EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 4.4.2023.
COM(2023) 183 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 (Komisijas 31. ziņojums par sociālās jomas tiesību aktu īstenošanu saistībā ar autotransportu), īstenošanu 2019. un 2020. gadā un par pārbaudēm, kas veiktas saskaņā ar Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar ko nosaka lieljaudas transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus un maksimālo pieļaujamo svaru**

{SWD(2023) 74 final}

## Ievads

Šajā ziņojumā dots pārskats par ES sociālo noteikumu īstenojumu autotransporta jomā dalībvalstīs laikposmā no 2019. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 31. decembrim. Tajā akcentēti galvenie sarežģījumi 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 paredz 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.

Ziņojumā arīdzan ir 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, saskaņā ar minētās direktīvas 10.g pantu.

[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. 164/2014 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.).

Atbilstīgi Vadīšanas laika regulas 17. pantam un Autotransporta darba laika direktīvas 13. pantam[6], kā arī Svara un gabarītu direktīvas 10.g pantam[7] ziņojumā ir iekļauti kvantitatīvie un kvalitatīvie dati par pārbaudēm, kuras dalībvalstu kontroles iestādes ir veikušas uz ceļa un transporta uzņēmumos, kā arī par konstatētajiem pārkāpumiem.

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 analizēti valstu sniegtie iekšzemes dati par veiktajām pārbaudēm un konstatētajiem pārkāpumiem Padomes Direktīvas 96/53/EK īstenošanā. IV 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 Regulas (EK) Nr. 561/2006 un Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu. Tas nepapildina informāciju par Padomes Direktīvu 96/53/EK.

**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]. 2019. un 2020. gada perioda ziņojumu iesniegšanas termiņš beidzās 2021. 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. 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[9] un pārkāpumu veidiem[10]. Dažas dalībvalstis paskaidroja, kādu iemeslu dēļ nav iesniegta visa prasītā informācija[11].

[6] 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.

[7] Padomes Direktīvas 96/53/EK 10.g pantā ir noteikts, ka ik pēc diviem gadiem dalībvalstis nosūta vajadzīgo informāciju par lieljaudas transportlīdzekļiem veikto pārbaužu skaitu un konstatēto pārslogoto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu skaitu. Padomes Direktīvas 96/53/EK 10.g pantā ir paredzēts, ka šī informācija var būt daļa no informācijas, kas iesniegta saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantu.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Tas attiecas uz Lietuvu, kura informēja, ka dati nav pieejami tehniskas kļūdas dēļ.

[10] Latvija šādu sadalījumu pa kategorijām nav iesniegusi attiecībā uz uzņēmumos konstatētajiem pārkāpumiem.

[11] Francijas iestādes informēja, ka pretēji iepriekšējiem gadiem no informācijas sistēmas nevarēja iegūt Darba ministrijas datus, kas attiecas uz aptuveni pusi no valsts pārbaužu veikšanas pienākumiem uzņēmumos. Polija informēja, ka nav pieejami dati par policistu skaitu, kuri veic pārbaudes uz ceļa.

Tikai 22 dalībvalstis ir iesniegušas informāciju par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu, kaut arī dažkārt ļoti ierobežotu, un vien 18 dalībvalstis ir iesniegušas statistikas datus par pārbaudēm un to rezultātiem. Dalībvalstu kvantitatīvo datu trūkums apgrūtina situācijas novērtēšanu.

Tā kā ziņošanas pienākumi par sociālo tiesību aktu un Svara un gabarītu direktīvas īstenošanu attiecas uz vienu un to pašu periodu, Komisija uzskatīja par lietderīgu pārbaužu konstatējumus apvienot vienā kopīgā ziņojumā. Svara un gabarītu direktīvā tika izdarīti grozījumi ar Direktīvu (ES) 2015/719[12], ar ko 10.g pantā no 2017. gada 7. maija ieviesa dalībvalstu ziņošanas pienākumu. Iekšzemes informācija jāiesniedz līdz tā gada 30. septembrim, kas seko pēc attiecīgā divu gadu perioda beigām. 2019. un 2020. gada perioda ziņojumu iesniegšanas termiņš beidzās 2021. gada 30. septembrī. Dalībvalstīm tika nodrošināta *Excel* veidne, lai atvieglotu ziņošanu.

