



AUTOTRANSPORTS: TIESĪBU AKTU SASKAŅOŠANA

Bez attiecīgo dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanas izveidot vienotu Eiropas autotransporta tirgu nav iespējams. Eiropas Savienība ir pieņēmusi tiesību aktus nodokļu, tehniskajā, administratīvajā un sociālajā jomā.

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Lisabonas līguma VI sadaļa, jo īpaši Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. pants. Lai izveidotu kopēju autotransporta politiku, kas aizsargā vienlīdzīgus konkurences apstākļus un garantē pakalpojumu sniegšanas brīvību, ir jāsaskaņo attiecīgie dalībvalstu tiesību akti. Tas attiecas ne tikai uz nodokļiem (PVN, ceļa nodoklis, degvielas nodoklis) un valsts atbalstu, bet arī uz tehniskajām normām (atļauto maksimālo izmēru un svaru), sociālajām prasībām un vides aizsardzības pasākumiem.

SASNIEGUMI

A. Nodokļu un tehnisko normu saskaņošana

1. Akcīzes nodokļa sistēma un infrastruktūras noslogojums

Eiropas Komisija 2008. gada 8. jūlijā nāca klajā ar dokumentu kopumu par to, kā padarīt transportu videi nekaitīgāku ([“ekoloģiski tīrāka transporta” dokumentu kopums](#)), kurā sniegts pārredzams un vispārēji piemērojams modelis, kā aprēķināt visas ārējās izmaksas, tostarp vides, trokšņu, sastrēgumu un ar veselību saistītās izmaksas. Tas bija pamatā infrastruktūras izmantošanas nodevu aprēķiniem kontekstā ar 1999. gada 17. jūnija [Direktīvas 1999/62/EK](#) (zināma arī kā “Eirovinjetes” direktīva) pārskatīšanu un iezīmēja stratēģiju pakāpeniskai šāda modeļa attiecināšanai uz visiem transporta veidiem.

“Eirovinjetes” direktīva joprojām ir atsauces dokuments autoceļu infrastruktūras izmantošanas tarifu noteikšanai transporta uzņēmumiem. To grozīja ar 2006. gada 17. maija [Direktīvu 2006/38/EK](#) un 2011. gada 27. septembra [Direktīvu 2011/76/ES](#). “Eirovinjetes” direktīvas pamatā ir princips “piesārņotājs maksā” un autotransporta ārējo izmaksu internalizācija. Tās mērķis ir nodrošināt to, ka infrastruktūras izmantošanas izmaksas atspoguļojas smagkravas transportlīdzekļu maksājumos.

Kā daļa no Komisijas 2017. gada 31. maijā publicētās likumdošanas programmas “Eiropa kustībā” tagad ir iesniegti divi jauni priekšlikumi “Eirovinjetes” direktīvas grozīšanai: priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravu transportlīdzekļiem (saskaņā ar COD – parasto likumdošanas procedūru



([COM\(2017\)0275](#)) un priekšlikums Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz atsevišķiem noteikumiem par transporta nodokļiem groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (saskaņā ar CNS – konsultāciju procedūru ([COM\(2017\)0276](#))).

Vēl viens projekts, kas arī ir iekļauts 2017. gada likumdošanas programmā “Eiropa kustībā”, ir priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā ([COM\(2017\)0280](#)). Pēc koplēmuma procedūras pabeigšanas priekšlikums tika apstiprināts un pēc tam publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* kā [Direktīva 2019/520/ES](#).

2. Emisiju standarti

Ar [Regulu \(EK\) Nr. 443/2009](#) un [Regulu \(ES\) Nr. 510/2011](#) ir noteikti emisiju standarti jauniem vieglajiem automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem, un šie standarti ir daļa no integrētas pieejas, lai samazinātu CO₂ emisijas. Šīs regulas vēlāk tika grozītas ar 2014. gada 11. marta [Regulu \(ES\) Nr. 333/2014](#), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 443/2009, lai noteiktu kārtību, kādā jāsasniedz jaunu vieglo automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas mērķis 2020. gadam, un ar 2014. gada 26. februāra [Regulu \(ES\) Nr. 253/2014](#), ar ko groza Regulu (ES) Nr. 510/2011, lai noteiktu kārtību, kādā jāsasniedz jaunu vieglo kravas automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas mērķis 2020. gadam.

