Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem"

(COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD))

(2018/C 129/11)

Ziņotājs: **Brian CURTIS**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 15.6.2017.
	Eiropas Savienības Padome, 12.6.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	22.11.2017.
Pieņemts plenārsesijā	6.12.2017.
Plenārsesija Nr.	530
Balsojuma rezultāts	121/0/1
(par/pret/atturas)	

1. **Secinājumi un ieteikumi**

Secinājumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē šo nākamo soli, kas vajadzīgs, lai likvidētu dažus atlikušos šķēršļus efektīvam un taisnīgam vienotajam tirgum Eiropas kravu autopārvadājumu nozarē. Šajā gadījumā grozījumu direktīvas mērķis ir atvieglot transportlīdzekļu parku optimālu izmantošanu visā Eiropā, it īpaši pieprasījuma sezonāla pieauguma laikā, un nodrošināt vismaz minimālu liberalizācijas līmeni. Ierobežojumu atcelšana kravas transportlīdzekļu izmantošanai pašpārvadājumos ir vērtējama pozitīvi.

1.2. Komiteja joprojām uzskata, ka transporta jautājumu regulēšanai ar tiesību aktiem piemērotāka būtu regula, nevis direktīva, jo direktīva pieļauj lielākas dalībvalstu atšķirības interpretācijas un piemērošanas stingrības jomā. Taču Komiteja atzīst, ka šī īsā direktīva savus mērķus sasniedz un ka šajā gadījumā tās pārveidošana par regulu būtu nesamērīga.

Ieteikumi

1.3. Lai novērstu pastkastītes uzņēmumu izplatību, EESK mudina visas dalībvalstis ne tikai piekrist ierosinātajiem pasākumiem, kuru mērķis ir stiprināt Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009 un tādā veidā likvidēt negodīgus pastkastītes uzņēmumus, bet arī efektīvi īstenot šos pasākumus. Rezultāti ir rūpīgi jāpārrauga, un tie jāiekļauj ziņojumā par minētās grozījumu direktīvas efektivitāti.

1.4. Lai atturētu pārvadātājus no zemāku transportlīdzekļa reģistrācijas nodokļu maksāšanas, kas iespējama dažās dalībvalstīs, būtu jāveic papildu pasākumi, ja pārskata periodā veiktā analīze liecina par šādu pasākumu nepieciešamību, piemēram, jānosaka pārvadātājam piederoša autoparka maksimālā daļa, ko var īslaicīgi pārvest uz saistītu pārvadātāju citā dalībvalstī.

1.5. Komiteja norāda: kaut arī tiek lietotas arvien efektīvākas izsekošanas metodes, nelikumīga kabotāža joprojām ir būtiska problēma kravu pārvadājumu nozarē. Pastāv iespēja, ka šīs direktīvas pasākumu īstenošana var apgrūtināt nelikumīgas kabotāžas atklāšanu. Tādēļ varētu ieviest papildu prasības nodrošināt izsekojamu saikni starp uzņēmumu un transportlīdzekli.

2. **Ievads**

2.1. Grozījumu direktīva ir ierosināta kā daļa no dokumentu kopuma "Eiropa kustībā", ko veido plašs iniciatīvu klāsts, kura mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, atbalstīt viedu ceļu nodevu iekasēšanu, samazināt CO_2 emisijas, gaisa piesārņojumu un satiksmes sastrēgumus, samazināt birokrātiju, ar ko saskaras uzņēmumi, cīnīties pret nelegālo nodarbinātību un nodrošināt pienācīgus apstākļus un atpūtas laiku darba ņēmējiem.

2.2. Ar priekšlikumu tiek risināti daži nenoregulēti jautājumi saistībā ar nomātu kravas transportlīdzekļu izmantošanas liberalizāciju vienotajā tirgū. Dalībvalstīs joprojām spēkā ir atšķirīgi noteikumi un regulējums. Pirmoreiz šis jautājums tika risināts 1984. gadā ([1]), un vēlāka saskaņošana tika veikta ar 2006. gada direktīvu ([2]). Tomēr pat pēc šīs grozījumu direktīvas transponēšanas daudzās dalībvalstīs joprojām būs spēkā dažādi ierobežojumi.

