EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 13.9.2024.
COM(2024) 405 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par Regulas (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, un Direktīvas 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, īstenošanu 2021.-2022. gadā
(32. ziņojums par autotransporta nozarē piemērojamo sociālās jomas tiesību aktu īstenošanu)

{SWD(2024) 215 final}

Ievads

Šajā ziņojumā ir sniegts pārskats par ES sociālo noteikumu īstenošanu autotransporta jomā dalībvalstīs laikposmā no 2021. gada 1. janvāra līdz 2022. gada 31. decembrim. Tajā ir sniegts kontroles darbību analīzes kopsavilkums un akcentēti galvenie sarežģījumi šādos četros tiesību aktos paredzēto attiecīgo tiesisko noteikumu izpildes kontrolē un piemērošanā:

1) Regula (EK) Nr. 561/2006[1] (dēvēta arī par **Vadīšanas laika regulu**), ar ko nosaka minimālās prasības ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem;

2) Direktīva 2002/15/EK[2] (dēvēta arī par **Autotransporta darba laika direktīvu**), ar ko nosaka transportlīdzekļu apkalpes locekļu darba laika organizēšanas noteikumus. Tajā ir noteiktas prasības attiecībā uz maksimālo iknedēļas darba laiku, minimālajiem darba pārtraukumiem un nakts darbu. Tā attiecas uz transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem piemērojama Vadīšanas laika regula;

3) Direktīva 2006/22/EK[3] (dēvēta arī par **Kontroles direktīvu**), ar ko nosaka minimālās prasības uz ceļa veicamajām pārbaudēm, kā arī transporta uzņēmumos veicamajām pārbaudēm, ar kurām pārliecinās par atbilstību Vadīšanas laika regulas noteikumiem;

4) Regula (ES) Nr. 165/2014[4] (dēvēta arī par **Tahogrāfu regulu**), ar ko nosaka prasības tahogrāfu uzstādīšanai un lietošanai transportlīdzekļos, uz kuriem attiecas Vadīšanas laika regula.

Atšķirībā no iepriekšējā ziņojuma šajā ziņojumā nav iekļauta analīze par to, kā tiek īstenota Padomes Direktīva 96/53/EK[5] (dēvēta arī par **Svara un gabarītu direktīvu**), ar ko nosaka lieljaudas transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē, jo nebija pieejama vajadzīgā informācija tāpēc, ka tikai piecas dalībvalstis[6] bija izpildījušas juridisko pienākumu iesniegt savus valsts ziņojumus.

---

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), 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.).

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

[3] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Regulu (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 un Direktīvas 2002/15/EK īstenošanai attiecībā uz sociālās jomas tiesību aktiem saistībā ar darbībām autotransporta jomā un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 88/599/EEK (OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.).

[4] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

[5] Padomes Direktīva Nr. 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

[6] Informāciju par 2021.–2022. gada periodu saskaņā ar Padomes Direktīvas 96/53/EK 10.g pantu ir sniegusi tikai Austrija, Nīderlande, Lietuva, Polija un Zviedrija.

Šā ziņojuma pamatā ir Vadīšanas laika regulas 17. pants un Autotransporta darba laika direktīvas[7] 13. pants.

Ziņojumam ir trīs iedaļas: I iedaļā ir analizēti valstu sniegtie iekšzemes dati par veiktajām pārbaudēm un konstatētajiem pārkāpumiem Direktīvas 2006/22/EK un Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošanā, savukārt II iedaļā ir aprakstīta Direktīvas 2002/15/EK īstenošana dalībvalstīs. III iedaļā ir izklāstīti šā ziņojuma galvenie secinājumi. Komisijas ziņojumam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kas ietver papildu informāciju par sodiem un dalībvalstu savstarpējo sadarbību, kontroles iestāžu piezīmes un detalizētākus statistikas datus par pārbaudēm.

Datu iesniegšana

Valstu ziņojumi par Direktīvas 2002/15/EK un Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumu īstenošanu ir jāiesniedz līdz 30. septembrim tajā gadā, kas seko attiecīgajam divu gadu periodam, izmantojot standarta ziņojuma veidlapu, kura noteikta ar Komisijas 2017. gada 30. marta Īstenošanas lēmumu[8]. 2021.–2022. gada perioda ziņojumu iesniegšanas termiņš beidzās 2023. gada 30. septembrī.

Visas dalībvalstis ir iesniegušas savus iekšzemes datus par Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošanu, lai gan daudzas dalībvalstis nav ievērojušas noteikto termiņu[9]. Dalībvalstis ir iesniegušas prasīto detalizēto statistikas datu izklāstu par atbilstības pārbaudēm, ko veic uz ceļa un uzņēmumos. Tomēr atsevišķas valstis nav nodrošinājušas pēc pieprasītajām kategorijām iedalītus datus, piemēram, datus, kas iedalīti pēc tahogrāfu veidiem[10] un pārkāpumu veidiem[11].

Tikai 21 dalībvalsts ir iesniegusi informāciju par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu, no kurām tikai 11 dalībvalstis ir iesniegušas statistikas datus par pārbaudēm un to rezultātiem, kas atšķiras pēc detalizācijas pakāpes[12]. Šāds dalībvalstu kvantitatīvo un salīdzināmo datu trūkums apgrūtina situācijas novērtēšanu.

I. Direktīvas 2006/22/EK un Regulas (EK) Nr. 561/2006 kontroles pasākumu pārskats

1. Pārbaudes

Direktīvas 2006/22/EK 2. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāievieš sistēma atbilstīgu un regulāru pārbaužu veikšanai gan uz ceļa, gan tādos uzņēmumos, uz kuriem attiecas Regulas

[7]Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā ir noteikts, ka dalībvalstis nepieciešamo informāciju dara zināmu Komisijai, lai tā reizi divos gados varētu sagatavot ziņojumu par minētās regulas piemērošanu un attīstību attiecīgajās jomās. Direktīvas 2002/15/EK 13. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāziņo Komisijai par direktīvas īstenošanu, norādot nozares darba devēju un darba ņēmēju viedokļus. Ziņojumus par Direktīvu 2002/15/EK un Regulu (EK) Nr. 561/2006 var iesniegt vienā dokumentā, jo abi tiesību akti aptver to pašu divu gadu pārskata periodu un paredz papildu noteikumus profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Pēdējais valsts ziņojums tika iesniegts 2024. gada 30. maijā.

[10] Tas attiecas uz Lietuvu, kura informēja, ka dati par analogajiem un viedajiem tahogrāfiem nav pieejami tehniskas kļūdas dēļ.