Deviņpadsmit dalībvalstis[13] ir iesniegušas savu iekšzemes informāciju, un no tām tikai Polija nosūtīja ziņojumu noteiktajā termiņā. Visas dalībvalstis, izņemot Poliju, iesniedza informāciju sadalījumā pa gadiem, un Īrija iesniedza informāciju sadalījumā pa gada ceturkšņiem un transportlīdzekļu veidiem (kravas un pasažieru transportlīdzekļi). Tomēr dažos gadījumos informācija bija nepilnīga. Malta informēja, ka nevar iesniegt datus par 2019. gadu, jo tās svēršanas sistēmā bija radusies nopietna kļūme. Vācija norādīja, ka tās sniegtā informācija attiecas uz Federālā preču transporta biroja veiktajām pārbaudēm, bet nav vienotu statistikas datu par pārbaudēm, kas veiktas federācijas subjektos. Beļģija informēja par konstatēto pārslogoto transportlīdzekļu / transportlīdzekļu sastāvu atlikušo skaitu, kuram veikto pārbaužu skaits nebija zināms ne par 2019., ne par 2020. gadu. Čehija, Francija, Horvātija, Kipra, Lietuva, Portugāle, Rumānija un Ungārija neiesniedza iekšzemes datus kārtējam ziņojumam par 2019. un 2020. gadu. Kvantitatīvu datu trūkums par visām dalībvalstīm neļauj veikt visaptverošu novērtējumu.

## 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 (EK) Nr. 561/2006 noteikumi. Šajā pantā arī noteikts, ka minimālajā pārbaužu skaitā jāietver vismaz 3 % dienu, ko nostrādājuši transportlīdzekļu vadītāji[14], kas brauc ar tādiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006.

[12] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/719 (2015. gada 29. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 115, 6.5.2015., 1. lpp.).

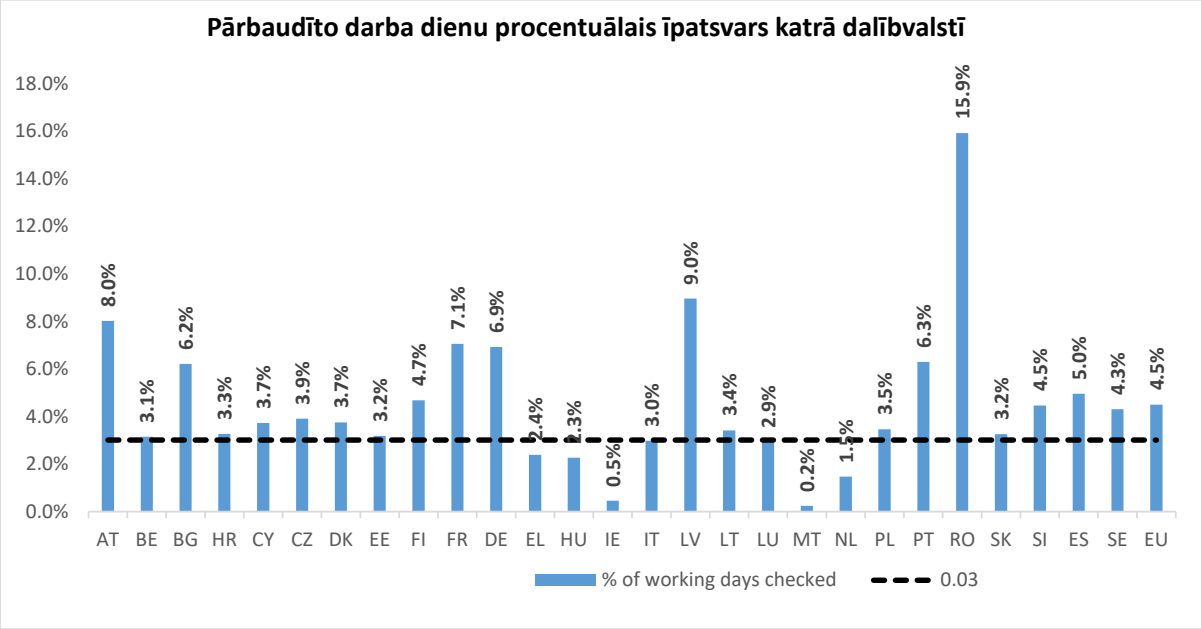
[13] Savus iekšzemes datus iesniedza šādas dalībvalstis: Austrija, Beļģija, Bulgārija, Dānija, Grieķija, Igaunija, Īrija, Itālija, Latvija, Luksemburga, Malta, Nīderlande, Polija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Spānija, Vācija un Zviedrija.

