

Vācijas un Latvijas
Kopējās komisijas pasažieru un kravas autopārvadājumu jautājumos
tikšanās 2016.gada 15. un 16. februārī Bonnā
protokols

2016.gada 15. un 16. februārī Bonnā notika Vācijas un Latvijas divpusējās sarunas par aktuāliem nacionālo un starptautisko autopārvadājumu jautājumiem.

Dalībnieku sarakstu skatīt pielikumā.

Uzsākot tikšanos, dalībnieki vienojās par šādu

dienaskārtību:

1. Divpusējās tirdzniecības un kravas autopārvadājumu attīstība

2. ES

- iknedēļas regulārais atpūtas laiks
- ES auto pakete (*Road Package*)
- ES direktīva 96/71/EK un minimālās algas regulējums Vācijā

3. ETMK atļauju sistēmas tālākā attīstība

4. Kravas autopārvadājumi

5. Pasažieru autopārvadājumi

- Regulārie pasažieru autopārvadājumi
- Neregulārie pasažieru autopārvadājumi
- Pasažieru tiesības autobusu pārvadājumos

6. Dažādi jautājumi

- Informācijas un viedokļu apmaiņa par ceļa nodevu sistēmām
- Bērnu pārvadājumi nakts laikā
- UBER taksometra pakalpojumi



...

Par dienaskārtības 1.punktu: Divpusējās tirdzniecības un kravas autopārvadājumu attīstība

Abas delegācijas jau tikšanās sagatavošanas laikā bija apmainījušās ar attiecīgo informāciju un tagad konstatēja, ka nepastāv būtiskas datu atšķirības.

Latvijas delegācija nodeva Vācijas delegācijai jaunāko informāciju par tirdzniecības apgrozījuma attīstību (2015.gada jūlija datu aktualizēti, resumējot situāciju 2015.gada beigās). Vispārējās politiskās situācijas attīstība rezultējas faktā, ka Vācija ir kļuvusi par Latvijas trešo nozīmīgāko tirdzniecības partneri.

Latvijas delegācija arī atjaunināja informāciju par kravas un pasažieru autopārvadājumiem (emisijas klašu raksturojums).

Par dienaskārtības 2.punktu: ES

- Iknedēļas regulārais atpūtas laiks

Vācijas delegācija informēja par Vācijas puses motivāciju un diskusiju pozīcijām Eiropas Savienības līmenī. Vācijas delegācija vērsa uzmanību uz Francijā un Beļģijā pieņemto regulējumu (aizliegums izmantot regulāro nedēļas atpūtas laiku autotransporta līdzeklī un attiecīgas soda naudas piemērošana, konstatējot šādu atpūtas laika izmantošanas faktu).

Tas noved pie situācijas, ka autovadītāji ar vilcēju dodas uz Vāciju (atstājot piekabi/treileri), lai tur pavadītu regulāro iknedēļas atpūtas laiku. Vācijas delegācija pārstāv viedokli, ka tas noved pie apstākļiem, kas nav uzskatāmi par cilvēka cienīgiem („klejojošo cilšu aina“).

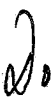
Latvijas delegācija informēja par tās konstatētajām problēmām. Tās ir juridiska rakstura: Beļģijā autovadītājiem no Latvijas ir tikuši piemēroti sodi, kas Latvijas delegācijas ieskatā nebūtu uzskatāmi par samērīgiem. Latvijas puse arī uzskata par problemātisku ES regulējuma kontroli. Latvijas delegācija puda viedokli, ka ES regula (regulas (EK) Nr. 561/2006 8.panta astotā daļa) būtu uzlabojama. Latvijas delegācija neuzskata par risinājumu noteikt aizliegumus vai nacionālus regulējumus. Latvijas puse izteica priekšlikumu pieļaut plašākas iespējas izmantot samazināto nedēļas atpūtas laiku, tādējādi nodrošināt lielāku elastīgumu. Latvijas puse praktisku uzlabojuma iespēju saskata regulas (EK) Nr. 561/2006 8.panta astotās daļas grozījumos, kas paredzētu pasažieru