[11] Tāpat kā iepriekšējā pārskata periodā, Latvija šādu sadalījumu pa kategorijām nav iesniegusi attiecībā uz uzņēmumos konstatētajiem pārkāpumiem.

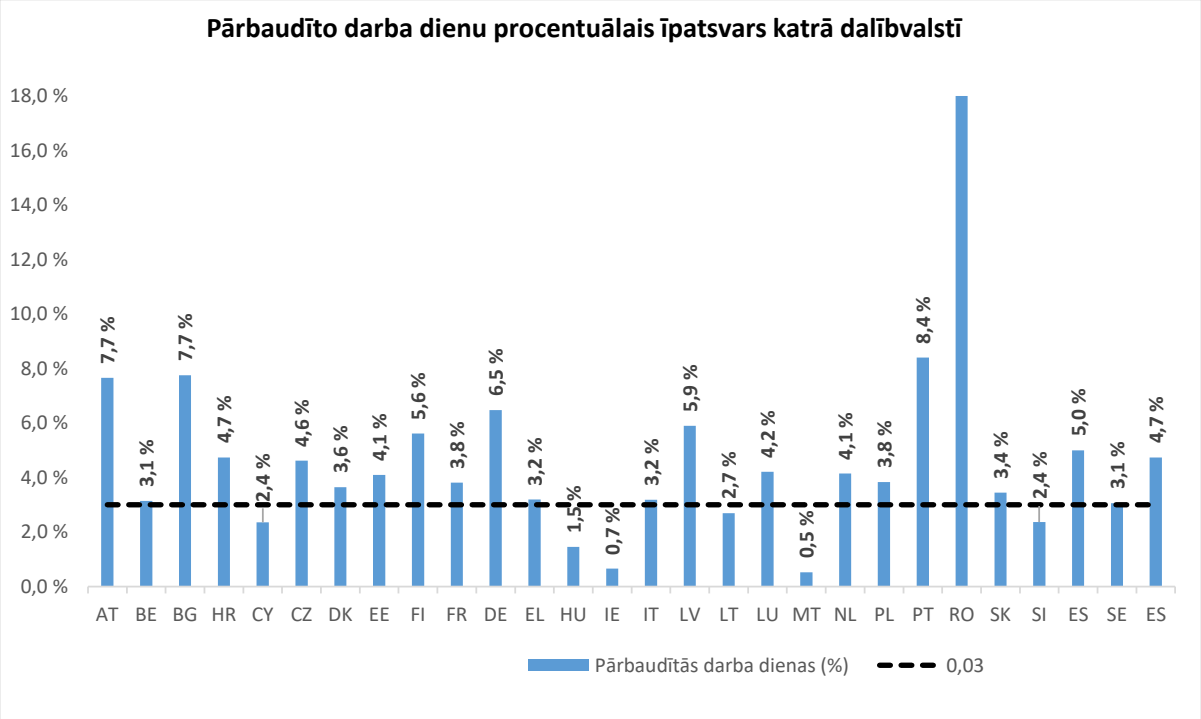
[12]Visdetalizētākos statistikas datus ir iesniegusi Čehija, Somija, Grieķija, Polija un Slovēnija.

(EK) Nr. 561/2006 noteikumi. Šajā pantā arī noteikts, ka minimālajā pārbaužu skaitā jāietver vismaz 3 % dienu, ko nostrādājuši transportlīdzekļu vadītāji[13], kuri brauc ar tādiem transportlīdzekļiem, uz ko attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006.

Valstu iesniegtie dati parāda, ka ES pārbaudīto darba dienu kopējais skaits[14] ir palielinājies no aptuveni 108,9 miljoniem darba dienu 2019.–2020. gada periodā līdz 111,7 miljoniem pārbaudīto darba dienu pašreizējā pārskata periodā. Tas ir palielinājums par 3 %. Aplūkojot valstu rādītājus, jāsecina, ka vislielākais pārbaudīto darba dienu pieaugums ir Maltā (+450 %[15]) un Nīderlandē (+185 %), savukārt vislielākais pārbaudīto darba dienu skaita samazinājums ir vērojams Slovēnijā (–48 %), Francijā (–45%) un Ungārijā (–39 %).

Kā parādīts 1. attēlā, **ES pārbaudīto darba dienu vidējais rādītājs ir 4,7 %**, un tas ir augstāks nekā noteikts direktīvā[16], taču, salīdzinot ar iepriekšējiem pārskata periodiem, tam ir tendence samazināties (5,4 % 2017.–2018. gada periodā un 6,3 % 2015.–2016. gada periodā), izņemot 4,5 % 2019.–2020. gada periodā. Tomēr Rumānijas sasniegtais rādītājs (21,3 %) ir augsts.

1. attēls. Pārbaudīto darba dienu procentuālais īpatsvars katrā dalībvalstī



Lielākā daļa dalībvalstu ir pārbaudījušas vairāk darba dienu nekā direktīvā noteiktais minimālais skaits. Tomēr sešas dalībvalstis nav sasniegušas 3 % robežvērtību, proti, Īrija, Kipra, Lietuva, Malta, Slovēnija un Ungārija. Tas ir līdzīgi kā divos iepriekšējos pārskata periodos (kad 2019.–2020. gada un 2017.–2018. gada periodā 3 % robežvērtību nebija

[13] Šis procentuālais apjoms ir noteikts, pamatojoties uz darba dienu skaitu divos gados un šīs regulas piemērošanas jomā ietverto reģistrēto transportlīdzekļu skaitu katrā dalībvalstī attiecīgajā periodā.
[14] Termins "darba dienas" attiecīgajos tiesību aktos tiek lietots tādā pašā nozīmē kā termins, kas apzīmē autovadītāja "nostrādātās dienas" – Regula (EK) Nr. 561/2006, Direktīva 2006/22/EK un Lēmums (ES) 2017/1013.
[15] Tomēr Malta joprojām nav sasniegusi pārbaudīto darba dienu skaita robežvērtību – 3 %.
[16] Jo īpaši Austrijā, Bulgārijā, Portugālē, Rumānijā un Vācijā.