[14] 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.

Valstu iesniegtie iekšzemes dati parāda, ka ES pārbaudīto darba dienu kopējais skaits[15] ir samazinājies no aptuveni 119,0 miljoniem[16] darba dienu 2017. un 2018. gada periodā līdz 108,9 miljoniem darba dienu, kas pārbaudītas pašreizējā pārskata periodā. Tas ir samazinājums par 8 %. Aplūkojot valstu rādītājus, jāsecina, ka vislielākais pārbaudīto darba dienu samazinājums ir Maltā (−901 %)[17], Īrijā (−69 %), Bulgārijā (−59 %) un Portugālē (−47 %), savukārt vislielākais pārbaudīto darba dienu skaita pieaugums ir vērojams Grieķijā (+70 %) un Rumānijā (+44 %).

Kā parādīts 1. attēlā, **ES pārbaudīto darba dienu vidējais rādītājs ir 4,5 %**, un tas ir augstāks nekā noteikts direktīvā[18], taču, salīdzinot ar iepriekšējiem pārskata periodiem, tam ir tendence samazināties (5,4 % 2017. un 2018. gadā un 6,3 % 2015. un 2016. gadā).

**1. attēls. Pārbaudīto darba dienu procentuālais īpatsvars katrā dalībvalstī**




Lielākā daļa dalībvalstu ir pārbaudījušas vairāk darba dienu nekā prasa direktīvā noteiktais minimums. Tomēr sešas dalībvalstis nav sasniegušas 3 % robežvērtību, proti, Grieķija, Īrija, Luksemburga, Malta, Nīderlande un Ungārija. Tas ir tikpat daudz valstu kā iepriekšējā pārskata periodā, kurā 3 % robežvērtību nesasniedza sešas dalībvalstis 2017. un 2018. gadā un trīs dalībvalstis 2015. un 2016. gadā. No sešām dalībvalstīm[19], kuras 2017. un 2018. gadā

[15] 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.

[16] 2017.–2018. gadā pārbaudītais kopskaits – 125,7 miljoni darba dienu – ietvēra arī Apvienotās Karalistes datus.

[17] Malta informēja, ka pārbaužu skaita samazināšanos izraisījuši Covid-19 radītie apstākļi, kā arī pēkšņā divu darbinieku aizbraukšana, kuri tobrīd bija vienīgie atbildīgie par tahogrāfa pārbaudēm. Maltas iestādes atzina, ka šis jautājums ir nekavējoties jārisina un ir jāturpina apmācīt astoņus darbiniekus, lai nodrošinātu, ka šāda situācija vairs neatkārtojas nākotnē.

[18] Īpaši Austrijā, Bulgārijā, Francijā, Latvijā, Portugālē, Rumānijā un Vācijā, kas nodrošināja trešdaļu no pārbaudītajām darba dienām.

[19] Dānija, Grieķija, Īrija, Lietuva, Nīderlande un Somija.