Jauna priekšlikuma par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ([COM\(2017\)0676](#)), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija), atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 [2007/0297\(COD\)](#) un atceļ Regulu (ES) Nr. 510/2011 [2009/0173\(COD\)](#), mērķis ir noteikt emisiju samazināšanas mērķus 2025. un 2030. gadam. Koplēmuma procedūra tagad ir pabeigta, un akts ir apstiprināts. Drīz tas tiks publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [2017/0293\(COD\)](#).

3. Maksimāli pieļaujamie gabarīti un svars

1996. gada 25. jūlija [Direktīva 96/53/EK](#), ar kuru paredz maksimālos pieļaujamos gabarītus un svaru iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, ir atsaucis teksts maksimālo gabarītu noteikšanai smagkravas transportlīdzekļiem, kas pārvietojas starp dalībvalstīm. Tomēr minētās direktīvas 4. pantā dalībvalstīm tiek atļautas dažas atkāpes: dalībvalstis var atļaut izmantot transportlīdzekļus, kas ir garāki un smagāki nekā direktīvas pielikumā noteiktās robežvērtības (18,75 m un 40 t), pārvadājumiem, kuri būtiski neietekmē starptautisko konkurenci transporta nozarē (piemēram, kuri saistīti ar meža izstrādi un mežsaimniecību). Dalībvalstīm jāinformē Komisija par veiktajiem pasākumiem, kura savukārt piešķir atkāpes.

Šo direktīvu paplašināja un grozīja ar 1997. gada 22. jūlija [Direktīvu 97/27/EK](#) (kuru vēlāk atcēla ar 2009. gada 13. jūlija Regulu (EK) Nr. 661/2009) un 2002. gada 18. februāra [Direktīvu 2002/7/EK](#), ar ko bija paredzēts saskaņot gabarītu standartus autobusiem, lai nodrošinātu brīvu kustību Savienībā un jo īpaši efektīvus kabotāžas pakalpojumus pasažieru pārvadājumu jomā.



Ar 2015. gada 29. aprīļa [Direktīvu \(ES\) 2015/719](#) grozīja Direktīvu 96/53/EK un paredzēja noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos.

Vēlāk Komisija iesniedza priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumam ([COM\(2018\)0275](#)), ar ko Padomes Direktīvu 96/53/EK groza attiecībā uz termiņu īpašo noteikumu par maksimālajiem garumiem īstenošanai tādu kabīņu gadījumā, kas uzlabo aerodinamikas rādītājus, energoefektivitāti un drošības rādītājus. Parlaments 2019. gada martā pieņēma nostāju pirmajā lasījumā, un koplēmuma procedūra joprojām turpinās [2018/0130 \(COD\)](#).