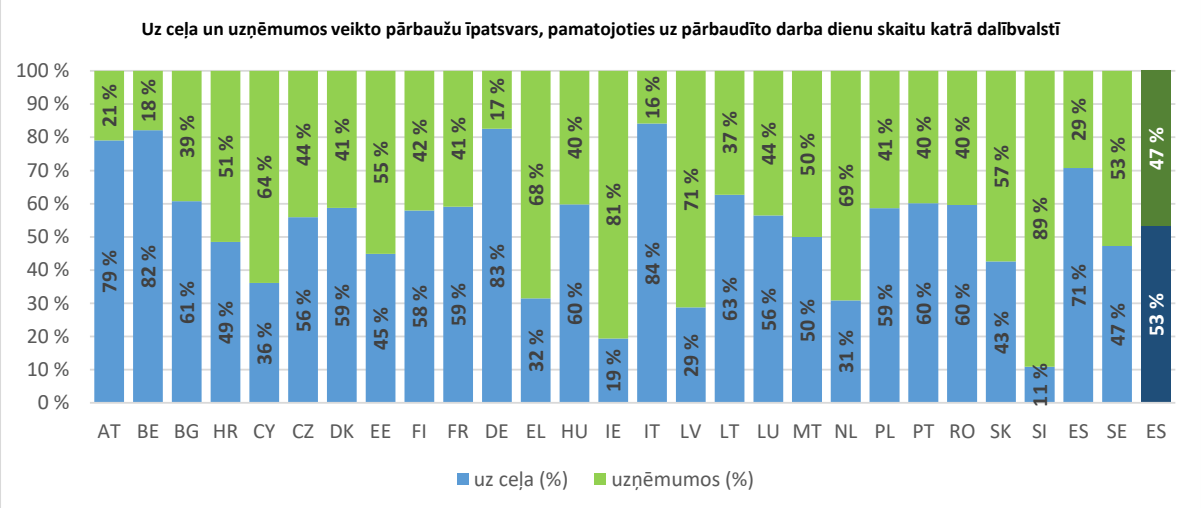
sasniegušas sešas dalībvalstis, bet 2015.–2016. gada periodā – trīs dalībvalstis. No sešām dalībvalstīm, kuras 2021.–2022. gada periodā nesasniedza 3 % robežvērtību, tikai Ungārija, Īrija un Malta joprojām palika šajā grupā, un tām pievienojās trīs citas dalībvalstis, kurām iepriekšējā pārskata periodā bija labi rezultāti. Grieķija ievērojami pastiprināja kontroles centienus (uzlabojums no 0,1 % 2015.–2016. gada periodā, 0,7 % 2017.–2018. gada periodā, 2,4 % 2019.–2020. gada periodā līdz 3,2 % pašreizējā periodā), un pirmo reizi 10 gadu laikā tā ir pārsniegusi robežvērtību.

Papildus tam Direktīvas 2006/22/EK 2. pantā ir noteikts, cik no kopējā pārbaudīto darba dienu skaita ir jāpārbauda uz ceļa un cik – uzņēmumos, t. i., attiecīgi vismaz 30 % un vismaz 50 %. Šīs procentuālās attiecības aprēķina pamatā ir kontroles iestāžu faktiski veikto pārbaužu skaits, nevis pārbaudāmo darba dienu minimālais skaits.

Vidēji 53 % no pārbaudītajām darba dienām ir pārbaudītas uz ceļa, bet uzņēmumos darba dienu pārbaudes ir īstenotas 47 % gadījumu. Tas ir uz ceļa veikto pārbaužu skaita samazinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu (60 % 2019.–2020. gada periodā) un pozitīvs uzņēmumos veikto pārbaužu skaita pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu (40 % 2019.–2020. gada periodā). Vairumā dalībvalstu liela daļa pārbaužu tika īstenota uz ceļa. Īrija un Slovēnija ziņoja par nelielu uz ceļa veikto pārbaužu skaitu. Astoņās dalībvalstīs ir sasniegta nepieciešamā līdzsvarotā attiecība starp pārbaudēm uzņēmumos un pārbaudēm uz ceļa, salīdzinājumam – 2019.–2020. gada periodā šādas dalībvalstis bija sešas[17].

Plašāku informāciju par to, kāds ir uz ceļa un uzņēmumos veikto pārbaužu īpatsvars dažādās valstīs, skatiet 2. attēlā.

2. attēls. Uz ceļa un uzņēmumos veikto pārbaužu īpatsvars, pamatojoties uz pārbaudīto darba dienu skaitu katrā dalībvalstī



1.1 Pārbaudes uz ceļa

Kopumā visā ES uz ceļa tika pārbaudīti 3 564 138 transportlīdzekļi un 3 745 458 vadītāji (salīdzinājumam – 2019.–2020. gada periodā tika pārbaudīti 4 112 717 transportlīdzekļi un

[17] Grieķija, Horvātija, Igaunija, Kipra, Malta, Nīderlande, Slovākija un Zviedrija. 2019.–2020. gada periodā šīs valstis bija: Bulgārija, Igaunija, Kipra, Latvija, Lietuva un Slovākija.

4 323 245 vadītāji). Transportlīdzekļu skaita un vadītāju skaita atšķirību var izskaidrot ar to, ka pārvadājumus veic vairāki transportlīdzekļa vadītāji, t. i., transportlīdzeklī atrodas vismaz divi transportlīdzekļa vadītāji, kas brauc uz maiņām. Atšķirības starp transportlīdzekļa vadītāju un transportlīdzekļu skaitu galvenokārt ir vērojamas Beļģijas, Vācijas, Latvijas un Rumānijas ziņojumā.

Salīdzinājumā ar ziņojumu par 2019.–2020. gada periodu pārbaudīto transportlīdzekļu skaits ir samazinājies par 548 579 transportlīdzekļiem, bet pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju skaits – par 577 787 vadītājiem.

Sadalījumā pēc transportlīdzekļa reģistrācijas valsts 64 % pārbaudīto transportlīdzekļu bija attiecīgās valsts transportlīdzekļi, 29 % bija citu ES dalībvalstu[18] transportlīdzekļi un 7 % bija trešās valstīs reģistrēti transportlīdzekļi. Kopumā lielākā daļa uz ceļa pārbaudīto transportlīdzekļu (aptuveni 93 % no kopējā skaita) bija preču pārvadātāji un tikai aptuveni 7 % bija pasažieru pārvadātāji.

2021.–2022. gada periodā 83 % transportlīdzekļu, kam tika veiktas pārbaudes uz ceļa, bija aprīkoti ar digitālo tahogrāfu salīdzinājumā ar 74 % iepriekšējā pārskata periodā. Tādējādi saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 2. panta 3. punktu nav pamata paaugstināt pārbaužu robežlielumu no 3 % uz 4 %, kā tas būtu jādara, ja ar digitālajiem tahogrāfiem būtu aprīkoti 90 % pārbaudīto transportlīdzekļu.

