EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.2.2019.
COM(2019) 84 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā laikposmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 31. decembrim izpildīti konkrēti noteikumi Regulā (EK) Nr. 1071/2009, ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem

I. Ievads

Šis ziņojums attiecas uz autopārvadātāju profesionālās darbības veikšanu dalībvalstīs, un tā mērķis ir nodrošināt, ka tiek ciešāk uzraudzīta Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulas (EK) Nr. 1071/2009, ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK[1] (turpmāk "Regula (EK) Nr. 1071/2009"), piemērošana. Minētā regula ir piemērojama visiem ES reģistrētajiem uzņēmumiem, kuri veic autopārvadātāja profesionālo darbību, kā arī tiem uzņēmumiem, kuri plāno veikt šādu darbību. Autopārvadātāja profesionālā darbība ir gan kravu autopārvadātāju[2], gan pasažieru autopārvadātāju[3] profesionālā darbība. Noteiktu kategoriju uzņēmumi, piemēram, tādi, kas izmanto mehāniskos transportlīdzekļus, kuru pilna masa ir mazāka par 3,5 tonnām, neietilpst minētās regulas darbības jomā[4]. Regula (EK) Nr. 1071/2009 paredz kopīgus noteikumus, kas reglamentē kravu autopārvadātāja un pasažieru autopārvadātāja profesionālās darbības atļaušanu.

Saskaņā ar minētās regulas 3. pantu uzņēmumiem, kas veic autopārvadātāja profesionālo darbību, ir faktiski un stabili jāveic uzņēmējdarbība kādā dalībvalstī, jābūt labai reputācijai, atbilstīgam finansiālajam stāvoklim un nepieciešamajai profesionālajai kompetencei. Turklāt minētās regulas 4. pants autopārvadājumu uzņēmumiem uzliek pienākumu izraudzīties pārvadājumu vadītāju, kuram ir profesionālās kompetences sertifikāts, kas apliecina, ka personai ir prasmes un zināšanas, kuras nepieciešamas, lai efektīvi un pastāvīgi vadītu pārvadājumus atbilstoši visām tiesību aktu un nozares prasībām. Dalībvalstu pienākums ir pārbaudīt, vai transporta uzņēmumi atbilst Regulā (EK) Nr. 1071/2009 izklāstītajiem nosacījumiem. Turklāt būtiska nozīme Eiropas Savienībā darbojošos uzņēmumu uzraudzības efektivitātes uzlabošanā ir labi organizētai administratīvajai sadarbībai starp dalībvalstīm.

Regulas (EK) Nr. 1071/2009 26. panta 1. punktā ir noteikti termiņi dalībvalstu un Komisijas ziņošanas pienākumu izpildei:

- dalībvalstīm reizi divos gados, skaitot no regulas piemērošanas dienas, jāsagatavo ziņojums par kompetento iestāžu darbību un jānosūta tas Komisijai, kā noteikts regulas 26. pantā;
- pamatojoties uz dalībvalstu iesniegtajiem datiem, Komisijai reizi divos gados jāsagatavo ziņojums, kas jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei.

---

[1] OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.

[2] Saskaņā ar regulas 2. panta 1. punktu "kravu autopārvadātāja profesionālā darbība" ir darbība, ko veic ikviens uzņēmums, kas nodarbojas ar kravu komercpārvadājumiem, izmantojot mehāniskos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu apvienojumus.

[3] Saskaņā ar regulas 2. panta 2. punktu "pasažieru autopārvadātāja profesionālā darbība" ir darbība, ko veic ikviens uzņēmums, kurš sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus plašai sabiedrībai vai konkrētām lietotāju kategorijām, saņemot par to samaksu no pārvadātās personas vai pārvadājumu organizētāja, izmantojot mehāniskus transportlīdzekļus, kas ir uzbūvēti un aprīkoti tā, lai būtu piemēroti vairāk nekā deviņu personu pārvadāšanai, ietverot transportlīdzekļa vadītāju, un ir šim nolūkam paredzēti.

[4] Saskaņā ar regulas 1. panta 4. punktu "tomēr dalībvalstis visiem autopārvadājumu veidiem vai to daļai var pazemināt šo masas ierobežojumu".

Dalībvalstu iesniegtie valstu ziņojumi ir būtisks ieguldījums Komisijas ziņojumā. Saskaņā ar regulas 26. pantu valstu ziņojumos iekļauj šādus datus:

"a) nozares pārskatu attiecībā uz labu reputāciju, finansiālo stāvokli un profesionālo kompetenci;

b) izsniegto atļauju skaitu pēc gada un veida, apturētās un anulētās atļaujas, paziņojumu par attiecīgā pārvadājumu vadītāja nepiemērotību skaitu, kā arī attiecīgos iemeslus;

c) katru gadu izsniegto profesionālās kompetences sertifikātu skaitu;

d) pamata statistiku par valstu elektroniskajiem reģistriem un to izmantošanu, ko veic kompetentās iestādes; kā arī

e) pārskatu par informācijas apmaiņu ar citām dalībvalstīm saskaņā ar 18. panta 2. punktu, tostarp jo īpaši to notikušo pārkāpumu skaitu gadā, par kuriem ir paziņots citām dalībvalstīm, un saņemto atbilžu skaitu, kā arī pieprasījumu un saņemto atbilžu skaitu gadā saskaņā ar 18. panta 3. punktu."

