EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.10.2018.
COM(2018) 698 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 2015.-2016. gadā

{SWD(2018) 439 final}

I. Ievads

Šajā ziņojumā ir sniegts pārskats par to, kā dalībvalstis īstenoja ES sociālos noteikumus autotransporta jomā laikposmā no 2015. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 31. decembrim. Ziņojumā arī ir norādītas galvenās problēmas, kas radušās saistībā ar to attiecīgo tiesību normu izpildes panākšanu un piemērošanu, kuras ir paredzētas šādos četros tiesību aktos:

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

2) Direktīva 2002/15/EK[2] (dēvēta arī par **Autotransporta nozares darba laika direktīvu**), kurā ir izklāstīti noteikumi par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi. Tajā ir noteiktas prasības par maksimālo iknedēļas darba laiku, minimālajiem darba pārtraukumiem un darbu naktī. Direktīvu piemēro autovadītājiem, uz kuriem attiecas Braukšanas laika regulas darbības joma;

3) Direktīva 2006/22/EK[3] (dēvēta arī par **Izpildes panākšanas direktīvu**), ar ko nosaka minimālo apmēru pārbaudēm uz ceļiem un autotransporta uzņēmumu telpās, lai pārliecinātos par Braukšanas laika regulas noteikumu ievērošanu;

4) Regula (ES) Nr. 165/2014[4] (dēvēta arī par **Tahogrāfu regulu**), kurā ir noteiktas prasības par tahogrāfu uzstādīšanu un izmantošanu transportlīdzekļos, uz kuriem attiecas Braukšanas laika direktīvas darbības joma.

Šajā ziņojumā, kas ir sagatavots, pamatojoties uz Braukšanas laika regulas 17. pantu un Autotransporta nozares darba laika direktīvas 13. pantu[5], ir izmantoti kvantitatīvie un kvalitatīvie dati par pārbaudēm uz ceļiem un uzņēmumu telpās, kā arī dati par konstatētajiem pārkāpumiem. Ziņojumā arī ir norādīts, kā ir izmantoti Regulas (EK) Nr. 561/2006[6] 13. pantā

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, 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 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.).

[3] Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Direktīva 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV L 102, 11.4.2006., 36. lpp.).

[4] Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 4. februāra Regula (ES) Nr. 165/2014 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] Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā dalībvalstīm ir noteikts pienākums reizi divos gados darīt Komisijai zināmu nepieciešamo informāciju, lai tā varētu sagatavot ziņojumu par šīs regulas piemērošanu un norisēm attiecīgajās jomās. Direktīvas 2002/15/EK 13. pantā ir noteikts, ka dalībvalstis ziņo Komisijai par šīs direktīvas īstenošanu, norādot nozares abu pušu, proti, darba devēju un darba ņēmēju, viedokļus. Ziņojumus par Direktīvu 2002/15/EK un Regulu (EK) Nr. 561/2006 ir atļauts apvienot vienā dokumentā, jo abi tiesību akti paredz vienu un to pašu divu gadu pārskata periodu un nosaka papildu noteikumus profesionāliem autovadītājiem.

[6] Sk. pievienotā dokumenta 14. iedaļu.

paredzētie izņēmumi. Visbeidzot, tajā ir iekļauta kvalitatīvā informācija par Autotransporta nozares darba laika direktīvas īstenošanu. Šo Komisijas ziņojumu papildina Komisijas dienestu darba dokuments, kurā ir sniegta papildu informācija par sodiem, dalībvalstu sadarbību, izpildes panākšanas iestāžu komentāri un sīkāki statistikas dati. Ziņojumam ir četras iedaļas: I iedaļā ir sniegts apkopojums par valstu iesniegto datu kvalitāti un to laika periodiem. II iedaļā ir analizēti valstu dati par pārbaudēm un pārkāpumiem, savukārt III iedaļā ir aprakstīta Direktīvas 2002/15/EK īstenošana dalībvalstīs. Visbeidzot, IV iedaļā ir izklāstīti šā ziņojuma galvenie secinājumi.

Datu iesniegšana

Valstu ziņojumi par Direktīvas 2002/15/EK un Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumu īstenošanu ir jāiesniedz, izmantojot pārskatīto standarta ziņojuma veidlapu, kas ir noteikta Komisijas 2017. gada 30. marta Īstenošanas lēmumā[7].

Datus ir iesniegušas visas dalībvalstis, lai gan daudzas to izdarīja novēloti. Turpina uzlaboties ar Regulu (EK) Nr. 561/2006 saistīto datu kvalitāte. Gandrīz visas dalībvalstis[8] iesniedza prasīto detalizēto statistikas datu izklāstu par atbilstības pārbaudēm, ko veic uz ceļiem un uzņēmumu telpās. Tomēr būtu nepieciešami pilnvērtīgāki dati par sodiem, starptautisko sadarbību, valstu tiesību aktu izmaiņām un izdarītajiem secinājumiem.

Dalībvalstis arī informēja Komisiju par valstu noteiktajiem izņēmumiem attiecībā uz transportlīdzekļu vadīšanas laikposmu, pārtraukumu un atpūtas laikposmu noteikumu piemērošanu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. pantu. Atjauninātais izņēmumu saraksts ir iekļauts pievienotajā dokumentā un ir pieejams Komisijas tīmekļa vietnē[9].

Saistībā ar informāciju par Autotransporta nozares darba laika direktīvas īstenošanu jānorāda, ka ne visas dalībvalstis ir iesniegušas šo informāciju[10] un tikai dažas dalībvalstis iesniedza statistikas datus par pārbaudēm un to rezultātiem[11]. Daudzas dalībvalstis paskaidroja, ka attiecīgā informācija nav sniegta tāpēc, ka pārskata periodā izmaiņas to tiesību aktos netika veiktas. Kopumā dalībvalstis iesniedza ļoti maz atjauninātu kvantitatīvo datu, un tas apgrūtināja situācijas izvērtēšanu. Tādēļ, lai ziņojums atbilstu Braukšanas laika regulas 17. pantā izklāstītajām prasībām, Komisija uzstāj, ka attiecībā uz nākamo pārskata periodu dalībvalstīm ir jāiesniedz daudz izvērstāki kvalitatīvie un kvantitatīvie dati par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu un tās izpildes panākšanu.

II. Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošana Eiropas Savienībā

1. Pārbaudes

[7] C(2017) 1927 *final*.
[8] Izņemot Dāniju, kas neiesniedza sīkus datus par pārbaudēm uz ceļiem, it īpaši par transportlīdzekļiem, kas apturēti, ņemot vērā to tipu un reģistrācijas valsti vai tahogrāfu, un neiesniedza arī datus par konstatētajiem pārkāpumiem. Dānijas iestādes informēja Komisiju, ka pilnus datus tās varēs iesniegt no 2017. gada janvāra.
[9] Skatīt: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf.
[10] Netika saņemti ziņojumi no Beļģijas, Grieķijas, Horvātijas, Latvijas, Nīderlandes, Spānijas un Ungārijas.
[11] Kvantitatīvos datus iesniedza Austrija, Čehijas Republika, Francija, Kipra, Luksemburga, Polija un Somija.