1.2 Uzņēmumos veiktās pārbaudes

2021.–2022. gada periodā tika pārbaudīti 84 128 transporta uzņēmumi, kas ir par 44 % vairāk salīdzinājumā ar 2019.–2020. gada periodu, kad tika pārbaudīti 58 300 transporta uzņēmumu. Kontrolieri uzņēmumos pārbaudīja aptuveni 39,3 miljonus darba dienu, un tas ir pieaugums par aptuveni 14 % salīdzinājumā ar 34,3 miljoniem iepriekšējā ziņojumā. Kopumā dalībvalstu kontroles iestādes uzņēmumos pārbaudīja 582 218 transportlīdzekļu vadītāju datus, un tas ir par 16 % mazāk salīdzinājumā ar 2019.–2020. gada periodu, kad tika pārbaudīti 499 943 vadītāju dati.

2. Pārkāpumi

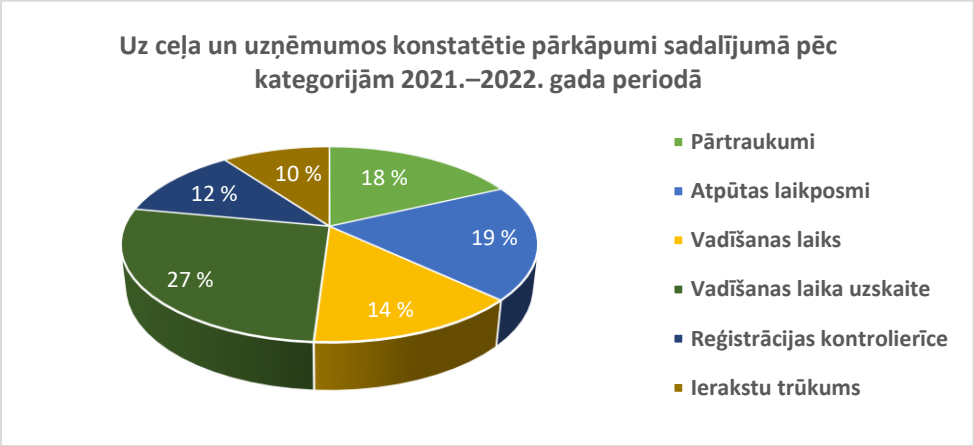
Visas 27 dalībvalstis iesniedza datus par konstatētajiem pārkāpumiem, bet ne visas[19] iesniedza informāciju par pārkāpumu veidiem. **Kopējais paziņoto pārkāpumu skaits bija aptuveni 3,03 miljoni, kas ir pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu (2,25 miljoni)**. Uz ceļa konstatēto pārkāpumu īpatsvars samazinājās līdz 50 % no kopējā konstatēto pārkāpumu skaita (iepriekšējā ziņojumā – 60 %).

Pārkāpumu veidu īpatsvars no kopējā atklāto pārkāpumu skaita bija līdzīgs īpatsvaram iepriekšējā pārskata periodā ar dažiem nelieliem samazinājumiem vai pieaugumiem noteiktās pārkāpumu kategorijās. ES vidējais pārkāpumu īpatsvars pēc pārkāpumu veidiem, kas gan uz ceļa, gan uzņēmumos konstatēti 2021.–2022. gada periodā, ir redzams 3. attēlā. Ar darba

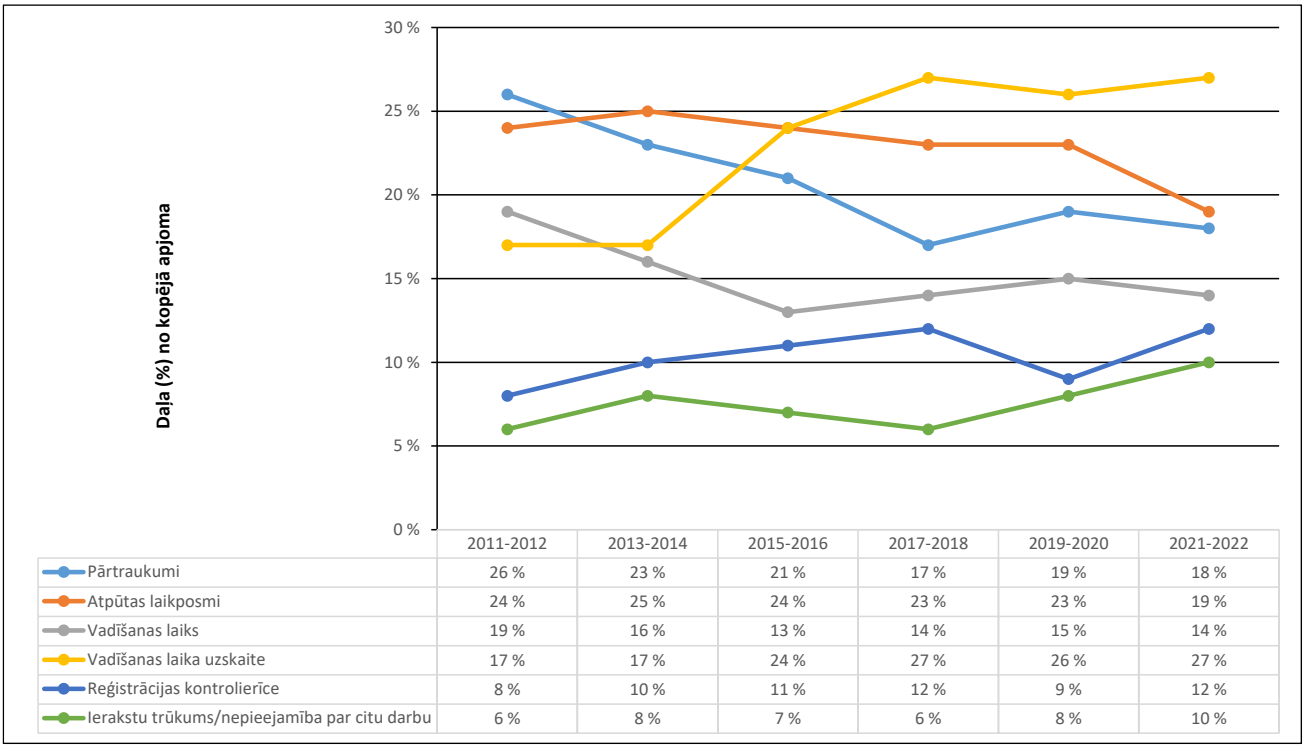
[18] Datos ietvertas arī EEZ valstis un Šveice.
[19] Latvija neiesniedza informāciju par uzņēmumos veiktajās pārbaudēs konstatēto pārkāpumu veidiem.

pārtraukumiem saistīto pārkāpumu skaits ir samazinājies no 19 % līdz 18 %, savukārt ar transportlīdzekļa vadīšanas laiku saistīto pārkāpumu skaits ir samazinājies no 15 % līdz 14 %, bet ar transportlīdzekļa vadīšanas laika uzskaiti saistīto pārkāpumu skaits ir palielinājies no 26 % līdz 27 %. Ar atpūtas laikposmiem saistīto pārkāpumu skaits veido 19 % no pārkāpumu kopskaita (iepriekšējā ziņojumā – 23 %), ar reģistrācijas kontrolierīcēm[20] saistīto pārkāpumu skaits veido 12 % no pārkāpumu kopskaita (iepriekšējā ziņojumā – 9 %), un ierakstu trūkums/pieejamība par citu paveikto darbu veido 10 % (iepriekšējā ziņojumā – 8 %) no visu konstatēto pārkāpumu skaita. Šīs izmaiņas ir attēlotas 4. attēlā.