Šajā ziņojumā ir aplūkota dalībvalstu iesniegto datu kvalitāte un to iesniegšanas savlaicīgums (II iedaļa) un analizēti dalībvalstu sniegtie ziņojumi (III iedaļa). IV iedaļā ir izklāstīti secinājumi.

II. Datu iesniegšana

Šis ir trešais ziņojums, kas sagatavots saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1071/2009, un tas aptver laikposmu no 2015. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 31. decembrim. Pirmais ziņojums[5] aptvēra laikposmu no 2011. gada 4. decembra (regulas piemērošanas sākuma dienas) līdz 2012. gada 31. decembrim. Otrais ziņojums[6] aptvēra laikposmu no 2013. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim. Šis pārskata periods ir sinhronizēts ar pārskata periodu, kas paredzēts ziņojumam par sociālās jomas tiesību aktu īstenošanu saistībā ar autotransportu[7], kā noteikts Regulas (EK) Nr. 1071/2009 26. panta 2. punktā. Šī sinhronizēšana ļauj dalībvalstīm un ieinteresētajām personām gūt saskaņotu pārskatu par nozari attiecībā uz iekšējo tirgu un sociālajiem noteikumiem tajā pašā pārskata periodā.

Visas dalībvalstis ievēroja Regulas (EK) Nr. 1071/2009 26. pantā noteikto ziņošanas pienākumu un iesniedza savus valsts ziņojumus. Šis rādītājs ir labāks nekā pagājušajā ziņošanas periodā, kad sešas dalībvalstis ziņojumu neiesniedza. Taču dažas dalībvalstis savus datus iesniedza, būtiski kavējot noteikto termiņu — 2017. gada 30. septembri —, un tas

[5] COM(2014) 592 final, 25.9.2014.

[6] COM(2017) 116 final, 7.3.2017.

[7] Minēts 17. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulā (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

ietekmēja šā Komisijas ziņojuma sagatavošanas termiņu. Vairākos ziņojumos prasītā informācija bija nepilnīga, tāpēc analīze nav izsmeļoša.

Lai nodrošinātu konsekvenci un sniegtu valstu kompetentajām iestādēm atbalstu ziņošanas pienākuma izpildē, Komisijas dienesti 2015. gadā piedāvāja dalībvalstīm standartizētu ziņojuma veidlapu, kas izmantojama, sākot no otrā pārskata perioda. Gandrīz visas dalībvalstis, kas iesniedza savus valstu ziņojumus, izmantoja standartizēto veidlapu.

Tā kā dalībvalstis, kuras iesniedza ziņojumus šajā pārskata periodā, nav tās pašas dalībvalstis, kuras iesniedza ziņojumus iepriekšējos pārskata periodos, un tā kā iesniegtā informācija ir fragmentāra, abu pārskata periodu salīdzinājums lielākoties neļauj izdarīt jēgpilnus secinājumus.

Saistībā ar autoceļu iniciatīvām, ko Komisija pieņēma 2017. gada 31. maijā[8], tika veikts pētījums, kurā tika sagatavots Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un (EK) Nr. 1072/2009 *ex post* izvērtējums[9]. Komisija arī pieņēma dienestu darba dokumentu, kurā bija ietverts ietekmes novērtējums saistībā ar Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un (EK) Nr. 1072/2009 pārskatīšanu[10]. Attiecīgā gadījumā šajā ziņojumā tika izmantota informācija no minētā pētījuma un ietekmes novērtējuma ziņojuma.

III. Autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas datu analīze

1. Autopārvadājumu nozares pārskats attiecībā uz labu reputāciju, finansiālo stāvokli un profesionālo kompetenci

Šajā ziņojuma daļā, pamatojoties uz dalībvalstu iesniegto informāciju, ir izklāstītas valstu prasības, pārbaužu organizēšanas kārtība, atbilstības līmenis un konstatētās grūtības. Dalībvalstu iesniegto ziņojumu sadrumstalotības dēļ šis pārskats nav visaptverošs. Vajadzības gadījumā dalībvalstu ziņotā informācija ir papildināta ar iepriekš minētā izvērtējuma pētījuma datiem.