Direktīvas 2006/22/EK 2. pantā dalībvalstīm ir noteikts pienākums ieviest atbilstīgu un regulāru pārbaužu sistēmu, lai gan uz ceļiem, gan uzņēmumu telpās nodrošinātu visu transporta kategoriju pārbaudes. Katru gadu būtu plaši jāpārbauda raksturīgās grupas, kurās pārstāvēti apkalpes locekļi, transportlīdzekļu vadītāji, transporta uzņēmumi un transportlīdzekļi. Šajā pantā ir arī noteikts, ka minimālais pārbaužu skaits aptver vismaz 3 % dienu, ko strādā to transportlīdzekļu vadītāji[12], uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006.

No Komisijai iesniegtajiem valstu datiem ir redzams, ka kopējais ES pārbaudīto darba dienu skaits[13] samazinājās par aptuveni 12,8 %, tātad pārbaudīto darba dienu skaits ir sarucis no 151 miljona līdz 131,7 miljoniem. Tas ir straujāks kritums, salīdzinot ar samazinājumu 4,8 % apmērā starp iepriekšējiem pārskata periodiem, proti, 2011. un 2012. gadu, kā arī 2013. un 2014. gadu. Tomēr, aplūkojot valstu datus, šķiet, ka šo samazinājumu galvenokārt var izskaidrot ar pārbaudīto darba dienu skaita sarukumu trīs dalībvalstīs[14]. Sīkāka informācija ir sniegta pievienotajā ziņojumā.

Kā redzams 1. attēlā, **vidējais ES kopējais pārbaudīto darba dienu rādītājs ir 6,3 %** (2013. un 2014. gada pārskata periodā tas bija 7 %), kas divas reizes pārsniedz direktīvā noteikto rādītāju.

Vairums dalībvalstu ir pārbaudījušas lielāku darba dienu skaitu nekā direktīvā noteiktais minimālais skaits. Tomēr trīs dalībvalstis, proti, Grieķija, Nīderlande un Malta, nav ievērojušas noteikto 3 % slieksni. Maltas un Nīderlandes[15] rādītāji ir nedaudz zem direktīvā noteiktā sliekšņa, taču Grieķijas paziņotais pārbaudīto nostrādāto dienu skaits ir ievērojami zemāks par noteikto minimālo skaitu, turklāt, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, tas turpina samazināties. Komisija arī turpmāk sekos norisēm šajās dalībvalstīs un, sākot ar pašiem smagākajiem gadījumiem, veiks pasākumus, lai nodrošinātu pareizu Direktīvas 2006/22/EK piemērošanu.

Direktīvas 2006/22/EK 2. pantā ir noteikts darba dienu īpatsvars, kas jāpārbauda uz ceļiem un uzņēmumu telpās — attiecīgi 30 % un 50 %. Jāuzsver, ka šo attiecību aprēķina, pamatojoties uz izpildes panākšanas iestāžu faktiski veikto pārbaužu skaitu, nevis uz minimālo pārbaudāmo darba dienu skaitu. Tikai sešas no dalībvalstīm, kuras ir ievērojušas minimālo slieksni, ievēroja arī prasīto uz ceļiem un telpās veicamo pārbaužu attiecību. **Vidēji 74 % no pārbaudītajām darba dienām tika pārbaudītas uz ceļiem, bet 26 % darba dienu tika pārbaudītas inspekciju laikā telpās. Tas liecina par telpās veikto pārbaužu skaita nelielu pieaugumu, salīdzinot ar pagājušo gadu, kad šo pārbaužu īpatsvars bija 23 %.** Kā jau uzsvērts iepriekšējā ziņojumā, Īrijas uz ceļiem veikto pārbaužu skaita rādītājs bija zem

[12] Šo rādītāju aprēķina par katru dalībvalsti, pamatojoties uz darba dienu skaitu divu gadu laikā un to reģistrēto transportlīdzekļu skaitu šajā periodā, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma.

[13] Attiecīgajos tiesību aktos jēdziens "darba dienas" tiek lietots līdzvērtīgi jēdzienam autovadītāja "nostrādātās dienas": Regulā (EK) Nr. 561/2006, Direktīvā 2006/22/EK un Lēmumā (ES) 2017/1013.

[14] Vācijā, Rumānijā un Francijā. Jāņem vērā, ka Vācijas valsts ziņojumā nav iekļauti dati par trīs federālajām zemēm.

[15] Nīderlandē tiek īstenota sistēma, ko var raksturot ar vārdiem "uzraudzība, pamatojoties uz uzticēšanos", kas netieši aptver lielāku autovadītāju nostrādāto dienu skaitu un netieši pieļauj, ka tie izpilda minimālo slieksni.

noteiktās 30 % robežvērtības, proti, šo pārbaužu īpatsvars bija tikai 7 %. Sīkāka informācija par telpās un uz ceļiem veikto pārbaužu rādītājiem dalībvalstīs ir sniegta 2. attēlā.

1.1. Pārbaudes uz ceļiem

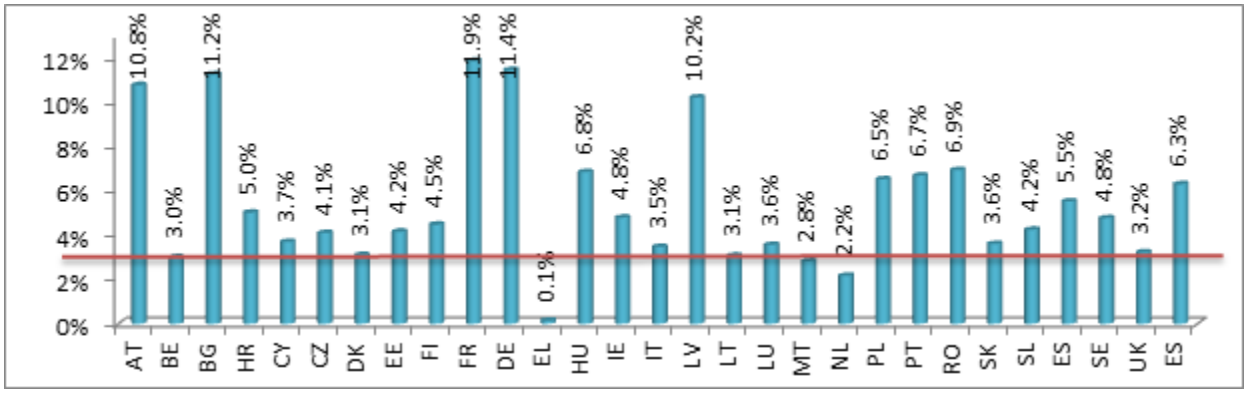
Pavisam Eiropas Savienībā uz ceļiem tika pārbaudīti 8 162 703 transportlīdzekļi [16] un 5 846 011 autovadītāji. Šo divu skaitļu lielo atšķirību var izskaidrot ar Vācijas un Somijas[17] iesniegtajiem nepilnīgajiem datiem, kuros ir iekļauta tikai daļa no kopējā uz ceļiem pārbaudīto autovadītāju skaita.

