EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 14.4.2014.
COM(2014) 222 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū

1. IEVADS

Regulas (EK) Nr. 1072/2009 par piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum[1] 17. panta 3. punkts nosaka:

"Komisija līdz 2013. gada beigām izstrādā ziņojumu par situāciju Kopienas autopārvadājumu tirgū. Ziņojumā iekļauj tirgus situācijas analīzi, ietverot kontroles mehānismu efektivitātes novērtējumu un darba apstākļu attīstību profesijā, kā arī novērtējumu par to, vai noteikumu saskaņošana, *inter alia* īstenošanas, ceļa nodevu, kā arī sociālo un drošības tiesību aktu jomā, ir progresējusi tiktāl, lai varētu paredzēt iekšzemes autopārvadājumu tirgus, tostarp kabotāžas, turpmāku atvēršanu."

Ar šo ziņojumu tiek izpildīta minētā prasība. Tajā apkopoti pierādījumi no vairākiem pētījumiem[2] un izmantota *Eurostat* iegūtā statistika par kravas autopārvadājumiem[3], kā arī no dalībvalstīm iegūtā informācija par sociālo noteikumu ievērošanas nodrošināšanu[4] kravas autopārvadājumu jomā. Tajā izmantots arī 2012. gada 19. jūnija ziņojums, ko sagatavojusi ES kravas autopārvadājumu tirgus attīstības augsta līmeņa darba grupa[5]. Tajā ņemti vērā arī rezultāti, kas iegūti plašā apspriešanā ar ieinteresētajām personām, kas notika pirms augsta līmeņa darba grupas ziņojuma izstrādes un pēc tās. Visbeidzot, tajā ņemts vērā Komisijas konstatējums, ka *REFIT* ietvaros jāpārskata Regula (EK) Nr. 1071/2009 un Regula (EK) Nr. 1072/2009[6].

---

1 Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum, OV L 300, 14.11.2009., 72.–87 lpp.

2 To starpā īpaši jāmin *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union* (*AECOM*, 2013); "ES kabotāžas autopārvadājumu attīstība un īstenošana" (Eiropas Parlaments, 2013); *Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012* (ESAO, 2013); *Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers* (Eiropas Parlaments, 2013).

3 Datu nepietiekamas pieejamības dēļ šajā ziņojumā aplūkota ES kravas autopārvadājumu tirgus attīstība tikai līdz 2012. gadam. Tāpēc visā tekstā tiek minēta ES-27.

4 T. i., Regula (EK) Nr. 561/2006 par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem; Direktīva 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem šo noteikumu īstenošanai; Regula (EEK) N 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm un Direktīva 2002/15/EK par apkalpes locekļu darba laiku.

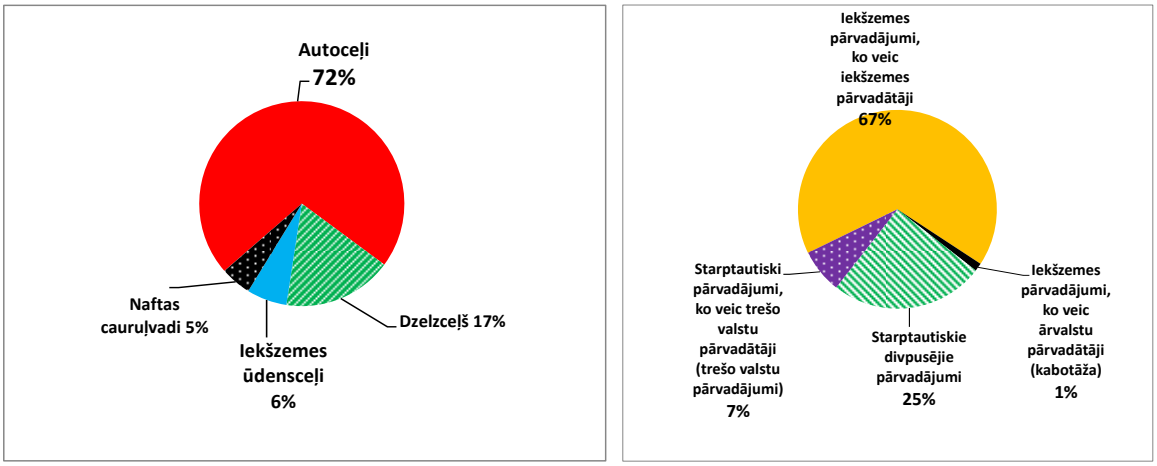
5 ES kravas autopārvadājumu tirgus attīstības augsta līmeņa darba grupas 2012. gada jūnija ziņojums; grupu vadīja prof. Beiliss [*Bayliss*].

6 Normatīvās atbilstības un izpildes programma (*REFIT*): rezultāti un turpmākie pasākumi, COM(2013) 685 *final*.

2. KRAVAS AUTOPĀRVADĀJUMU TIRGUS ATTĪSTĪBA

2.1. Kravas autopārvadājumi

Kravas autopārvadājumi ir galvenais iekšzemes transporta veids Eiropas Savienībā — tie veido vairāk nekā 70 % no visām iekšzemes transporta darbībām, kā redzams 1. attēlā. Autotransporta īpatsvars visās iekšzemes kravas transporta darbībās pēdējos desmit gados ir saglabājies diezgan nemainīgs.



1. un 2. attēls. Iekšzemes kravas pārvadājumu sadalījums pa transporta veidiem ES-27 2012. gadā (pa kreisi); kravas autopārvadājumu sadalījums ES-27 2012. gadā pa pārvadājumu veidiem (pa labi). Avots: *Eurostat*, MOVE ĢD.

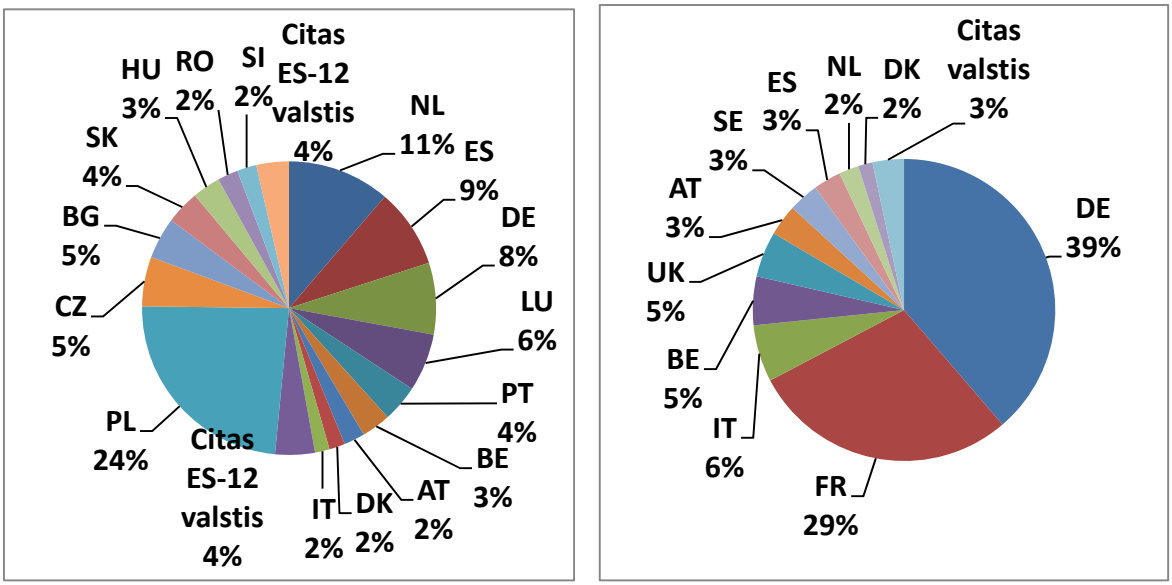
2012. gadā autotransporta kravu apgrozība ES 27 valstīs sasniedza gandrīz 1700 miljardus tonnkilometru, kas ir par aptuveni 4 % mazāk nekā 2004. gadā un par aptuveni 13 % mazāk nekā 2007. gadā, kad autotransporta kravu apgrozība bija vislielākā.

Iekšzemes pārvadājumi, ko veic ar valstī reģistrētiem transportlīdzekļiem, veido aptuveni divas trešdaļas no visām transporta darbībām. Iekšzemes pārvadājumi, ko veic ar citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem, jeb kabotāža veido tikai nedaudz vairāk par 1 % no visām transporta darbībām. Starptautisko pārvadājumu īpatsvars pēdējo desmit gadu laikā ir pieaudzis — 2004. gadā tie veidoja 30 % no visiem kravas autopārvadājumiem, bet 2012. gadā to īpatsvars sasniedza 33 %. Tas liecina, ka ES iekšējais tirgus integrējas aizvien vairāk. Četras piektdaļas no visiem starptautiskajiem pārvadājumiem veic ar transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti vai nu iekraušanas, vai izkraušanas dalībvalstī. Atlikušo piektdaļu veic ar transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti trešā valstī (t. i., tie ir trešo valstu pārvadājumi), — šādu pārvadājumu apjoms ir palielinājies no aptuveni vienas astotdaļas 2004. gadā. Trešo valstu pārvadājumu īpatsvars visās kravas autopārvadājumu darbībās laikposmā no 2004. gada līdz 2012. gadam ir palielinājies no 4 līdz 7 % (sk. arī 2. attēlu).

Trešo valstu pārvadājumi, kuru apjoms laikposmā no 2004. gada līdz 2012. gadam ir palielinājies par vairāk nekā 80 %, ir visstraujāk augošais kravas autopārvadājumu tirgus segments. Segmenta attīstību veicina starptautisko pārvadājumu pilnīgā liberalizācija Eiropas Savienībā. Arī kabotāžas apjoms ir palielinājies (par aptuveni 50 %), tomēr tas joprojām ir

relatīvi zemā līmenī. Regulā (EK) Nr. 1072/2009 kabotāža ir definēta kā "iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā [..] veic uzņēmējā dalībvalstī". Tur noteikts, ka var veikt tikai trīs kabotāžas pārvadājumus, kuri jāveic septiņu dienu laikā pēc starptautiska pārvadājuma. Kabotāžas pārvadājumu apjoma spēcīgais pieaugums ir daļēji izskaidrojams ar to, ka 2009. un 2012. gadā tika atcelti īpašie pārejas ierobežojumi, kuri attiecās uz pārvadātājiem no lielākās daļas valstu, kas ES pievienojās attiecīgi 2004. un 2007. gadā.

Kā redzams 3. un 4. attēlā, vairumu kabotāžas darbību (51 %) absolūtā izteiksmē joprojām veic ES-15[7] pārvadātāji, galvenokārt — dalībvalstīs, kas robežojas ar transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsti. Nozīmīgākie kabotāžas tirgi ir lieli, centrāli transporta tirgi (Vācija, Francija). Septiņās no desmit galvenajām kabotāžas pārvadājumu uzņēmējām dalībvalstīm lielāko daļu kabotāžas darbību veic ar ES-15 valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem. Ir likumsakarīgi, ka ES-12 pārvadātāji relatīvi vairāk transporta darbību veic ārpus savas valsts tirgiem, jo to iekšzemes kravas autopārvadājumu tirgi ir visai nelieli. Francijā vien iekšzemes kravas autopārvadājumu apjoms ir lielāks nekā kopā visās tajās 12 dalībvalstīs, kas Eiropas Savienībai pievienojās 2004. un 2007. gadā.



3. un 4. attēls. Kabotāža Eiropas Savienībā 2012. gadā sadalījumā pa transportlīdzekļu izcelsmes valstīm (pa kreisi) un uzņēmējām valstīm (pa labi). Avots: *Eurostat*, MOVE ĢD.

Aptuveni 15 % no kopējiem kravas autopārvadājumiem 2012. gadā bija pašpārvadājumi, bet pārējie 85 % — komercpārvadājumi. Komercpārvadājumi ir darbības, ko veic kravas autopārvadājumu nozarē ES atbilstoši darījumdarbības statistikā lietotajai definīcijai, savukārt pašpārvadājumus veic citās ekonomikas nozarēs pašu nozaru vajadzībām. Pašpārvadājumiem ir lielāka nozīme iekšzemes pārvadājumu jomā nekā starptautisko pārvadājumu jomā.

[7] "ES-15" ir valstis, kas bija ES dalībvalstis pirms 2004. gada 1. maija; "ES-12" aptver dalībvalstis, kas Eiropas Savienībai pievienojās 2004. un 2007. gadā.

Parasti pārvadātājiem, kas darbojas kabotāžas vai trešo valstu pārvadājumu jomā, nav pieejami pašpārvadājumi. Šajā aspektā ir svarīgi tikai komercpārvadājumi. Līdz ar to, izvērtējot kabotāžas izplatību, ņem vērā tikai komercpārvadājumu tirgus segmentu. *Eurostat* dati liecina, ka ārvalstu transportlīdzekļi ES-27 valstīs 2012. gadā veidoja vidēji 2,5 % no kopējā iekšzemes komercpārvadājumu tirgus, bet valstī reģistrēti transportlīdzekļi — atlikušos 97,5 %.