3. attēls. Uz ceļa un uzņēmumos konstatētie pārkāpumi sadalījumā pēc kategorijām 2021.–2022. gada periodā



4. attēls. Uz ceļa un uzņēmumos konstatētie pārkāpumi sadalījumā pēc kategorijām pēdējo 10 gadu laikā



	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020	2021-2022
Pārtraukumi	26 %	23 %	21 %	17 %	19 %	18 %
Atpūtas laikposmi	24 %	25 %	24 %	23 %	23 %	19 %
Vadīšanas laiks	19 %	16 %	13 %	14 %	15 %	14 %
Vadīšanas laika uzskaite	17 %	17 %	24 %	27 %	26 %	27 %
Reģistrācijas kontrolierīce	8 %	10 %	11 %	12 %	9 %	12 %
Ierakstu trūkums/nepieejamība par citu darbu	6 %	8 %	7 %	6 %	8 %	10 %

[20] Pārkāpumi, kas attiecas uz reģistrācijas kontrolierīcēm, ir saistīti ar reģistrācijas kontrolierīču nepareizu darbību un nepareizu lietošanu, vai ar tām veiktām manipulācijām.

Vidējais pārkāpumu rādītājs, ko aprēķina, pamatojoties uz 100 darba dienām, kas pārbaudītas uz ceļa un uzņēmumos**,** ir palielinājies no 2,1 (2019.–2020. gada periodā) līdz 2,7 pašreizējā pārskata periodā. Gan uzņēmumos, gan uz ceļa konstatēto pārkāpumu rādītāji salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu ir palielinājušies. **Uzņēmumos konstatēto pārkāpumu rādītājs joprojām ir augstāks nekā uz ceļa konstatēto pārkāpumu rādītājs; tas liecina, ka pārbaudes uzņēmumos ir efektīvākas par pārbaudēm uz ceļa.**

2.1. Uz ceļa konstatētie pārkāpumi

Uz ceļa **2021.–2022. gada periodā** tika konstatēti **aptuveni 1,53 miljoni pārkāpumu, kas ir par aptuveni 12 % vairāk salīdzinājumā ar 2019.–2020. gada periodu, kad bija aptuveni 1,36 miljoni pārkāpumu**. ES vidējais uz ceļa konstatēto pārkāpumu skaits uz katrām 100 pārbaudītajām darba dienām palielinājās no 1,82 līdz 2,11. Vidēji 51 % konstatēto pārkāpumu izdarīja vietējie transportlīdzekļu vadītāji, savukārt vietējo transportlīdzekļu īpatsvars no visiem kontrolei apturētajiem transportlīdzekļiem bija 64 %.

2.2. Uzņēmumos konstatētie pārkāpumi

Uzņēmumos konstatēto pārkāpumu skaits bija aptuveni 1,50 miljoni, un tas ir būtisks palielinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu (890 000). ES vidējais konstatēto pārkāpumu rādītājs uz katrām 100 pārbaudītajām darba dienām palielinājās no 2,59 līdz 3,81, un tas ir par 47 % vairāk nekā 2019.–2020. gada periodā. Vidējais vienā uzņēmumā konstatēto pārkāpumu skaits palielinājās no 15 pārkāpumiem uz vienu uzņēmumu 2019.–2020. gada periodā līdz vairāk nekā 17 pārkāpumiem uz vienu uzņēmumu.

2.3. Kontroles darbinieku un tahogrāfu analīzes ierīču skaits

Šajā pārskata periodā visā ES pārbaudēs bija iesaistīti 60 040 kontroles darbinieki (salīdzinājumā ar 54 679 2019.–2020. gada periodā).

Digitālo tahogrāfu ierakstu analīzei bija apmācīts 17 081 kontroles darbinieks (salīdzinājumā ar 20 058 kontroles darbiniekiem 2019.–2020. gada periodā). Tahogrāfa ierakstu analizēšanai nepieciešamo iekārtu skaits, kuras tika piegādātas kontroles darbiniekiem, no 13 031 (2019.–2020. gada periodā) samazinājās līdz 8336 (2021.–2022. gada periodā).

Tas apstiprina pastāvīgo tendenci, ka dalībvalstīs kontroles spējas samazinās.

3. Regulas (EK) Nr. 561/2006 interpretācija Eiropas Savienības Tiesā

Eiropas Savienības Tiesa ir sniegusi Regulas (EK) Nr. 561/2006 interpretāciju ar nolēmumiem apvienotajās lietās C-870/19 un C-871/19[21], lietās C-428/19[22], C-906/19[23] un C-13/21[24]. Pēdējā no minētajām lietām Tiesa ir precizējusi Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta b) apakšpunktu, kas ļauj dalībvalstīm atkāpties no piemērojamajiem noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas laiku, pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem attiecībā uz transportlīdzekļiem, kurus

[21] *Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze* / *MI* (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL u. c. / *Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt*, ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Kriminālprocess pret *FO*, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] *Pricoforest SRL* / *Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier* (*ISCTR*), ECLI:EU:C:2022:531.

izmanto vai bez transportlīdzekļa vadītāja nomā lauksaimniecības, dārzniecības, mežsaimniecības, zemkopības un zivsaimniecības uzņēmumi, lai preces, kas saistītas ar to komercdarbību, pārvadātu 100 kilometru rādiusā no transportlīdzekļa bāzes vietas, kas ir kā daļa no to komercdarbības. Pirmkārt, Tiesa jēdzienu *"100 kilometru rādiusā no transportlīdzekļa bāzes vietas"* definēja kā tādu, *kas attiecas uz taisnu līniju, kura nepārsniedz 100 km, ir novilkta kartē no šīs bāzes vietas un savieno to ar jebkuru punktu apļveida ģeogrāfiskajā apgabalā ap šo pašu vietu.* Tādējādi tas nav atkarīgs no faktiskā nobraukto kilometru skaita. Otrkārt, Tiesa precizēja, ka, ja transportlīdzekļi veic pārvadājumus ne tikai līdz 100 km rādiusā no attiecīgās transportlīdzekļa bāzes vietas, bet arī pārsniedzot šo rādiusu, dalībvalstu piešķirtās atkāpes ir piemērojamas tikai preču pārvadājumiem ar minētajiem transportlīdzekļiem, nepārsniedzot šo rādiusu.