Kā noteiktos apstākļos pieļauj Regulas (EK) Nr. 1071/2009 3. panta 2. punkts, vairākas dalībvalstis ir noteikušas valsts prasības, kas ir jāizpilda papildus četrām regulā noteiktajām prasībām (stabila un faktiska uzņēmējdarbība, laba reputācija, atbilstīgs finansiālais stāvoklis un nepieciešamā profesionālā kompetence), lai varētu veikt autopārvadātāja profesionālo darbību. Piemēram, Slovākija ir pievienojusi prasību, ka pārvadājumu vadītājam jābūt vismaz 21 gadu vecam. Austrija ir pievienojusi nosacījumu, ka autopārvadātāju rīcībā tās pašas pašvaldības teritorijā vai citas tā paša vai blakus esoša administratīvā rajona pašvaldības teritorijā ir jābūt nepieciešamajām autostāvvietām, kas neatrodas uz autoceļa. Spānijā ir papildu prasība, ka pretendentiem jābūt trīs transportlīdzekļiem, kuru kopējā lietderīgā slodze ir vismaz 60 tonnas[11]. Beļģija, Grieķija, Somija, Itālija, Latvija, Nīderlande, Zviedrija, Čehija

[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en.

[9] http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf.

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194.

[11] Taču šī valsts prasība neatbilst regulā izklāstītajiem nosacījumiem, tāpēc Eiropas Savienības Tiesa 2018. gada 8. februārī pasludināja spriedumu, saskaņā ar kuru Spānijai bija jāatsauc šī prasība (Eiropas Savienības Tiesas spriedums lietā C-181/17 Komisija/Spānija).

un Francija nolēma vismaz daļēji paplašināt pienākumu ievērot noteikumus par autopārvadājumu uzņēmuma darbības veikšanu, to attiecinot arī uz kravu autopārvadātājiem, kas izmanto transportlīdzekļus, kuru pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3,5 tonnas[12].

Veids, kādā dalībvalstis pārbauda atbilstību četrām regulā noteiktajām prasībām par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanu, kā arī īstenoto pārbaužu skaits ir ļoti atšķirīgs.

Igaunija ziņoja, ka pārbaudes par atbilstību regulas prasībām tiek veiktas, izmantojot uz risku balstītu sistēmu, saskaņā ar kuru, pirmām kārtām, tiek pārbaudīti tie uzņēmumi, kam ir paaugstināts risks nopietni vai bieži pārkāpt autopārvadājumu noteikumus.

Īrijā labas reputācijas, finansiālā stāvokļa un profesionālās kompetences pārbaudes tiek veiktas katram uzņēmumam vismaz ik pēc pieciem gadiem atļaujas atjaunošanas procesa ietvaros. Turklāt dažiem pārvadātājiem, kuriem tiek piedēvēts augstāks risks vai kuri nokļūst kompetentās iestādes redzeslokā, šīs pārbaudes mēdz veikt biežāk. Laba reputācija tiek pārbaudīta, vērtējot pārvadājumu vadītāju un jebkuru citu attiecīgo personu, šim nolūkam izmantojot valsts policijas spēku nodrošināto valsts pārbaudes dienestu. Šis pārbaudes dienests kompetento iestādi nodrošina ar notiesājošu tiesas spriedumu sarakstu, ko var izmantot labas reputācijas noteikšanai. Piecu gadu periodā, kad ir derīga pārvadātāja atļauja, šim pārvadātājam parasti nav nepieciešams sniegt papildu informāciju licencēšanas iestādei. Tas ir nepieciešams tikai tad, ja iestāde ir konstatējusi risku attiecībā uz šo pārvadātāju.

Latvijā finansiālā stāvokļa atbilstības pārbaude tiek veikta, izmantojot Uzņēmumu reģistra sagatavotajos gada pārskatos esošo informāciju. Turklāt pirms pārvadājumu atļaujas piešķiršanas tiek pārbaudīts, vai ir ievērotas visas četras prasības. Vairumā gadījumu atļaujas tiek apturētas pēc Valsts ieņēmumu dienesta pieprasījuma, kad tas ir pieņēmis lēmumu apturēt transporta uzņēmuma saimniecisko darbību. Tā kā Latvijā apliecinātās Kopienas atļauju un valsts transporta atļauju kopijas tiek izsniegtas katram konkrētajam transportlīdzeklim un tikai uz laiku līdz 12 mēnešiem, gadījumā, ja netiek izpildītas minētās četras prasības, apliecinātās Kopienas atļauju un valsts transporta atļauju kopijas netiek atjaunotas. Laba reputācija tiek pārbaudīta attiecībā uz pārvadājumu vadītāju, uzņēmumu un tā valdes locekļiem. Ja pārvadājumu vadītājs vai uzņēmuma valdes locekļi tiek nomainīti, tiek pārbaudīts, vai katram jaunajam loceklim ir laba reputācija. Latvijas tiesībaizsardzības iestādes norāda, ka finansiālā stāvokļa prasības izpildes pārbaudē saskaras ar dažām ar apdrošināšanas polisi saistītām grūtībām, jo Regulā (EK) Nr. 1071/2009 nav sīki aprakstīts, par kādiem riskiem transporta uzņēmumam ir jāsaņem apdrošināšana.

Beļģijā to, vai uzņēmējdarbība ir stabila un efektīva, pirmoreiz pārbauda, aplūkojot Beļģijas uzņēmumu vispārējā datubāzē ievadītos datus, kad ir izsniegta jauna Kopienas atļauja. Pēc tam Beļģijas kontroles iestāde organizē pārbaudi. Šo pārbaudi veic arī pēc īpaša pieprasījuma vai tad, ja ir zināms, ka uzņēmums ir pārkāpis transporta jomas tiesību aktus. Turklāt divus gadus pēc tam, kad zaudēta laba reputācija "ar pārvadājumiem saistītu pārkāpumu" dēļ, tiek īstenota reabilitācijas procedūra.