Lai gan ir izteikts viedoklis, ka kabotāžas līmeņi saskaņā ar *Eurostat* datiem ir mazāki nekā faktiskie kabotāžas līmeņi, izpildes nodrošināšanas ziņojumi no dalībvalstīm neuzrāda augstu nekonstatētas kabotāžas līmeni (sk. 4.2. iedaļu). Turklāt *Eurostat* statistika ir visaptverošākie un vislabāk salīdzināmie pieejamie dati, jo tie iegūti oficiālā datu vākšanā, ko veic valstu statistikas biroji, un paziņoti *Eurostat* saskaņā ar pieņemtiem standartiem.

2.2. Uzņēmumu struktūra un nodarbinātība

Kravas autopārvadājumu tirgu Eiropas Savienībā veido aptuveni 600 000 galvenokārt mazo uzņēmumu, kas katrs vidēji nodarbina četrus darbiniekus. Šis skaits pēdējo gadu laikā ir bijis stabils, un 80 % uzņēmumu strādā mazāk nekā 10 darbinieku, bet 99 % ir mazāk nekā 50 darbinieku. 2011. gadā kravas autopārvadājumu nozarē bija nodarbināti aptuveni trīs miljoni iedzīvotāju. Jānorāda, ka šie rādītāji attiecas tikai uz uzņēmumiem un privātpersonām, kas darbojas kravas komercpārvadājumu nozarē; tajos nav ietverti uzņēmumi un privātpersonas, kas veic pašpārvadājumus. Ilgtermiņa tendence liecina, ka šo pārvadājumu organizēšanā aizvien lielāka loma ir kravas ekspeditoriem un kravas pārvadājumu integrētājiem (t. i., personām vai uzņēmumiem, kas organizē sūtījumu pārvadāšanu trešo personu labā).

Ekonomikas lejupslīdes laikā gan loģistikas nozares, gan kravas autopārvadājumu nozares peļņa ir sarukusi. Par mazāk ienesīgu pārvadājumu veikšanu aizvien biežāk tiek slēgti apakšlīgumi ar nelieliem uzņēmumiem, līdz ar to aizvien vairāk palielinās loģistikas ķēdes posmu skaits[8]. Tiek uzskatīts, ka daudzu transporta uzņēmumu finansiālais stāvoklis ir nestabils (saskaņā ar *Banque de France* šādu uzņēmumu īpatsvars Francijas kravas autopārvadājumu uzņēmumos, iespējams, sasniedz trešdaļu[9]).

Tomēr, tā kā transporta uzņēmuma izveidei ir relatīvi mazi šķēršļi, uzņēmumi, kuri tirgu atstāj, tajā regulāri atgriežas vai arī tos aizstāj jauni uzņēmumi. Lai gan ekonomiskie apstākļi ir nelabvēlīgi, piemēram, Spānijā izdoto Kopienas licenču skaits laikposmā no 2010. gada līdz 2012. gadam ir palielinājies (no gandrīz 26 000 licenču 2010. gada beigās līdz vairāk nekā 27 000 licenču 2012. gada beigās). Tas apliecina nozares elastību — tā ātri pielāgojas pārmaiņām un ekonomiskajām norisēm.

---

8 *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, *AECOM*, 2013.

9 *Panorama économique et financier du transport routier en France*, *Banque de France*, 2012.

Dažas ieinteresētās personas[10] ir izteikušas viedokli, ka konkurence, ko, veicot kabotāžu attiecīgo valstu tirgos, rada kravas pārvadātāji no dalībvalstīm ar mazākām izmaksām, ir radījusi darbvietu zudumu. Pieejamie dati par nodarbinātību šajā nozarē neapstiprina šo apgalvojumu. Nodarbinātība kravas autopārvadājumu nozarē laikposmā no 2005. līdz 2011. gadam ir palielinājusies, lai gan 2009.–2010. gadā tā atsevišķos posmos saruka. Lai gan jāveic papildu izpēte, lai noskaidrotu darbvietu zuduma apmēru dalībvalstu līmenī, sākotnējais secinājums šķiet norādām, ka šie samazinājumi ir saistīti ar ekonomikas krīzi kombinācijā ar autovadītāju lielo vidējo vecumu. 2011. gadā nodarbinātības rādītāji kravas autopārvadājumu nozarē ES-27 valstīs atkal sasniedza pirmskrīzes līmeni. Līdz ar to nav objektīvu pierādījumu, kas liecinātu, ka kabotāžas pārvadājumiem, kas veido pavisam nelielu daļu no iekšzemes pārvadājumiem, būtu vērā ņemama ietekme uz kravas automobiļu vadītāju darbvietām.

2.3. Attīstība ražīguma jomā

2.3.1. Darba ražīgums

Kā redzams 1. tabulā, darba ražīgums sauszemes transporta nozarē ir zemāks par visas ekonomikas vidējo ražīgumu un arī viszemākais starp visiem transporta veidiem. Turklāt šis ir vienīgais transporta veids, kura darba ražīgums samazinās. Būtu vajadzīga sīkāka informācija par ražīguma līmeni kravas autopārvadājumu nozarē. Turklāt jāveic papildu izpēte, lai noskaidrotu, kāda ir konkurences ietekme uz darba ražīguma līmeni kravas autopārvadājumu nozarē. Dažādās nozarēs veikti pētījumi liecina, ka visā ekonomikā kopumā darba ražīgums ir augstāks segmentos, kas ir atvērti starptautiskai konkurencei (šajā gadījumā starptautiskie pārvadājumi), nekā tajos, kas lielā mērā slēgti starptautiskai konkurencei (šajā gadījumā iekšzemes pārvadājumi). Ražīguma līmenis nozarēs, kas nav atvērtas starptautiskai konkurencei, var būt līdz 15 % zemāks[11]. Tāpēc ir paredzams, ka arī iekšzemes kravas autopārvadājumu tirgu atvēršana starptautiskai konkurencei varētu sniegt līdzīgu ražīguma pieaugumu.

Lielākā daļa dalībvalstu piedzīvoja ražīguma kritumu ekonomikas krīzes dēļ. Tas atbilst norisēm ES ekonomikā šajā periodā. Ekonomikas lejupslīdes laikā ekonomiskā izlaide samazinās ātrāk nekā nodarbinātība, līdz ar to sarūk ražīgums. ES ekonomika kopumā laikposmā no 2008. līdz 2011. gadam piedzīvoja tikai 0,6 % ražīguma pieaugumu[12]. Dažādu dalībvalstu darba ražīguma līmeņi joprojām ievērojami atšķiras, un šīs atšķirības atbilst cenu līmeņu atšķirībām šajās dalībvalstīs.

---

10 Piemēram, *ETF* (Eiropas Transporta darbinieku federācija), *DTL* (Dānijas Transporta un loģistikas apvienība) un *FNTR* (Francijas Valsts autotransporta federācija).

11 *Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?*, *Produktivitets Komissionen*, 2013.

12 *Employment and Social Developments in Europe*, 2012, Eiropas Komisija.

		Sauszemes pārvadājumi	Ūdens pārvadājumi	Gaisa pārvadājumi	Uzglabāšana, atbalsta darbības	Transporta nozare	Ekonomika kopumā
Darba ražīgums, 2010	**EUR uz vienu nodarbināto**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Vidējais darba ražīguma pieaugums gadā, 2001.–2010. gads	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

1. tabula. Darba ražīgums transporta nozarē un ekonomikā kopumā. Avots: *Eurostat* nacionālie konti un strukturālā darījumdarbības statistika.

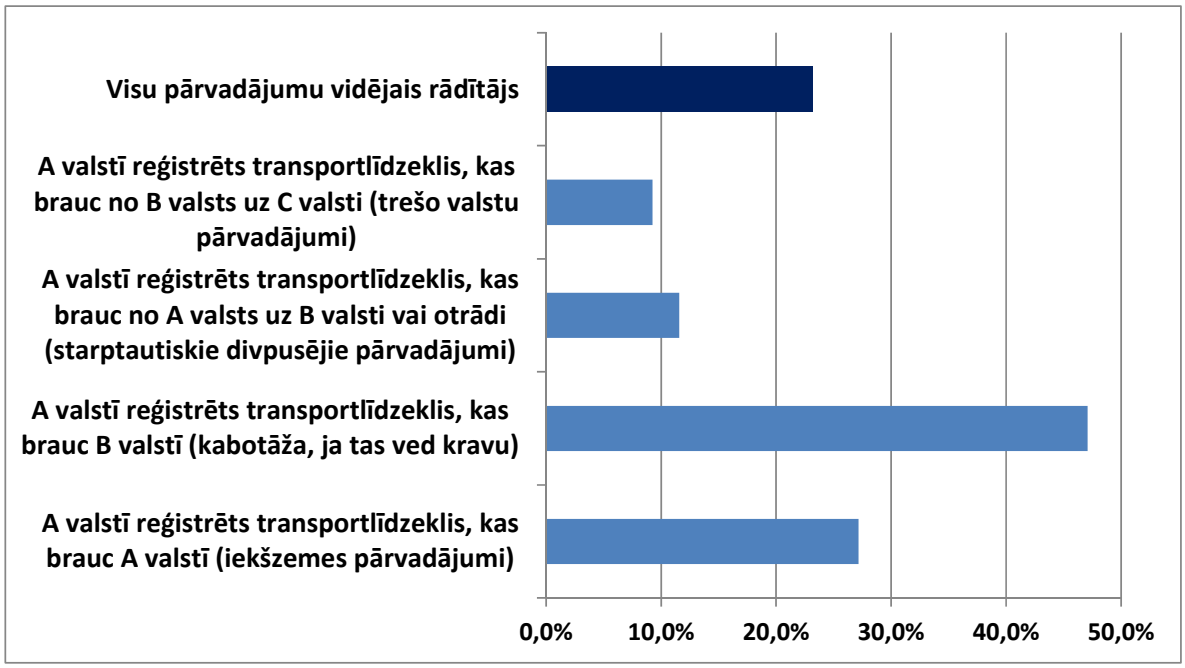
2.3.2. Transportlīdzekļu ražīgums

Transporta plūsmu un loģistikas prakšu nelīdzsvarotības dēļ neizbēgama kravas autopārvadājumu daļa ir tukšbraukšana. Ņemot vērā tukšbraukšanas negatīvo ietekmi uz degvielas patēriņu, CO_2 emisijām un izmaksām, tās apjoms būtu pēc iespējas jāsamazina. Tukšbraukšanas līmenis pēdējo gadu laikā ir nedaudz samazinājies, jo pārvadājumu organizēšanas efektivitāte lēnām uzlabojas. Tomēr 2012. gadā Eiropas Savienībā smagkravas transportlīdzekļi gandrīz ceturtdaļu (23,2 %) visu autokilometru veica bez kravas[13]. Lai gan nav uzticamu statistikas datu par citu transportlīdzekļu kravnesības izmantošanas līmeni, domājams, ka bieža parādība ir arī daļēji piekrauti transportlīdzekļi.

Iekšzemes pārvadājumu jomā tukšbraukšanas līmenis vēl aizvien ir augsts. To valstī reģistrēto kravas pārvadātāju tukšnobraukuma īpatsvars, kuri veic iekšzemes pārvadājumus, nedaudz pārsniedz 25 %. Savukārt ārvalstu kravas automobiļiem, kuri veic iekšzemes braucienus dalībvalstī, kurā tie nav reģistrēti, šis īpatsvars ir gandrīz 50 %. Specializēti transportlīdzekļi (piemēram, kravas refrižeratorautomobiļi, ar kuriem pārvadā atdzesētas preces, tvertņu transportlīdzekļi, ar kuriem pārvadā šķidrumus, vai atkritumu savākšanas transportlīdzekļi, ar kuriem pārvadā atkritumus) bieži vien ir daļēji piekrauti vai tukši, jo ir grūti atrast specializētus sūtījumus atpakaļceļam. Tomēr kabotāžas braucienos parasti piekabēs ar tentu vai konteineros pārvadā parasto kravu. Tas nozīmē, ka augstā tukšnobraukuma īpatsvara iemesls, visticamāk, nav grūtības atrast kravu atpakaļceļam, jo parastās kravas pārvadājumu jomā tā parasti ir vieglāk pieejama. Tāpēc rodas iespaids, ka pārvadātājiem traucē kabotāžas pārvadājumiem piemērojamie ierobežojumi un ka tie nespēj efektīvi organizēt pārvadājumus.