B. Administratīvo noteikumu saskaņošana

1. Tiesību aktos noteiktie transportlīdzekļa vadītāja pienākumi

1991. gada 29. jūlija [Direktīva 91/439/EEK](#) par vadītāju apliecībām iedibināja vienota parauga apliecības un transportlīdzekļu kategorijas, izveidoja savstarpējās atzīšanas principu, kā arī noteica pamatprasības attiecībā uz autovadītāja veselību un iemaņām. 1996. gada 23. jūlija [Direktīva 96/47/EK](#) noteica jaunu kredītkartes izmēra vadītāja apliecības formātu. Trešajā direktīvā par vadītāja apliecībām (2006. gada 20. decembra [Direktīva 2006/126/EK](#), ar ko atcēla Direktīvu 91/439/EEK) tika noteikts, ka kredītkartes formāts no 2013. gada 19. janvāra ir obligāts visām Savienībā izdotajām vadītāja apliecībām. Turklāt visas šobrīd aprītē esošās papīra apliecības pie atjaunošanas vai, vēlākais, 2033. gadā, būs jānomaina pret jaunajām plastikāta kartēm. Visām jaunajām apliecībām būs vienots derīguma termiņš (no 10 līdz 15 gadiem motocikliem un vieglajiem transportlīdzekļiem, atkarībā no valsts, un 5 gadi kravas transportlīdzekļiem un autobusiem), un tās būs derīgas visā Savienībā. Saskaņošanai ir šādi mērķi: krāpšanas apkarošana, transportlīdzekļu vadītāja apliecību tūrisma samazināšana, brīvas pārvietošanās nodrošināšana un ceļu satiksmes drošības uzlabošana.

Komisija 2017. gada 1. februārī publicēja priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2018/645, ar ko groza Direktīvu 2003/59/EK par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību un Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām ([COM\(2017\)0047](#)). Direktīvu 2018. gada 2. maijā publicēja [Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī](#).

Kopš 2011. gada 4. decembra vadītāju atestātu reglamentē 2009. gada 21. oktobra [Regula \(EK\) Nr. 1072/2009](#) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum. Šis tiesību akts aizstāj [Regulu \(EK\) Nr. 484/2002](#), ar ko groza Padomes Regulu ([EEK\) Nr. 881/92](#) un ([EEK\) Nr. 3118/93](#). Vadītāja atestāts ir vienots dokuments, kas apliecina, ka transportlīdzekļa vadītāju, kas veic kravu autopārvadājumus starp dalībvalstīm, vai nu likumīgi nodarbina attiecīgais ES pārvadātājs dalībvalstī, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, vai viņš ir likumīgi nodots pārvadātāja rīcībā.

2. Transportlīdzekļu reģistrēšana

1999. gada 29. aprīļa [Direktīva 1999/37/EK](#) (kas grozīta ar [Direktīvu 2003/127/EK](#) un vēlreiz ar [Direktīvu 2014/46/ES](#), kura ir iekļauta Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa



noteikumu kopumā) saskaņo transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentus un vienkāršo transportlīdzekļa īpašumtiesību kontroli un transportlīdzekļu nodošanu divu dažādu dalībvalstu iedzīvotāju starpā. Ar 1998. gada 3. novembra [Regulu \(EK\) Nr. 2411/98](#) (par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju reģistrācijas dalībvalsts pazīšanas zīmes atzīšanu Kopienas iekšējā satiksmē) ievieš noteikumu, ka transportlīdzekļa numura zīmes kreisajā malā obligāti jābūt atstarojošam Eiropas Savienības karoga attēlam un reģistrācijas dalībvalsts pazīšanas zīmei.