4. Dalībvalstu sadarbība

Saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 5. pantu dalībvalstīm vismaz sešas reizes gadā jāveic saskaņotas pārbaudes uz ceļiem, darbojoties kopā ar vismaz vienu citu dalībvalsti. Dalībvalstu sadarbībai, kuras pamatā ir saskaņotās pārbaudes, kopīgu apmācību iniciatīvas vai pieredzes un informācijas apmaiņa, ir liela nozīme kontroles pastiprināšanā, lai autotransporta nozarē sasniegtu sociālās jomas tiesību aktu mērķus, t. i., uzlabotus darba apstākļus, godīgu konkurenci un uzlabotu ceļu satiksmes drošību. I mobilitātes paketes[25], kuru gandrīz pilnībā sāka piemērot 2022. gada 21. februārī, mērķis ir veicināt un pastiprināt dalībvalstu sadarbību un savstarpējo palīdzību, kā arī nodrošināt spēkā esošo noteikumu efektīvāku un konsekventāku izpildes panākšanu. Turklāt Eiropas Darba iestāde (EDI), kas tika izveidota 2019. gadā[26] ar visaptverošu mērķi nodrošināt taisnīgu darbaspēka mobilitāti iekšējā tirgū, pārskata periodā turpināja īstenot informēšanas, apmācības un kontroles atbalsta pasākumus autotransporta jomā. Viens no EDI galvenajiem uzdevumiem ir atbalstīt dalībvalstu sadarbību pārrobežu kontroles jomā un veicināt kopīgas pārbaudes, arī ES sociālo noteikumu jomā autotransporta nozarē.

Pēc Covid-19 krīzes 2021.–2022. gadā notika kopīgās kontroles darbības. Tomēr, tāpat kā iepriekšējos gados, ne visas dalībvalstis iesniedza informāciju par precīzu saskaņoto pārbaužu skaitu vai arī tās vispār nepaziņoja, vai ir veikušas kādas saskaņotas pārbaudes. No 22 dalībvalstīm, kas iesniedza informāciju par pārbaudēm, 10 dalībvalstis[27] pārskata periodā bija sasniegušas paredzēto saskaņoto pārbaužu skaitu.

Dalībvalstu sadarbību galvenokārt īstenoja kaimiņos esošās dalībvalstis. Turklāt, tāpat kā iepriekšējā pārskata periodā, lielākā daļa dalībvalstu norādīja, ka sadarbība ir notikusi Eiropas ceļu satiksmes policijas tīkla (*ROADPOL*) un *Euro Control Route* (*ECR*), kā arī Eiropas Darba iestādes (EDI) ietvaros.

II. Direktīvas 2002/15/EK īstenošanas pārskats

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR

[26] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1149 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Darba iestādi, groza Regulas (EK) Nr. 883/2004, (ES) Nr. 492/2011 un (ES) 2016/589 un atceļ Lēmumu (ES) 2016/344 (OV L 186, 11.7.2019., 21. lpp.).

[27] Austrija, Beļģija, Dānija, Francija, Itālija, Lietuva, Nīderlande, Rumānija, Slovēnija un Vācija.

Saskaņā ar Direktīvas 2002/15/EK 13. pantu dalībvalstīm ir pienākums reizi divos gados ziņot par direktīvas īstenošanu, norādot valsts līmeņa darba devēju un darba ņēmēju pārstāvju viedokļus.

1. Direktīvas 2002/15/EK darbības joma

Direktīvā ir noteikumi, kas cita starpā reglamentē atbilstīgus pārtraukumus darba laikā, maksimālo nedēļas darba laiku un nakts darbu. Tās noteikumi papildina Regulā (EK) Nr. 561/2006 paredzētos noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem. Tā kā šajā direktīvā ir konkrēti darba stundu noteikumi, kas attiecas tieši uz autotransporta nozari, to uzskata par īpašām tiesību normām pie vispārējās Direktīvas 2003/88/EK[28] par darba laiku, kurā noteiktas pamatprasības attiecībā uz darba laika organizēšanu darbiniekiem visās nozarēs.

2. Īstenošanas aspekti dalībvalstīs

Vairākas dalībvalstis un sociālie partneri ir ziņojuši par atsevišķām īstenošanas problēmām. Vācijas iestādes ziņoja, ka darba devēji sistemātiski neuzrauga atbilstību attiecīgajiem veselības un drošības noteikumiem, kas piemērojami transportlīdzekļu apkalpes locekļiem. Darba devēju vidū kopumā trūkst zināšanu par tiesību aktiem, kas reglamentē transportlīdzekļu vadīšanas un vadītāju darba laiku, un par to, kā šie noteikumi mijiedarbojas. Kā novērots, vairumā gadījumu transportlīdzekļu apkalpes locekļu darba laiku parasti pārbauda vadīšanas laika tiesību aktu ievērošanas pārbaudē, un parasti tas netiek pilnībā ievērots.

Vācija arī norādīja, ka uzņēmumi, uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014, principā tiek pakļauti biežākām pārbaudēm nekā tie, uz kuriem attiecas citi tiesību akti autotransporta nozarē.

Itālijas iestādes uzskata, ka Eiropas tiesību akti ir palīdzējuši aizsargāt transportlīdzekļu vadītāju veselību un drošību un saskaņot konkurences apstākļus starp transporta uzņēmumiem. Daži uzņēmumi ir pieņēmuši piemērotākas programmas digitālo tahogrāfu datu lejupielādei, glabāšanai un pārbaudei. Dažas darba inspekcijas arī norādīja, ka ir svarīgi, lai būtu attiecīgi tehnoloģiskie rīki, ar ko atbalstīt inspekcijas darbības, lai ierobežotu nepietiekamo kontroles resursu problēmu. Šajā ziņā īpaša IT lietojumprogramma, ko izmanto Itālijā, ir izrādījusies īpaši noderīga autotransporta darbību kontrolei. Vēl viens pozitīvs aspekts bija darba laika tiesību aktu darbības jomas paplašināšana, attiecinot to arī uz pašnodarbinātām personām.