[13] Šajā sadaļā lietoti *Eurostat* iegūtie dati, taču jāņem vērā, ka ceļu transportlīdzekļu kravnesības izmantošanas koeficientu mērījumi var atšķirties atkarībā no pārvadātās kravas veida. Kravnesības izmantošanas koeficientus ierobežo arī ārēji faktori, piemēram, transportlīdzekļa maksimālā masa un izmēri. Sk. arī *Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren*, *Transport en Logistiek Nederlands*, 2013.

Dažādu tirgus segmentu tukšbraukšanas līmeņu analīze liecina, ka tirgus segmentos, kas ir pakļauti konkurencei, respektīvi, starptautisko pārvadājumu (trešo valstu pārvadājumi un divpusēji starptautiski kravas pārvadājumi) segmentā, tukšbraukšanas līmeņi ir daudz zemāki[14] nekā tirgus segmentos, kas joprojām pakļauti darbības ierobežojumiem, kā redzams 5. attēlā.



5. attēls. Autokilometru tukšnobraukuma daļa no kopējā autokilometru apjoma sadalījumā pa transportēšanas veidiem 2012. gadā. Diagrammas pamatā ir dati par 21 no 27 ES valstīm 2012. gadā (nav pieejami dati par BE, IT, CY, MT, RO un UK). Avots: *Eurostat*, MOVE ĢD.

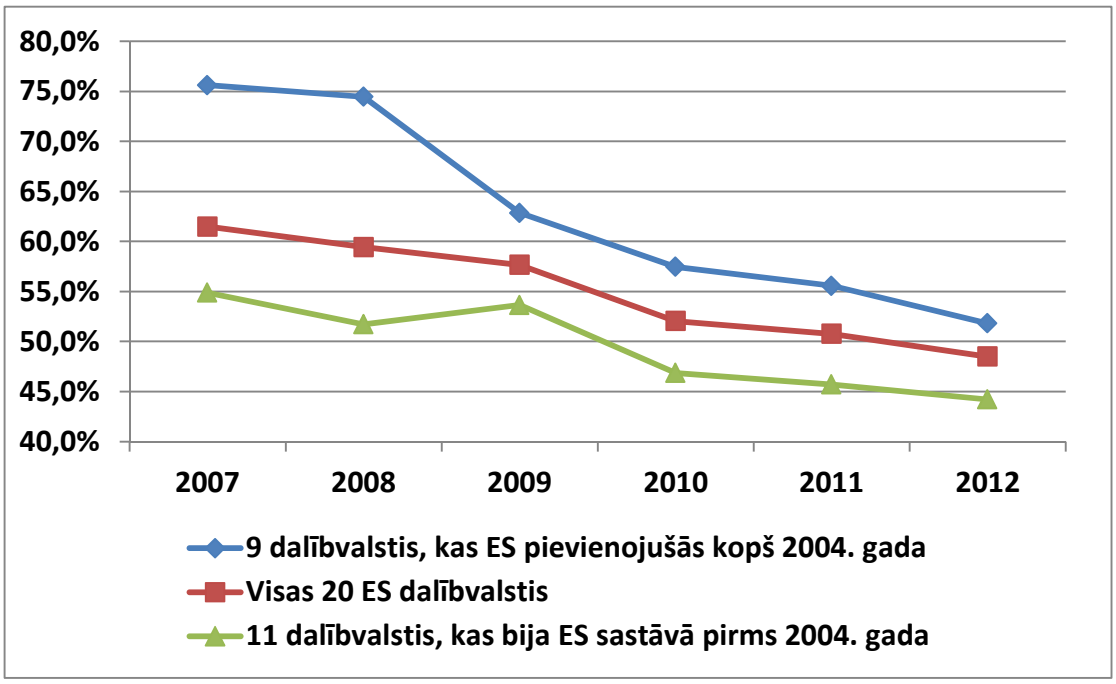
Tirgus atvēršanas pozitīvo ietekmi uz kravnesības izmantošanas līmeņiem pierāda arī tas, kāda ietekme bija to piekļuves ierobežojumu atcelšanai, kas tika piemēroti pārvadātājiem no dalībvalstīm, kuras ES pievienojās 2004. un 2007. gadā. Kad 2009. un 2012. gadā tika atcelti tiem noteiktie kabotāžas ierobežojumi, to veidotā autokilometru tukšnobraukuma daļa kabotāžas jomā būtiski samazinājās (sk. 6. attēlu). Tomēr nešķiet, ka Regulai (EK) Nr. 1072/2009 būtu bijusi pozitīva ietekme uz tukšbraukšanas kopējo līmeni kabotāžas situācijās. Pirms Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pieņemšanas vairākās dalībvalstīs spēkā bija mazāk stingri noteikumi[15]. Pēc Regulas (EK) Nr. 1072/2009 kabotāžas noteikumu stāšanās

[14] *Cabotage en CO_2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO_2 door cabotage*, *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid* (2010).

[15] Itālijā kravas pārvadātājiem bija atļauts veikt kabotāžu valsts teritorijā ne vairāk kā 15 dienas mēnesī, tostarp ne vairāk kā piecas dienas pēc kārtas vienā reizē. Apvienotā Karaliste pieņēma interpretāciju, ka kabotāža ir "pagaidu" darbība, un saskaņā ar to pārvadātājam jāspēj pierādīt, ka tā transportlīdzeklis vismaz reizi mēnesī ir atstājis valsts teritoriju. Grieķija 1998. gadā kabotāžai noteica laika ierobežojumu — divus mēnešus gadā —, ko 2000. gadā aizstāja ar apkārtrakstu, kurš atcēla kabotāžas laika ierobežojumu un kurā par pamatu tika ņemta definīcija, ka kabotāža ir darbība, kas nav pastāvīga, bieža, regulāra vai nepārtraukta. Viens no nosacījumiem paredzēja, ka transportlīdzekļiem vismaz reizi mēnesī jāatstāj Grieķijas teritorija. Francijas 2002. gadā mēģināja noteikt, ka kabotāžas pārvadājumus

spēkā 2010. gada maijā tukšbraukšanas kopējais līmenis ārvalstīs veiktos braucienos samazinājās ievērojami lēnāk nekā iepriekš un joprojām ir gandrīz divreiz lielāks nekā tukšbraukšanas līmenis iekšzemes pārvadājumos, kurus veic ar valstī reģistrētiem transportlīdzekļiem. Lai gan jāņem vērā arī citi apstākļi, piemēram, ekonomikas krīze, tas varētu nozīmēt, ka pašreizējie kabotāžas pārvadājumu ierobežojumi traucē kravas pārvadātājiem vēl vairāk uzlabot darbības efektivitāti. Līdz ar to ir pamatots iemesls gaidīt, ka turpmāka tirgus atvēršana varētu samazināt tukšbraukšanas līmeņus iekšzemes pārvadājumu jomā. Tomēr potenciāls samazināt tukšbraukšanas līmeņus būtu jāizvērtē, izsverot risku, ka palielināsies autopārvadājumu pieprasījums, — tā varētu notikt, ja autopārvadājumu piedāvājuma palielinājuma ietekmē ievērojami samazinātos autopārvadājumu cenas[16]. Tas var smagāk skart to dalībvalstu pārvadājumu nozari, kurās izmaksu līmenis ir augstāks, tostarp potenciāli radīt modālo pārvirzi. Tomēr jānorāda, ka autopārvadājumu cenu samazināšanās būtu izdevīga pārvadājumu pakalpojumu izmantotājiem un patērētājiem[17].

Samazināt CO_2 emisiju kopajomu un uzlabot transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāti varētu arī citi faktori, piemēram, degvielas patēriņa un CO_2 mērījumu metožu izstrāde; ar vienu no šādām metodēm Komisija iepazīstinās gaidāmajā paziņojumā par stratēģiju smagkravas transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO_2 emisiju samazināšanai.



6. attēls. Autokilometru tukšnobraukuma daļas dinamika ārvalstīs no 2007. līdz 2012. gadam sadalījumā pa dalībvalstu grupām, kurā transportlīdzeklis reģistrēts.

---

drīkst veikt ne ilgāk kā nedēļu pēc kārtas, taču Komisija ierosinājumu noraidīja, to uzskatot par nesamērīgu.

[16] Faktu lapa Nr. 4/1, *ASSIST, Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe*.

[17] *Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu*, 2013.

Diagrammas pamatā ir dati par 20 no 27 ES dalībvalstīm 2012. gadā (nav pieejami dati par BE, IT, CY, LU, MT, RO un UK). Avots: *Eurostat*, MOVE ĢD.

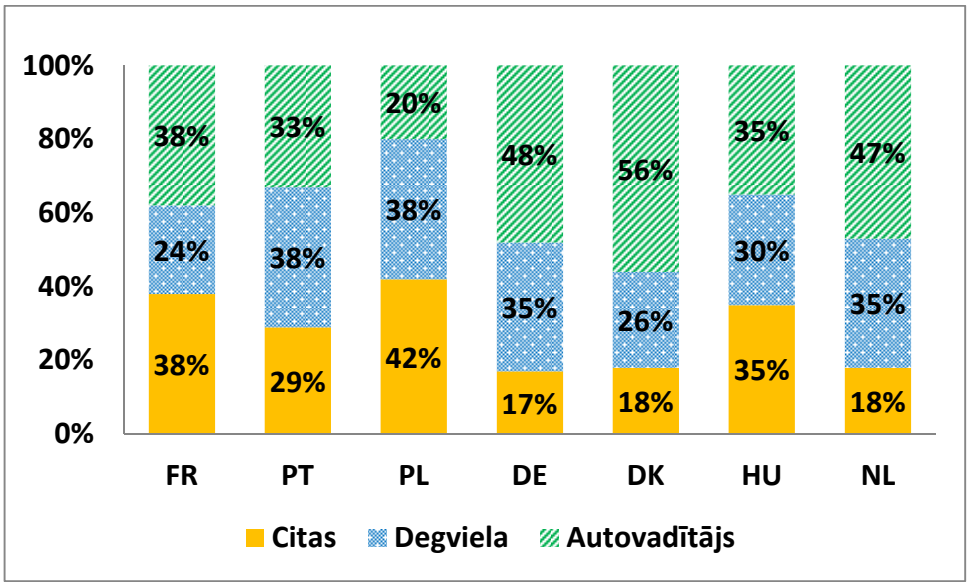
3. IZMAKSU STRUKTŪRU DINAMIKA KRAVAS AUTOPĀRVADĀJUMU JOMĀ

3.1. Pārskats par izmaksu faktoriem

Izmaksu līmenis ir viens no galvenajiem faktoriem, kas ietekmē konkurētspēju kravas autopārvadājumu jomā. Citi faktori ir, piemēram, specializācija un pakalpojumu kvalitāte. Dažas no šīm izmaksām ir cieši saistītas ar dalībvalsti, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību (šeit īpaši jāmin izmaksas, kas saistītas ar transportlīdzekļa reģistrēšanu un tehnisko apkopi, nodokļi, kas uzņēmumam jāmaksā, kapitāla izmaksas), savukārt citas mainās atkarībā no dalībvalsts, kurā pārvadātājs darbojas (ceļu lietošanas maksa vai degvielas nodokļi). Tā kā pastāv attālumatkarīgas piemaksas un valsts tiesību akti, kuru iespaidā dažos gadījumos algas tiek saskaņotas ar tās dalībvalsts minimuma standartiem, kurā pārvadātājs darbojas[18], šajā kategorijā zināmā mērā var ietvert arī darbaspēka izmaksas. Līdztekus degvielai darbaspēks ir viens no diviem galvenajiem izmaksu faktoriem kravas autopārvadājumu jomā. Lai noteiktu iespējamās turpmākās tirgus atvēršanas ietekmi uz kravas autopārvadājumu nozares struktūru, ir lietderīgi salīdzināt nozares izmaksu struktūru visā ES. Izmaksu struktūru un līmeņu saskaņošana nav ES politikas mērķis, un tā arī nav ES kompetencē. Tomēr ir pausts viedoklis, ka tirgus atvēršana varētu radīt nevēlamus rezultātus, ja konkurences spiediena ietekmē netiktu ievēroti tādi sociālie noteikumi kā transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laiks, tādējādi apdraudot ceļu satiksmes drošību. Šāda notikumu attīstība būtu pretrunā ES transporta politikas mērķiem.

Izmaksu struktūras visā kravas autopārvadājumu nozarē kļūst aizvien līdzīgākas. Divu galveno izmaksu faktoru (darbaspēka un degvielas izmaksu) nozīmīgums relatīvā izteiksmē ir sasniedzis salīdzināmus līmeņus visā ES. 2004. gadā darbaspēka izmaksas veidoja 10–30 % no kopējām izmaksām dalībvalstīs, kas minētajā gadā pievienojās ES, taču kopš tā laika tās ir palielinājušās un nu šajās dalībvalstīs veido 20–40 % no izmaksām. Absolūtā izteiksmē darbaspēka izmaksas dalībvalstīs, kas pievienojās 2004. un 2007. gadā, ir mazākas nekā ES-15 dalībvalstīs, taču šī atšķirība pastāvīgi sarūk. Ar degvielu saistītās izmaksas svārstās robežās no 24 % līdz 38 % no kopējām izmaksām.