Salīdzinot ar iepriekšējo ziņojumu par 2013. un 2014. gadu, pārbaudīto transportlīdzekļu skaits ir palielinājies par 24 %. Galvenokārt tas ir skaidrojams ar Vācijas un Somijas paziņotā pārbaudīto transportlīdzekļu skaita ievērojamo pieaugumu salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu[18]. Salīdzinot ar 2013. un 2014. gada periodu, pārbaudīto autovadītāju skaits samazinājās par 22 %. Tomēr lielā mērā to var izskaidrot ar Vācijas norādīto pārbaudīto autovadītāju skaita būtisko kritumu laikposmā starp 2013. un 2014. gada pārskata periodu un 2015. un 2016. gada pārskata periodu, kā arī ar summāro ietekmi, ko rada mazāki rādītāja kritumi dažās citās dalībvalstīs[19].

Dati par transportlīdzekļu reģistrācijas valsti liecina, ka 63 % no ES pārbaudītajiem transportlīdzekļiem bija tās dalībvalsts transportlīdzekļi, kurā tika veikta pārbaude, 32 % bija citu ES dalībvalstu transportlīdzekļi, bet 6 % bija trešās valstīs reģistrēti transportlīdzekļi[20]. Kopumā lielākā daļa uz ceļiem pārbaudīto transportlīdzekļu (91 % no kopējā skaita) bija kravas automobiļi un tikai 9 % bija pasažieru transportlīdzekļi. Sīkāka informācija ir pieejama pievienotā dokumenta 4. sadaļā[22].

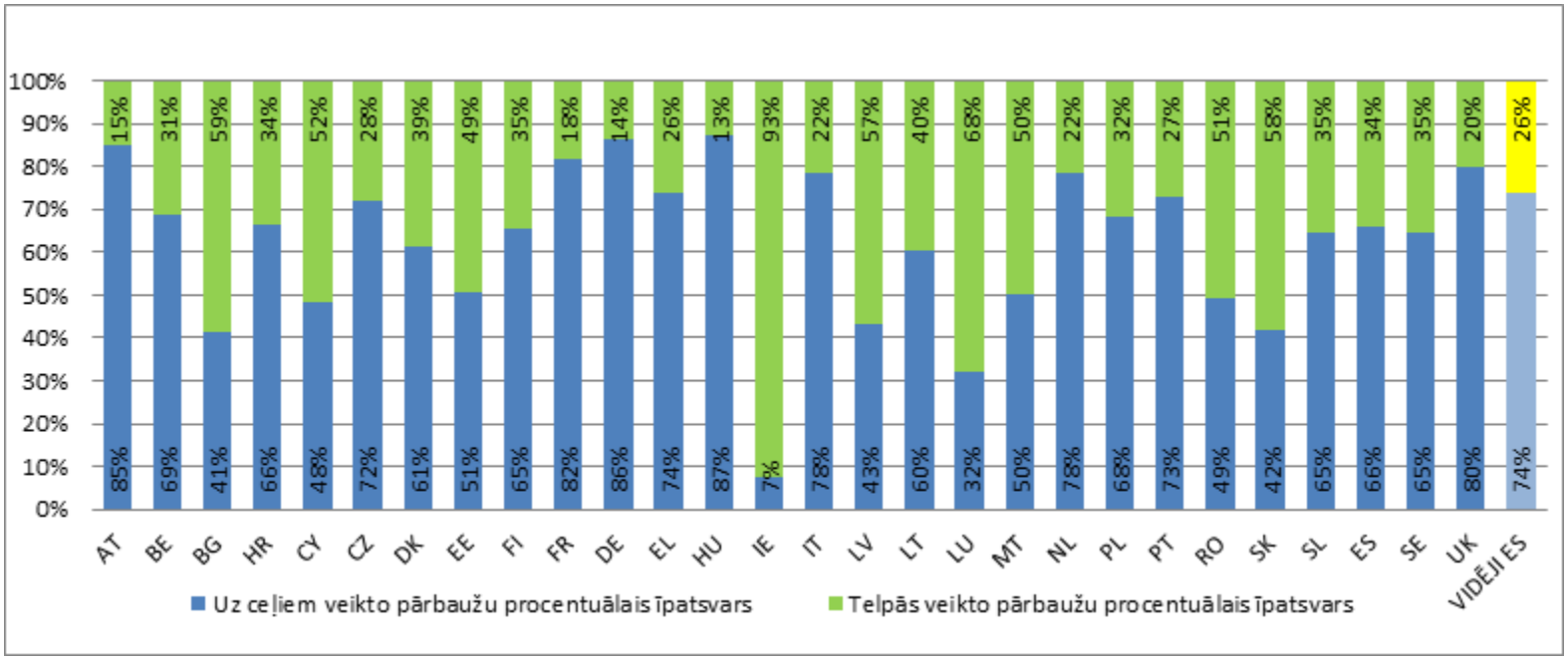
2015. un 2016. gadā 72 % uz ceļiem pārbaudīto transportlīdzekļu bija aprīkoti ar digitālo tahogrāfu. Tāpēc nav nepieciešams paaugstināt pārbaužu slieksni no 3 % uz 4 %, jo tas būtu jādara tikai tad, ja 90 % pārbaudīto transportlīdzekļu būtu aprīkoti ar digitālo tahogrāfu[21].

[16] Šeit nav iekļauti dati par Dāniju.
[17] Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits ietver datus, ko ievākusi policija un muitas iestādes, savukārt uz ceļiem pārbaudīto autovadītāju skaitā nav iekļauts policijas pārbaudīto autovadītāju skaits. Tāpēc šie skaitļi neietver policijas pārbaudīto autovadītāju skaitu.
[18] Somija ziņo, ka tās pārbaudīto transportlīdzekļu skaits palielinājās par 1 081 586 vienībām, savukārt Vācijā šis skaits pieauga par 1 312 597.
[19] Bulgārija, Čehijas Republika, Francija, Polija, Rumānija, Somija un Spānija.
[20] Šajos aprēķinos nav iekļauti Vācijas un Somijas sniegtie dati, jo abas valstis iesniedza nepilnīgus datus.
[21] Direktīvas 2006/22/EK 2. panta 3. punkts.



1. attēls. Dalībvalstīs pārbaudīto darba dienu procentuālais īpatsvars[22]

[22] Datos par Somiju nav iekļautas dienas, kas tiek uzskatītas par autovadītāja iknedēļas atpūtas dienām, tāpēc faktiskais pārbaudīto darba dienu skaits ir daudz lielāks.



2. attēls. Uz ceļiem un uzņēmumu telpās veikto pārbaužu īpatsvars, pamatojoties uz dalībvalstu pārbaudīto darba dienu skaitu

1.2. Pārbaudes uzņēmumu telpās

2015. un 2016. gada pārskata periodā pavisam tika pārbaudīti 146 967 autotransporta uzņēmumi — šis rādītājs ir līdzīgs 2013. un 2014. gada perioda rezultātam[23]. Uzņēmumu telpās veiktajās pārbaudēs tika pārbaudīti aptuveni 34,8 miljoni darba dienu. Salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu tas ir neliels pieaugums 1 % apmērā. Kopumā 2015. un 2016. gadā dalībvalstis pārbaudīja aptuveni 663 000 autovadītāju — par 12 % mazāk nekā 2013. un 2014. gada periodā.