autopārvadājumiem paredzētā 12 dienu regulējuma pārņemšanu kravu autopārvadājumu regulējumā. Latvijas puse pauda nostāju, ka arī regulārā nedēļas atpūtas laika pavadīšana autotransporta līdzeklī varētu tikt uzskatīta par pieņemamu risinājumu. Šobrīd ir pieejami moderni autotransporta līdzekļi, kas ir salīdzināmi ar noteiktu viesnīcu kvalitātes standartu un būtu uzskatāmi par pieņemamu vietu atpūtai. Tika ierosināts pakāpenisks process, kas nodrošinātu dažādu iesaistīto pušu interešu un vajadzību kompromisa atrašanu. Latvijas delegācija arī norādīja uz drošības riskiem, kas izriet no apsargātu un par saprātīgu cenu pieejamu atpūtas vietu trūkuma un, jo īpaši, ir ņemama vērā jaunāko drošības situācijas izmaiņu gaismā starptautisko pārvadājumu jomā, ko nosaka bēgļu krīze Eiropā. Kā papildu aspekts ir pieminama autovadītāja atbildība par specifiska auto aprīkojuma un iekārtu darbību, piemēram, dzesēšanas iekārtu.

- ES auto pakete (*Road Package*)

Vācijas puse pauda savu nostāju saistībā ar Eiropas Komisijas nodomiem grozīt ES auto paketi. Šobrīd Vācijas pusei vēl nav zināmi konkrēti ES Komisijas nodomi attiecībā uz regulējuma izmaiņām. Attiecībā uz nodevu jomu un pieejas tiesībām tirgum un profesijai Eiropas Komisijas nolīgts uzņēmums 2015.gadā veica aptauju (ar aptaujas lapu palīdzību). Šis uzņēmums starplaikā ir sagatavojis ziņojumu, kas paredz lēmumus arī attiecībā uz nepieciešamību veikt grozījumus. 2016.gada 19.aprīlī notiks ieinteresēto pušu konference. Vācija nepiekrīt tālākai kabotāžas pārvadājumu liberalizācijai, pirms ir tikusi panākta lielāka sociālo standartu harmonizācija. Vācijas delegācija arī uzskata par nepieciešamu uzlabot kabotāžas regulējuma ievērošanas kontroli.

Latvijas delegācija informēja, ka Latvija 2014.gadā ir ieviesusi autoceļu nodevu sistēmu un ka administrēšanas izmaksām ir jābūt saprātīgā attiecībā pret nodevas ieņēmumiem. Latvijas puses ieskatā kabotāžas pārvadājumi būtu pakāpeniski jālibalizē un tā neradz korelāciju starp liberalizāciju un sociālā regulējuma harmonizēšanu. Attiecībā uz pieejas regulējumu profesijai Latvijas puse atbalsta regulas (EK) Nr. 1071/2009 grozījumus, kas paredzētu piemērojamo sodu piesaisti spēkā esošo apliecināto Kopienas kopiju skaitam un licencēšanas pienākuma noteikšanu transportlīdzekļiem ar pieļaujamo kopējo masu, kas vienāda vai zemāka par 3,5 t. Latvijas puse atbalsta direktīvas 2006/1/EK saglabāšanu bez izmaiņām.



- Darbinieku nosūtīšanas direktīva 96/71/EK un Vācijas minimālās algas regulējums Latvijas puse pateicās par iepriekš nosūtītajām izvērstajām atbildēm uz Latvijas puses Vācijas pusei uzdotajiem jautājumiem.