[18] Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 16. decembra Direktīva 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, OV L 18, 21.1.1997., 1.–6. lpp.). Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Regula (EK) Nr. 593/2008 par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I) (OV L 177, 4.7.2008., 6.–16. lpp.).



7. attēls. Dažu dalībvalstu pārvadātāju izmaksu sadalījums. Avots: *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, *AECOM*, 2013.

Turklāt ir turpinājusies saskaņošana citās jomās, kas ietilpst ES kompetencē un ietekmē kravas autopārvadājumu uzņēmumu darbības izmaksas, piemēram, ceļa lietošanas maksas iekasēšanā. Šīs norises ir sīkāk izklāstītas 6. sadaļā.

3.2. Tendences darbaspēka izmaksu jomā

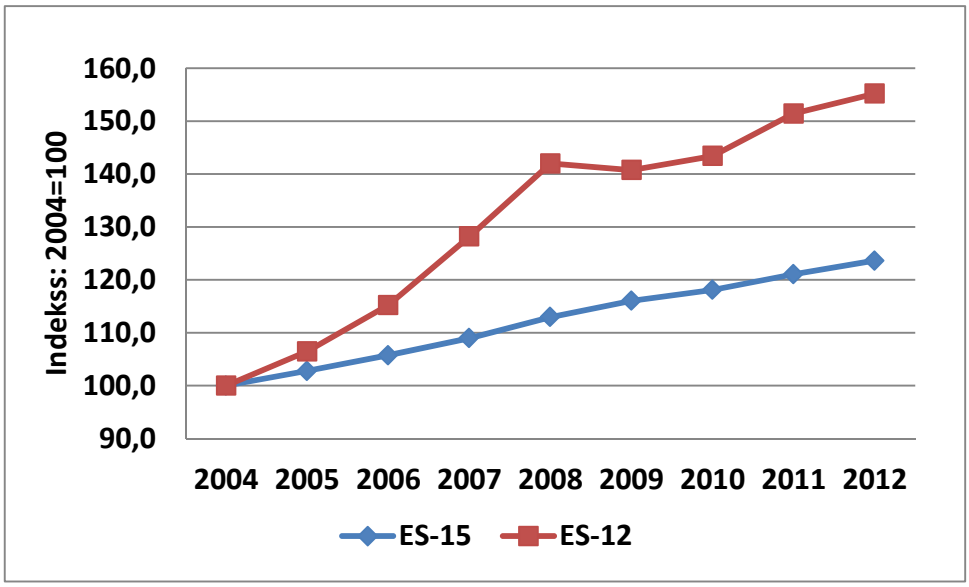
Atalgojums kravas autopārvadājumu jomā parasti ir sadalīts vairākos izmaksu elementos. Mēnešalgas tiek noteiktas attiecībā pret minimālo algu vai saskaņā ar koplīgumiem[19]. Vidējais algas līmenis atšķiras atkarībā no pārvadājumu veida (iekšzemes vai starptautiskie pārvadājumi) — starptautisko pārvadājumu tarifi ir augstāki par iekšzemes pārvadājumu tarifiem. Atšķirības ir ne tikai šādas; noteiktajiem algas līmeņiem parasti arī pievieno citas atalgojuma formas, visbiežāk — nosakot dienas naudu (par dienu), un attālumatkarīgas piemaksas[20]. Tā kā darbaspēka izmaksas ļoti ietekmē kravas pārvadātāju darbības izmaksu struktūras, algu līmeņu atšķirības var ietekmēt darījumdarbības praksi šajā nozarē. Uzņēmumi var delokalizēt savu darbību uz dalībvalstīm ar zemākām darbaspēka izmaksām. Ja to veic saskaņā ar uzņēmējdarbības prasībām, kas izklāstītas Regulā (EK) Nr. 1071/2009, delokalizācija var sekmēt pārrobežu investīciju plūsmas un stiprināt ES transporta tirgus integrāciju. Tomēr dažos gadījumos (piemēram, ja uzņēmums darbību veic tikai vienā dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā tas reģistrēts) delokalizācija var liecināt par apzinātu izvairīšanos no nodokļu maksāšanas un augstākām darbaspēka izmaksām.

---

[19] 2013. gada jūlijā 21 no ES 28 dalībvalstīm (visās dalībvalstīs, izņemot Dāniju, Vāciju, Itāliju, Kipru, Austriju, Somiju un Zviedriju) bija valsts tiesību akti, kas ar statūtiem vai valsts mēroga starpnozaru nolīgumu noteica minimālo algu. Dalībvalstīs, kurās nav noteikta minimālā alga, ir koplīgumi, lai gan šie koplīgumi var attiekties tikai uz atsevišķiem uzņēmumiem (piemēram, uzņēmumiem, kas ir Tirdzniecības palātas biedri) un var atšķirties dažādos vienas dalībvalsts reģionos.

[20] Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 561/2006 no attāluma atkarīgu piemaksu noteikšana ir nelikumīga, ja tās var apdraudēt satiksmes drošību.

Lai gan situācija konkrētos tirgos ir jāizvērtē sīkāk, ir pamats domāt, ka algu atšķirības samazinās līdz līmenim, pie kura nelikumīgas rīcības risks vairs nav liels[21]. Tomēr jāturpina centieni uzlabot izpildes nodrošināšanu. Lai gan atšķirības saglabājas, absolūtā izteiksmē darbaspēka izmaksas straujāk palielinās dalībvalstīs, kas pievienojās ES 2004. un 2007. gadā. Ja ņem vērā visus atalgojuma elementus, Rumānijas autovadītāju algas starptautisko autopārvadājumu jomā, šķiet, drīz būs sasniegušas Spānijas kravas autopārvadātāju algām līdzīgu līmeni (4–5 euro stundā)[22]. Šī tendence atbilst ES vidējā algu līmeņa konverģencei, kas ilustrēta 8. attēlā. Līdz ar to algu līmeņu atšķirības kravas autopārvadājumu nozarē ir pielīdzināmas vidējās algas atšķirībām visā ES un visās ekonomikas nozarēs. Nākamajā diagrammā ir redzams ES-12 valstu darba ņēmēju algu pieaugums relatīvā izteiksmē salīdzinājumā ar ES-15 valstu darba ņēmēju algu pieaugumu.



8. attēls. Darījumdarbības ekonomikas darbaspēka izmaksu indeksa izmaiņas ES-15 un ES-12 dalībvalstīs kopš 2004. gada. Avots: *Eurostat*, MOVE ĢD.

Kā redzams attēlā, algu līmeņa atšķirības kravas autopārvadājumu nozarē līdzinās algu vidējām atšķirībām dažādās dalībvalstīs visās ekonomikas nozarēs. Tomēr jāatzīmē, ka šīm atšķirībām var būt lielāka ietekme uz konkurenci šajā nozarē, ņemot vērā kravas autopārvadājumu mobilo raksturu. Atšķirībā no citu nozaru pakalpojumiem transporta pakalpojumus pagaidu kārtā var sniegt citās dalībvalstīs, vienlaikus daļēji saglabājot dzīvesvietas dalībvalsts algu nosacījumus. Tomēr ir spēkā ES tiesību akti, kas dažos gadījumos var palielināt tādu darba ņēmēju nerezidentu aizsardzību, kuri pagaidu kārtā sniedz pakalpojumus citās dalībvalstīs. Direktīva 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā[23] attiecas uz autovadītājiem, ja tie ietilpst direktīvas darbības jomā. Regulā (EK) Nr. 593/2008

[21] *Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv*, *Deutsche Verkehrszeitung*, 2014. gada 28. janvāris.

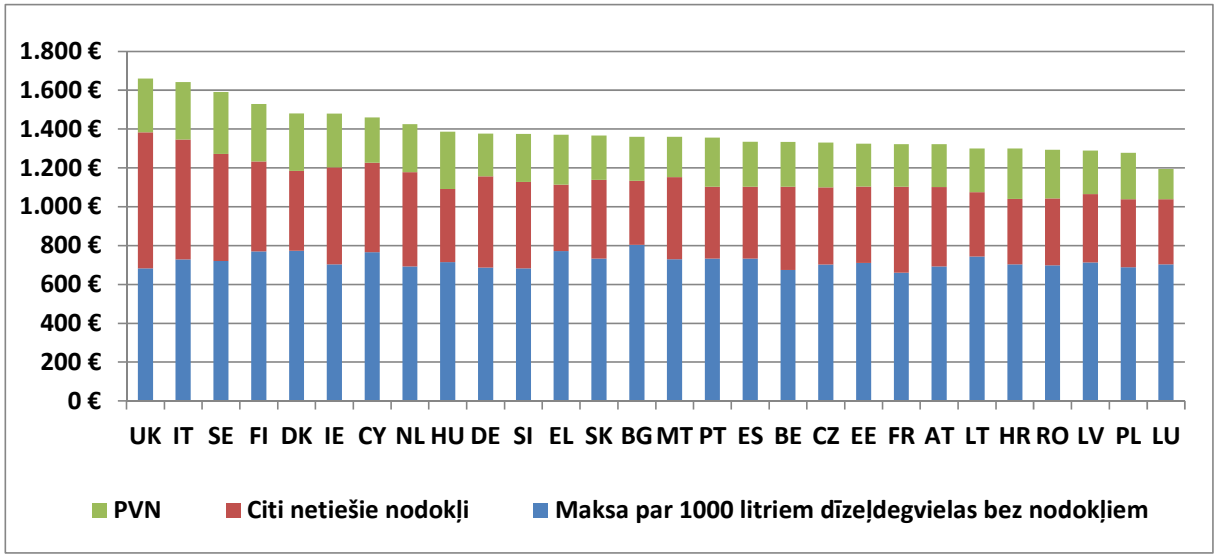
[22] *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, *AECOM*, 2013.

[23] Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 16. decembra Direktīva 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, OV L 18, 21.1.1997., 1. lpp.

par līgumsaistībām[24] noteikti vispārējie kritēriji, pēc kuriem nosaka, kuri tiesību akti piemērojami līgumsaistībām. Dažos gadījumos tiesību akti, kas parasti būtu piemērojami līgumam, var būt aizstājami ar tiem obligātajiem noteikumiem starptautisko privāttiesību nozīmē, kuri ir spēkā vietā, kurā darbinieks pastāvīgi veic darbu (8. pants).

3.3. Degvielas izmaksu līmeņu dinamika

Degvielas cenu izmaiņas visā ES ir sekojušas jēlnaftas cenu izmaiņām starptautiskajos tirgos un nav sevišķi atšķirīgas. Tas varētu būt daļēji saistīts ar energoproduktiem un elektroenerģijai uzlikto nodokļu pakāpenisko saskaņošanu Eiropas Savienībā, ko reglamentē Padomes Direktīva 2003/96/EK ("Enerģijas nodokļu direktīva")[25]. Saskaņota ir degvielas akcīzes nodokļu struktūra; cita starpā direktīva nosaka minimālos nodokļu līmeņus energoproduktiem, ko izmanto par motordegvielu. Tomēr dalībvalstīm ir tiesības pašām noteikt tādas valsts nodokļu likmes, kādas tās uzskata par vajadzīgām. Valsts nodokļu likmes dažādās dalībvalstīs atšķiras. Vismazāk degviela izmaksā Luksemburgā, bet visvairāk — Apvienotajā Karalistē.



9. attēls. Tipiska maksa par 1000 litriem dīzeļdegvielas sadalījumā pa dalībvalstīm (2014. gada janvāris). Avots: *Market Observatory Oil Bulletin*, 2014, Eiropas Komisija, Enerģētikas ĢD.

3.4. Citi izmaksu faktori

Papildus šiem diviem galvenajiem izmaksu faktoriem kravas autopārvadājumu uzņēmumiem jāveic arī citi maksājumi, piemēram:

– vienreizēji maksājumi, kas saistīti ar uzņēmējdarbības sākšanu (tostarp transportlīdzekļu iegādi un reģistrēšanu);

[24] Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Regula (EK) Nr. 593/2008 par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I), OV L 177, 4.7.2008., 6. lpp.

