

Ar [Padomes 1997. gada 11. decembra Regulu \(EK\) Nr. 12/98](#) tika atļauti kabotāžas pārvadājumi visiem neregulāriem pakalpojumiem un specializētajiem regulāriem pakalpojumiem (noteiktām pasažieru kategorijām), uz kuriem attiecas starp organizētāju un pārvadātāju noslēgts līgums (piemēram, darbinieku vai studentu pārvadājumi), kā arī regulāriem pakalpojumiem, kuros kabotāža bija daļa no regulāriem starptautiskiem pakalpojumiem (un to neveica maršruta beigās). Pasažieru kabotāžas pakalpojumus, tāpat kā kravas kabotāžu, varēja sniegt tikai pagaidu kārtā.

Ar 2009. gadā pieņemto autotransporta tiesību aktu paketi Regula (EEK) Nr. 684/92 un Padomes Regula (EK) Nr. 12/98 tika apvienotas vienotā regulā ([Regula \(EK\) Nr. 1073/2009](#)), lai precizētu un vienkāršotu noteikumus par starptautiskajiem pasažieru autopārvadājumiem (autobusu pakalpojumi) ES teritorijā un nosacījumus, saskaņā ar kuriem pārvadātāji, kas nav kādas dalībvalsts rezidenti, var attiecīgajā valstī sniegt transporta pakalpojumus. Regula (EK) Nr. 1073/2009 apstiprina pakalpojumu sniegšanas brīvības principu un paredz nosacījumus Kopienas atļauju izsniegšanai un anulēšanai, atļauju derīguma termiņus, sīki izstrādātus noteikumus par atļauju izmantošanu un gan atļauju, gan to apstiprināto kopiju formu. Pasažieru kabotāža joprojām ir atļauta, ja, tāpat kā kravas pārvadājumu gadījumā, tā nav transporta pakalpojumu sniedzēja pamatmērķis (t. i., tā jāveic pēc regulāra starptautiska pakalpojuma sniegšanas).

Regula (EK) Nr. 1073/2009 grozīja arī [Regulu \(EK\) Nr. 561/2006](#), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu. Turklāt to papildināja [Komisijas Regula \(ES\) Nr. 361/2014](#) (2014. gada 9. aprīlis), ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus, lai piemērotu Regulu (EK) Nr. 1073/2009

attiecībā uz dokumentiem starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem. 2017. gada leģislatīvajā programmā "Eiropa kustībā" Komisija vēlējās grozīt Regulu (EK) Nr. 561/2006 attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un [Regulu \(ES\) Nr. 165/2014](#) attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfiem (vairāk informācijas par tahogrāfiem un odometriem sk. [3.4.3.](#)). Parlaments priekšlikumu otrajā lasījumā pieņēma 2020. gada jūlijā.

Lai Savienībā nepieļautu konkurences izkropļojumus un uzlabotu ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, pārskatītā regula ir vērsta uz transportlīdzekļa vadīšanas laika, pārtraukumu un atpūtas laikposmu saskaņošanu autotransporta nozarē un labāku šo noteikumu izpildes panākšanu ar viedajiem tahogrāfiem. 2023. gada maijā Komisija publicēja priekšlikumu, ar ko nedaudz groza Regulā (EK) 561/2006 paredzētos noteikumus par pārtraukumiem un ikdienas atpūtas laikposmiem attiecībā uz neregulāro pasažieru pārvadājumu apakšnozari, kas parasti saistīta ar autobusu tūrismu ([COM\(2023\)0256](#)).

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Autopārvadājumu nozarē Parlaments vairākās rezolūcijās un ziņojumos ir ieteicis un atbalstījis preču un pasažieru autopārvadājumu tirgu pakāpenisku atvēršanu. Tajā pašā laikā Parlaments ir atkārtoti uzsvēris, ka liberalizācijai jānotiek līdztekus saskaņošanai un ka jānodrošina pārvadājumu sociālie un drošības aspekti. Attiecībā uz preču kabotāžu Parlaments ir paudis atbalstu lielākai liberalizācijai, sevišķi nolūkā mazināt to atpakaļbraucienų skaitu, ko kravas automašīnas veic bez kravas (sk. 18. punktu [2010. gada 6. jūlija rezolūcijā](#) par ilgtspējīgu nākotni transportam). Turklāt [2011. gada 15. decembra rezolūcijā](#) "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"^[1] Parlaments aicināja Komisiju līdz 2013. gada beigām sagatavot ziņojumu par stāvokli Savienības autopārvadājumu tirgū. Komisija spēra pirmo soli šajā virzienā, 2012. gada jūnijā publicējot ziņojumu, kuru sagatavojusi augsta līmeņa grupa ES kravas autopārvadājumu tirgus attīstības jautājumos un kurā ieteikts pakāpeniski atvērt ES kravas autopārvadājumu tirgu. Grupa jo īpaši ieteica ieviest divus atšķirīgus kabotāžas veidus: 1) kabotāža, kas norit īsu laikposmu un ir saistīta ar starptautisku maršrutu, 2) un kabotāža, kas nav saistīta ar pastāvošu starptautisku maršrutu un uz ko attiektos reģistrācijas procedūra, lai nodrošinātu, ka attiecīgais autovadītājs ievēro uzņemtajā valstī spēkā esošās darba tiesības. Pēc tam Komisija 2014. gada 14. aprīlī publicēja [ziņojumu par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū](#).

[2015. gada 9. septembra rezolūcijā](#) par Baltās grāmatas par transportu īstenošanu^[2] Parlaments cita starpā aicināja uzlabot kopīgo noteikumu izpildes panākšanu attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum un, ja nepieciešams, precizēt vai pārskatīt minētos noteikumus. Parlaments arī aicināja Komisiju veikt pasākumus pret nelikumīgām darbībām, kas rada negodīgu konkurenci un veicina sociālo dempingu. Šajā ziņā Parlaments ieteica pieņemt sociālo kodeksu, kas risinātu arī slēptas pašnodarbinātības problēmu, lai labāk ņemtu vērā starptautiskā autotransporta jomas darba ņēmēju specifiku un nodrošinātu godīgu konkurenci.

[1]OV C 168 E, 14.6.2013., 72. lpp.

[2]OV C 316, 22.9.2017., 155. lpp.

2017. gada 18. maijā tika pieņemta [rezolūcija par autotransportu Eiropas Savienībā](#)^[3], kurā skatīti tādi jautājumi kā konkurētspējas un inovācijas uzlabošana autotransporta nozarē, pārrobežu mobilitātes pa ceļiem veicināšana, sociālo apstākļu un drošības noteikumu uzlabošana un mazemisijas autotransporta veicināšana.

Parlaments 2019. gada februārī pieņēma lēmumu pirmajā lasījumā par [Komisijas priekšlikumu grozīt Regulu \(EK\) Nr. 1073/2009](#), lai vēl vairāk atvērtu valstu tirgus starptautiskajiem autobusu pārvadājumiem. Tagad tas gaida Padomes nostāju pirmajā lasījumā.

Parlaments pirmajā lasījumā grozīja Regulu (ES) 2020/1056 par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju, tiesību akta tekstā stiprinot komerciālo datu un persondatu aizsardzību.

2020. gada jūlijā Parlaments mobilitātes paketes ietvaros apstiprināja tiesību aktu par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanu un piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum ([2017/0123\(COD\)](#)).

Davide Pernice / Olena Kuzhym
05/2024

[3]OV C 307, 30.8.2018., 123. lpp.