Latvijas puse lūdza informēt par aktuālo situāciju saistībā ar minimālās algas regulējuma piemērošanu attiecībā uz tranzīta un divpusējiem pārvadājumiem. Vācijas delegācija informēja, ka pret Vāciju ir uzsākta pārkāpuma procedūra. Kompetentā institūcija no Vācijas puses ir Federālā darba un sociālo lietu ministrija, kas attiecīgi ved sarunas ar Eiropas Komisiju, lai panāktu vienošanos. Nākošais procesuālais solis būtu Eiropas Komisijas argumentētais atzinums. Attiecībā uz tranzīta pārvadājumiem šobrīd Vācija piemēro pagaidu regulējumu, kas paredz, ka uz tranzīta pārvadājumiem minimālās algas regulējums nav piemērojams.

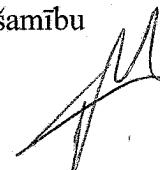
Latvijas puse papildus lūdza paskaidrot, vai pastāv iespējas vienkāršotai reģistrācijai (cita veida dokumentu iesniegšanas veidi kā fakss?). Vācijas delegācija informēja, ka muita strādā pie risinājuma, kas pieļautu dokumentu iesniegšanu arī citādākos veidos kā fakss.

Par dienaskārtības 3.punktu: ETMK atļauju sistēmas tālākā attīstība

Vācijas puse atsaucās uz Kvalitātes hartu un tās piemērošanu. Vācijas puse ir norūpējusies par diskusijām, kas varētu novest pie Kvalitātes hartas un atļauju kontingentu sasaistes (bonus/malus sistēma). Vācijas puse uzskata par nepieciešamu, ka Kvalitātes hartai tiek nodrošināts pietiekams starptautisko tiesību pamats. Vācijas puses ieskatā bāzes atļauju skaitu nevajag palielināt. Tāpat Vācija uzskata par kritiski vērtējamu Kvalitātes hartas un iebilžu (piemēram, no Krievijas un Austrijas puses) sasaistīšanu. Vācijas puse cer uz saturisku diskusiju par šiem tematiem nākamajā ETMK Autotransporta grupas sēdē (31.03.-01.04.2016).

Latvijas puse Kvalitātes hartas ieviešanu uzskata par nozīmīgu soli un pauda nožēlu, ka netika panākta tās sasaiste ar atļauju kontingentu. No Krievijas puses ir noteikti jauni ierobežojumi ETMK atļauju izmantošanai Krievijas teritorijā. Bāzes atļauju skaitu, ieviešot bonus/malus sistēmu, vajadzētu apspriest no jauna. Latvija seko līdzī apakšgrupas par datu elektronisko apmaiņu darbam. Latvija šo iniciatīvu atbalsta, norādot uz nepieciešamību

ds

 ...

ievērot samērīgu attiecībā uz sistēmas uzturēšanas izmaksām. Latvijas delegācija atkārtoti norādīja, ka uzskata šo sistēmu par lietderīgu un saskata nepieciešamību turpināt darbu pie šīs sistēmas tālākas uzturēšanas.

Par dienaskārtības 4.punktu: Kravas autopārvadājumi

Delegācijas jau bija vienojušās par 200 atļauju kvotu pārvadājumiem uz trešajām valstīm pārvadājumu maršrutiem bez pārvadātāja mītnes valsts teritorijas šķērsošanas 2016.gadā. Abas delegācijas vienojās, ka šo atļauju derīgums tiek pagarināts līdz 2017.gada 31.janvārim.

Latvijas puse rosināja tālāku kravas autopārvadājumu liberalizāciju satiksmē ar trešajām valstīm.

Vācijas delegācija atsaucās uz 2013.gada 5. un 6.jūnijā Bonnā un 2014.gada 15. un 17.jūlijā Rīgā notikušajām pušu tikšanās reizēm. Abās Kopējās komisijās Vācijas puse attiecībā uz Latvijas delegācijas vēlmi liberalizēt minētos pārvadājumus bija lūgusi pamatot tos ar citu vienošanos tekstu piemēriem un solīja veikt attiecīga rakstiski saņemta Latvijas puses lūguma izvērtējumu. Latvijas puse minētajās sēdēs bija apņēmusies šādu lūgumu izteikt rakstiski.