2.3. Galvenais jautājums, kas tiek risināts ar šiem grozījumiem, ir pārvadātāju vēlme izmantot savus transportlīdzekļus visā Eiropas Savienībā, reaģējot uz vietējo pieprasījumu. Šādas darbības iespējas pašlaik ietekmē valstu tiesību aktos noteiktie ierobežojumi, kā arī regulējuma un darbības prasību piemērošana (ieteikuma tiesības).

2.4. No vienas puses, pārvadātāji apgalvo, ka pašreizējais stāvoklis ierobežo Eiropas transportlīdzekļu parku efektīvu izmantošanu. No otras puses, transporta nozares arodbiedrības pauž bažas, ka priekšlikums vēl vairāk vājinās ļoti svarīgo saikni starp pārvadātāju un tā aktīviem un samazinās dalībvalstu spējas kontrolēt to teritorijā reģistrēto pārvadātāju faktisko darbību un panākt noteikumu izpildi. Pašām dalībvalstīm nav vienotas pieejas šajā jautājumā, un dažas uzskata, ka būtu jāsaglabā *status quo*.

2.5. Turklāt dažu dalībvalstu valdības pauž bažas par ienākumu zaudējumu, ja transportlīdzekļi tiks reģistrēti vienā dalībvalstī, taču galveno darbību veiks citā. Piemēram, nodokļu līmeņa diapazons smagkravas transportlīdzekļiem ir no aptuveni 500 euro par transportlīdzekli Latvijā līdz gandrīz 5 000 euro Īrijā ([3]).

2.6. Iepriekšējos atzinumos ([4]) par transportu Komiteja apgalvoja, ka tā atbalstītu direktīvas aizstāšanu ar regulu, lai samazinātu dalībvalstīs vērojamās atšķirības interpretācijas un piemērošanas stingrības jomā. Komiteja uzskata, ka šis princips joprojām ir spēkā, taču atzīst, ka šajā gadījumā attiecīgās direktīvas pilnīga pārstrādāšana būtu nesamērīga. Komiteja arī norāda: lai arī direktīvas juridiskā forma sniedz dalībvalstīm lielāku elastību transponēšanā un izpildes panākšanā, tā, visticamāk, pieļaus turpmākas novirzes un interpretācijas atšķirības dažādās dalībvalstīs.

3. **Komisijas paziņojuma kopsavilkums**

3.1. Pēc plašas pārskatīšanas, apspriešanās un analīzes, ko veica Komisija, šajā priekšlikumā ierosināti 2006. gada direktīvas grozījumi. Direktīva ļāva dalībvalstīm ierobežot nomātu kravas transportlīdzekļu, kuru maksimālā pieļaujamā pilnā masa pārsniedz sešas tonnas, izmantošanu pašpārvadājumiem, un ierobežot tādu transportlīdzekļu izmantošanu, kas nomāti citā dalībvalstī, kura nav transportlīdzekli nomājošā uzņēmuma darbības valsts.

3.2. Ierosinātie grozījumi, kas padziļinās un stiprinās iekšējo tirgu, novērš iespēju ierobežot visu nomāto transportlīdzekļu izmantošanu pašpārvadājumiem. Turklāt būs atļauts izmantot citā dalībvalstī nomātu transportlīdzekli vismaz četrus mēnešus, lai uzņēmumi varētu apmierināt pagaidu vai sezonālu pieprasījuma pieaugumu un/vai aizstāt bojātus transportlīdzekļus. Dalībvalstis, kurās spēkā ir liberālāks režīms (piemēram, Beļģija, Čehijas Republika, Igaunija un Zviedrija), varēs to saglabāt.

3.3. Tā kā piemērojamo autotransporta nodokļu jomā ir vērojamas lielas dalībvalstu atšķirības, ir paredzēts četru mēnešu periods, lai novērstu iespējamus traucējumus ieņēmumu iekasēšanā.