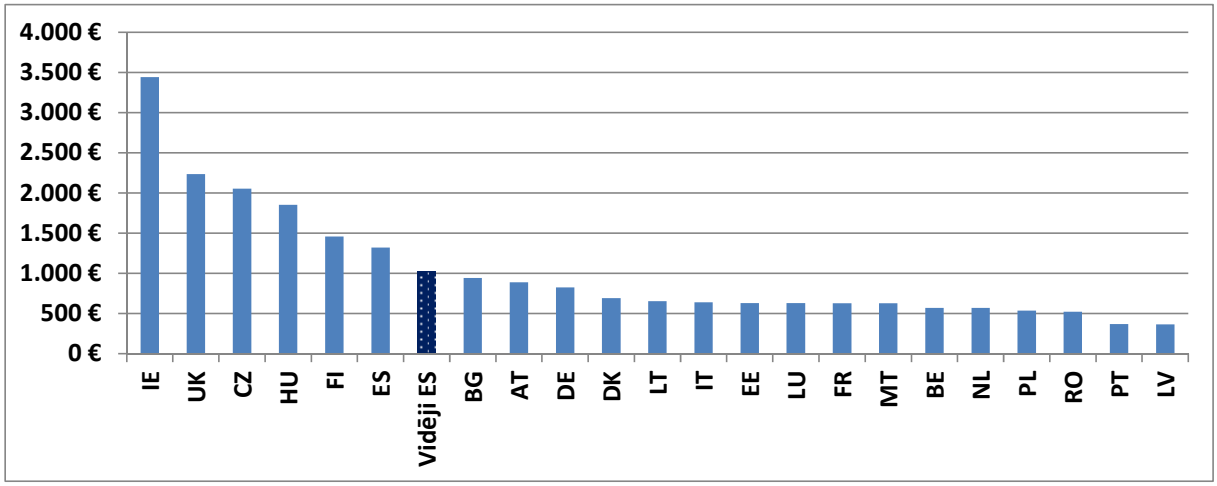
[25] Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīva 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai, OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

– periodiski nodokļi par to, ka transportlīdzeklis uzņēmumam pieder vai piedalās satiksmē;

– nodokļi, ko iekasē par transportlīdzekļu lietošanu (ienākuma nodoklis, ceļa lietošanas maksa, kas atkarīga no lietošanas laika vai nobrauktā attāluma).

Šo maksājumu relatīvais līmenis var ietekmēt darījumdarbības praksi. Būtiskas maksājumu līmeņu atšķirības varētu pamudināt veikt nelikumīgu delokalizāciju, kas savukārt nostāda nelabvēlīgā situācijā likumpaklausīgus uzņēmumus. Lai gan nodokļu un maksu līmenis joprojām ir atšķirīgs, ir iemesli domāt, ka neto izmaksas par vienu transportlīdzekli visā ES satuvinās.

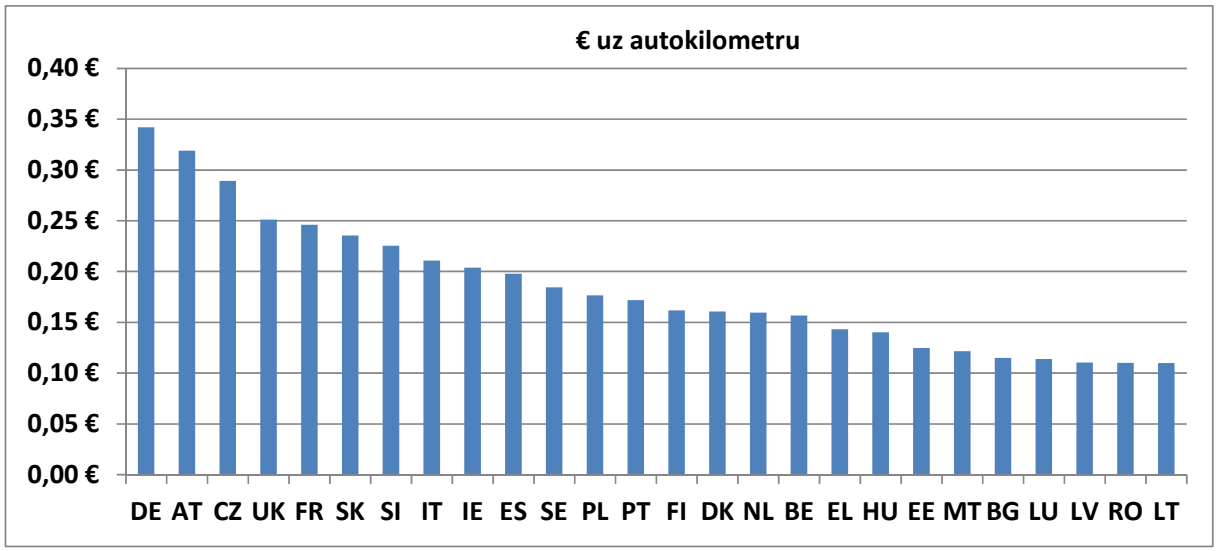
Uzņēmējdarbības sākšanas, transportlīdzekļu reģistrēšanas un kustības maksājumu līmeņi joprojām atšķiras. Uzņēmējdarbības sākšanas maksājumi svārstās no vienreizēja maksājuma aptuveni 40 euro apmērā Čehijā līdz vairāk nekā 1000 euro Bulgārijā[26]. Arī transportlīdzekļa nodokļi (reģistrācijas vai īpašumtiesību nodokļi) dažādās dalībvalstīs atšķiras. Maksājumu līmeņu atšķirībās nav novērojama plaisa, kas starp ES-12 un ES-15 valstīm novērojama darbaspēka izmaksu gadījumā. Piemēram, ikgadējie transportlīdzekļa nodokļi, kā redzams 10. attēlā, variē diapazonā no 1 līdz 10. No 10 dalībvalstīm, kurās ikgadējie transportlīdzekļa nodokļi ir visaugstākie, tikai trīs ir ES-12 valstis (Čehija, Ungārija un Bulgārija).



10. attēls. Ikgadējie transportlīdzekļa nodokļi (€) par standarta kravas automobili ar puspiekabi (2012). Avots: *ACEA* nodokļu pārskats, 2012.

Neveicot detalizētu analīzi par katra izmaksu elementa līmeņu atšķirību, tomēr ir interesanti atzīmēt, ka iekšzemes maršrutos vidējais nodokļu un maksājumu līmenis par spīti šīm atšķirībām, šķiet, dažādās dalībvalstīs sevišķi neatšķiras. Saskaņā ar ESAO aprēķiniem, kā redzams 10. attēlā, neto maksājumi par katru autokilometru ir vidēji EUR 0,18, un šis rādītājs dažādās dalībvalstīs atšķiras salīdzinoši nedaudz. Lielākos maksājumus Eiropas Savienībā iekasē Vācijā (0,34 EUR uz autokilometru), bet mazākos — Bulgārijā, Luksemburgā, Latvijā, Lietuvā un Rumānijā (0,11 EUR uz autokilometru).

[26] *Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*, *AECOM*, 2013.



11. attēls. Neto maksājumi par katru autokilometru (iekšzemes kravas pārvadājumi, 2012). Avots: *Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012*, ESAO, 2013.

Tam par iemeslu daļēji varētu būt apstāklis, ka dalībvalstis aizvien vairāk izmanto ar teritoriju saistītas ceļu lietošanas maksas (vinjetes vai nodevas). Kopš tika pieņemta un vēlāk arī pārskatīta Direktīva 1999/62/EK par maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem[27], aizvien lielāks skaits dalībvalstu ir ieviesušas ceļu lietošanas nodevu iekasēšanas sistēmas. Ņemot vērā izmaksu struktūru konverģenci, ES kravas pārvadātājiem aizvien vairāk būs jāuzlabo savas darbības efektivitāte un pakalpojumu kvalitāte. Šādi uzlabojumi dotu labumu autotransporta pārvadājumu izmantotājiem, jo īpaši kravas ekspeditoriem un mazumtirdzniecības nozarei, un līdz ar to sekmētu visas ES ekonomikas efektivitāti un konkurētspēju kopumā.

4. NOTEIKUMU PAR PIEKĻUVI KRAVAS AUTOPĀRVADĀJUMU TIRGUM IZPILDES NODROŠINĀŠANA

Regulas (EK) Nr. 1071/2009[28] un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 mērķis ir nodrošināt uzņēmumiem taisnīgu piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum, tostarp sniedzot papildu kritērijus, kuru izpilde jākontrolē izpildes nodrošināšanas iestādēm. Ir jāpanāk šo noteikumu pareiza izpilde, lai nodrošinātu, ka uzņēmumi, kas darbojas kravas autopārvadājumu tirgū, ir uzticami un konkurē vienlīdzīgos apstākļos. Tomēr dažu šo regulu noteikumu piemērošana vēl aizvien ir problemātiska. Vislielākās grūtības kravas pārvadātājiem un izpildes nodrošināšanas iestādēm rada divi aspekti — noteikumi par

[27] Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kura grozīta ar Direktīvu 2006/38/EK un Direktīvu 2011/76/ES.

[28] Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1071/2009, ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK, OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.

faktisku un stabilu uzņēmējdarbības veikšanu Regulas (EK) Nr. 1071/2009 gadījumā un noteikumi par kabotāžu Regulas (EK) Nr. 1072/2009 gadījumā.

4.1. Regulas (EK) Nr. 1071/2009 izpildes nodrošināšana

Regula (EK) Nr. 1071/2009 par piekļuvi autopārvadātāja profesijai apvienoja vairākus tiesību aktus ar mērķi vienkāršot un pilnveidot to izpildes nodrošināšanu. Tā arī noteica papildu prasības, starp kurām īpaši jāmin stabilas un efektīvas uzņēmējdarbības veikšanas kritērijs kravas autopārvadājumu uzņēmumiem, noteikumi par vienotu formātu Kopienas atļaujām, īpašas prasības pārvadājumu vadītājiem un lielāka dalībvalstu sadarbība izpildes nodrošināšanas jomā (jo īpaši ar valstu autopārvadājumu uzņēmumu reģistru savstarpēju savienošanu sistēmā *ERRU*).

Šīs izmaiņas ir veicinājušas turpmāku saskaņošanu, jo īpaši attiecībā uz Kopienas atļauju formātiem. Tomēr joprojām ir daudz jādara, lai šo regulu pilnībā īstenotu, it sevišķi — pilnībā savienojot *ERRU* iekļaujamos reģistrus. Atsevišķi ziņojumi arī liecina, ka dažās dalībvalstīs joprojām pastāv "pastkastītes" uzņēmumi (t. i., uzņēmumi, kas nodokļu vajadzībām "veic uzņēmējdarbību" dalībvalstī, kurā nepilda administratīvās funkcijas vai neveic komercdarbību, tādējādi pārkāpjot Regulas (EK) Nr. 1071/2009 5. pantu). Šāda prakse neatbilst likumdevēja nolūkam. Šāda prakse ir dokumentēta[29], taču, tā kā tā ir nelikumīga, ir grūti noteikt tās apmēru.

Šādi "pastkastītes" uzņēmumi turpina pastāvēt, jo attiecīgajās dalībvalstīs noteikumu izpildes nodrošināšanai ir atvēlēts dažāds resursu daudzums un atšķiras izpildes nodrošināšanas prioritātes līmenis. Tas var radīt sarežģījumus citām dalībvalstīm, kuras par šādiem uzņēmumiem sniedz informāciju dalībvalstīm, kurās tie reģistrēti, jo ziņotājas dalībvalstis dažkārt nevar rēķināties uz spēcīgu atbalstu no informācijas saņēmējām valstīm. Turklāt noteikumi, kas reglamentē "stabilas uzņēmējdarbības veikšanas" izpildes nodrošināšanu, ir vāji[30]. Tāpēc, šķiet, būtu lietderīgi palielināt pārrobežu sadarbību šajā jomā un stingrāk kontrolēt attiecīgo noteikumu izpildi.

4.2. Regula (EK) Nr. 1072/2009: īstenošanas problēmas un norises valstu līmenī

Gan izpildes nodrošināšanas iestādes, gan pārvadātāji ziņo par to, ka Regulas (EK) Nr. 1072/2009 izpildes nodrošināšanas metodes atšķiras. Šādas atšķirības var atturēt kravas pārvadātājus veikt darbību citu valstu tirgos. Par spīti centieniem precizēt Regulas (EK) Nr. 1072/2009[31] noteikumus daži noteikumi joprojām tiek īstenoti atšķirīgi. Piemēram, Somijā vairākpiegāžu pārvadājumu (kurā pārvadātājs vienas kravas vairākas daļas piegādā

---

29 *The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities.* Projekta TRANSPO gala ziņojums, 2012. gada marts www.tagliacarne.it/download/229.html.

30 Regulas (EK) Nr. 1071/2009 12. panta 2. punkts nosaka: "Līdz 2014. gada 31. decembrim dalībvalstis veic kontroles pasākumus vismaz reizi piecos gados, lai pārbaudītu, vai uzņēmumi ievēro [autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas prasības]."