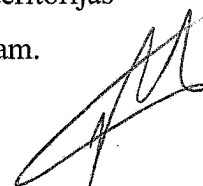
Latvijas puse pauda nostāju, ka tā Kopējās komisijas uzskata par vietu, kur šāda veida jautājumus apspriest un panākt atbilstošas vienošanās. Šāda veida pārvadājumiem Latvijas puses vērtējumā kopumā esot salīdzinoši maza nozīme. Latvijas puse aicināja atteikties no Vācijas noteiktā Kopienas atļauju reģionālā ierobežojuma attiecībā uz Latvijas uzņēmumiem (piemēram, pārvadājumiem uz Kazahstānu).

Ar 2009.gada 4.decembra vēstuli Latvijas pusei tika darīts zināms, ka Kopienas atļaujas Latvijas uzņēmumiem ir izmantojamas kravas pārvadājumiem tranzītā caur Latviju, ja pārvadājums tiek veikts starp Vāciju un Krievijas Federācijas ziemeļu reģioniem, iekļaujot Maskavas aglomerāciju, un *ro-ro* pārvadājumiem tranzītā caur Latviju starp Vāciju un visu Krievijas Federācijas teritoriju.

Vācijas puse piedāvāja atbildēt uz Latvijas puses rakstisko aicinājumu. Latvijas puse piekrita šim priekšlikumam.

Abas delegācijas vienojās, ka attiecībā uz 2017.gadu notiks 200 atļauju apmaiņa pārvadājumu maršrutiem uz trešajām valstīm bez pārvadātāja mītnes valsts teritorijas šķērsošanas, ja Vācijas puse nepiekrītis Latvijas puses liberalizācijas lūgumam.

20



Par dienaskārtības 5.punktu: Pasažieru autopārvadājumi

5.1 Regulārie pasažieru autopārvadājumi

Abas delegācijas konstatēja, ka nepastāv problēmas regulāro pasažieru autopārvadājumu jomā atbilstoši regulai (EK) Nr. 1073/2009, kā arī regulai (ES) Nr. 361/2014.

Federālajai kravu pārvadājumu pārvaldei šobrīd ir zināmi 29 regulāro pārvadājumu maršruti.

Tie iedalās šādi:

- 14 pārvadājumu maršruti starp Vāciju un Latviju, kā arī 15 pārvadājumu maršruti tranzītā starp vienu no abām valstīm::
 - 4 pārvadājumu maršruti tranzītā caur Vāciju uz Latviju ar pieturu Vācijā;
 - 1 pārvadājumu maršruts tranzītā caur Vāciju uz Latviju bez pieturas Vācijā;
 - 5 pārvadājumu maršruti no Vācijas tranzītā caur Latviju;
 - 5 pārvadājumu maršruti tranzītā caur Vāciju un Latviju ar pieturu Vācijā.

Latvijas delegācija informēja par to, ka uzņēmums Nordeka slēdza maršrutu no Rīgas uz Berlīni un ka uzņēmums Dautrans saskaņā ar pieejamo informāciju nevēlēsies pagarināt atļauju maršrutā no Rīgas uz Berlīni. Atbilstoši pastāv vēl 12 divpusējie pasažieru pārvadājumu maršruti. Papildus Latvijas puse lūdza informēt par aktuālo situāciju maršrutā no Bādenbādenes uz Nižņijnovgorodu. Vācijas puse uz šo jautājumu atbildēs rakstveidā.

Atbildot uz Vācijas puses jautājumu, Latvijas puse piedāvāja saglabāt t.s. Ziemassvētku regulējumu atbilstoši iepriekšējo gadu praksei.

5.2 Neregulārie pasažieru autopārvadājumi

Abas delegācijas konstatēja, ka nepastāv arī problēmas neregulāro pasažieru autopārvadājumu jomā atbilstoši regulai (EK) Nr. 1073/2009, kā arī regulai (ES) Nr. 361/2014.