2. Pārkāpumi

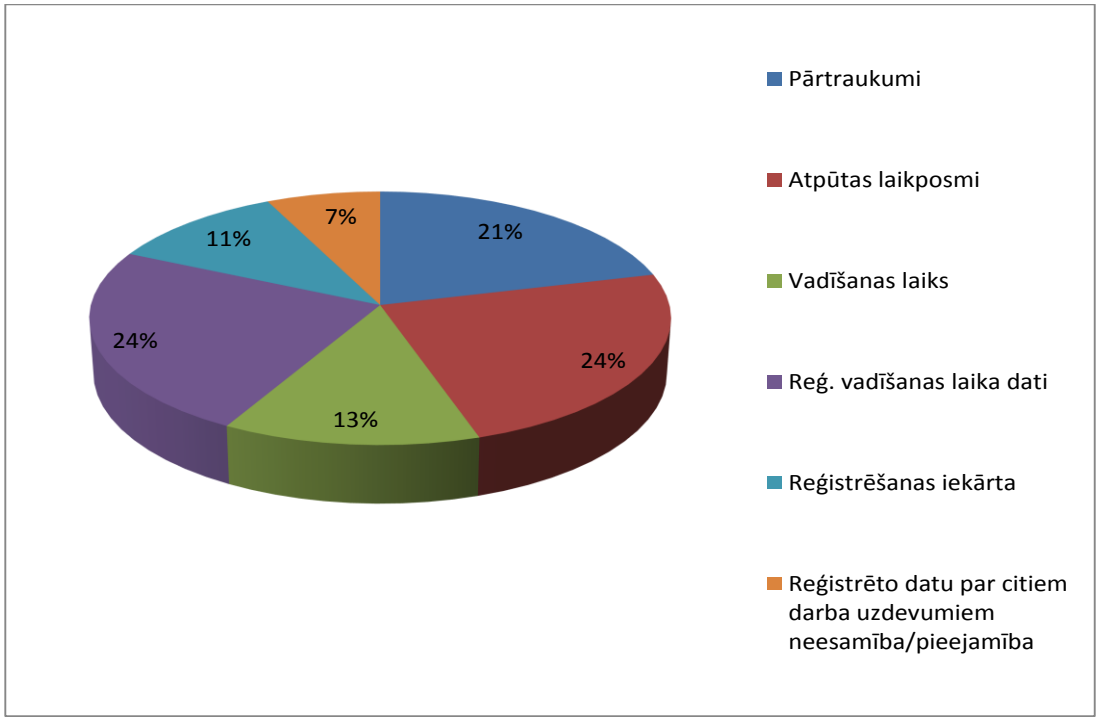
Gandrīz visas dalībvalstis[24] iesniedza datus par konstatētajiem pārkāpumiem, taču ne visas[25] ir sniegušas informāciju par pārkāpumu veidiem. **Kopumā tika paziņots par aptuveni 3,46 miljoniem pārkāpumu — salīdzinot ar iepriekšējā ziņojuma rādītāju (3,3 miljoni) tas ir pieaudzis par 6 %.** Nelielo pieaugumu var izskaidrot ar to, ka pirmoreiz datus par konstatētajiem pārkāpumiem[26] iesniedza Latvija, un tie skaitliski gandrīz izlīdzina atšķirību ar iepriekšējā ziņojumā norādīto skaitu. Savukārt telpās veikto pārbaužu laikā konstatēto pārkāpumu skaits palielinājās par 19 %, bet uz ceļiem veikto pārbaužu laikā konstatēto pārkāpumu skaits samazinājās par 3 %. Salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu uz ceļiem īstenoto pārbaužu laikā konstatēto pārkāpumu īpatsvars samazinājās no 63 % līdz 58 % no kopējā atklāto pārkāpumu skaita.

Pārkāpumu veidu attiecība saglabājās līdzīga, un radās vien dažas izmaiņas. Ziņojuma 3. attēlā ir redzama 2015. un 2016. gada periodā konstatēto pārkāpumu attiecība sadalījumā pēc pārkāpto noteikumu veida. Salīdzinot ar iepriekšējo ziņojumu, pārkāpumi, kas saistīti ar pārtraukumiem un transportlīdzekļa vadīšanas laiku, samazinājās attiecīgi no 23 % līdz 21 % un no 16 % līdz 13 %, savukārt ar reģistrētajiem vadīšanas laika datiem saistīto pārkāpumu skaits palielinājās no 17 % līdz 24 %. No visiem Eiropas Savienībā konstatētajiem pārkāpumiem pārbaudēs uz ceļiem un uzņēmumu telpās **24 % pārkāpumu bija saistīti ar atpūtas laikposmiem** (iepriekšējā ziņojumā — 25 %), **11 % ar reģistrācijas kontrolierīcēm**[27] (iepriekšējā ziņojumā — 10 %) un **7 % ar reģistrēto datu par citiem darbiem neesamību/pieejamību** (iepriekšējā ziņojumā — 8 %).

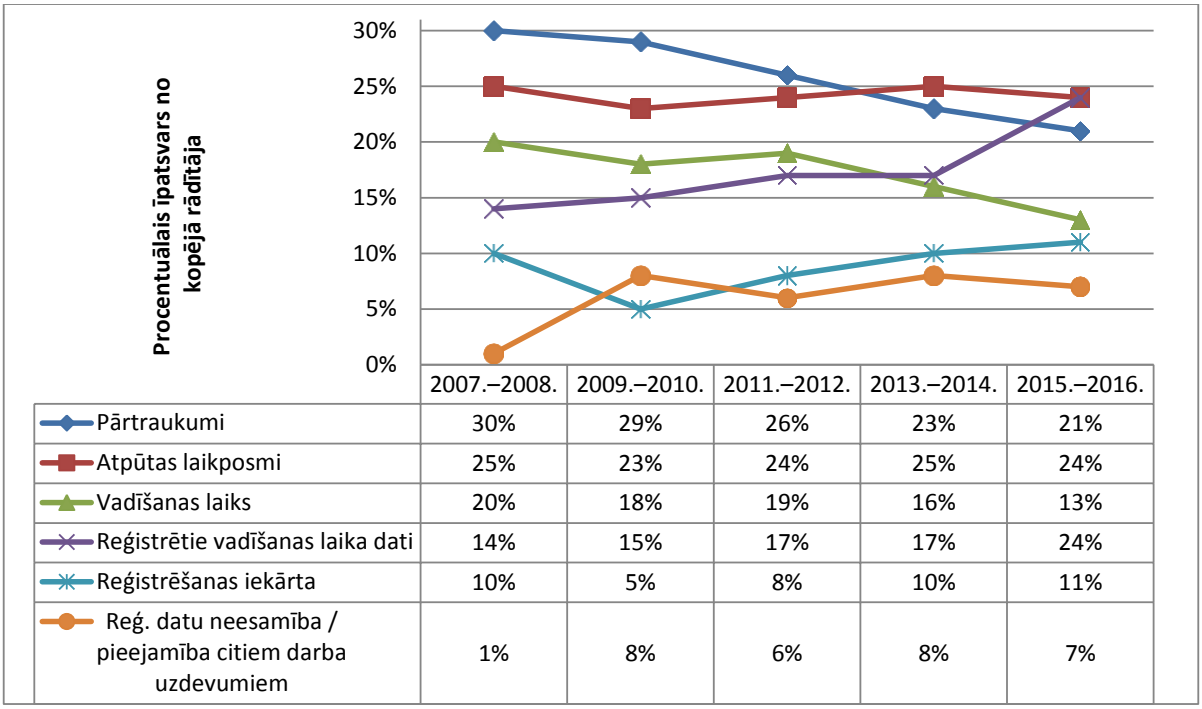
Aplūkojot 4. attēlā atainotās izmaiņas kopš 2007. gada, ir redzams, ka pakāpeniski ir samazinājies ar pārtraukumiem un transportlīdzekļa vadīšanas laiku saistīto pārkāpumu skaits. Ir pastāvīgi palielinājies ar reģistrētajiem vadīšanas laika datiem saistīto konstatēto pārkāpumu skaits — no 14 % līdz 24 %, savukārt pārējo pārkāpumu veidu īpatsvars aplūkotajos pārskata gados saglabājās augsts.

