



Briselē, 13.5.2019.
COM(2019) 221 final

2019/0107 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES LĒMUMS,

**ar ko Vāciju pilnvaro grozīt spēkā esošo divpusējo nolīgumu ar Šveici par
autotransportu, lai atļautu kabotāžas pārvadājumus, sniedzot starptautiskus pasažieru
autopārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem abu valstu pierobežas reģionos**

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Priekšmets

Vācijas un Šveices robežreģioni ir cieši integrēti. Daudzi Vācijas iedzīvotāji dodas strādāt uz Šveici un otrādi, un pārrobežu pasažieru plūsma pa autoceļiem ir dinamiska. Tiek piedāvāti vairāki autobusu pārvadājumu pakalpojumi, kas šķērso robežu un tādējādi savieno abu valstu pierobežas reģionus.

Pasažieru un kravu divvirzienu autopārvadājumus starp Šveici un ES reglamentē ES un Šveices nolīgums par sauszemes transportu¹ (turpmāk “ES nolīgums”).

Saskaņā ar ES nolīguma 20. panta 1. punktu “*pārvadājumus starp divām vietām, kas atrodas vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā, nedrīkst veikt operatori, kas veic uzņēmējdarbību otras Līgumslēdzējas puses teritorijā*”. Tas nozīmē, ka pārvadātāji, kas veic pārrobežas pasažieru pārvadājumus, drīkst tikai vest pasažierus pāri robežai vai tās Līgumslēdzējas puses teritorijā, kurā tie veic uzņēmējdarbību. Autobusu operatori, kas veic uzņēmējdarbību Šveicē, nedrīkst vest pasažierus starp diviem punktiem aiz robežas Vācijas pusē un operatori, kas veic uzņēmējdarbību ES, nedrīkst vest pasažierus starp diviem punktiem aiz robežas Šveices pusē.

ES nolīguma 20. panta 2. punkts atļauj arī turpmāk izmantot esošās tiesības saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem, kas noslēgti starp atsevišķām ES dalībvalstīm un Šveici un kas bija spēkā laikā, kad tika noslēgts ES nolīgums, ar nosacījumu, ka nepastāv diskriminācija starp ES pārvadātājiem un netiek kropļota konkurence. Tādējādi kabotāža pasažieru pārvadājumos ar autobusiem attiecībā uz Šveici var būt iespējama, ja starp ES dalībvalsti un Šveici noslēgtā nolīgumā, kas bija spēkā 1999. gada 21. jūnijā, tas bija paredzēts. Praksē nevienā no attiecīgajiem divpusējiem tolaik spēkā esošajiem nolīgumiem starp dalībvalstīm un Šveici nebija paredzētas kabotāžas tiesības attiecībā uz pasažieru autopārvadājumiem ar autobusiem².

Vācija 2017. gada 11. maija vēstulē informēja Komisiju, ka tā vēlētos, lai Savienība tai piešķir pilnvaras saskaņā ar LESD 2. panta 1. punktu grozīt savu 1953. gada divpusējo nolīgumu par autotransportu ar Šveici³, lai atļautu kabotāžas pārvadājumus, sniedzot pasažieru pārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem abu valstu pierobežas reģionā. ES un Šveices Iekšzemes transporta komitejas, kas izveidota ar ES nolīgumu, 2018. gada jūnija sanāksmē Šveice informēja Komisiju, ka tā arī ir ieinteresēta minētajā nolūkā grozīt šo nolīgumu.

¹ Nolīgums starp Eiropas Savienību un Šveices Konfederāciju par preču un pasažieru dzelzceļa un autotransporta pārvadājumiem, OV L 114, 30.4.2002., 91. lpp.

² Lai gan ES nolīguma 20. panta 2. punkta pēdējā teikumā ir norādīts, ka attiecīgās tiesības ir uzskaitītas minētā nolīguma 8. pielikumā, pašlaik 8. pielikumā ir uzskaitītas tikai pasažieru pārvadājumu tiesības trīspusējā satiksmē (saskaņā ar ES nolīguma 19. panta 2. punktu), bet nekādas tiesības attiecībā uz kabotāžu.

Francija 2007. gadā grozīja savu 1951. gada divpusējo nolīgumu ar Šveici par autotransportu, lai atļautu kabotāžu abu valstu pierobežas reģionos, sniedzot regulārus pārrobežu pakalpojumus starp abām valstīm. Tagad Francija ir vienīgā valsts, kuras nolīgums ar Šveici atļauj kabotāžu pasažieru autopārvadājumos ar autobusiem.