Latvijas puse lūdza informēt, kā būtu piemērojams Vācijas minimālās algas regulējums gadījumos, kad neregulārs pasažieru autopārvadājums tiek veikts, nakšņojot vai veicot vietēja rakstura ekskursijas Vācijas teritorijā. Vācijas puse šo jautājumu noskaidros

...

kompetentajā ministrijā, kas ir Federālā darba un sociālo lietu ministrija, un sniegs atbildi Latvijas pusei rakstveidā.

5.3 Pasažieru tiesības autobusu pārvadājumos

Vācijas puse informēja, ka tā visticamāk negatavojas pagarināt izņēmuma atrunu pārvadājumiem ar trešajām valstīm pēc 2017.gada 1.marta, ko paredz regulas (ES) Nr. 181/2011 2.panta piektā daļa. Šāds lēmums no vienas puses izriet no tā, ka daudzām Vācijas kaimiņvalstīm nav šāda veida atrunas/ un attiecīgi tur arī attiecībā uz pārvadājumiem uz trešajām valstīm ir piemērojama regula. Papildus tam ir apšaubāmi, ka vispār pastāv nozīmīgs pārvadājumu maršrutu skaits, kuriem būtu regulai pakļauta būtiska maršruta daļa ārpus ES teritorijas, kas novestu pie izņēmuma piemērošanas.

Latvijas delegācija informēja par to, ka tā gatavojas izņēmuma atrunu pagarināt uz vēl četriem gadiem, lai šajā laikā iegūtu iespēju mainīt divpusējos līgumus. Abas puses apsprieda pārvadātāju atbildības jautājumu attiecībā uz pārvadājumiem, ko nodrošina pārvadātāju apvienība. Vācijas puse paskaidroja, ka pamatatbildību nes galvenais uzņēmums. Vācijā jau notiek attiecīgas tiesvedības un Vācijas puse ar interesi gaida tiesu nolēmumus šajās lietās.

Attiecībā uz jautājumu par nākotnes pasažieru tiesību regulējumu Eiropā abas puses vienojās, ka arī turpmāk būtu jāņem vērā autobusu pārvadājumu specifika.

Latvijas puse uzdeva jautājumu, vai Vācijas puse uzskata par nepieciešamu noteikt Eiropas mēroga regulējumu autoostu aprīkojumam. Vācijas delegācija pārstāvēja viedokli, ka regula (ES) Nr. 181/2011 nesatur nekāda veida regulējumu attiecībā uz infrastruktūru un tā tam vajadzētu palikt. Tālsatiksmes autobusu pārvadājumi ir pilnībā uz brīvas uzņēmējdarbības principiem balstīts pakalpojums un nebūtu nepieciešama valsts iejaukšanās to tālākā attīstībā.

Par dienaskārtības 6.punktu: Dažādi jautājumi

- Informācijas un viedokļu apmaiņa par ceļa nodevu sistēmām

Vācijas delegācija sniedza prezentāciju par kravas autotransporta ceļu nodevas sistēmu Vācijā. Prezentācija tika nosūtīta Latvijas pusei.

Latvijas puse informēja par to, kādi ir Vācijas uzņēmumu ceļa nodevas maksājumi Latvijā (2014.gada 2.pusgads: 2.480 vinjetes par 29.279 € 1.037 transportlīdzekļiem, 2015.gads: 3.381 vinjetes par 39.843 € 1.287 transportlīdzekļiem).

Vācijas delegācija apņēmas piesūtīt Latvijas pusei datus par Latvijas uzņēmumiem piemērotajiem naudas sodiem.

Atbildot uz Latvijas delegācijas lūgumu, Vācijas puse informēja par ieceri ieviest infrastruktūras nodevu Vācijā.