[23] Tika pārbaudīti 147 606 autotransporta uzņēmumi.
[24] Izņemot Dāniju, kas neiesniedza datus par pārkāpumiem, kuri konstatēti uz ceļiem veikto pārbaužu laikā.
[25] Dānija un Somija neiesniedza datus par pārkāpumiem, kas konstatēti pārbaudēs uz ceļiem, savukārt Latvija neiesniedza datus par pārbaudēm telpās.
[26] Latvijas iestādes paskaidroja, ka agrāk tās nosūtīja informāciju par to uzņēmumu skaitu, kuros bija konstatēti pārkāpumi.
[27] Reģistrācijas kontrolierīču lietošanas pārkāpumi ir saistīti ar šo ierīču nepareizu darbību, to ļaunprātīgu izmantošanu vai manipulācijām ar tām.

Vidējais pārkāpumu rādītājs, ko aprēķina, pamatojoties uz 100 darba dienām, kas pārbaudītas uz ceļiem un uzņēmumu telpās, ir palielinājies no 2,17 (2013. un 2014. gada periodā) līdz 2,6. **Uzņēmumu telpās konstatēto pārkāpumu rādītājs joprojām ir divas reizes augstāks nekā pārbaudēs uz ceļiem, un tas liecina, ka telpās veiktās pārbaudes ir ievērojami efektīvākas nekā *ad hoc* pārbaudes uz ceļiem.**



3. attēls. Uz ceļiem un uzņēmumu telpās konstatēto pārkāpumu kategorijas 2015. un 2016. gadā



	2007.–2008.	2009.–2010.	2011.–2012.	2013.–2014.	2015.–2016.
Pārtraukumi	30%	29%	26%	23%	21%
Atpūtas laikposmi	25%	23%	24%	25%	24%
Vadīšanas laiks	20%	18%	19%	16%	13%
Reģistrētie vadīšanas laika dati	14%	15%	17%	17%	24%
Reģistrēšanas iekārta	10%	5%	8%	10%	11%
Reģ. datu neesamība / pieejamība citiem darba uzdevumiem	1%	8%	6%	8%	7%

4. attēls. Uz ceļiem un uzņēmumu telpās konstatēto pārkāpumu kategorijas pēdējos 10 gados

2.1. Pārbaudēs uz ceļiem konstatētie pārkāpumi

2015. un 2016. gada periodā pārbaudēs uz ceļiem tika konstatēti aptuveni 2 miljoni pārkāpumu — salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu šis rādītājs ir pieaudzis par aptuveni 3 %. ES vidējais pārbaudēs uz ceļiem konstatēto pārkāpumu rādītājs ir 2,17 uz katrām 100 pārbaudītajām darba dienām, kas ir neliels pieaugums, salīdzinot ar 1,77 pārkāpumiem iepriekšējā ziņojumā. Tika konstatēts, ka 58 % no visiem pārkāpumiem izdarīja pašmāju autovadītāji.

2.2. Uzņēmumu telpās konstatētie pārkāpumi

Uzņēmumu telpās tika konstatēti aptuveni 1,48 miljoni pārkāpumu, un salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu šis rādītājs ir palielinājies par 21 %. Vidējais pārkāpumu rādītājs uz 100 pārbaudītām darba dienām ir 4,19 — salīdzinājumā ar vidējo rādītāju, proti, 3,54, iepriekšējā 2013. un 2014. gada pārskata periodā tas ir pieaudzis par 18 %. Šo pieaugumu varētu daļēji izskaidrot ar augsto pārkāpumu rādītāju, ko savā ziņojumā pirmo reizi ir norādījusi Latvija[28]. Agrāk pārkāpumu rādītājam bija tendence samazināties, proti, no 8,65 (2009. un 2010. gada periodā) un no 5,29 (2011. un 2012. gada periodā).

Vidējais uzņēmumu telpās konstatēto pārkāpumu rādītājs uz vienu uzņēmumu ir gandrīz trīskāršojies no 12,77 līdz 36,57. Tas skaidrojams galvenokārt ar to, ka šis ir pirmais pārskata periods, par kuru Komisija ir saņēmusi attiecīgo informāciju no visām dalībvalstīm[29].

2.3. Izpildes panākšanas inspektoru skaits un tahogrāfu datu analizēšanas ierīces

2015. un 2016. gada pārskata periodā visā ES pārbaudēs bija iesaistīti 61 503 inspektori. Salīdzinājumā ar 2013. un 2014. gada periodu to skaits ir saglabājies stabils.

Eiropas Savienībā 2015. un 2016. gada pārskata periodā 23 725 inspektori tika apmācīti digitālo tahogrāfu datu analizēšanā. Salīdzinājumā ar 2013. un 2014. gada periodu šis skaits ir samazinājies par 5,7 %. Samazinājuma tendences ir vērojamas arī attiecībā uz inspektoriem piešķirto tahogrāfu analizēšanas ierīču skaitu — salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu to skaits ir sarucis par 5,5 %, turklāt, salīdzinot 2013. un 2014. gada periodu un 2011. un 2012. gada periodu, samazinājums bija 8 %.

4. Dalībvalstu sadarbība

Atbilstīgi Direktīvas 2006/22/EK 5. pantam dalībvalstu pienākums ir gadā veikt vismaz sešas tādas pārbaudes uz ceļiem, kas ir saskaņotas ar vismaz vienu citu dalībvalsti. Četras dalībvalstis[30] nav iesniegušas informāciju par saskaņoto pārbaužu skaitu. No dalībvalstīm, kuras iesniedza informāciju, 15 valstis[31] bija veikušas prasīto saskaņoto pārbaužu skaitu gadā.

[28] Latvija paskaidroja, ka iepriekšējo periodu rādītāji attiecās nevis uz konstatēto pārkāpumu skaitu, bet gan uz to uzņēmumu skaitu, kuros tika konstatēti pārkāpumi.
[29] Iepriekšējā ziņojumā četras dalībvalstis nebija sniegušas informāciju.
[30] Grieķija, Horvātija, Kipra, Somija.
[31] Apvienotā Karaliste, Austrija, Čehijas Republika, Francija, Īrija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Nīderlande, Rumānija, Slovākija, Spānija, Ungārija, Vācija, Zviedrija.