[12] Sk. 10. zemsvītras piezīmē minētā ietekmes novērtējuma ziņojuma 4. tabulu.

Spānijā tiek izmantotas divas metodes, lai pārbaudītu atbilstību kritērijiem profesionālās darbības veikšanai. Pirmā metode ietver pieprasījumu uzņēmumiem iesniegt dokumentus, kas apliecina to atbilstību četrām prasībām. Otrā metode ietver inspektoru došanos uz uzņēmumu telpām, lai veiktu pārbaudes uz vietas. Spānijā autopārvadājumu uzņēmumiem reizi divos gados ir jāiesniedz pieteikums to atļaujas atjaunošanai, tāpēc atbilstība četrām prasībām tiek pārbaudīta reizi divos gados. Turklāt katru gadu tiek veikta virkne pārbaužu, lai pārliecinātos, ka uzņēmumi, kuru atļaujas nav atjaunotas, neveic nekādus pārvadājumus.

Polijā par pārbaužu veikšanu uz ceļiem un kravu autopārvadātāju telpās ir atbildīgi 400 inspektori. Inspektoru apkopotā informācija tiek nosūtīta Starptautiskajam Transporta birojam un vietējām iestādēm, kas izsniedz Kopienas atļaujas un pārbauda atbilstību četrām Regulā (EK) Nr. 1071/2009 noteiktajām prasībām. Polijā tiek uzskatīts, ka uzņēmējdarbība ir stabila un faktiska tad, ja tā notiek vietā, kurā ir atbilstošs tehniskais aprīkojums un ierīces pārvadājumu veikšanai strukturētā un nepārtrauktā veidā, tai skaitā vismaz viens no šādiem elementiem: autostāvvieta; izkraušanas zona; aprīkojums transportlīdzekļu apkopei.

Vācijā pastāvēja tikai reģionāla līmeņa riska novērtēšanas sistēma, taču no 2014. gada jūlija ir izveidota valsts līmeņa riska novērtēšanas sistēma. Pārkāpumi tiek novērtēti, piešķirot 5 punktus (vissmagākie pārkāpumi), 3 punktus (smagāki / smagi pārkāpumi) vai 1 punktu (citi pārkāpumi). Ja uzņēmumam ir uzkrājušies 5 punkti (uzņēmumiem ar ne vairāk kā 10 transportlīdzekļiem), 8 punkti (uzņēmumiem ar ne vairāk kā 50 transportlīdzekļiem) vai 11 punkti (uzņēmumiem ar vairāk nekā 50 transportlīdzekļiem), tas tiek novērtēts kā uzņēmums ar paaugstinātu risku.

Apvienotās Karalistes Autovadītāju un transportlīdzekļu standartu aģentūra kopš 2006. gada izmanto sistēmu ar nosaukumu *OCRS* (Pārvadātāju atbilstības riska novērtējums). 2012. gadā šī sistēma tika pilnveidota, lai uzlabotu tās prognozēšanas spēju. Minētajā sistēmā ir integrēta informācija par pārkāpumiem, kas saistīti ar transportlīdzekļa tehnisko stāvokli, kopsakarā ar informāciju par citiem pārkāpumiem.

Dānijā visi valsts vai Kopienas atļaujas jaunie pretendenti tiek pārbaudīti, lai noskaidrotu, vai tiem ir atbilstīgs finansiālais stāvoklis un profesionālā kompetence, kādas ir to parādsaistības un vai tie veic stabilu uzņēmējdarbību. Labas reputācijas pārbaudes tiek veiktas tikai tad, ja policija ir ziņojusi par problēmu vai ja ir kādas citas pazīmes, kas liecina par iespējamu problēmu. Pārkāpumi tiek reģistrēti uz 5 gadiem un ietver tādus pārkāpumus, kurus policija konstatējusi pārbaudēs uz ceļiem. Dānijas attiecīgā iestāde parasti pārbauda visus jaunos pretendentus, kā arī aptuveni 250 esošos pārvadātājus. Esošos pārvadātājus izvēlas, pamatojoties uz riska novērtēšanas sistēmu. Lai iegūtu pirmās divas atļaujas, pārvadātājiem ir jāizpilda sākotnējā finansiālā stāvokļa prasība, kas paredz, ka to rīcībā jābūt 150 000 DKK (aptuveni 20 000 EUR), savukārt Regula (EK) Nr. 1071/2009 paredz tikai rezerves, kuru vērtība ir 9000 EUR pirmajam transportlīdzeklim un 5000 EUR katram papildu transportlīdzeklim[13]. Dānijā katram papildu transportlīdzeklim ir noteikta rezerve 40 000 DKK (aptuveni 5400 EUR) apmērā. Turklāt uzņēmumam nedrīkst būt kavēti maksājumi valdībai, kas pārsniedz 50 000 DKK (aptuveni 6700 EUR). Dānijas Transporta pārvalde, pārbaudot uzņēmuma finansiālā stāvokļa atbilstību, informāciju šajā jautājumā pieprasa Dānijas Nodokļu pārvaldei.