([1]) Direktīva 84/647/EEK.
([2]) Direktīva 90/398/EEK; Direktīva 2006/1/EK.
([3]) Direktīvas 2006/1/EK *ex post* novērtējums, galīgais ziņojums, 2016. gada janvāris.
([4]) OV C 34, 2.2.2017, 176. lpp.

3.4. Ar priekšlikumu iecerēts nodrošināt pārvadātājiem vienlīdzīgu piekļuvi nomāto transportlīdzekļu tirgum visā Eiropas Savienībā un vienotu tiesisko regulējumu, kas ļaus paaugstināt pārvadātāju darbības efektivitāti. Vēl viens ieguvums varētu būt drošības uzlabošanās un mazāks piesārņojums, jo nomāti transportlīdzekļi parasti ir jaunāki.

3.5. Komisija piecu gadu laikā sagatavos ziņojumu par minēto grozījumu īstenošanu, un, balstoties uz šo ziņojumu, varētu pieņemt papildu pasākumus.

4. **Vispārīgas piezīmes**

4.1. Komiteja atzinīgi vērtē grozījumu direktīvas mērķus – tā ir vēl viens solis centienos likvidēt dažus atlikušos šķēršļus, kas ietekmē efektīvu un taisnīgu vienoto tirgu Eiropas kravu autopārvadājumu nozarē. Šajā gadījumā grozījumu direktīvas mērķis ir atvieglot transportlīdzekļu parku optimālu izmantošanu visā Eiropā, it īpaši pieprasījuma sezonāla pieauguma laikā, un nodrošināt vismaz minimālu liberalizācijas līmeni. Pozitīvi vērtējams tas, ka paredzēts atcelt ierobežojumus kravas transportlīdzekļu izmantošanai pašpārvadājumos.

4.2. Komiteja joprojām uzskata, ka transporta jautājumu regulēšanai ar tiesību aktiem piemērotāka būtu regula, nevis direktīva, jo direktīva pieļauj lielākas dalībvalstu atšķirības interpretācijas un piemērošanas stingrības jomā. Taču Komiteja atzīst, ka šī īsā direktīva savus mērķus sasniedz un ka šajā gadījumā tās pārveidošana par regulu būtu nesamērīga.

4.3. Tomēr Komitejai ir dažas iebildes par iespējamo ietekmi. Tās ir divējādas. Pirmkārt, varētu pieaugt pastkastītes uzņēmumu skaits, otrkārt, pārvadātājam ir iespēja veikt nelikumīgu kabotāžu un netikt atmaskotam. Šie aspekti tiek aplūkoti turpinājumā.

5. **Īpašas piezīmes**

5.1. Visa veida komerciālie transportlīdzekļi ir dārgi aktīvi, un pārvadātājiem tos arvien biežāk nodrošina izpirkumnomas uzņēmumi. Lai pārvadājumus varētu veikt iespējami efektīvi, transportlīdzekļu pieejamībai ir jāatbilst pieprasījumam. Šai pieejamībai ir raksturīgas ne vien sezonālās, bet arī ģeogrāfiskas svārstības, piemēram, atkarībā no lauksaimniecības produktu un tūrisma pakalpojumu pieprasījuma. Taču, lai pārvadātāji varētu ievērot darbības standartus un drošības prasības un nodrošināt transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, ir svarīgi, ka valstī, kurā pārvadātāji veic darbību, to rīcībā ir aktīvi un tieša atbalsta infrastruktūra.

5.2. Pastkastītes uzņēmumi ir struktūras, kas tiek izveidotas kādā ES dalībvalstī, kurā tie neveic saimniecisko darbību (vai kurā tā ir nebūtiska), un šādi uzņēmumi tiek dibināti, lai maksātu zemākus nodokļus, atalgojumu utt. (*regime shopping*). Šādiem uzņēmumiem ir niecīga vietējā atbalsta infrastruktūra vai tādas nav vispār, tie rada konkurences izkropļojumus un var arī ekspluatēt savus darbiniekus.