Valstu sniegtie dati par kopīgajiem izpildes panākšanas pasākumiem ir ļoti līdzīgi 2013. un 2014. gada pārskata perioda ziņojumā norādītajiem datiem. Dalībvalstu sadarbība pārsvarā izpaužas kā sadarbība ar kaimiņvalstīm. Turklāt līdzīgi kā iepriekšējā pārskata periodā nedaudz mazāk kā puse dalībvalstu norādīja, ka saskaņotie pasākumi norisinās *Euro Contrôle Route* (*ECR*) satvarā. Vairākas dalībvalstis paziņoja, ka *ECR* tām ir palīdzējis informācijas apmaiņā par izpildes panākšanas paraugpraksi, jaunajām tehnoloģijām, kā arī datu apmaiņā. Dažas dalībvalstis arīdzan piebilda, ka aktīvi piedalās tādu pieredzes apmaiņas pasākumu rīkošanā kā semināri, meistarklases un divpusējas pārbaudes uz ceļiem.

Dalībvalstu sadarbībai saskaņotu pārbaužu, kopīgu mācību iniciatīvu vai pieredzes un informācijas apmaiņas veidā ir būtiska nozīme tādu sociālās jomas tiesību aktu mērķu sasniegšanā autotransporta nozarē kā vienlīdzīgu konkurences apstākļu uzlabošana, ceļu satiksmes drošība un darba apstākļu saskaņošana. Tāpēc Eiropas Komisija kā daļu no 2017. gada maijā pieņemtās pirmās mobilitātes paketes ir sagatavojusi tiesību akta priekšlikumu, lai veicinātu un pastiprinātu dalībvalstu sadarbību un savstarpējo palīdzību, kā arī nodrošinātu spēkā esošo noteikumu efektīvāku un konsekventāku izpildi[32]. Turklāt 2018. gadā Komisija pieņēma priekšlikumu izveidot Eiropas Darba iestādi, kuras galvenais darbības mērķis būtu nodrošināt taisnīgu darbaspēka pārvietošanos iekšējā tirgū[33]. Viens no šīs iestādes galvenajiem uzdevumiem būtu atbalstīt dalībvalstu sadarbību pārrobežu izpildes panākšanas jomā, kā arī veicināt kopīgas inspekcijas, tostarp autotransporta nozarei piemērojamo ES sociālo noteikumu jomā. Praksē šī iestāde sniegtu valstu iestādēm operatīvo un tehnisko atbalstu tādās jomās kā informācijas apmaiņa, ikdienas sadarbības procedūru izstrāde un palīdzība dalībvalstīm kopīgu inspekciju veikšanā.

III. Ar Autotransporta nozares darba laika direktīvas (Direktīva 2002/15/EK) īstenošanu saistīto datu analīze

1. Ievads

Šajā nodaļā ir aplūkots, kā dalībvalstis 2015. un 2016. gada pārskata periodā īstenoja Direktīvu 2002/15/EK, ko dēvē arī par Autotransporta nozares darba laika direktīvu. Atbilstīgi šīs direktīvas 13. pantam dalībvalstīm ir pienākums reizi divos gados iesniegt Komisijai ziņojumu par direktīvas īstenošanu, uzrādot darba devēju un darba ņēmēju valsts līmenī paustos viedokļus.

2. Direktīvas 2002/15/EK darbības joma

Šī direktīva paredz noteikumus, kas *inter alia* reglamentē pienācīgus darba laika pārtraukumus, maksimālo iknedēļas darba laiku un darbu naktīs. Tās noteikumi papildina Regulā (EK) Nr. 561/2006 paredzētos noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laiku, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem.

[32] COM(2017) 278 *final*.
[33] COM(2018) 131 *final*.

Tā kā šajā direktīvā ir paredzēti konkrēti noteikumi par darba laiku, kas ir raksturīgs tieši autotransporta nozarei, to uzskata par *lex specialis* vispārīgajai Direktīvai 2003/88/EK[34] par darba laiku, kurā ir noteiktas pamata prasības attiecībā uz darba ņēmēju darba laika organizāciju visās nozarēs. Turklāt Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 31. pantā ir iekļauti noteikumi par darba laiku un darba apstākļiem, kuri ir jāievēro, īstenojot ES tiesības. Vairāki vispārīgās Darba laika direktīvas noteikumi par pamataizsardzību, tostarp noteikumi par ikgadējo atvaļinājumu un bezmaksas veselības pārbaudi nakts darba ņēmējiem, ir piemērojami arī autotransporta apkalpes locekļiem.

3. Valstu ziņojumu iesniegšana un kvalitāte

Attiecībā uz iepriekšējo pārskata periodu dalībvalstīm tika nosūtīta Komisijas izstrādāta vienotā ziņošanas veidlapa[35], lai atvieglotu ziņošanu un samazinātu administratīvo slogu. Piecas dalībvalstis[36] neiesniedza informāciju par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu. Pārējo dalībvalstu iesniegtās informācijas kvalitāte ievērojami atšķīrās, turklāt daudzas dalībvalstis iesniedza trūcīgu un nepilnīgu informāciju[37]. Dažas dalībvalstis paskaidroja, ka laikā starp abiem pārskata periodiem tajās nav notikušas nekādas izmaiņas. Neskatoties uz to, daudzu dalībvalstu ziņojumos trūkst jaunāko statistikas datu par kontroles pasākumiem un pārkāpumiem. Vispilnīgāk sagatavotajos ziņojumos parasti ir iekļauta informācija par iestāžu struktūru, īstenošanas problēmām un daži kvantitatīvie dati. Tomēr daudzo nepilnīgo ziņojumu dēļ šīs analīzes rezultātus nevar uzskatīt par tādiem, kas atspoguļo stāvokli visā Eiropas Savienībā. No dalībvalstīm tiek gaidīts, ka attiecībā uz nākamo pārskata periodu tās strādās cītīgāk un par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu sniegs tādu informāciju, kas dos iespēju veikt visaptverošāku izvērtējumu. Komisija var nolemt sākt tiesvedību pret dalībvalstīm, kuras neievēro pienākumu sniegt Komisijas Lēmumā, ar ko izveido ziņošanas veidlapu[38], noteikto informāciju.

4. Īstenošanas aspekti dalībvalstīs

Neviena no dalībvalstīm, kuras iesniedza ziņojumu, nav norādījusi, ka 2015. un 2016. gada pārskata periodā būtu notikušas izmaiņas to tiesību aktos, ar ko īsteno Direktīvu 2002/15/EK. Kopumā lielākajā daļā dalībvalstu pēdējie valsts tiesību aktu grozījumi bija saistīti ar pašnodarbinātu autovadītāju iekļaušanu valstu tiesību aktu par darba laiku autotransporta nozarē darbības jomā, un par tiem tika ziņots jau 2013. un 2014. gada pārskata perioda ziņojumā.