[13] Skatīt regulas 7. panta 1. punktu.

Rumānijā ir izveidota riska novērtēšanas sistēma, kurā ir atspoguļoti visi katra transporta uzņēmuma nodarījumi autopārvadājumu jomā un kura ir izmantojama, lai atlasītu uzņēmumus, kas jāpārbauda attiecībā uz pārkāpumiem. Ja uzņēmums izveido filiāli, tiek veiktas pārbaudes, lai pārliecinātos, vai tās uzņēmējdarbība ir stabila un faktiska.

Nīderlandē izveidotā Nīderlandes Valsts un starptautisko kravu autopārvadājumu organizācija (*NIWO*) ir izstrādājusi metodi, kas paredzēta, lai atklātu pārvadātājus, attiecībā uz kuriem pastāv risks, ka tie vairs neizpildīs atbilstīga finansiālā stāvokļa prasību. Riskam pakļautie pārvadātāji tiks cieši uzraudzīti. Ja pārvadātājs ar augstu riska pakāpi nespēj izpildīt atbilstīga finansiālā stāvokļa prasību Regulas (EK) Nr. 1071/2009 13. pantā noteiktajos termiņos, Kopienas atļauja tiek anulēta. Ar šo metodi tiek panākts, ka pārvadātājiem ir pienākums pildīt atbilstīga finansiālā stāvokļa prasību visā Kopienas atļaujas derīguma termiņa laikā, ne tikai pieteikuma iesniegšanas periodā. Riska novērtēšana tiek veikta arī attiecībā uz nepieciešamo profesionālo kompetenci. Saskaņā ar paziņotajiem datiem *NIWO* līdz šim nav apturējusi vai anulējusi nevienu atļauju, tāpēc ka nebūtu izpildīta labas reputācijas prasība.

Somijā riska novērtēšanas sistēma ir saistīta ar labas reputācijas pārbaudēm. Tiek uzskatīts, ka ir sarežģīti veikt labas reputācijas sistemātiskas pārbaudes visām attiecīgajām personām, tieši tāpēc ir nepieciešama riska novērtēšana.

Luksemburgā Ekonomikas ministrija veic pārbaudes pirms atļaujas izdošanas, lai pārliecinātos par visu četru prasību izpildi. Lai aizsargātu pārējās līgumslēdzējas puses, labas reputācijas pārbaudi veic arī tad, ja atļaujas turētājs saskaras ar finansiālām grūtībām, piemēram, kļūst maksātnespējīgs vai bankrotē. Labas reputācijas, finansiālā stāvokļa, profesionālās kompetences un stabilas un faktiskas uzņēmējdarbības pārbaudes veic arī tad, ja atļaujas turētājs iesniedz pieteikumu jaunai atļaujai, piemēram, gadījumā, kad tas paplašina savas darbības lauku, aptverot vēl kādu nozari, kam ir vajadzīga papildu atļauja.

Runājot par grūtībām, kas radušās saistībā ar stabilas un faktiskas uzņēmējdarbības pārbaudēm, kuras uzskatāmas par resursus vairāk patērējošām nekā citas, vairākas tiesībaizsardzības iestādes uzsver to, ka pārbaudes ir sarežģītas un trūkst administratīvās spējas kontrolēt visus autopārvadājumu uzņēmumus, kas reģistrēti konkrētajā dalībvalstī.

Tikai divas dalībvalstis iesniedza datus par to pārbaužu skaitu, kurās pārbaudīta atbilstība četrām prasībām, kas jāizpilda, lai veiktu autopārvadātāja profesionālo darbību. Igaunijā 2015.–2016. gada periodā tika veiktas 80 labas reputācijas pārbaudes un 80 profesionālās kompetences pārbaudes. Zviedrijā tika veikta 131 labas reputācijas pārbaude.

2. Atļaujas

Regulas (EK) Nr. 1071/2009 2. pantā atļauja autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanai ir definēta kā "administratīvs lēmums, ar kuru uzņēmumam, kas atbilst minētajā regulā paredzētajiem nosacījumiem, atļauj veikt autopārvadātāja profesionālo darbību".

"Administratīva lēmuma" juridiskās formas dažādās dalībvalstīs ir atšķirīgas. Atļaujas saņemšana var būt priekšnoteikums, lai varētu saņemt valsts transporta atļauju un/vai Kopienas atļauju starptautisku pārvadājumu veikšanai, tā var būt līdzvērtīga tikai valsts

transporta atļaujai, vai arī tā vienlaikus var būt valsts un starptautiska transporta atļauja, ko piešķir, izsniedzot vienu kopēju atļauju.