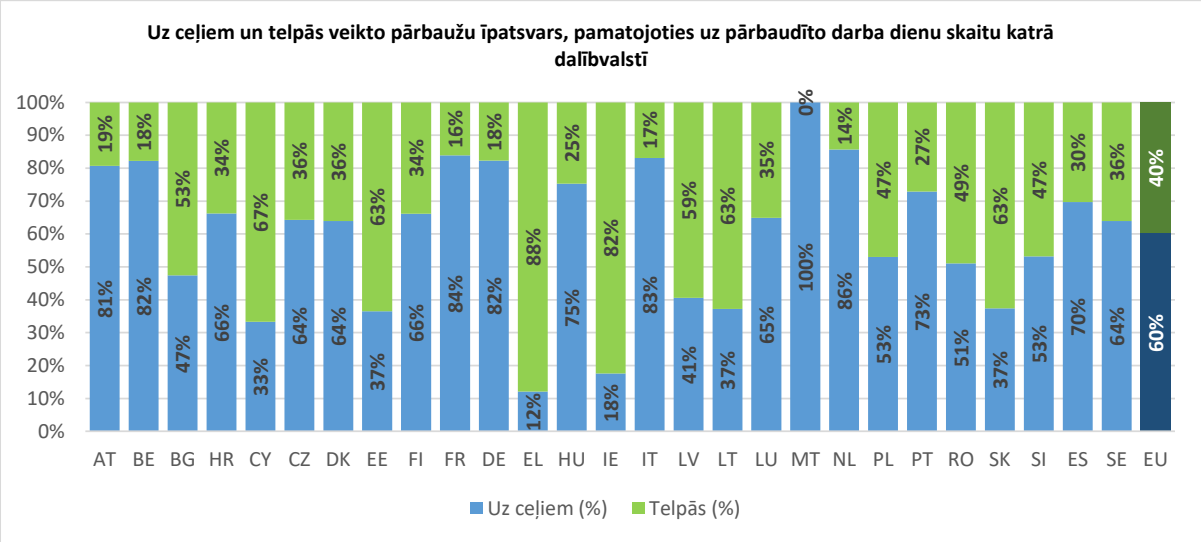
nesasniedza 3 % robežvērtību, tikai Grieķija, Īrija un Nīderlande saglabāja vietu šajā "nepietiekamo rezultātu" grupā, kam pievienojās trīs citas dalībvalstis, kurām iepriekšējā pārskata periodā bija labi rezultāti. Grieķija ievērojami pastiprināja kontroles centienus (uzlabojums no 0,1 % 2015. un 2016. gadā un 0,7 % 2017. un 2018. gadā līdz 2,4 % pašreizējā periodā), taču robežvērtība joprojām netika sasniegta.

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 60 % no pārbaudītajām darba dienām ir pārbaudītas uz ceļa, bet uzņēmumos darba dienu pārbaudes ir īstenotas 40 % gadījumu.** Tas ir uz ceļa veikto pārbaužu skaita samazinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu (73 % 2017. un 2018. gadā) un pozitīvs uzņēmumos veikto pārbaužu skaita pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu (27 % 2017. un 2018. gadā). Šīs izmaiņas daļēji var izskaidrot ar Covid-19 radītajiem apstākļiem. Vairumā dalībvalstu liela daļa pārbaužu tika īstenota uz ceļa. Grieķija un Īrija ziņoja par nelielu uz ceļa veikto pārbaužu skaitu. Malta ziņoja, ka uzņēmumos pārbaudes nav veiktas. Tikai sešās dalībvalstīs ir nepieciešamā līdzsvarotā attiecība starp pārbaudēm uzņēmumos un pārbaudēm uz ceļa[20], salīdzinājumam – 2017. un 2018. gada periodā bija astoņas šādas dalībvalstis.

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

[20] Bulgārija, Igaunija, Kipra, Latvija, Lietuva un Slovākija.

Kopumā visā ES uz ceļa tika pārbaudīti 4 112 717[21] transportlīdzekļi un 4 323 245 vadītāji, salīdzinot ar 4 982 439 transportlīdzekļiem un 5 395 009 vadītājiem 2017. un 2018. gadā[22]. Transportlīdzekļu skaita un vadītāju skaita atšķirību var izskaidrot ar to, ka pārvadājumus veic vairāki transportlīdzekļa vadītāji, t. i., transportlīdzeklī atrodas vismaz divi transportlīdzekļa vadītāji. Atšķirības starp transportlīdzekļa vadītāju un transportlīdzekļu skaitu galvenokārt ir vērojamas Beļģijas, Dānijas, Polijas, Rumānijas, Slovēnijas un Vācijas ziņojumā.