5.3. Problēmas, ko rada šādi uzņēmumi, ir ņemtas vērā arī citos mobilitātei veltītajos dokumentos, un ir ierosināti pasākumi ([5]) šo problēmu risināšanai. EESK atzīst, ka pastkastītes uzņēmumu jautājuma risināšana nav šīs grozījumu direktīvas tiešais uzdevums, taču pauž bažas par to, ka minētā direktīva var atvieglot to izaugsmi un darbību. Tāpēc EESK mudina visas dalībvalstis ne tikai piekrist ierosinātajiem pasākumiem, kuru mērķis ir stiprināt Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009 un tādā veidā likvidēt negodīgus pastkastītes uzņēmumus, bet arī efektīvi īstenot šos pasākumus. Rezultāti ir rūpīgi jāpārrauga un jāiekļauj ziņojumā par minētās grozījumu direktīvas efektivitāti.

5.4. Tomēr šie pasākumi neskars pārvadātājus, kuri izmanto to, ka dažās dalībvalstīs noteiktas zemākas transportlīdzekļa reģistrācijas nodokļa likmes. Tā kā paredzēts, ka transportlīdzekli četrus mēnešus var izmantot citā dalībvalstī, ir iespējams, ka pārvadātāji pārvietos transportlīdzekļus no vienas valsts uz otru, lai šo ierobežojumu apietu.

5.5. Lai arī no loģistikas viedokļa to būs sarežģīti izdarīt, šādas bažas teorētiski ir diezgan pamatotas. Pārskata periods atklās, vai šī iespējamā nepilnība tiek izmantota. Ja tas notiks, Komiteja ierosina papildināt četru mēnešu ierobežojumu ar citiem pasākumiem, piemēram, jānosaka pārvadātājam piederoša autoparka maksimālā daļa, ko var īslaicīgi pārvest uz saistītu pārvadātāju citā dalībvalstī.

([5]) COM(2017) 281 final, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (EK) Nr. 1072/2009, lai tās pielāgotu nozares attīstības tendencēm.

5.6. Komitejai pauž bažas arī par to, ka, iespējams, tiks atvieglota nelikumīga kabotāža. Kabotāža ir preču komercpārvadājums vienā dalībvalstī, ko veic ar citā dalībvalstī reģistrētam ārvalstu pārvadātājam piederošu transportlīdzekli. (Kravu pārvadātājam, kas saņēmis standarta starptautisko licenci, ir Kopienas atļauja uzņēmējā dalībvalstī veikt ne vairāk kā trīs kabotāžas pārvadājumus septiņu dienu laikā. Pārvadājumam ir jābūt braucienam, kurā preces tiek pārvestas no vienas dalībvalsts uz uzņēmēju dalībvalsti.) Iekšējā tirgū, kur konkurence darbotos nevainojami, ierobežojoši noteikumi, protams, nebūtu vajadzīgi, taču šis mērķis vēl ir jāsasniedz. Ja tiek atcelti ierobežojumi attiecībā uz nomātiem transportlīdzekļiem, pārvadātājs var daudz vienkāršāk veikt pastāvīgu (nelikumīgu) kabotāžu, vienkārši nomājot tajā dalībvalstī reģistrētus transportlīdzekļus, kurā pārvadātājs vēlas veikt šādu darbību.

5.7. Komiteja iesaka apsvērt šādas rīcības nepieļaušanas iespējas, proti, vairākas prasības, kas konsolidētu un nodrošinātu izsekojamu saikni starp uzņēmumu un transportlīdzekli. Tām vajadzētu būt šādām:

— visu pārvadātāja izmantoto transportlīdzekļu reģistrācijas numuru obligāta deklarēšana valstu elektroniskajos reģistros,

— ceļu inspekcijas iestāžu iespējas, veicot pārbaudes uz ceļa un uzņēmumu pārbaudes, reāllaikā piekļūt valstu elektroniskajiem reģistriem,

— ar nomāto transportlīdzekļu direktīvu saistīto pārkāpumu iekļaušana tā dēvētajā sarakstā, kurā tiek kategorizēti pārkāpumi, kas izraisa labas reputācijas zaudēšanu.

Briselē, 2017. gada 6. decembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Georges DASSIS