³ Nolīguma teksts tiešsaistē ir pieejams Federālo tiesību aktu sistematiskajā apkopojumā ar numuru “0.741.619.136” (<https://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html>).

Kabotāža pasažieru autopārvadājumos ar autobusiem var uzlabot transporta operāciju efektivitāti, jo ļauj palielināt transportlīdzekļa slodzes koeficientu. Tādēļ ES nostāja kopumā ir labvēlīga tam, lai atvērtu kabotāžas tirgu, kā tas ir ES saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum⁴ (turpmāk “Regula (EK) Nr. 1073/2009”). Atļauja veikt kabotāžas pārvadājumus saistībā ar starptautisku pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem pierobežas reģionos starp Vāciju un Šveici ļautu iesaistītajiem pārvadātājiem kļūt konkurētspējīgākiem un efektīvākiem.

Par ES kompetenci

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 3. panta 2. punktā paredzēts, ka “Savienības ekskluzīvā kompetencē ir arī noslēgt starptautisku nolīgumu, ja tā slēgšana ir paredzēta Savienības leģislatīvajā aktā vai ja tas ir nepieciešams, lai ļautu Savienībai īstenot tās iekšējo kompetenci tiktāl, ciktāl līguma slēgšana ietekmē Savienības kopīgos noteikumus vai maina to darbības jomu”.

Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 kabotāžas pārvadājumus Savienībā ar konkrētiem nosacījumiem drīkst veikt tikai tie pārvadātāji, kam ir Kopienas atļauja. Starptautiskās saistības, kas ļauj citiem pārvadātājiem, jo īpaši pārvadātājiem no trešām valstīm, veikt šādas darbības, ietekmē iepriekš minēto regulu LESD 3. panta 2. punkta nozīmē⁵.

Turklāt šādas starptautiskās saistības ietekmē arī ES nolīgumu, jo īpaši tā 20. pantu. Tās nav atļautas ar minētā panta 1. punktu, izņemot gadījumus, kas noteikti 2. punktā.

Līdz ar to saistības, piemēram, Vācijas plānotās saistības, ir Savienības ekskluzīvā kompetencē. Tomēr saskaņā ar LESD 2. panta 1. punktu Savienība drīkst pilnvarot dalībvalstis rīkoties jomās, kurās tai ir ekskluzīva kompetence.

Šā priekšlikuma mērķis ir pilnvarot Vāciju grozīt spēkā esošo divpusējo nolīgumu ar Šveici par autotransportu nolūkā atļaut kabotāžas pārvadājumus, sniedzot starptautiskus pasažieru autopārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem abu valstu attiecīgajos pierobežas reģionos.

Procedūra

Kabotāžas pārvadājumi Savienībā, ko veic trešo valstu pārvadātāji, kuriem nav Kopienas atļaujas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009, ietekmē autobusu pārvadājumu iekšējā tirgus darbību, kā to ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 noteicis Savienības likumdevējs. Tādēļ jānodrošina, ka LESD 2. panta 1. punktā minēto pilnvarojumu Savienības likumdevējs piešķir saskaņā ar LESD 91. pantā minēto likumdošanas procedūru.

• Saskaņība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā

Pašlaik ES nolīgums neatļauj piemērot kabotāžas pārvadājumus pasažieru autopārvadājumos ar autobusiem. Tomēr ES nolīguma 20. panta 2. punktā ir īpaši atļauts turpināt izmantot esošās kabotāžas tiesības ar nosacījumu, ka nenotiek diskriminācija starp ES operatoriem un netiek traucēta konkurence. Nolīgums starp Vāciju un Šveici, kas atļautu kabotāžas

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006, OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.

⁵ Par līdzīgu situāciju sk. Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 16. maija atzinumu EU:C:2017:376, 189. un 190. punktu.

pārvadājumus, sniedzot starptautiskos pasažieru pārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem, nemainītu Šveices tiesības saskaņā ar ES nolīgumu. Turklāt spēkā esošā nolīguma grozīšana, kas attiecas tikai uz kabotāžu attiecīgajos pierobežas reģionos, un attiecībā uz nediskrimināciju un neizkropļotu konkurenci, ievērojot nosacījumus, kas ir identiski ES nolīguma 20. panta 2. punktā noteiktajiem nosacījumiem, ir saskaņā ar politiku, kas ir šajā noteikumā paredzētā izņēmuma pamatā.