31 *The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers.* Eiropas Komisija, 2011, http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf.

dažādos galamērķos, piemēram, vairākiem viena uzņēmuma meitasuzņēmumiem) uzskata par vairākiem pārvadājumiem, bet citās valstīs vairākpiegāžu pārvadājumu uzskata par vienu pārvadājumu. Dānijas un Somijas izpildes nodrošināšanas iestādes pieprasa, lai pārvadātāji pārbaudes laikā nekavējoties varētu uzrādīt pierādījumus par kabotāžas pārvadājumu veikšanu — kravas pavadzīmi. Citas iestādes sniedz kravas pārvadātājiem laiku apkopot šo informāciju, ja tā nav pieejama, piemēram, ja kravas pavadzīme netiek pārvadāta kopā ar kravu.

Turklāt dažas dalībvalstis ir demonstrējušas tendenci ar regulatīviem līdzekļiem un izpildes nodrošināšanas praksi ierobežot nosacījumus, kas kravas pārvadātājiem jāievēro, lai veiktu starptautiskus pārvadājumus un kabotāžas pārvadājumus. Kā piemēru var minēt to, ka izpildes nodrošināšanas iestādes diskriminē transportlīdzekļus, kas pieder vietēju uzņēmumu meitasuzņēmumiem, kuri veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, vai piemēro ierobežojošus noteikumus tādu veidu kravai, ko galvenokārt pārvadā nerezidenti pārvadātāji. Privātas iniciatīvas, pret kurām iestādes nevēršas, veicina ārvalstu autovadītāju stigmatizēšanu. Vienā dalībvalstī vietējo autovadītāju vidū zināmu popularitāti gūst viedtālruņu lietotne, ar ko izseko ārvalstīs reģistrētus kravas automobiļus. Ilgtermiņā šīs regulatīvās un privātās iniciatīvas var apdraudēt iekšējā tirgus *acquis* transporta jomā un it īpaši efektivitātes uzlabošanos, ko sniedz tirgus atvēršana pārrobežu pārvadājumiem.

Šādas prakses nepieciešamība šķiet vēl jo vairāk apšaubāma, ņemot vērā, cik zems ir kabotāžas noteikumu dokumentēto pārkāpumu līmenis. Lai gan ir bažas par nelegāliem kabotāžas pārvadājumiem (respektīvi, kabotāžas pārvadājumiem, kuru skaits pārsniedz trīs pārvadājumus, kas atļauti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009, vai kuri nenotiek pēc starptautiska pārvadājuma, vai kuri notiek vēlāk nekā septiņas dienas pēc starptautiska pārvadājuma), izpildes nodrošināšanas iestādes kopumā nav spējušas šos apgalvojumus pamatot. Dalībvalstīs, kurās ir veiktas plašas kabotāžas pārbaudes, konstatētais pārkāpumu līmenis ir zems (Dānijā — 1,7 % no visiem pārbaudītajiem transportlīdzekļiem[32]). Izpildes nodrošināšanas iestādes biežāk konstatē citus pārkāpumus, piemēram, transportlīdzekļa vadīšanas laika ierobežojumu neievērošanu, kas ietekmē gan konkurenci kravas pārvadātāju starpā, gan drošību.

Visbeidzot, Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009 dažādās dalībvalstīs saprot, interpretē un piemēro atšķirīgi. Līdz ar to pārvadātāji saskaras ar sadrumstalotu regulējumu, kas tiem izmaksā dārgi un ir grūti saprotams, lai gan tieši to bija plānots novērst ar 2009. gada paketi.

[32] http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece; vairāk informācijas sk. http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm.

4.3. Regulu pārskatīšana *REFIT* ietvaros

Savā 2012. gada decembra paziņojumā par ES tiesību aktu normatīvo atbilstību33 Komisija iepazīstināja ar Normatīvās atbilstības un izpildes programmu (REFIT), kuras mērķis ir padarīt ES tiesību aktus skaidrākus un samazināt regulatīvo slogu. Pēc paziņojuma veiktās atsijāšanas laikā par prioritāti tika noteikta Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pārskatīšana. Regulu vienkāršošana ļautu kontroles darbiniekiem nodrošināt to izpildi efektīvāk un saskaņotāk, un kravas pārvadātājiem nāktu par labu regulu saskaņota interpretācija un paredzama darbības vide. Pārskatīšanas mērķis būtu precizēt problemātiskos regulās lietotos terminus, it sevišķi Regulā (EK) Nr. 1071/2009 lietoto faktiskas un stabilas uzņēmējdarbības veikšanas jēdzienu un Regulā (EK) Nr. 1072/2009 lietoto kabotāžas jēdzienu. Turklāt varētu vēl vairāk nostiprināt dalībvalstu iespējas sadarboties Regulas (EK) Nr. 1071/2009 īstenošanā. Visbeidzot, pārskatīšana varētu uzlabot regulu izpildes nodrošināšanu. Ieviešot papildu noteikumus, kas reglamentētu pārbaužu biežumu un kārtību, varētu novērst atšķirības regulu izpildes nodrošināšanā. Izpildes nodrošināšanas efektivitāti varētu uzlabot, arī pilnvērtīgāk izmantojot jaunās tehniskās kontroles iespējas, piemēram, jaunās paaudzes digitālos tahogrāfus.

5. KRAVAS AUTOPĀRVADĀJUMU NOZARES SOCIĀLĀ DIMENSIJA

ES tiesību akti paredz gan vispārēju, gan nozaru regulējumu, kura mērķis ir nodrošināt ceļu satiksmes drošību, pienācīgus darba apstākļus un neizkropļotu konkurenci kravas autopārvadājumu jomā. Šis regulējums ietver Regulu (EK) Nr. 561/2006 par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem[34] un Direktīvu 2002/15/EK par apkalpes locekļu darba laiku[35]. Lai nodrošinātu, ka šo noteikumu izpildes nodrošināšana notiek pareizi, tos papildina noteikumi par pārbaužu minimālajiem līmeņiem (Direktīva 2006/22/EK[36]) un detalizēti juridiskie un tehniskie noteikumi par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (Regula (EEK) Nr. 3821/85[37]). Nepietiekama šo noteikumu ievērošana varētu radīt nelabvēlīgas sekas. Tās ietver autotransporta darbinieku darba apstākļu pasliktināšanos, lielāku risku satiksmes drošībai un citiem satiksmes dalībniekiem un neizdevīgus apstākļus uzņēmumiem, kuri ievēro noteikumus.

---

33 ES tiesību aktu normatīvā atbilstība (COM(2012) 746).

34 Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (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.

35 Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.

36 Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Direktīva 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu, OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.

37 Padomes 1985. gada 20. decembra Regula (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

Turpinās centieni vēl vairāk uzlabot šo noteikumu izpildes nodrošināšanu. Cita starpā Komisija ir izstrādājusi norādījumus un precizējumus, kas darīti pieejami dalībvalstīm un ieinteresētajām personām[38]. Tomēr norādījumi nav saistoši. Tāpēc Komisija nevar piemērot sankcijas dalībvalstīm, kas tos neievēro. Izstrādāt norādījumus nav viegli (norādījums par "24 stundu laikposmu" transportlīdzekļa vadīšanas laika un atpūtas laika aprēķinam tiek apspriests jau vairāk nekā 4 gadus, tomēr tā galīgā redakcija vēl nav izstrādāta). Arī dalībvalstis, kuras norādījumus tiešām ievēro un ar kurām tie apspriesti attiecīgajā komitejā, tos pilda visai atšķirīgi.

Sadarbībā ar ieinteresētajām personām centieni turpinās. Ir pabeigts projekts *TRACE*[39], ar kuru tika izveidota vienota mācību programma uz autoceļiem strādājošām izpildes nodrošināšanas amatpersonām. 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu[40] par prioritāti tika noteikta kvalitatīvu darbvietu rašanās un labu darba apstākļu sekmēšana.

5.1. Darba apstākļi

Darba apstākļi kravas autopārvadājumu nozarē ir smagi — to apliecina fakts, ka tā nav pievilcīga darba ņēmējiem. Tam ir vairāki iemesli, piemēram, kravas autopārvadājumu mobilais raksturs un ilgais laiks, ko pārvadātāji pavada prom no mājām. Citi riska faktori, ko apzinājusi Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūra, ietver apstākli, ka vadītāji bieži strādā izolēti, "pareizā brīža piegāžu" (*just in time*) pārvaldību un klientu prasības, kas rada lielu darba spiedienu, darbu svešos objektos, aizvien aktīvāku attālās uzraudzības un sarežģītu tehnoloģiju lietojumu, darba vietas uzbūvi, (higiēnas, pārtikas un medicīnas) telpu un pakalpojumu pieejamību, infekcijas slimību risku, vardarbības un uzbrukumu risku, ilgstošas sēdēšanas un vibrāciju iedarbību, risku, ka iekraušanas vai izkraušanas laikā notiks nelaimes gadījums, un ceļu satiksmes drošības riskus, kuri saistīti ar darbu ceļu satiksmē[41]. Minētajā ziņojumā kā faktors, kam var būt negatīva ietekme uz veselību, minēts arī nozares netipiskais darba laiks. Tomēr pasaules mērogā samazinās to negadījumu skaits, kuros iesaistīti smagkravas transportlīdzekļi, savukārt transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laika noteikumu ievērošana uzlabojas[42].

Tā kā tiek aktīvāk izmantotas "pareizā brīža piegāžu" pārvaldības prakses, kas attīstījušās, pateicoties jaunajām tehniskajām iespējām loģistikas nozarē, autovadītāji tiek pakļauti spiedienam ievērot piegādes termiņus. Uzskata, ka spiediens uz autotransporta darbiniekiem ir palielinājies pašreizējās ekonomikas krīzes laikā, un ieinteresētajām personām šķiet, ka šī tendence ir saistīta ar dažādām nelikumīgām darbībām, piemēram, transportlīdzekļa vadīšanas laika pārsniegšanu, no rezultātiem atkarīgu atalgojumu, kas apdraud satiksmes drošību, vai

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm.

39 http://www.traceproject.eu.

40 Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM(2011) 144, galīgā redakcija.

41 Darba drošības un veselības rādītāji: *Occupational safety and health in the transport sector — An overview*, Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūra, 2011.

42 "Pārskats par ES sociālo tiesību aktu īstenošanu profesionālā autotransporta nozarē un tās novērtējums", Eiropas Parlaments, 2012.

fiktīvu pašnodarbinātību[43]. Galvenās sociālās problēmas, kas, pēc ieinteresēto personu domām, būtu jārisina ar turpmākiem tiesību aktiem, ir izklāstītas 2. tabulā.

Problēma	**Nozīme**
Nelikumīgas/netaisnīgas nodarbinātības shēmas, kas rada sociālo dempingu (tostarp "pastkastītes uzņēmumi")	*****
Nepietiekama izpildes nodrošināšana un kontrole	*****
Apstāklis, ka ES-27 dalībvalstīs ne tuvu nav sasniegta saskaņotība sociālajā jomā	****
Nelikumīgi kabotāžas pārvadājumi	****
Atpūtas kvalitāte un specializētas telpas	***
Transportlīdzekļa vadīšanas laiks un atpūtas periodi	**

2. tabula. Ar sociālajiem un darba apstākļiem saistītas problēmas kravas autopārvadājumu nozarē, kas, pēc ieinteresēto personu domām, būtu jārisina ar turpmākiem tiesību aktiem. Avots: *Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers*, Eiropas Parlaments, 2013.

Ieinteresēto personu apzinātās problēmas, kas norādītas 2. tabulā, ir cieši saistītas ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 īstenošanu, lai gan to izpildes nodrošināšana ir dalībvalstu kompetencē. Šo noteikumu neapmierinošā izpildes nodrošināšana ir saistāma ar to, ka nevienā no abām regulām nav saistošu noteikumu par pārbaužu skaitu un biežumu. Šādu noteikumu trūkums arī rada Komisijai grūtības uzraudzīt šo regulu īstenošanu. Tāpēc tās varētu uzlabot, ieviešot saistošus noteikumus par izpildes nodrošināšanu.

Bažas joprojām rada transportlīdzekļa vadīšanas laiks un atpūtas periodi. Nesen veikti novērtējumi liecina, ka attiecīgo tiesību aktu ievērošanas līmenis uzlabojas[44], taču izpildes nodrošināšanas prakse dažādās dalībvalstīs joprojām atšķiras[45]. Uz autoceļiem vai uzņēmuma telpās veikto pārbaužu apmērs joprojām atšķiras, tāpat kā pārbaudīto darbadienu apmērs. Tas atspoguļo gan to, ka dalībvalstis izpildes nodrošināšanai atvēl atšķirīgu resursu daudzumu, gan valstu transporta tirgu atšķirības (uzņēmumu telpās veiktas pārbaudes ir efektīvas dalībvalstīs, kurās dominē lieli uzņēmumi, savukārt tirgos, kuros dominē mazi uzņēmumi, efektīvākas var būt pārbaudes uz autoceļiem).