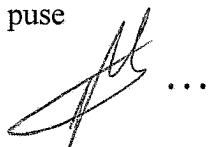
- Bērnu pārvadājumi nakts laikā

Latvijas puse uzdeva jautājumu, vai Vācijā vai cauri Vācijai ir pieļaujams pārvadāt bērnus nakts laikā. Vācijas puse atbildēja, ka tai nav zināms regulējums ne nacionālās tiesībās, ne starptautiskās tiesībās, kas paredzētu jebkādus ierobežojumus bērnu pārvadāšanai nakts laikā. Latvijā ir pieņemts regulējums pārvadājumu drošībai (īpaši apzīmējumi autobusiem, kas pārvadā bērnus). Vācijas puse ieteica ar šo jautājumu vērsties IRU birojā.

- UBER taksometra pakalpojumi

Atbildot uz Latvijas puses lūgumu, Vācijas delegācija informēja par savu pieredzi ar uzņēmumu UBER. Vācijas puse norādīja, ka šobrīd Eiropas Komisija ir uzsākusi pilotlietu pret Vāciju. Pamatojums tam ir Vācijas iestāžu lēmumi un tiesu nolēmumi attiecībā uz minēto uzņēmumu. Saskaņā ar Vācijas pozīciju šim uzņēmumam u ir piemērojams tāds pats regulējums kā taksometriem un nomātiem transportlīdzekļiem, kas nozīmē uzņēmējdarbības atļaujas nepieciešamību. Tālākai attīstībai noteicošs būs Eiropas Komisijas lēmums un Eiropas Kopienas tiesas veiktā Eiropas Savienības tiesību interpretācija. Iepriekšēja nolēmuma procesa ietvaros šobrīd tiek skatīta kādas Spānijas tiesas iesniegtā lieta (lietvedības numurs C 434/15). Ņemot vērā procesa gaitu, var rēķināties ar lēmumu 2016.gada laikā. Atbildot uz Latvijas puses lūgumu, Vācijas puse

ojo

...


sniedza paskaidrojumus par šādu pārvadājumu licencēšanas principiem. Šobrīd Eiropas Komisija veic dalībvalstu aptauju („Grimaldi aptauja”).

Latvijas puse informēja par kāda uzņēmuma darbību Latvijā, kas arī tika izmantoti privātus autovadītājus.

Vācijas puse paskaidroja nošķirumu Vācijas tiesībās starp līdzbraukšanas kopienām un pārvadājumiem ar saimnieciskas darbības raksturu. Līdzbraukšanas raksturlielums ir tāds, ka autovadītājs jebkurā gadījumā būtu braucis izvēlēto maršrutu un pasažieru pārvadājumi sedz tikai kādu daļu no viņa degvielas izmaksām. Jebkāda veida ieņēmumi, kas pārsniedz šādas vajadzības, ir uzskatāmi par saimniecisko darbību.

Vācijas puse izklāstīja Vācijā esošo taksometru pakalpojumu, kas tiek izmantots noteiktu regulāro pasažieru pārvadājumu maršrutu īstenošanai (*Anruf-Sammeltaxi-System*).

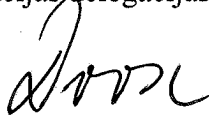
Sarunas notika draudzīgā un konstruktīvā atmosfērā.

Latvijas delegācija uzaicināja Vācijas pusi uz nākamajām divpusējām sarunām Latvijā (Rīgā). Par konkrēto tikšanās laiku vienošanās tiks panākta rakstveidā.

Protokols tika sastādīts un parafēts vācu valodā. Dokumenta latviskais tulkojums tiks nosūtīts vēlāk. Abu valodu redakciju autentiskuma spēkā esamība tiks noteikta tālākā sarakstē.

16.02.2016 Bonnā

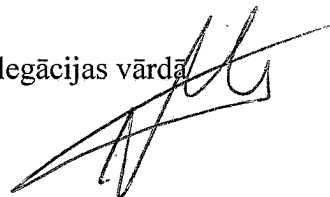
Vācijas delegācijas vārdā



Volfgang Doose

[Wolfgang Doose]

Latvijas delegācijas vārdā



Tāļivaldis Vectirāns