C. Sociālās jomas tiesību aktu saskaņošana attiecībā uz darba laiku, braukšanas laiku un atpūtas periodiem

Transporta nozare nebija ietverta 1993. gada 23. novembra [Direktīvā 93/104/EK](#) par dažiem darba laika organizācijas aspektiem. 2002. gada 11. marta [Direktīva 2002/15/EK](#) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, paredz noteikt minimālās prasības attiecībā uz darba laika organizēšanu, lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju veselību un drošību. Saskaņā ar minētās direktīvas noteikumiem vidējais darba stundu laiks nedēļā ir 48 stundas. Tomēr darba laiku var pagarināt līdz 60 stundām, ja četrus mēnešus nav pārsniegtas vidēji 48 stundas nedēļā. Maksimālais ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiks, pārtraukumi un minimālais ikdienas atpūtas laiks ir noteikts 2006. gada 15. marta [Regulā \(EK\) Nr. 561/2006](#), ar kuru atceļ 1985. gada 20. decembra [Regulu \(EEK\) Nr. 3820/85](#). Tā attiecas uz autovadītājiem, kuri veic kravu pārvadājumus (transportlīdzekļi, kuri pārsniedz 3,5 tonnas) vai pasažieru pārvadājumus (transportlīdzekļi ar vairāk nekā 9 sēdvietām). Ar to tika arī ieviesti biežāki pārtraukumi un uzlabotas un vienkāršotas kontroles un sankciju iespējas. Turklāt ar [Regulu \(EK\) Nr. 561/2006](#) tika grozīta arī 1985. gada 20. decembra [Regula \(EEK\) Nr. 3821/85](#) un ieviests pienākums izmantot digitālos tahogrāfus. Tā kā ar tahogrāfa rādītājiem nevar manipulēt, tas palīdz atklāt Eiropas sociālā regulējuma pārkāpumus. 2006. gada 15. marta [Direktīvā 2006/22/EK](#) ir noteikti minimālie nosacījumi iepriekš minēto regulu īstenošanai un minimālo pārbažu skaits (2010. gadā kontroles vismaz 3 % no transportlīdzekļu vadītāju darba dienu skaita), kas dalībvalstīm jāveic, lai pārbaudītu transportlīdzekļa vadīšanas laika, pārtraukumu un atpūtas laika ievērošanu. [Regula \(EK\) Nr. 561/2006](#) ir saistīta arī ar [Regulu \(ES\) Nr. 165/2014](#), ar kuru nosaka prasības attiecībā uz tahogrāfiem. Tika sagaidīts, ka analogo tahogrāfu aizstāšana ar digitālajiem pakāpeniski ļautu ātrāk un precīzāk pārbaudīt lielāku datu apjomu, tādējādi dodot dalībvalstīm iespēju veikt vairāk pārbažu. Kā daļa no autotransporta tiesību aktu kopuma 2009. gada 21. oktobra [Regula \(EK\) Nr. 1073/2009](#) grozīja [Regulu \(EK\) Nr. 561/2006](#), lai pasažieru autotransportam atkārtoti ieviestu "12 dienu noteikumu", kas vadītājam dod iespēju iknedēļas atpūtu pārcelt uz 12 dienu laikposma beigām (maksimālo 6 vietā), ar noteikumu, ka tas ir neregulārs starptautisks pasažieru pārvadājums ar vismaz vienu 24 stundu atpūtas periodu. Atkāpe ir pieļaujama tikai pie stingriem nosacījumiem, kas garantē satiksmes drošību un pieprasa vadītājiem doties iknedēļas atpūtā tieši pirms un uzreiz pēc brauciena. No 2014. gada 1. janvāra stājās spēkā vēl citi nosacījumi: transportlīdzeklīm jābūt aprīkotam ar digitāliem tahogrāfiem un, ja brauciens notiek starp plkst. 22.00 un 6.00, viena vadītāja nepārtrauktas vadīšanas ilgums ir saīsināts līdz trijām stundām, un transportlīdzeklī jābūt vairākiem vadītājiem. Autotransporta



jomas tiesību akti, piemēram, [Direktīva 2002/15/EK](#) un [Direktīva 2006/22/EK](#) papildina [Regulu \(EK\) Nr. 561/2006](#), jo īpaši attiecībā uz darba laiku un izpildi.