Nav konstatētas kopīgas problēmas saistībā ar Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu. Īstenošanas problēmas vairāk ir saistītas ar situāciju pašās dalībvalstīs un konkrētiem dažās dalībvalstīs

[34] Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem (OV L 299, 18.11.2003., 9. lpp.).
[35] Komisijas 2017. gada 30. marta Īstenošanas lēmums (ES) 2017/1013 par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā norādītās standarta ziņošanas veidlapas sastādīšanu (OV L 153, 16.6.2017., 28. lpp.).
[36] Beļģija, Grieķija, Spānija, Latvija un Horvātija.
[37] Apvienotā Karaliste, Bulgārija, Dānija, Itālija, Luksemburga, Malta, Nīderlande, Portugāle, Rumānija un Ungārija.
[38] C(2017) 1927 *final*.

aktuāliem jautājumiem. Piemēram, Itālija savā ziņojumā ir pieminējusi nepieciešamību precizēt dažas direktīvā noteiktās definīcijas, piemēram: "laiks, kas veltīts visām autotransporta darbībām" un "laiks, kurā transportlīdzekļa apkalpes loceklis nevar rīkoties brīvi." Čehijas Republikā kāda jauna nodarbinātības īpatnība, proti, viena darba ņēmēja (autovadītāja) nodarbinātība pie diviem darba devējiem (autotransporta uzņēmumiem), radīja ar direktīvas īstenošanu saistītus sarežģījumus. Tiek ziņots, ka šādu nodarbinātību ir grūti pierādīt, jo pienākums pieprasīt darba laika izziņas kopiju no cita darba devēja attiecas tikai uz uzņēmumiem, kuriem piemēro Regulu (EK) Nr. 561/2006.

Saistībā ar direktīvas īstenošanas uzraudzību vairākas dalībvalstis[39] uzsvēra, ka ir svarīgi sniegt nozares pārstāvjiem padomus un norādījumus par to, kā nodrošināt sociālās jomas noteikumu ievērošanu autotransporta nozarē. Piemēram, Lietuva norādīja, ka darba devējiem ir izsniegti norādījumi par prasībām un instrukcijas. Arī Īrijas iestādes izmanto pakāpenisku pieeju, kas ietver padomus un norādījumus, kā arī oficiālus rīkojumus pirms vēršanās tiesā. Zviedrijā inspekciju laikā iestādes cenšas izveidot dialogu ar darba devēju vai pašnodarbināto autovadītāju, lai nodrošinātu, ka tie ir sapratuši noteikumus un veic nepieciešamos pasākumus to ievērošanai. Šādu pieeju par lietderīgu uzskatīja arī Slovākija, kura informēja, ka, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, situācija saistībā ar autovadītāju un darba devēju apmācībām un viņu zināšanām par regulējumu ir uzlabojusies.

Visbeidzot, attiecībā uz juridisko interpretāciju valstu tiesu iestādēs neviena dalībvalsts nav ziņojusi par nozīmīgiem 2015. un 2016. gada pārskata periodā pieņemtiem lēmumiem, kuros būtu interpretēta Direktīva 2002/15/EK.

4.1.Darba laika noteikumu pārkāpumi

Dažas dalībvalstis[40] informēja, ka pārkāpuma konstatēšanas gadījumā ir iespēja pirmajā instancē uzdot novērst šo pārkāpumu noteiktā laika posmā. Ja nepilnība netiek novērsta, izpildes panākšanas iestādes piemēro atbilstošu sodu. Kā piemēru var minēt administratīvās procedūras sākšanu Austrijā un Slovākijā un/vai sodanaudas noteikšanu Igaunijā un Somijā.

Tikai astoņas dalībvalstis[41] iesniedza kvantitatīvos datus par konstatētajiem pārkāpumiem — tas ir vēl mazāk nekā iepriekšējā pārskata periodā, kad šo informāciju iesniedza desmit dalībvalstis. Nepietiekamais iesniegtās informācijas apmērs liedz izdarīt jebkādus ES līmeņa secinājumus. Tāpēc visas dalībvalstis tiek aicinātas iekļaut šos datus savos nākamajos ziņojumos.

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

Tikai desmit dalībvalstis ir skaidri norādījušas, ka šīs informācijas apkopošanas kontekstā tās ir apspriedušās ar ieinteresētajām personām[42]. Salīdzinot ar iepriekšējo ziņojumu, šis skaits ir

[39] Īrija, Lietuva, Slovākija un Zviedrija.
[40] Austrija, Igaunija, Slovākija, Somija.
[41] Austrija, Čehijas Republika, Francija, Īrija, Kipra, Luksemburga, Polija un Somija.
[42] Francija, Igaunija, Īrija, Itālija, Kipra, Lietuva, Polija, Slovākija, Slovēnija un Somija.

stabils, taču joprojām mazāks nekā iepriekšējos gados[43]. Visās dalībvalstīs šī apspriešanās izpaudās kā darba devēju un arodbiedrību pārstāvju viedokļu uzzināšana. Sešās no minētajām desmit dalībvalstīm tika lūgts sociālo partneru viedoklis, taču viņu uzskatiem valstu ziņojumos netika atvēlēta atsevišķa iedaļa[44]. Viņu viedokļi tika iekļauti dokumenta tekstā, vai atsevišķos gadījumos ziņojumā ir tikai pieminēts, ka sociālajiem partneriem par konkrēto jautājumu nebija komentāru. Tāpēc nav iespējams sīkāk analizēt sociālo partneru viedokļus, jo viņu atbildes neveido reprezentatīvu kopu[45]. Komisija vēlas atgādināt dalībvalstīm, ka Direktīvas 2002/15/EK 13. panta 1. punktā tām ir noteikts pienākums savos ziņojumos iekļaut abu nozares pušu viedokļus.

IV. Secinājumi

2015. un 2016. gada pārskata periodā visas dalībvalstis, izņemot trīs[46], ir izpildījušas minimālo pārbaudāmo darba dienu skaita slieksni. Lielākā daļa darba dienu joprojām tiek pārbaudītas pārbaudēs uz ceļiem, un kaut arī telpās veikto pārbaužu īpatsvars palielinās, tikai sešas no 28 dalībvalstīm ir sasniegušas nepieciešamo attiecību, proti, vismaz 50 % telpās veiktu pārbaužu un vismaz 30 % uz ceļiem veiktu pārbaužu.

Dalībvalstu iesniegtie dati par šo pārskata periodu apstiprina, ka pārbaudīto darba dienu skaits turpina samazināties. Attiecībā uz 2015. un 2016. gada periodu to var lielā mērā izskaidrot ar Francijā, Rumānijā un Vācijā pārbaudīto darba dienu skaita būtisko samazinājumu. Tā rezultātā nedaudz samazinājās arī vidējais Eiropas Savienības līmenī pārbaudīto darba dienu skaits.

Lai gan pārbaudīto darba dienu skaits ir krasi samazinājies, konstatēto pārkāpumu skaits ir nedaudz pieaudzis. Šis palielinājums lielā mērā ir izskaidrojams ar vienā dalībvalstī[47] konstatēto pārkāpumu skaita pieaugumu, taču tas arī varētu nozīmēt to, ka pārbaudes kopumā ir kļuvušas efektīvākas. Atšķirībā no pārbaudēm, kas veiktas uz ceļiem, uzņēmumu telpās īstenotajās pārbaudēs konstatēto pārkāpumu rādītājs ir pieaudzis un ir divas reizes augstāks nekā pārbaudēs uz ceļiem. Atklāto pārkāpumu rādītājs uz vienu pārbaudīto autotransporta uzņēmumu ir trīskāršojies. To var skaidrot ar efektīvākas izpildes panākšanas un lielāka izdarīto pārkāpumu skaita summāro ietekmi.