Piemēram, Bulgārijā un Lietuvā ir četru veidu atļaujas (valsts atļauja pasažieru pārvadājumiem, valsts atļauja kravu pārvadājumiem, Kopienas atļauja pasažieru pārvadājumiem un Kopienas atļauja kravu pārvadājumiem). Taču Bulgārijā tiek piešķirts tikai viens dokuments (t. i., atļauja) valsts un starptautiskiem pārvadājumiem.

Beļģijā kā atļaujas pasažieru pārvadājumiem vai kravu pārvadājumiem tiek piešķirtas tikai Kopienas atļaujas.

Kopš 2012. gada uzņēmumiem, kas reģistrēti Igaunijā un kuri plāno veikt profesionālo darbību autopārvadājumu tirgū, ir pienākums pieteikties Kopienas atļaujai, kas ir vienīgais atļaujas veids šajā dalībvalstī.

Luksemburgā ir tikai divu veidu atļaujas: viena atļauja iekšzemes pārvadājumiem un otra — starptautiskiem pārvadājumiem.

Rumānijā kā atļaujas pasažieru pārvadājumiem vai kravu pārvadājumiem tiek piešķirtas tikai Kopienas atļaujas.

Apvienotajā Karalistē ir divu galveno veidu atļaujas, kas tiek piešķirtas pasažieru un kravu transporta uzņēmumiem. Tās ir standarta valsts atļaujas un starptautiskās atļaujas. Starptautiskā atļauja ir paredzēta tiem uzņēmumiem, kuri veic starptautiskus pārvadājumus, un šie uzņēmumi atbilst Kopienas atļauju turētājiem. Turklāt Apvienotajā Karalistē ir Regulas (EK) Nr. 1071/2009 darbības jomā neietilpstošas papildu kategorijas pašpārvadājumu uzņēmumiem. Pastāv sīkāka klasifikācija pasažieru pārvadājumu organizācijām, kuras nav uzņēmumi un kuras nav uzskatāmas par komercpakalpojumu sniedzējām, piemēram, skolas, labdarības organizācijas un sabiedriskas grupas.

Tā kā pastāv dažādu veidu atļaujas, ar ko uzņēmumiem atļauj veikt profesionālo darbību autopārvadājumu nozarē, dalībvalstu iesniegtos datus var salīdzināt tikai vispārīgi. Tomēr lielākā daļa dalībvalstu norādīja atļauju saņēmušo pārvadātāju kopējo skaitu 2016. gada 31. decembrī, kas ir atskaites punkts datiem par piešķirto, apturēto vai anulēto atļauju skaitu. Austrijā atļauja ir piešķirta 11 499 pārvadātājiem (kravu un pasažieru pārvadātājiem), Beļģijā — 9007, Bulgārijā — 13 354, Kiprā — 2945, Čehijā — 24 482, Vācijā — 51 127, Dānijā — 5618, Igaunijā — 3330, Grieķijā — 12 187[14], Spānijā — 96 237, Somijā — 15 941, Francijā — 128 319, Ungārijā — 13 267, Horvātijā — 601, Īrijā — 5585, Itālijā — 105 560, Lietuvā — 866, Luksemburgā — 497, Latvijā — 4313, Maltā — 684, Nīderlandē — 13 172[15], Polijā — 84 304, Portugālē — 8674, Zviedrijā — 17 608, Slovēnijā — 5811, Slovākijā — 8564, bet Apvienotajā Karalistē — 42 573 pārvadātājiem. Kopumā ES bija 608 212 kravu pārvadātāji un 77 913 pasažieru pārvadātāji[16].

[14] Grieķija un Nīderlande paziņoja tikai kravu pārvadātāju skaitu.

[15] Grieķija un Nīderlande paziņoja tikai kravu pārvadātāju skaitu.

[16] Trīs dalībvalstis nepaziņoja pasažieru pārvadātāju skaitu, un viena dalībvalsts nepaziņoja kravu pārvadātāju skaitu.

Lielais vairums uzņēmumu, kam piešķirta atļauja, ir kravu autopārvadātāji. Atļauju saņēmušo kravu autopārvadātāju procentuālā daļa no atļauju saņēmušo pārvadātāju kopējā skaita dalībvalstīs, kas par to ziņoja, 2016. gada 31. decembrī bija 89 % (2014. gada 31. decembrī — 88 %), un tikai 11 % bija pasažieru pārvadātāji. Vienīgais izņēmums bija Malta, kurā pasažieru pārvadātāju skaits (596) ievērojami pārsniedza kravu autopārvadātāju skaitu (88), savukārt Francijā pasažieru pārvadātāju procentuālā daļa (24 %) ievērojami pārsniedza ES vidējo rādītāju.

2.1. Piešķirtās atļaujas

Saskaņā ar datiem, ko iesniedza 24 dalībvalstis[17], pārskata periodā tika piešķirtas 278 092 atļaujas pasažieru pārvadātāju profesionālās darbības (25 788) un kravu pārvadātāju profesionālās darbības veikšanai (252 304).

Piešķirto atļauju skaits bija robežās no 27 atļaujām Maltā līdz 122 790 atļaujām Spānijā. Iesniegtā informācija sīkāk ir izklāstīta šā ziņojuma I pielikumā.