Komisija 2017. gada 31. maijā iesniedza tiesību aktu kopumu “Eiropa kustībā”, kurā bija iekļauts priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko [Regulu \(EK\) Nr. 561/2006](#) groza attiecībā uz obligātajām prasībām par maksimālajiem ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko [Regulu \(ES\) Nr. 165/2014](#) groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību ([COM\(2017\)0277](#)). Kā daļu no 2017. gada tiesību aktu kopuma “Eiropa kustībā” Komisija iesniedza arī priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza [Direktīvu 2006/22/EK](#) un attiecībā uz [Direktīvu 96/71/EK](#) un [Direktīvu 2014/67/ES](#) nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā ([COM\(2017\)0278](#)). Parlaments 2019. gada aprīlī pieņēma lēmumu pirmajā lasījumā par abiem priekšlikumiem, un koplēmuma procedūra turpinās.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Parlaments ir izmantojis savas leģislatīvās pilnvaras, lai vairumā gadījumu atbalstītu Komisijas priekšlikumus par tiesību aktu saskaņošanu, tomēr vienlaicīgi ir uzsvēris dažus aspektus, kam tas piešķir īpašu nozīmi. Pēdējā “Eirovinjetes” direktīvas pārskatīšanā Parlaments uzsvēra vides aspektu nozīmi, panākot, ka, sākot no 2013. gada otrā pusgada, ceļu nodevā var iekļaut maksu par trokšņa un gaisa piesārņojumu. Šāds rezultāts, ko Parlaments uzskatīja par nepieciešamā pašu minimumu, lai nodrošinātu “piesārņotājs maksā” principa piemērošanu, bija iespējams, pateicoties TRAN komitejas stingrai apņēmībai. Parlaments [2017. gada 15. marta rezolūcijā](#) par Komisijas apstiprinājumu Vācijas pārskatītajam plānam ieviest ceļu nodevas norādīja, ka pašlaik ir uzsākta pārkāpuma procedūra pret Vāciju par netiešu diskrimināciju pilsonības dēļ, kas ir pretrunā Savienības tiesībām un pārkāpj Līgumu pamatprincipus.

Parlaments [2015. gada 9. septembra rezolūcijā](#) par [2011. gada Baltās grāmatas par transportu](#) īstenošanu – novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti aicināja Komisiju ierosināt papildu likumdošanas pasākumus dažās iepriekš minētajās jomās. Tas jo īpaši pieprasīja pārskatīt trešo direktīvu par vadītāju apliecībām ([Direktīva 2006/126/EK](#)), lai pastiprinātu prasības vadītāja apliecību izsniegšanai un vadītāju apmācībai, un pārskatīt 2015. gada 29. aprīļa [Direktīvu \(ES\) 2015/719](#), ar ko groza [Direktīvu 96/53/EK](#), ar kuru paredz transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus un masu iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos.

Neskatoties uz stingrākām vadīšanas un atpūtas laika pārbaudēm, Parlaments ir nemitīgi iestājies par ES līmeņa efektīvu sociālo noteikumu saskaņošanu. Tādēļ tas aicināja Komisiju pirms 2013. gada beigām pārskatīt reglamentējošos noteikumus par braukšanas un atpūtas periodiem pasažieru un preču pārvadājumos un uzlabot šo noteikumu piemērošanas saskaņošanu un kontroli. Ziņojumā par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū ([COM\(2014\)0222](#)), ko pieņēma 2014. gada 14. aprīlī, tiek



iezīmēta kravas autopārvadājumu tirgus attīstība un aprakstīta šīs nozares sociālā dimensija.

TRAN un EMPL komitejas 2017. gada 16. oktobrī Parlamentā rīkoja kopīgu atklātu uzklaušānu par mobilu darba ņēmēju darba nosacījumiem transporta nozarē. Turklāt Parlamenta Strukturālās un kohēzijas politikas departaments publicēja [“Pētījumu pēc TRAN komitejas pasūtījuma – Autotransporta pārvadātāji ES: sociālie un darba nosacījumi”](#), kas ir 2013. gada pētījuma atjauninājums. Tajā ir analizēti sociālās jomas tiesību akti, kas piemērojami profesionāliem autovadītājiem, kuri strādā autopārvadājumu nozarē, kā arī to darba nosacījumi. Tajā galvenā uzmanība pievērsta būtiskākajām sociālajām problēmām transporta nozarē, tostarp vadīšanas ilgumam, atpūtas ilgumam, kā arī praktiskiem aspektiem, kas tiešā veidā ietekmē autovadītāju dzīves kvalitāti, piemēram, nodarbinātības shēmām un ienākumu līmenim.

Esteban Coito
04/2019