Salīdzinot ar ziņojumu par 2017. un 2018. gadu, pārbaudīto transportlīdzekļu skaits ir samazinājies par 869 722 transportlīdzekļiem. Tas galvenokārt ir saistīts ar to, ka Apvienotajā Karalistē pārbaudīto transportlīdzekļu skaits (156 496 transportlīdzekļi 2017. un 2018. gadā) nav iekļauts šajā ziņojumā, kā arī ir vērojams liels Maltas paziņoto gadījumu skaita samazinājums (−73 %), ko nekompensēja citu dalībvalstu paziņotais pieaugums[23].

Pārbaudīto vadītāju skaits, salīdzinot ar 2017. un 2018. gadu, ir samazinājies par 1 071 764 autovadītājiem. Tas ir saistīts arī ar to, ka Apvienotās Karalistes pārbaudīto vadītāju skaits (156 496 vadītāji 2017. un 2018. gadā) nav iekļauts pašreizējā ziņojumā un samazinājumam ir kumulatīva ietekme arī vairākās citās dalībvalstīs.

Pamatojoties uz transportlīdzekļa reģistrācijas valsti, 63 % pārbaudīto transportlīdzekļu bija attiecīgās valsts transportlīdzekļi, 31 % bija citu ES dalībvalstu transportlīdzekļi un 6 % bija trešās valstīs reģistrēti transportlīdzekļi[24]. Kopumā lielākā daļa uz ceļa pārbaudīto transportlīdzekļu (aptuveni 91 % no kopējā skaita) bija preču pārvadātāji un tikai mazāk par 10 % bija pasažieru pārvadātāji.

**2019. un 2020. gadā 74 % transportlīdzekļu, kam tika veiktas pārbaudes uz ceļa, bija aprīkoti ar digitālo tahogrāfu**, salīdzinot ar 75 % 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

2019. un 2020. gadā tika pārbaudīti 58 300[25] transporta uzņēmumu; tas ir par 44 % mazāk, salīdzinot ar 104 104[26] transporta uzņēmumiem, kas tika pārbaudīti 2017. un 2018. gadā. Kontrolieri uzņēmumos pārbaudīja aptuveni 34,3 miljonus darba dienu, un tas ir pieaugums par aptuveni 2 % salīdzinājumā ar 33,7 miljoniem iepriekšējā ziņojumā, pat ņemot vērā to, ka netika veiktas pārbaudes uzņēmumos Maltā un nebija datu par Apvienoto Karalisti. Kopumā dalībvalstu kontroles iestādes uzņēmumos pārbaudīja 499 943 transportlīdzekļu vadītāju datus, un tas bija par 14 % mazāk, salīdzinot ar 641 033 vadītāju datiem 2017. un 2018. gadā.

[21] Dati par 2017.–2018. gadu ietver Apvienotās Karalistes datus (t. i., par 17 461 uzņēmumu). Bez Apvienotās Karalistes datiem samazinājums ir gandrīz 33 %.
[22] Lietuva nepaziņoja datus.
[23] Piemēram, +81 % Dānijā un 64 % Luksemburgā.
[24] Lietuva šos datus neiesniedza. Kipra ziņoja, ka tika pārbaudīti tikai iekšzemes transportlīdzekļi.
[25] Malta šos datus neiesniedza.
[26] 2017. un 2018. gadā tika pārbaudīti 86 643 uzņēmumi, bez Apvienotās Karalistes.