Lielākā daļa atļauju, kas piešķirtas 2015. un 2016. gadā, attiecas uz kravu autopārvadātājiem (kopumā 91 %), un tikai neliela daļa atļauju attiecas uz pasažieru pārvadātājiem (9 %).

2.2. Anulētās un apturētās atļaujas

Saskaņā ar 25 dalībvalstu[18] ziņotajiem datiem 2015.–2016. gada periodā kopumā tika anulētas vai apturētas 130 998 atļaujas. Var konstatēt, ka vislielākais anulēto un apturēto atļauju skaits ir bijis Spānijā — 76 534 pasažieru un kravu pārvadājumu atļaujas. Savukārt ļoti neliels anulēto un apturēto atļauju skaits tika fiksēts Portugālē (1), Īrijā (7), Luksemburgā (13) un Rumānijā (15). Sīkāka informācija par anulētajām un apturētajām atļaujām ir iekļauta šā ziņojuma II pielikumā.

Lielākajā daļā dalībvalstu, kuras ziņoja par šādu atļauju anulēšanas un apturēšanas iemesliem, tā lielākoties tika veikta saistībā ar atļaujas / Kopienas atļaujas derīguma termiņa beigšanos, uzņēmuma likvidēšanu vai pēc pārvadātāju pieprasījuma.

Taču Spānija norādīja, ka galvenais atļauju anulēšanas vai apturēšanas iemesls bija tas, ka nebija izpildītas četras prasības, kas jāievēro, lai veiktu šo profesionālo darbību (šā iemesla dēļ tika anulētas 47 719 atļaujas). Zviedrijā galvenais atļauju anulēšanas iemesls bija faktiskas un stabilas uzņēmējdarbības prasības neizpilde (šā iemesla dēļ anulētas 1514 atļaujas), tāpat kā Igaunijā (167) un Slovēnijā (55). Apvienotajā Karalistē galvenais atļauju anulēšanas iemesls bija labas reputācijas trūkums (šā iemesla dēļ anulētas vai apturētas 466 atļaujas).

[17] Austrija, Portugāle, Beļģija, Bulgārija, Čehija, Vācija, Dānija, Igaunija, Grieķija, Spānija, Somija, Francija, Horvātija, Īrija, Itālija, Luksemburga, Latvija, Malta, Nīderlande, Polija, Zviedrija, Slovēnija, Slovākija, Apvienotā Karaliste.

[18] Malta, Ungārija un Kipra par šo jautājumu neziņoja.

3. Profesionālās kompetences sertifikāti

Profesionālās kompetences sertifikātus, kas apliecina, ka autovadītāji kandidāti ir veiksmīgi nokārtojuši rakstiskos un mutiskos eksāmenus, izsniedz kompetentās iestādes, un tas ir profesionālās kompetences apliecinājums, kā minēts Regulas (EK) Nr. 1071/2009 8. pantā.

Saskaņā ar 25 dalībvalstu[19] sniegto informāciju pārskata periodā tika izsniegts 477 761 profesionālās kompetences sertifikāts. Šis skaitlis ietver sertifikātus, kas piešķirti, pamatojoties uz Regulas (EK) Nr. 1071/2009 8. pantā minēto eksāmenu, un tos, kas piešķirti, atzīstot pretendentu pieredzi, saskaņā ar minētās regulas 9. pantā noteikto atbrīvojumu.

Lielākā daļa sertifikātu, kas šajā pārskata periodā tika piešķirti Eiropas Savienībā, tika piešķirti Spānijā (388 218), tad Nīderlandē (25 597), Rumānijā (20 960), Polijā (7100) un Francijā (6616). Sīkāka informācija ir izklāstīta šā ziņojuma III pielikumā.

4. Par nepiemērotiem atzīti pārvadājumu vadītāji

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009 14. pantu, ja pārvadājumu vadītājs zaudē labo reputāciju, kompetentajai iestādei pārvadājumu vadītājs būtu jāpasludina par nepiemērotu uzņēmuma pārvadājumu operāciju vadīšanai.

Atzinumus par nepiemērotību izdeva 10 dalībvalstīs, kuras paziņoja šo informāciju: Austrijā (3), Beļģijā (5), Dānijā (82), Vācijā (5), Spānijā (17), Igaunijā (11), Somijā (15), Itālijā (72), Zviedrijā (49) un Apvienotajā Karalistē (253). Dalībvalstu iesniegtie dati atrodami šā ziņojuma II pielikumā.

5. Informācijas apmaiņa

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009 16. pantu katrai dalībvalstij būtu jāuztur valsts reģistrs, kurā tā reģistrē autopārvadājumu uzņēmumus, kam ir izsniegta atļauja autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanai. Minimālās prasības par datiem, kas jāievada šajos reģistros, un kopīgie noteikumi par to savstarpējo savienošanu ar Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistra (*ERRU*) starpniecību ir noteikti Komisijas Regulā (ES) 2016/480[20]. Jo īpaši šie dati ietver informāciju par pārvadājumu uzņēmumu labo reputāciju, izdarītajiem smagajiem pārkāpumiem un par Kopienas atļaujām.