Dažas iestādes arī ir ziņojušas par problēmām ar dažām Direktīvā 2002/15/EK iekļautajām definīcijām. Kā Vācija bija ziņojusi iepriekšējā ziņojumā, ir nepieciešams papildu skaidrojumus par to, kā rīkoties ar "gaidīšanas laiku pie rampas". Tika arī konstatēts, ka izkraušanas darbi bieži tiek reģistrēti nevis kā "cits darbs", bet gan kā atpūtas laiks. Dažos gadījumos uzņēmumi arī nodalīja faktisko darba laiku un to darba laiku, par ko jāmaksā

[28] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/88/EK (2003. gada 4. novembris) par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem (OV L 299, 18.11.2003., 9. lpp.).

atalgojums, tāpēc šis laiks tika reģistrēts un par to tika samaksāts pēc vienotās likmes, nevis kā par "citu darbu".

Visbeidzot, atsevišķas valstu iestādes ir ziņojušas par grūtībām kontrolēt to transportlīdzekļu vadītāju darba laiku, kuri iesaistīti atšķirīga veida pārvadāšanas darbībās vai veic transporta operācijas vairākiem darba devējiem. Dažas dalībvalstis ziņoja par inspektoru trūkumu darba laika kontrolei.

Turpretim Lietuva informēja, ka, veicot pārbaudes saskaņā ar Direktīvu 2002/15/EK, būtiskas problēmas nav radušās.

Neraugoties uz šiem iesniegtajiem novērojumiem, tendenču un neatrisināto jautājumu noteikšana Savienības līmenī joprojām ir apgrūtināta, jo dalībvalstis lielā skaitā gadījumu ir iesniegušas nepilnīgus datus un īsteno atšķirīgu praksi.

3. Direktīvas 2002/15/EK interpretācija

Dažas dalībvalstis[29] 2021.–2022. gada periodā ir ziņojušas par interpretācijām, kuras sniegušas valstu tiesas, interpretējot konkrētus Direktīvas 2002/15/EK noteikumus.

Zviedrija atjaunojusi informāciju par tiesas nolēmumu lietā, kas saistīta ar Zviedrijas Transporta aģentūras un sociālo partneru atbildības jomu nošķiršanu, parakstot darba koplīgumus ar atkāpēm no tām valsts tiesību akta daļām, ar kurām transponēta Direktīva 2002/15/EK[30]. Zviedrija arī informēja, ka daži citi juridiski strīdi saistībā ar Direktīvas 2002/15/EK ieviešanu ir izšķirti pirmās instances tiesās un Augstākā tiesa nav pieņēmusi nekādus juridiskus nolēmumus. Par tādu pašu situāciju ziņoja arī Igaunija, kas apstiprināja, ka kopumā Direktīvas 2002/15/EK īstenošana Igaunijā 2021.–2022. gadā nav radījusi nekādas problēmas.

Turpretī Grieķija un Itālija ziņoja par augstākās tiesas spriedumiem attiecībā uz dažiem Direktīvas 2002/15/EK noteikumiem. Vācijā BAG savā 2021. gada 19. maija rīkojumā lēma par Direktīvas 2002/15/EK 10. panta interpretāciju[31].

4. Darba laika noteikumu pārkāpumi

Par konstatētajiem pārkāpumiem dažus kvantitatīvos datus ir iesniegušas tikai divpadsmit dalībvalstis[32]. Salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu, par kuru šādu informāciju

[29] Grieķija, Igaunija, Itālija, Vācija un Zviedrija. Dānija ir ziņojusi, ka juridiskos strīdus, kas saistīti ar Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu, ir risinājušas pirmās instances tiesas. Igaunijas Augstākā tiesa nav pieņēmusi nekādus juridiskus nolēmumus.

[30] Galīgais spriedums tika pieņemts 2023. gada janvārī, norādot, ka, ja uzņēmumam ir saistošs centrālais koplīgums, kas reglamentē jautājumu par kopējo darba laiku un darbu naktī, tiek uzskatīts, ka uz tiem attiecas šis līgums, nevis konkrēti Autotransporta darba laika likuma konkrētie panti.

[31] Direktīvas 2002/15/EK 10. pants ļauj dalībvalstīm piemērot vai ieviest noteikumus, kas ir labvēlīgāki tādu personu drošībai un veselības aizsardzībai, kuras ir autotransporta apkalpes locekļi.

[32] Čehija, Francija, Grieķija, Kipra, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Ungārija, Vācija un Zviedrija.

iesniedza vienpadsmit dalībvalstis[33], šis skaits ir nedaudz lielāks. Tomēr nepietiekamais iesniegto datu apmērs neļauj izdarīt ES mēroga secinājumus.

Vācija informēja, ka bieži tiek pārkāpts maksimālais nedēļas darba laiks vai netiek kompensēts maksimālais nedēļas darba laiks. Visbiežāk ziņotie tiesību aktu pārkāpumi ir saistīti ar pārtraukumiem.

Dažas dalībvalstis norādīja, ka biežākas kontroles palielina darba devēju un transportlīdzekļu vadītāju zināšanas par noteikumiem un koriģē uzvedību.

5. Ieinteresēto personu viedokļi par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu

Vienpadsmit dalībvalstis[34] ir skaidri norādījušas, ka šā ziņojuma vajadzībām ir notikušas konsultācijas ar nozares darba devējiem un darba ņēmējiem, ko paredz Direktīvas 2002/15/EK 13. pants. Šis skaits ir nedaudz lielāks nekā iepriekšējā ziņojumā[35] norādītais, taču tas joprojām liecina, ka vairāk nekā puse dalībvalstu ziņošanā par darba laika noteikumu īstenošanu neiesaista sociālos partnerus. Austrija paskaidroja, ka konsultācijas ar sociālajiem partneriem nav notikušas, taču gada ziņojuma projekts ir ne tikai apspriests parlamentā (Sociālajā komitejā), bet arī publiski pieejams Darba inspekcijas tīmekļa vietnē.

Septiņās no šīm vienpadsmit dalībvalstīm[36] sociālo partneru viedokļi tika iekļauti atsevišķā iedaļā vai punktā.

Sociālo partneru viedokļu detalizētāka analīze nav iespējama, jo tie nav uzskatāmi par reprezentatīvu izlasi.

III. Secinājumi

ES autopārvadājumu sociālo noteikumu īstenošanas un kontroles analīzes vispārējais rezultāts liecina, ka kopējais kontroles un atbilstības līmenis 2021.–2022. gadā salīdzinājumā ar 2019.–2020. gadu joprojām ir stabils ar nelielu pozitīvu dinamiku.