ES iekšienē kabotāža pasažieru autopārvadājumos ar autobusiem ir atļauta saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1073/2009 noteikumiem. Minētās regulas 15. pants atļauj kabotāžas pārvadājumus ES šādos gadījumos: 1) neregulāri pārvadājumi, 2) speciāli regulāri pārvadājumi, ja tie ietverti līgumā, kas noslēgts starp organizētāju un pārvadātāju, 3) regulāri pārvadājumi, ko veic kā regulārus starptautiskus pārvadājumus, izņemot pārvadājumu pakalpojumus, kas nodrošina pilsētas centra vai konurbācijas vajadzības un vajadzības pēc pārvadājumiem starp tām un apkārtējām teritorijām. Minētās regulas darbību ietekmētu divpusējā nolīguma par autotransportu grozīšana, kā to pieprasījusi Vācija, bet šī ietekme būtu pietiekami ierobežota, ja atļauja tiktu piešķirta, pamatojoties uz iepriekš minētajiem nosacījumiem.

- **Atbilstība pārējiem Savienības politikas virzieniem**

Spēkā esošā divpusējā Vācijas un Šveices nolīguma par autotransportu grozīšana nolūkā atļaut kabotāžas pārvadājumus, sniedzot starptautiskos pasažieru pārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem, abu valstu attiecīgajos pierobežas reģionos, nebūtu pretrunā nevienai citai Savienības politikai.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 2. panta 1. punkts un 91. pants.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Priekšlikums ir Savienības ekskluzīvā kompetencē.

- **Proporcionalitāte**

Šā priekšlikuma vienīgais mērķis ir saskaņā ar LESD 2. panta 1. punktu pilnvarot Vāciju grozīt spēkā esošo divpusējo nolīgumu par autotransportu ar Šveici nolūkā atļaut kabotāžu, sniedzot autobusu starptautiskos pasažieru pārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem abu valstu pierobežas reģionos. Tādējādi ierosinātais Eiropas Parlamenta un Padomes lēmums nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs šā mērķa sasniegšanai.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Kabotāžas pārvadājumi Savienībā, ko veic trešo valstu pārvadātāji, kam nav Kopienas atļaujas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009, ietekmē autobusu pārvadājumu iekšējā tirgus darbību, kā to ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 noteicis Savienības likumdevējs. Tādēļ jānodrošina, ka LESD 2. panta 1. punktā minēto pilnvarojumu Savienības likumdevējs piešķir saskaņā ar LESD 91. pantā minēto likumdošanas procedūru. Ierosinātais tiesību akts pēc savas būtības ir individuāls pilnvarojums, kas jāpieņem pēc attiecīga Vācijas pieprasījuma. Tāpēc tam vajadzētu būt Vācijai adresēta lēmuma veidā. Tādējādi ierosinātais Eiropas Parlamenta un Padomes lēmums ir piemērots instruments, lai saskaņā ar LESD 2. panta 1. punktu Vācijai tiktu piešķirtas pilnvaras rīkoties šajā jautājumā.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

• **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Šā priekšlikuma pamatā ir Vācijas pieprasījums, un tas attiecas vienīgi uz šo dalībvalsti. No Itālijas ir saņemts līdzīgs pieprasījums, uz kuru attiecas paralēla procedūra.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Šis priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES LĒMUMS,

ar ko Vāciju pilnvaro grozīt spēkā esošo divpusējo nolīgumu ar Šveici par autotransportu, lai atļautu kabotāžas pārvadājumus, sniedzot starptautiskus pasažieru autopārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem abu valstu pierobežas reģionos

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 2. panta 1. punktu un 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁶,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁷,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Nolīguma starp Eiropas Savienību un Šveices Konfederāciju par preču un pasažieru dzelzceļa un autotransporta pārvadājumiem⁸ (turpmāk "ES nolīgums") 20. panta 1. punktu pasažieru pārvadājumi ar autobusi starp diviem punktiem, kas atrodas vienas Līgumslēdzējas puses teritorijā, pārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību otras Līgumslēdzējas puses teritorijā, t. s. "kabotāža", nav atļauti.
- (2) Saskaņā ar ES nolīguma 20. panta 2. punktu spēkā esošās kabotāžas tiesības saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem, kas noslēgti starp Savienības dalībvalstīm un Šveici, kuras bija spēkā brīdī, kad tika noslēgts ES nolīgums, proti, 1999. gada 21. jūnijā, var turpināt izmantot, ar nosacījumu, ka nenotiek diskriminācija starp Savienības pārvadātājiem un netiek traucēta konkurence. Ar 1953. gada divpusējo nolīgumu par autotransportu starp Vāciju un Šveici⁹ netiek atļauti kabotāžas pārvadājumi, sniedzot pasažieru pārvadājumu pakalpojumus ar autobusi starp abām valstīm. Tāpēc tiesības veikt šādas darbības, pamatojoties uz šā nolīguma iespējamo grozīšanu, nav starp tiesībām, uz kurām attiecas ES nolīguma 20. panta 2. punkts.
- (3) Starptautiskās saistības, kas ļauj Šveices pārvadātājiem veikt kabotāžas pārvadājumus Savienībā, var ietekmēt ES nolīguma 20. pantu tiktāl, ciktāl šis noteikums neatļauj šādas darbības.