ERRU izveide bija paredzēta kā nākamais solis, lai veicinātu sadarbību starp valstu iestādēm ar mērķi vēl labāk panākt Eiropas autopārvadājumu tiesību aktu pārrobežu izpildi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009 16. panta 5. punktu. *ERRU* reģistram būtu jāvienkāršo pārrobežu izpildes panākšana, padarot to izmaksefektīvāku, ar nosacījumu, ka visas dalībvalstis ir savienotas un faktiski izmanto sistēmu, apmainoties ar savās datubāzēs esošiem kvalitatīviem datiem. Valstu reģistri bija savā starpā jāsavieno līdz 2012. gada 31. decembrim.

[19] Austrija, Beļģija, Bulgārija, Čehija, Vācija, Dānija, Igaunija, Grieķija, Spānija, Somija, Francija, Horvātija, Ungārija, Īrija, Itālija, Lietuva, Latvija, Malta, Nīderlande, Polija, Portugāle, Rumānija, Zviedrija, Slovēnija un Slovākija.

[20] Komisijas 2016. gada 1. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2016/480, ar ko ievieš kopīgus noteikumus par autotransporta uzņēmumu valstu elektronisko reģistru savstarpējo savienošanu un atceļ Regulu (ES) Nr. 1213/2010, OV L 87, 2.4.2016., 4. lpp.

Lai arī dažas dalībvalstis ievērojami kavējās, pašlaik visas dalībvalstis ir savā starpā savienojušas savus valstu elektroniskos reģistrus, kuros reģistrēti autopārvadājumu uzņēmumi.

Vairākas dalībvalstis norādīja, ka dalība *ERRU* ir uzlabojusi sadarbību un informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, kā arī valstu elektronisko reģistru lietderību. Ar informāciju par smagiem pārkāpumiem un labu reputāciju īpaši daudz ir apmainījusies Beļģija, Čehija, Vācija, Igaunija, Horvātija, Itālija, Latvija, Slovēnija un Zviedrija. Lielākā daļa no šīs informācijas apmaiņas ir saistīta ar labas reputācijas pārbaužu pieprasījumiem, kas nosūtīti citām dalībvalstīm un saņemti no tām. Ir vērts pieminēt, ka informācijas apmaiņas apjoms salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu ir ļoti būtiski pieaudzis[21]. Tas varētu liecināt par to, ka valstu elektronisko reģistru savstarpējā savienojuma izveides pabeigšana mudina intensīvāk izmantot *ERRU* un ka dalībvalstis kopumā šo platformu izmanto vairāk. Dalībvalstu iesniegtie dati ir atrodami šā ziņojuma IV pielikumā.

IV. Secinājumi

Šajā ziņojumā ir sniegts pārskats par informāciju, ko dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 26. pantu Regulā (EK) Nr. 1071/2009 par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanu. Šī informācija attiecas uz Regulas (EK) Nr. 1071/2009 26. panta 1. punktā norādītajiem aspektiem, kuri ir saistīti ar minētās regulas īstenošanu, ko dalībvalstis veica laikposmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 31. decembrim.

Dalībvalstu iesniegto datu kvalitāte un iesniegšanas savlaicīgums bija ļoti atšķirīgi, un tas ietekmēja šā ziņojuma vispārējo kvalitāti. Tā kā trūka dažu datu par noteiktiem regulas aspektiem, šajā ziņojumā nebija iespējams sniegt pilnīgu analīzi par Regulas (EK) Nr. 1071/2009 noteikumu īstenošanu. Taču salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu ir ievērojami palielinājies gan informāciju paziņojušo dalībvalstu skaits, gan paziņoto datu detalizētība.

Jāuzsver, ka līdz šā ziņojuma sagatavošanas brīdim bija ievērojami uzlabojusies dalībvalstu administratīvās sadarbības sistēma. Taču Komisija atbalsta arī tās turpmāku pilnveidošanu, kā rezultātā Regula (EK) Nr. 1071/2009 tiktu īstenota konsekventāk un rezultatīvāk visās ES dalībvalstīs.

Komisija atgādina dalībvalstīm par to pienākumu prasītajā termiņā iesniegt pilnīgu ziņojumu, kurā ietverti visi Regulas (EK) Nr. 1071/2009 26. panta 1. punktā uzskaitītie datu elementi, lai varētu sagatavot pilnvērtīgu ziņojumu un izvairītos no Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā paredzētajām pārkāpuma procedūrām. Komisija arī mudina dalībvalstis izmantot standartizēto ziņošanas veidlapu, lai valstu informācija tiktu iesniegta saskaņotā veidā.

[21] Neraugoties uz to, ka vairākas dalībvalstis neziņoja par informācijas apmaiņu iepriekšējā pārskata periodā, var secināt, ka tās apjoma pieaugums šajā pārskata periodā salīdzinājumā ar iepriekšējo ir ļoti būtisks.