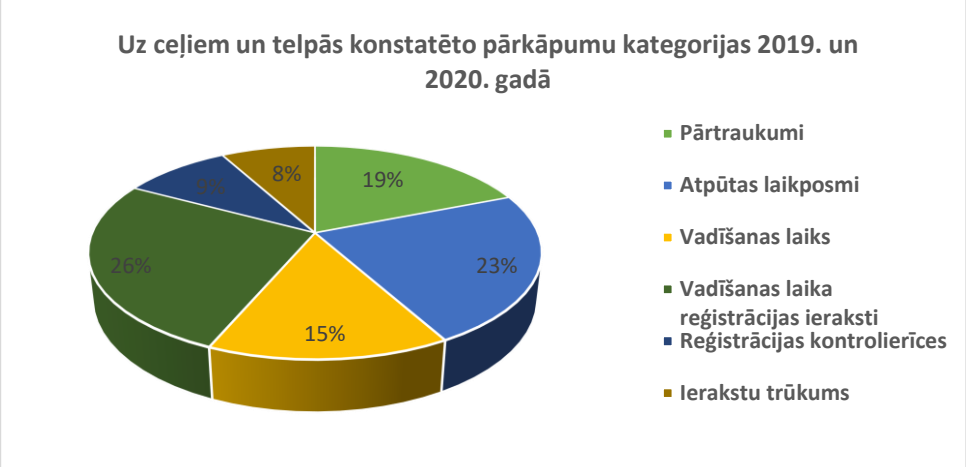
## 2. Pārkāpumi

Visas 27 dalībvalstis iesniedza datus par konstatētajiem pārkāpumiem, bet ne visas[27] iesniedza informāciju par pārkāpumu veidiem. **Kopējais paziņoto pārkāpumu skaits bija aptuveni 2,25 miljoni, un, salīdzinot ar iepriekšējo ziņojumu (3,41 miljons[28]), tas bija samazinājies.** To var izskaidrot ar to, ka tika pārbaudīts mazāks darba dienu skaits. Uz ceļa konstatēto pārkāpumu īpatsvars saglabājās stabils, veidojot 60 % no kopējā konstatēto pārkāpumu skaita (58 % iepriekšējā ziņojumā).

Pārkāpumu veidu īpatsvars no kopējā atklāto pārkāpumu skaita bija līdzīgs īpatsvaram iepriekšējā pārskata periodā, ar dažām izmaiņām. 3. attēlā ir redzams ES vidējais pārkāpumu īpatsvars pēc pārkāpumu veidiem, kas gan uz ceļa, gan uzņēmumos konstatēti 2019. un 2020. gadā. Ar darba pārtraukumiem saistīto pārkāpumu skaits ir nedaudz palielinājies, no 17 % līdz 19 %, savukārt ar transportlīdzekļa vadīšanas laika uzskaiti saistīto pārkāpumu skaits ir samazinājies no 27 % līdz 26 %. Ar atpūtas laikposmiem saistīto pārkāpumu skaits veido 23 % no pārkāpumu kopskaita, tāpat kā iepriekšējā ziņojumā, ar reģistrācijas kontrolierīcēm[29] saistīto pārkāpumu skaits veido 9 % no pārkāpumu kopskaita (12 % iepriekšējā ziņojumā), un ierakstu trūkums/pieejamība par citu paveikto darbu veido 8 % (6 % iepriekšējā ziņojumā) no visu konstatēto pārkāpumu skaita. Šīs izmaiņas ir attēlotas 4. attēlā.

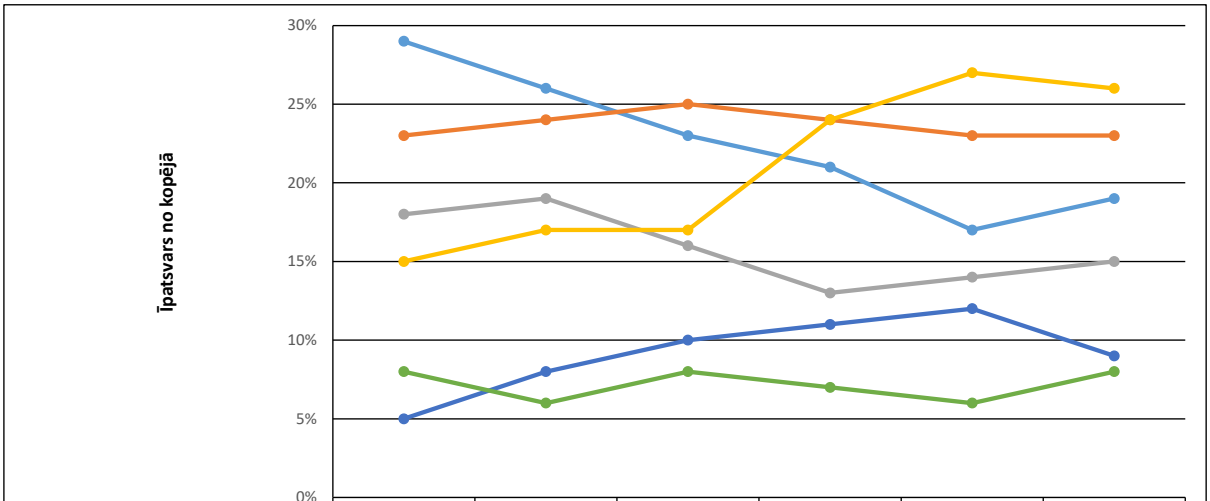
Vidējais pārkāpumu rādītājs, ko aprēķina, pamatojoties uz 100 darba dienām, kas pārbaudītas uz ceļa un uzņēmumos, ir samazinājies no 2,7 (2017. un 2018. gadā) līdz 2,1 pašreizējā pārskata periodā. **Uzņēmumos atklāto pārkāpumu rādītājs joprojām ir augstāks nekā pārbaudēs uz ceļa; tas liecina, ka pārbaudes uzņēmumos ir ievērojami efektīvākas par speciālām pārbaudēm uz ceļa.** Tomēr uzņēmumos konstatēto pārkāpumu rādītājs ir samazinājies, salīdzinot ar iepriekšējo pārskata periodu.