⁶ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁷ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁸ OV L 114, 30.4.2002., 91. lpp.

⁹ Teksts, kas atrodams Federālo tiesību aktu sistematiskajā apkopojumā ar numuru "0.741.619.136".

- (4) Turklāt saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009¹⁰ kabotāžas pārvadājumus Savienībā ar konkrētiem nosacījumiem drīkst veikt tikai tie pārvadātāji, kam ir Kopienas atļauja. Starptautiskās saistības, kas ļauj trešo valstu pārvadātājiem, kuri nav šādas atļaujas turētāji, veikt šāda veida pārvadājumus, var ietekmēt minēto regulu.
- (5) Tādējādi šādas saistības ir Savienības ekskluzīvā ārējā kompetencē. Dalībvalstis var risināt sarunas vai uzņemties šādas saistības tikai tad, ja Savienība tās ir pilnvarojusi saskaņā ar LESD 2. panta 1. punktu.
- (6) Kabotāžas pārvadājumi Savienībā, ko veic trešo valstu pārvadātāji, kam nav Kopienas atļaujas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009, ietekmē autobusu pārvadājumu iekšējā tirgus darbību, kā to ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 noteicis Savienības likumdevējs. Tādēļ jānodrošina, ka LESD 2. panta 1. punktā minēto pilnvarojumu Savienības likumdevējs piešķir saskaņā ar LESD 91. pantā minēto likumdošanas procedūru.
- (7) Vācija 2017. gada 11. maija vēstulē prasīja Savienības pilnvarojumu grozīt nolīgumu ar Šveici par autotransportu nolūkā atļaut kabotāžas pārvadājumus, sniedzot pasažieru pārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem abu valstu attiecīgajos pierobežas reģionos.
- (8) Kabotāžas pārvadājumi ļauj palielināt transportlīdzekļu slodzes koeficientu, tādējādi palielinot pakalpojumu ekonomisko efektivitāti. Tāpēc ir lietderīgi atļaut šādus pārvadājumus, sniedzot starptautiskus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus ar autobusiem attiecīgajos Šveices un Vācijas pierobežas reģionos. Tas varētu vēl vairāk stiprināt šo pierobežas reģionu integrāciju.
- (9) Lai nodrošinātu, ka attiecīgie kabotāžas pārvadājumi pārmērīgi nemaina ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 izveidoto autobusu pārvadājumu iekšējā tirgus darbību, to atļaujai vajadzētu būt ar nosacījumu, ka nenotiek diskriminācija starp pārvadātājiem, kuri veic uzņēmējdarbību Savienībā, un netiek traucēta konkurence.
- (10) Tā paša iemesla dēļ kabotāžas pārvadājumi būtu jāatļauj tikai Vācijas pierobežas apgabalos, sniedzot autobusu pārvadājumu pakalpojumus starp Vāciju un Šveici. Šim nolūkam ir nepieciešams definēt Vācijas pierobežas reģionus šā lēmuma nozīmē tā, lai pienācīgi ņemtu vērā Regulas (EK) Nr. 1073/2009 darbību, vienlaikus ļaujot palielināt attiecīgo pārvadājumu efektivitāti,

IR PIENĒMUŠI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Ar šo Vācija ir pilnvarota grozīt spēkā esošo divpusējo nolīgumu ar Šveici par autotransportu, lai atļautu kabotāžas pārvadājumus attiecīgajos Vācijas un Šveices pierobežas reģionos, sniedzot autobusu pārvadājumu pakalpojumus starp abām valstīm, ar nosacījumu, ka nenotiek diskriminācija starp pārvadātājiem, kuri veic uzņēmējdarbību Savienībā, un netiek traucēta konkurence.

Par Vācijas pierobežas reģioniem šā punkta pirmās daļas nozīmē uzskata Freiburgas un Tībingenes administratīvos apgabalus Bādenē-Virtembergā un Švābijas administratīvo apgabalu Bavārijā.

¹⁰ OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.

2. pants

Vācija informē Komisiju par sava divpusējā nolīguma ar Šveici par autotransportu grozīšanu saskaņā ar šā lēmuma 1. pantu un paziņo minētā nolīguma tekstu. Komisija par to informē Padomi un Eiropas Parlamentu.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*