Jaunākie pētījumi arī lielākoties liecina, ka ar sociālā nodrošinājuma konkurenci saistītais risks ir ierobežots, jo darbaspēka izmaksas pēc korekcijas atbilstoši ražīgumam izlīdzinās un dažādi darbaspēka standarti tiek saskaņoti. Turklāt nav konstatēts, ka dalībvalstīm ar zemāku izmaksu bāzi būtu sliktāks izpildes nodrošināšanas līmenis sociālo un darba tiesību aktu jomā.

---

43 *Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers*, Eiropas Parlaments, 2013.

44 *Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities*, SWD(2012) 270 *final*.

45 "Pārskats par ES sociālo tiesību aktu īstenošanu profesionālā autotransporta nozarē un tās novērtējums", Eiropas Parlaments, 2012.

Tādējādi nav pierādījumu tam, ka darba tiesību aktu neievērošana tām sniegtu konkurences priekšrocības[46]. Tomēr joprojām vēl kopumā daudz jādara, lai uzlabotu starpnozaru sociālo tiesību aktu izpildes nodrošināšanu autopārvadājumu nozarē.

5.2. Pārmaiņu gaidās

Kravas autopārvadājumu nozari jau tagad skar virkne nozīmīgu ilgtermiņa pārmaiņu, piemēram, pastāvīgā autovadītāju nepietiekamība. Kravas autopārvadājumu jomas darbinieki noveco; paredzams, ka Vācijā vien nākamo 10–15 gadu laikā pensionēsies vairāk nekā 250 000 autovadītāju[47]. Kombinācijā ar kvalificētu autovadītāju nepietiekamību, kas bija konstatēta jau pirms ekonomikas krīzes, tas spēcīgi ietekmēs kravas autopārvadājumu uzņēmumu darbā pieņemšanas iespējas. Dažās dalībvalstīs šī nepietiekamība jau ir jūtama, piemēram, Latvijā, kur jau tiek pieņemti darbā autovadītāji no trešām valstīm, pagaidām — nelielā apmērā.

Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūra uzsver pārvadājumu jomas darba mainīgo raksturu. Raksturīgs faktors ir aizvien aktīvākais tehnoloģiju izmantojums starptautiskajos pārvadājumos. Satiksmes kustības organizēšanā un piemērojamo tiesību aktu izpildes pārbaudēs aizvien lielāka nozīme ir borta datoriem, jaunās paaudzes digitālajiem tahogrāfiem un citu veidu telemātikas aprīkojumam. Autovadītāju darbu mainīs arī citi tehniskie uzlabojumi (jaunas vilces sistēmas, automatizētas maģistrāļu sistēmas). Tas kombinācijā ar vidējā vecuma pieaugumu radīs jaunas autovadītāju apmācības vajadzības. Kaut gan par prioritāti būtu jāuzskata mūžizglītība, vajadzībām būtu jāpielāgo arī topošo autovadītāju mācību programma.

Komisija turpinās dialogu ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, lai sagatavotos šīm pārmaiņām. Nozares sociālā dialoga komiteja ir instruments, ko var izmantot, lai proaktīvi risinātu šīs gaidāmās problēmas. Tiek gaidīti sociālo partneru viedokļi, ko varētu izmantot mobilo autotransporta darbinieku sociālā kodeksa pieņemšanai, kā minēts 2011. gada Baltās grāmatas par transportu 8. iniciatīvā. Kā uzsvērts Komisijas paziņojumā "Integrēta rūpniecības politika globalizācijas laikmetam — prioritāte konkurētspējai un ilgtspējai"[48], darba tirgus problēmu risināšana sociālā dialoga kontekstā ir svarīgs konkurētspējīgas un efektīvas rūpniecības politikas elements. Gaidāmās autovadītāju nepietiekamības kontekstā vajadzētu atbalstīt arī pasākumus, kuri uzlabo transportlīdzekļu izmantošanu (piemēram, kravu konsolidācijas, izplatīšanas plānošanas atvieglošanu). Cīnīties ar šo nepietiekamību varētu palīdzēt arī tirgus atvēršana, kas sekmētu transportlīdzekļu efektīvāku izmantošanu.

6. CITAS REGULĒJUMA PĀRMAIŅAS

Pēc Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pieņemšanas ES likumdevējs ir veicis pasākumus, lai turpinātu saskaņot iekšējo tirgu kravas autopārvadājumu jomā, pieņemot papildu tiesību

---

46 *Social Competition in the EU: Myths and Realities*, *Notre Europe*, Žaka Delora institūts, 2013.

47 *ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik*, Štutgarte, 2012.

48 COM(2010) 614 galīgā redakcija.

aktus, kas ieskicēti turpmāk. Saistībā ar tirgus atvēršanu šīs izmaiņas veicina to tirgus apstākļu saskaņošanu, kas ietekmē ES kravas pārvadātājus.

6.1. Maksa par autoceļu lietošanu

Direktīva 1999/62/EK, kas grozīta ar Direktīvu 2006/38/EK, tika grozīta arī ar Direktīvu 2011/76/ES. Šī direktīva nosaka vienotu sistēmu, kurā dalībvalstis smagkravas transportlīdzekļiem (vairāk nekā 3,5 tonnas) var noteikt attālumatkarīgās nodevas un laikatkarīgās lietošanas maksas (vinjetes) par konkrētas infrastruktūras lietošanu. Ar 2011. gada grozījumu direktīvā integrēto elementu mērķis ir labāk atspoguļot principu "piesārņotājs maksā", piemēram, pavērt dalībvalstīm iespējas iekasēt no kravas pārvadātājiem maksu par to transportlīdzekļu ietekmi uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni. Lai gan neviena dalībvalsts līdz šim nav sākusi ārējo izmaksu internalizāciju, aizvien vairāk dalībvalstu izmanto kādu infrastruktūras lietošanas maksas sistēmu.

- Vinješu sistēmas jau pastāv: Bulgārijā, Rumānijā, Ungārijā un Lietuvā ir valsts līmeņa vinješu sistēmas kravas automobiļiem. Apvienotā Karaliste ieviesīs vinješu sistēmu 2014. gada 1. aprīlī. Zviedrijā, Dānijā, Nīderlandē, Beļģijā un Luksemburgā darbojas kopējā *Eurovignette* sistēma.

- Vinješu sistēma tiek izstrādāta Latvijā.

- Elektroniskas visa autoceļu tīkla nodevu iekasēšanas sistēmas jau pastāv Vācijā, Austrijā, Čehijā, Ungārijā, Slovākijā, Polijā un Portugālē.

- Elektroniskas visa autoceļu tīkla nodevu iekasēšanas sistēmas tiek izstrādātas Dānijā, Beļģijā un Francijā. Francija nodevas iekasēs tikai par tām esošajām valsts maģistrālēm un valsts autoceļiem, par ko nodevas netiek iekasētas, tāpēc tā saglabās pašreizējo nodevu sistēmu ar fiziskām barjerām uz maģistrālēm ar pārvaldības koncesijām.

- Nodevu un fizisku barjeru sistēma ir, piemēram, Īrijā, Francijā, Spānijā, Itālijā, Slovēnijā un Grieķijā. Lai gan citās valstīs uz dažiem ceļiem notiek manuāla nodevu iekasēšana, tās mērogs ir nenozīmīgs. Arī Polijā un Portugālē daļā tīkla autoceļu notiek nodevu iekasēšana ar fiziskām barjerām, lai gan tās ir klasificētas kā valstis ar elektroniskām visa autoceļu tīkla nodevu iekasēšanas sistēmām, jo tā ir primārā sistēma.

- Nodevu nav Latvijā, Somijā, Igaunijā, Maltā un Kiprā.

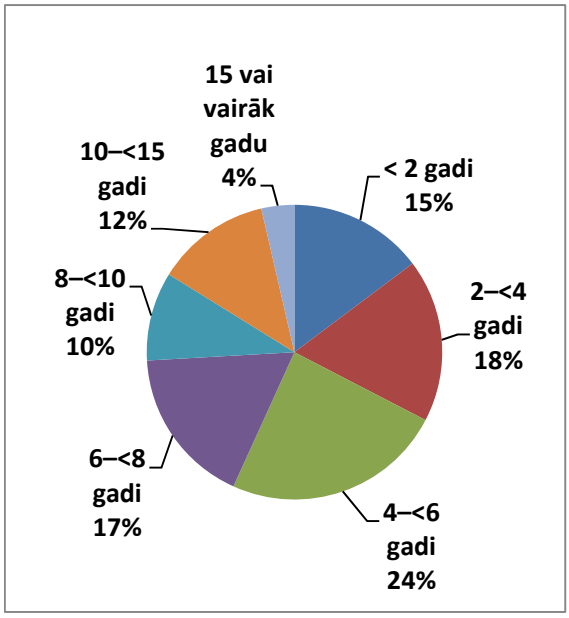
Norit arī darbs pie Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas (*EETS*). *EETS* sadarbspējas tehniskās specifikācijas ir ietvertas Direktīvā 2004/52/EK[49], savukārt

[49] Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā, OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.

Komisijas Lēmums 2009/750/EK[50], kurā tika noteiktas *EETS* specifikācijas, stājās spēkā 2009. gada oktobrī. Pašlaik uzmanība galvenokārt tiek veltīta reģionāliem ceļu lietotāju nodevu pakalpojumiem, kas ir solis ceļā uz ES mēroga aptvērumu.

6.2. Transportlīdzekļu specifikācijas

Kritēriji, ko piemēro transportlīdzekļiem, kurus izmanto ES kravas pārvadātāji, kopš Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pieņemšanas ir būtiski mainījušies. *Euro VI* emisijas standartu stāšanās spēkā 2013. gada janvārī (pēc *Euro V* emisijas standartu stāšanās spēkā 2008. gadā) ir veicinājusi transportlīdzekļu parku ātrāku atjaunošanu gan ES-15, gan ES-12 valstīs, kur ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu vidējais vecums ir lielāks[51]. Kopumā mūsdienīgākus transportlīdzekļus vairāk izmanto starptautiskos kravas autopārvadājumos nekā iekšzemes kravas pārvadājumos — daļēji tāpēc, ka šiem transportlīdzekļiem piemēro zemākus ceļu lietošanas nodevu līmeņus un to degvielas patēriņš ir mazāks, bet arī tāpēc, ka šie transportlīdzekļi, kas ātri vien sasniedz lielu nobraukumu, ir regulāri jānomaina pret jauniem.



12. attēls. To smagkravas transportlīdzekļu vecuma sadalījums, kurus ES-27 kravas pārvadātāji izmantoja 2012. gadā (izteikts kā procentuālā daļa no kopējiem autokilometriem). Avots: *Eurostat*, MOVE ĢD.

50 Komisijas 2009. gada 6. oktobra Lēmums 2009/750/EK par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas un tās tehnisko elementu definēšanu, OV L 268, 13.10.2009., 11.–29. lpp.

51 Vidēji puse no visiem autokilometriem, ko nobrauc ES-15 kravas pārvadātāji, tiek nobraukti ar transportlīdzekļiem, kuru vecums nepārsniedz 5 gadus. ES-12 valstu kravas pārvadājumu gadījumā attiecīgais īpatsvars ir tuvāks trešdaļai (32 %). Transportlīdzekļi, ko izmanto starptautiskajiem pārvadājumiem, parasti ir daudz jaunāki nekā transportlīdzekļi, ko izmanto iekšzemes pārvadājumiem. Starptautiskajiem pārvadājumiem izmantoto dažādu dalībvalstu transportlīdzekļu vidējais vecums sevišķi neatšķiras.

Papildus *Euro* standartu pieņemšanai transportlīdzekļu specifikācijas tiks vēl vairāk saskaņotas, jo 2012. gadā stājās spēkā saskaņotas Eiropas tipa apstiprinājuma prasības lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļiem un to piekabēm.[52]

6.3. Satiksmes drošība

ES satiksmes drošības rādītāji, tostarp smagkravas transportlīdzekļu (SKT) drošības rādītāji, pastāvīgi uzlabojas, un nekas neliecina, ka tos būtu negatīvi ietekmējuši jaunie 2009. gadā pieņemtie noteikumi par piekļuvi kravas autopārvadājumu tirgum. Kā redzams nākamajā tabulā, gandrīz visās attiecīgajās dalībvalstīs samazinājies to ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros iesaistīti SKT un kuros bijuši bojāgājušie.

	2008			2009			2010			Izmaiņ
	SKT	Kopā	SKT % no kopskaita	SKT	Kopā	SKT % no kopskaita	SKT	Kopā	SKT % no kopskaita	laikpos no 200 līdz 2010. ga (SKT
Beļģija	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9
Čehija	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3
Dānija	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41
Vācija	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	-14
Īrija	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70
Grieķija	138	1553	9 %	113	1456	8 %	127	1258	10 %	-8
Spānija	452	3099	15 %	353	2714	13 %	333	2479	13 %	-26
Francija	596	4275	14 %	502	4273	12 %	552	3992	14 %	-7
Itālija	977	4725	21 %	785	4237	19 %	835	4090	20 %	-14
Luksemburga	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350
Nīderlande	107	677	16 %	95	644	15 %				
Austrija	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9
Polija	1155	5437	21 %	952	4572	21 %	947	3908	24 %	-18
Portugāle	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15

[52] Komisijas 2012. gada 12. decembra Regula (ES) Nr. 1230/2012, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju masu un gabarītiem un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, OV L 353, 21.12.2012., 31.–79. lpp.