Konstatēto pārkāpumu rādītājs Eiropas Savienības dalībvalstīs būtiski atšķiras, un par vairāk nekā divām trešdaļām visu ES atklāto pārkāpumu ir ziņojusi pavisam neliela dalībvalstu grupa[48]. Jāuzsver, ka dažas dalībvalstis, kurās ir ļoti zems pārkāpumu rādītājs, atrodas starp septiņām dalībvalstīm ar augstāko pārbaudīto darba dienu īpatsvaru.

Salīdzinot ar iepriekšējo pārskata periodu, dažādo pārkāpumu veidu īpatsvars nav būtiski mainījies. Tomēr ir jānorāda uz divām izmaiņām: salīdzinājumā ar citiem pārbaudēs uz

[43] Desmit dalībvalstis bija apspriedušās ar ieinteresētajām personām saistībā ar iepriekšējo pārskata periodu, bet par 2011. un 2012. gada pārskata periodu ar ieinteresētajām personām bija apspriedušās 16 dalībvalstis.
[44] Francija, Igaunija, Kipra, Lietuva, Polija, Somija.
[45] Īrija, Itālija, Slovākija un Slovēnija.
[46] Grieķija, Malta, Nīderlande.
[47] Latvija.
[48] Vācija, Polija, Austrija, Latvija un Itālija.

ceļiem konstatētajiem pārkāpumu veidiem ir palielinājies to pārkāpumu skaits, kas saistīti ar manipulācijām ar tahogrāfu, savukārt uzņēmumu telpās veiktās pārbaudes rāda, ka ir būtiski pieaudzis tādu pārkāpumu skaits, kas ir saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanas ierakstiem, kuri ir vai nu nepilnīgi, vai nepareizi. Tas var liecināt, ka uzņēmumiem un/vai autovadītājiem ir grūtības pienācīgi uzglabāt attiecīgos datus. Izpildes panākšanas iestādes arī ir informējušas, ka tas, ka sodi par laikposmu ierakstu neesamību ir ievērojami zemāki nekā sodi par transportlīdzekļa vadīšanas laika pārsniegšanu vai nepietiekami ilgiem atpūtas laikposmiem, varētu mudināt autovadītājus un operatorus slēpt tādus ierakstus, kas varētu atklāt pārkāpumus, par kuriem piemēro lielākus sodus. No šādas rīcības varētu atturēt Komisijas Regulas (ES) 2016/403 attiecībā uz Savienības noteikumu nopietnu pārkāpumu klasifikāciju[49] stāšanās spēkā 2017. gada 1. janvārī, jo transportlīdzekļa vadīšanas laika ierakstu neesamība regulā ir klasificēta kā ļoti smags pārkāpums, par ko būtu jāpiemēro pārkāpuma smagumam atbilstošs sods.

Arī tādu konstatēto pārkāpumu skaita pieaugums, kas saistīti ar tahogrāfa ļaunprātīgu izmantošanu vai manipulācijām ar to, liecina, ka ir nepieciešams iespējami drīz ieviest tādu reģistrācijas kontrolierīču izmantošanu, kuru darbībā nav iespējams iejaukties, proti, ieviest viedos tahogrāfus, kuru uzstādīšana jaunos transportlīdzekļos būs obligāta, sākot no 2019. gada 15. jūnija. Viedie tahogrāfi nodrošinās jaunas saziņas iespējas, kuras ir daudz attīstītākas nekā pašreizējiem digitālajiem tahogrāfiem, piemēram, ģeogrāfiskās atrašanās vietas noteikšanu ar satelītu palīdzību vai īsa darbības rādiusa saziņu informācijas pārraidīšanai izpildes panākšanas iestādēm.

Par saskaņotajām pārbaudēm jānorāda, ka 15 dalībvalstis[50] ir izpildījušas prasību katru gadu veikt sešas kopīgas pārbaudes. Šis rādītājs ir līdzīgs iepriekšējā ziņojumā konstatētajam. Kopumā dalībvalstis uzsvēra, ka saskaņotās pārbaudes ir lietderīgs veids, kā dalīties ar pieredzi un zināšanām, kā arī tās uzturēt un pilnveidot. Tāpēc Komisija mudina dalībvalstis vēl vairāk pastiprināt starptautiskās sadarbības uzlabošanas centienus. Komisijas priekšlikumā, kas iesniegts Pirmās mobilitātes paketes satvarā, ir paredzēts veicināt dalībvalstu administratīvo sadarbību, kuras rezultātā būtu jāuzlabojas arī paraugprakses un speciālo zināšanu apmaiņai izpildes panākšanas jomā. Tas ietver priekšlikumu veikt strukturētāku un regulārāku datu un informācijas apmaiņu starp valstu izpildes panākšanas iestādēm par izpildes panākšanas praksi, kā arī priekšlikumu pārbaudīt, vai pārrobežu uzņēmējdarbībā iesaistītie operatori ievēro attiecīgos noteikumus. Izpildes panākšanas iestāžu sadarbība un kopīgu inspekciju veikšana ir arī viens no jaunizveidotās Eiropas Darba iestādes uzdevumiem — tai būtu jāpalīdz koordinēt dalībvalstu centienus šajā jomā.

Attiecībā uz Direktīvas 2002/15/EK par darba laiku autotransporta nozarē īstenošanu jāsecina, ka, tā kā saņemtajos valstu ziņojumos sniegtā informācija ir nepilnīga, nebija

[49] Komisijas Regula (ES) 2016/403 (2016. gada 18. marts), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1071/2009 attiecībā uz Savienības noteikumu tādu nopietnu pārkāpumu klasifikāciju, kas var izraisīt autopārvadātāja labas reputācijas zaudēšanu, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK III pielikumu (OV L 74, 19.3.2016., 8. lpp.).

[50] Apvienotā Karaliste, Austrija, Čehijas Republika, Francija, Īrija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Nīderlande, Rumānija, Slovākija, Spānija, Ungārija, Vācija un Zviedrija.

iespējams veikt padziļinātu analīzi. Komisija vēlas uzsvērt šā ziņojumu sniegšanas pienākuma svarīgumu un ka gadījumos, kad dalībvalstis neievēros pienākumu sniegt Komisijas Lēmumā, ar ko izveido ziņošanas veidlapu[51], prasīto informāciju, Komisija var sākt tiesvedību pret attiecīgajām dalībvalstīm. Kopumā dalībvalstis nav sniegušas informāciju par izmaiņām, kas būtu saistītas ar grozījumiem to tiesību aktos, kuri reglamentē darba laiku autotransporta nozarē, nedz arī par valstu tiesu iestāžu lēmumiem attiecībā uz šiem jautājumiem. Dažas dalībvalstis uzsvēra, ka inspekciju laikā ir jāsniedz darba devējiem un pašnodarbinātiem autovadītājiem norādes, lai tādējādi panāktu noteikumu labāku ievērošanu. Tikai dažas dalībvalstis savos ziņojumos sniedza informāciju par sociālo partneru viedokļiem, un vien nedaudzas dalībvalstis iesniedza kvantitatīvos datus par veiktajām pārbaudēm un konstatētajiem pārkāpumiem saistībā ar darba laiku autotransporta nozarē. Tāpēc attiecībā uz šiem aspektiem nebija iespējams izdarīt vispārīgus ES līmeņa secinājumus par 2015. un 2016. gada pārskata periodu.

[51] C(2017) 1927 *final*.