Pārbaudīto darba dienu kopējais skaits šajā pārskata periodā palielinājās, un tas maina pēdējos gados novēroto lejupejošo tendenci. Tomēr salīdzinājumā ar iepriekšējiem pārskata periodiem visā ES ir samazinājies gan paziņotais transportlīdzekļu skaits, gan paziņotais uz ceļa pārbaudīto vadītāju skaits. Tomēr tika novērots uz vietas pārbaudīto transporta uzņēmumu skaita pieaugums. Vienlaikus uz ceļa un uzņēmumos pārbaudīto darba dienu procentuālā attiecība ir labāk līdzsvarota (53 % uz ceļa un 47 % uzņēmumos, turpretim iepriekšējā ziņojumā – attiecīgi 60 % un 40 %), un tā ir pozitīva attīstība, kas tuvina šo abu pārbaudes veidu attiecību tiesību aktu prasībām.

[33] Austrija, Čehija, Itālija, Kipra, Luksemburga, Polija, Slovākija, Somija, Spānija, Ungārija un Vācija.
[34] Grieķija, Francija, Igaunija, Itālija, Kipra, Portugāle, Slovākija, Slovēnija, Somija, Vācija un Zviedrija.
[35] Francija, Igaunija, Itālija, Kipra, Polija, Portugāle, Slovākija, Somija, Vācija un Zviedrija.
[36] Grieķija, Francija, Itālija, Portugāle, Slovēnija, Vācija un Zviedrija.

Uzņēmumos un uz ceļa konstatēto pārkāpumu kopējais skaits salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu ir palielinājies, jo īpaši uzņēmumos konstatēto pārkāpumu skaits. Uzņēmumos atklāto pārkāpumu rādītājs joprojām ir augstāks nekā pārbaudēs uz ceļa; tas liecina, ka mērķorientētas pārbaudes uzņēmumos ir ievērojami efektīvākas par nejaušām pārbaudēm uz ceļa. Turklāt uzņēmumos konstatēto pārkāpumu vidējais rādītājs salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu ir palielinājies.

Konstatēto pārkāpumu rādītāji visā ES būtiski atšķiras (no 0,08 līdz 12,40). Šis fakts liecina par to, ka ir svarīgi veikt mērķorientētākas pārbaudes. Pārbaudēs uz ceļa īpaši svarīga ir piekļuve datiem, piemēram, riska novērtējumam, sevišķi, lai nodrošinātu mērķtiecīgākas pārbaudes un samazinātu nevajadzīgas "tukšās" pārbaudes, t. i., pārbaudes, kurās pārkāpumi netiek konstatēti. Ceļu inspektoriem piekļuve riska novērtējuma datiem ir obligāta saskaņā ar jaunajām prasībām, kas ieviestas ar I mobilitātes paketi.

Attiecībā uz dalībvalstu saskaņotajām un kopīgajām pārbaudēm – ir skaidri redzams, ka tās veicina zināšanu apmaiņu un saskaņotu pieeju spēkā esošo ES noteikumu izpratnei un kontrolei. Šā iemesla dēļ Komisija mudina dalībvalstis arī turpmāk pastiprināt centienus sadarbības uzlabošanā, veicot kopīgas pārbaudes un saskaņotas pārbaudes, kā arī izmantot Eiropas Darba iestādes piedāvāto palīdzību. Komisija nākamajā periodā īpašu uzmanību pievērsīs kopīgām kontroles darbībām.

Dažāda veida pārkāpumu īpatsvars ir saglabājies iepriekšējam pārskata periodam līdzīgā līmenī. Uzņēmumos konstatētie pārkāpumi, kas ir saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanas laika uzskaites trūkumu, veido gandrīz vienu trešdaļu no visiem konstatētajiem pārkāpumiem, un tas apliecina, ka uzņēmumiem ir grūtības ar attiecīgo datu pienācīgu uzglabāšanu. Turpretim pārkāpumi, kas saistīti ar pārtraukumiem, atpūtas laikposmiem un vadīšanas laiku, veido gandrīz pusi no visiem uz ceļa konstatētajiem pārkāpumiem.

Attiecībā uz Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu – salīdzināmu kvantitatīvo datu un kvalitatīvās informācijas trūkums daudzos valstu ziņojumos apgrūtina padziļināta novērtējuma veikšanu. Komisija vēlas uzsvērt šā ziņošanas pienākuma nozīmīgumu un atgādināt, ka pret dalībvalstīm, kuras neievēro Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā noteikto prasību par informācijas iesniegšanu, var tikt uzsākta tiesvedība.

Komisija konstatē, ka šajā pārskata periodā pēc I mobilitātes paketes piemērošanas vispārējie kontroles un atbilstības līmeņi ir uzlabojušies. Īstenošanas akts, kuru Komisija ir pieņēmusi attiecībā uz saskaņotu riska novērtējuma formulu[37], ļauj kontroles iestādēm ātri noteikt tā uzņēmuma profilu, kuru tās plāno pārbaudīt, un uzzināt, vai šim uzņēmumam ir zems riska novērtējums (jo ir zems tiesību pārkāpumu līmenis) vai augsts riska novērtējums (jo ir augsts tiesību pārkāpumu līmenis). Turklāt iespēja attālināti laikus konstatēt iespējamās manipulācijas ar tohogrāfiem un to ļaunprātīgu izmantošanu nodrošinās kontroles iestādēm iespēju atlasīt transportlīdzekļus, kuriem veicama pārbaude. Komisija turpinās pētīt, kā digitalizācijas un

[37] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/695 (2022. gada 2. maijs), ar ko paredz noteikumus par to, kā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/22/EK piemērot attiecībā uz vienoto formulu transporta uzņēmumu riska novērtējuma aprēķināšanai (OV L 129, 3.5.2022., 33. lpp.).

automatizācijas tehnoloģijas var palīdzēt padarīt atbilstības pārbaudes viedākas (efektīvākas, lietderīgākas un elektroniskākas, pamatojoties uz piekļuvi digitālajiem datiem un apmaiņu ar tiem).

Komisija uzstāj, ka ir svarīgi, lai dalībvalstis par nākamo periodu iesniegtu pilnīgas datu kopas par sociālo noteikumu īstenošanu autotransporta nozarē, kā noteikts Direktīvas 2002/15/EK 13. pantā, Padomes Direktīvas 96/53/EK 10.g pantā un Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā. Komisija pastiprinās uzraudzību attiecībā uz to, kā dalībvalstis pilda ziņošanas pienākumus. Vienlaikus Komisija pētīs tehniskās iespējas, kas ziņošanas procesu padarītu viedāku un vieglāku dalībvalstīm.

Turklāt Komisija turpinās darbu saistībā ar to, lai ar dalībvalstu palīdzību uzlabotu autotransporta sociālo noteikumu īstenošanas un kontroles uzraudzību. Tā aicina dalībvalstis ņemt vērā nozares darba devēju un darba ņēmēju viedokļus par darba laika noteikumu īstenošanu, kā noteikts Direktīvā 2002/15/EK.