Rumānija	292	3061	10 %	252	2796	9 %	191	2377	8 %	-34
Slovēnija	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0
Somija	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13
Zviedrija	72	397	18 %	45	358	13 %				
Apvienotā Karaliste	380	2645	14 %	287	2337	12 %	282	1965	14 %	-25

3. tabula. Ar SKT saistītie nāves gadījumi sadalījumā pa dalībvalstīm (2008–2010). Avots: *Traffic Safety Basic Facts 2012*, *Heavy Goods Vehicles and Buses*, Eiropas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centrs[53].

Šis samazinājums daļēji izriet no kravas pārvadājumu apjoma samazinājuma laikposmā no 2008. gada līdz 2010. gadam (-7 %). Tomēr, visticamāk, to ceļu satiksmes negadījumu skaitu, kuros iesaistīti SKT, pozitīvi ietekmējuši varētu būt arī citi faktori, piemēram, tehniski transportlīdzekļu uzlabojumi vai labāka ceļu satiksmes noteikumu izpildes nodrošināšana. Šajā aspektā jāmin iniciatīva, kuras mērķis ir pieņemt noteikumus par labāku sadarbību sodīšanā par dažādiem satiksmes noteikumu pārkāpumiem[54]. Tā kā transponēšanas periods beidzās 2013. gada 7. novembrī, paredzams, ka tās pilna ietekme būs manāma nākamajos mēnešos.

Paredzams, ka šī tendence turpināsies, jo pašreiz likumdošanas procesā ir vairāki priekšlikumi, kuri pēc pieņemšanas palīdzēs uzturēt labākā stāvoklī esošos transportlīdzekļus[55] un laist tirgū transportlīdzekļus, kas ir drošāki visneaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem[56].

6.4. Degvielas aplikšana ar nodokli

Uz energoproduktiem, tostarp komerciālo degvielu, attiecas iepriekš minētā Direktīva 2003/96/EK par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai. Cita starpā šī direktīva nosaka degvielas akcīzes nodokļu minimālās likmes. Komisija 2011. gada 13. aprīlī pieņēma priekšlikumu minēto direktīvu pārskatīt[57]. Ja tā tiks pieņemta, tā saskaņā ar

---

53 Dažas dalībvalstis neiesniedza salīdzināmus datus, tāpēc to rādītāji tabulā neparādās. Šīs dalībvalstis ir Bulgārija, Ungārija, Igaunija, Latvija, Lietuva, Slovākija, Malta un Kipra. Zviedrija un Nīderlande neiesniedza datus par 2010. gadu.

54 Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 25. oktobra Direktīva 2011/82/ES, ar ko veicina pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, OV L 288, 5.11.2011., 1.–15. lpp.

55 Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (COM(2012) 380 *final*).

56 Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (COM(2013) 195 *final*).

57 Priekšlikums Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (COM(2011) 169/3).

priekšlikumu saskaņotu enerģijas nodokļu politiku, lai atspoguļotu degvielu un citu energoproduktu ietekmi uz vidi, tādējādi radot kravas pārvadātājiem papildu stimulu izmantot mazāk piesārņojošus transportlīdzekļus.

7. SECINĀJUMI

7.1. Situācija tirgū

Galvenās norises, kas ietekmējušas kravas autopārvadājumu tirgu kopš Regulas (EK) Nr. 1072/2009 pieņemšanas, ir vispārējas tendences, piemēram, ekonomikas krīze un ES secīgās paplašināšanās kārtas. Lai gan līdz 2011. gadam šķita, ka nozare lēnām atgūstas no ekonomikas krīzes, pārvadājumu apjoms kopš tā laika ir atkal samazinājies atbilstoši norisēm pārējās ekonomikas nozarēs. Liela nozīme uz transporta kustību joprojām ir citām būtiskām tendencēm, kas bija novērojamas jau pirms ekonomikas krīzes sākšanās, piemēram, kravas ekspeditoru un neatkarīgu loģistikas pakalpojumu sniedzēju pieaugošajai lomai kravu konsolidācijā un līgumattiecībās ar kravas pārvadātājiem.

2009. gada autopārvadājumu paketes pieņemšana ir palīdzējusi sniegt kravas pārvadātājiem un izpildes nodrošinātājiem vienotus standartus un kritērijus, kas attiecas uz piekļuvi profesijai un starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum. Tomēr daži Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumi ir grūti piemērojami, it sevišķi tie, kas attiecas uz kravas pārvadājumu uzņēmumu stabilu uzņēmējdarbību un uz kabotāžu. Turklāt atkal parādās sadrumstalotais valstu regulējums, ko bija plānots novērst 2009. gada pārstrādāšanā, un tas negatīvi ietekmē iekšējo tirgu autopārvadājumu jomā.

Visbeidzot, nozare nākotnē saskarsies ar vairākām problēmām. Lai uz tām reaģētu, tai būs jāuzlabo sava efektivitāte. Autovadītāju nepietiekamības problēmu mazina krīze, bet tā joprojām rada bažas, jo īpaši attiecībā uz īpašas kvalifikācijas autovadītājiem. Nākotnē tā radīs jaunas prasības autovadītājiem un to kvalifikācijām, tostarp darbaspēka novecošanas kontekstā. Turklāt kravas autopārvadājumu jomas darba apstākļi joprojām ir smagi, savukārt līgumattiecībām ir raksturīgs augsts pašnodarbinātības līmenis. Ņemot vērā, ka pieejamo autovadītāju skaits samazinās, uzņēmumiem jāsamazina augstais tukšbraukšanas līmenis, lai darbaspēku izmantotu pilnvērtīgāk. Lielāka efektivitāte kravas autopārvadājumu nozarē sekmēs visas ES ekonomikas konkurētspēju.

7.2. Tirgus rādītāju konverģence

Tāpat kā citās ekonomikas nozarēs, arī kravas autopārvadājumu nozarē izmaksu struktūra dažādās ES dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Lai gan ir maz ticams, ka izmaksu atšķirības izzudīs pilnībā, tās pastāvīgi sarūk. Kravas autopārvadātājiem, kas veic starptautiskus pārvadājumus, ir jāsedz tādas izmaksas kā maksa par autoceļu lietošanu un degvielas izmaksas, kas attiecas uz visiem lietotājiem neatkarīgi no reģistrācijas dalībvalsts. Turklāt autovadītāju iesaistīšanās starptautiskajos pārvadājumos, kuros atalgojums parasti ir lielāks, ir izraisījusi algu līmeņa palielināšanos, jo īpaši tajās dalībvalstīs, kas ES pievienojās 2004. un 2007. gadā. Izmaksu līmeņu pakāpeniskā konverģence nozīmē, ka kravas pārvadātājiem

jākonkurē efektivitātes un pakalpojumu kvalitātes jomā, un tas nāktu par labu pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem visā ES ekonomikā. Tomēr izmaksu vienādošana nav ne ES kompetencē, ne arī vienotā tirgus mērķis.

Turklāt regulējums ir mainījies tā, ka kravas autopārvadājumu jomas pamatapstākļu saskaņotība aizvien uzlabojas. Tas ietver autoceļu nodevu sistēmu plašāku izmantošanu, papildu tehnisko saskaņošanu un augstāku drošības līmeni autoceļu transportlīdzekļiem, kā arī ciešāku sadarbību starp ES dalībvalstīm ceļu satiksmes pārkāpumu novēršanā. Šīs norises mazina risku, ko ceļu satiksmes drošībai varētu radīt konkurences spiediena palielināšanās, it sevišķi turpmākas tirgus atvēršanas gadījumā.

Varētu vēl vairāk saskaņot noteikumu par piekļuvi kravas autopārvadājumu tirgum izpildes nodrošināšanu, jo tā dažādās dalībvalstīs joprojām atšķiras. Konkrētāk, šķiet, ka visai atšķirīgi tiek piemēroti Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumi par kabotāžu un Regulas (EK) Nr. 1071/2009 noteikumi par faktisku un stabilu uzņēmējdarbības veikšanu. Kravas pārvadātājiem tādējādi netiek nodrošināti vienlīdzīgi konkurences apstākļi, un tas rada grūtības arī atbildīgajām izpildes nodrošināšanas iestādēm, kas atbild par noteikumu piemērošanu. Šādu trūkumu novēršana palīdzēs ierobežot pretlikumīgu delokalizāciju, kas negatīvi ietekmē konkurenci un darba apstākļus.

7.3. Turpmākie pasākumi

No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka būtu jāapsver iespēja īstenot turpmāku reformu, lai precizētu noteikumus par piekļuvi ES kravas autopārvadājumu tirgum. Līdzsvarota reforma, kas ietvertu arī noteikumus, kuri nodrošinātu tirgus piekļūstamības noteikumu vienādu piemērošanu, radītu skaidrību par tiesību normām, ko dalībvalstis un nozare izprot un piemēro atšķirīgi. Skaidrāki noteikumi sniegtu pamatu uzlabotai noteikumu ievērošanas kultūrai un ierobežotu krāpšanas iespējas (gan fiskālajā, gan sociālajā sfērā). Tas ir priekšnosacījums saskaņotākai izpildes nodrošināšanai, kas tiek gaidīta no Eiropas vienotās transporta telpas. Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Regulas (EK) Nr. 1072/2009 plānotā pārskatīšana *REFIT* ietvaros būs pirmais solis ceļā uz šo mērķi.

Pamatojoties uz piemērotu izpildes nodrošināšanas pasākumu nepieciešamību, būtu lietderīgi arī pakāpeniski pārskatīt dažus novecojušus tirgus piekļūstamības ierobežojumus, kas vēl pastāv. Kabotāžas pārvadājumiem piemērojamie nosacījumi ierobežo ES kravas pārvadātājiem pieejamos tirgus, jo iekšzemes tirgi veido aptuveni divas trešdaļas no visa autopārvadājumu apjoma. Šo ierobežojumu pakāpeniska likvidēšana varētu palīdzēt samazināt administratīvo slogu, ko rada pašreizējie sarežģītie, neskaidrie noteikumi. Turklāt tas dotu iespēju efektīvāk salāgot pārvadājumu jomas piedāvājumu un pieprasījumu. Pētījumi liecina, ka kabotāžas ierobežojumu samazināšanas ietekmē autopārvadājumu nozare varētu kļūt ekonomiskāka un resursefektīvāka, jo tas varētu palīdzēt samazināt tukšbraukšanas līmeni, un tādējādi nozare kļūtu ekonomiskāka un uzlabotos degvielas patēriņa efektivitāte. To sekmēs arī citas iniciatīvas, piemēram, gaidāmais paziņojums, kurā būs ietverta stratēģija smagkravas transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO_2 emisiju samazināšanai.

Lai nodrošinātu ekonomisko un sociālo aspektu līdzattīstību, būs jāizstrādā pasākumi, kuru mērķis būs atjaunot profesijas pievilcību un uzlabot autovadītāju darba vidi. Tie ietver pasākumus, kas orientēti uz izpildes nodrošināšanu, kontroli un fiskālās un sociālās krāpšanas ierobežošanu, kā arī mācību līmeņu un prasmju pilnveidošanu. Tas dotu labumu ekonomikai kopumā un palielinātu profesijas pievilcību. Augsti kvalificēta un pieejama darbaspēka nodrošināšana arī palīdzētu nozarei reaģēt uz paredzamo autovadītāju nepietiekamību. Turklāt jāturpina darbs pie ES autopārvadājumu jomas sociālo noteikumu izpildes nodrošināšanas uzlabojumiem, tostarp attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laiku.

Visos gadījumos, kad šajā ziņojumā minētie pašreizējie un plānotie instrumenti un pasākumi ietver personas datu apstrādi, tā jāveic saskaņā ar Direktīvu 95/46/EK par personas datu aizsardzību[58] un valsts tiesību aktiem, ar kuriem tā tiek īstenota.

Komisijas priekšsēdētājs Barrozu savā 2013. gada 11. septembra runā par situāciju Eiropas Savienībā norādīja: *"Mums ir labi funkcionējošs vienotais preču tirgus, un mēs redzam tā sniegtās ekonomiskās priekšrocības. Mums tā pati formula ir jāattiecina uz citām jomām: piemēram, mobilitāti, komunikācijām, enerģētiku, finansēm un e-komerciju. Mums ir jānovērš šķēršļi, kas bremzē dinamiskus uzņēmumus un cilvēkus. Mums ir jāpabeidz Eiropas infrastruktūras savienošana."*

[58] Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti, OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.