**3. attēls. Uz ceļa un uzņēmumos konstatēto pārkāpumu kategorijas 2019. un 2020. gadā**




[27] Latvija neiesniedza informāciju par uzņēmumos veiktajās pārbaudēs konstatēto pārkāpumu veidiem.
[28] Jeb 3,29 miljoni bez Apvienotās Karalistes.
[29] Pārkāpumi, kas attiecas uz reģistrācijas kontrolierīcēm, ir saistīti ar reģistrācijas kontrolierīču nepareizu darbību un nepareizu lietošanu, vai ar tām veiktām manipulācijām.

**4. attēls. Uz ceļa un uzņēmumos konstatēto pārkāpumu kategorijas pēdējo 10 gadu laikā**




| | 2009–2010 | 2011–2012 | 2013–2014 | 2015–2016 | 2017–2018 | 2019–2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pārtraukumi | 29% | 26% | 23% | 21% | 17% | 19% |
| Atpūtas laikposmi | 23% | 24% | 25% | 24% | 23% | 23% |
| Vadīšanas laiks | 18% | 19% | 16% | 13% | 14% | 15% |
| Vadīšanas laika reģistrācijas ieraksti | 15% | 17% | 17% | 24% | 27% | 26% |
| Reģistrācijas kontrolierīces | 5% | 8% | 10% | 11% | 12% | 9% |
| Cita darba reģistrācijas ierakstu trūkums/pieejamība | 8% | 6% | 8% | 7% | 6% | 8% |

## 2.1. Uz ceļa konstatētie pārkāpumi

Uz ceļa **2019. un 2020. gadā** tika konstatēti **aptuveni 1,36 miljoni pārkāpumu, tas ir par apmēram 30 % mazāk, salīdzinot ar aptuveni 1,94 miljoniem pārkāpumu 2017. un 2018. gadā**[30]. ES vidējais uz ceļa konstatēto pārkāpumu skaits uz katrām 100 pārbaudītajām darba dienām samazinājās, no 2,11 līdz 1,82. Vidēji 53 % konstatēto pārkāpumu izdarīja vietējie transportlīdzekļu vadītāji, savukārt vietējo transportlīdzekļu īpatsvars no visiem kontrolei apturētajiem transportlīdzekļiem bija 63 %.

## 2.2. Uzņēmumos konstatētie pārkāpumi

**Uzņēmumos konstatēto pārkāpumu skaits bija aptuveni 890 000, un tas ir būtisks samazinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu** (1,46 miljoni). Vidējais konstatēto pārkāpumu rādītājs uz katrām 100 pārbaudītajām darba dienām samazinājās no 4,35 līdz 2,59, un tas ir par 40 % mazāk nekā 2017. un 2018. gadā. Vidējais vienā uzņēmumā konstatēto pārkāpumu skaits nedaudz palielinājās – no 14 pārkāpumiem uz vienu uzņēmumu 2017. un 2018. gadā uz vairāk nekā 15 pārkāpumiem uz vienu uzņēmumu.

## 2.3. Kontroles darbinieku un tahogrāfu analīzes ierīču skaits

Pašreizējā pārskata periodā visā ES pārbaudēs bija iesaistīti 54 679 kontroles darbinieki (salīdzinājumā ar 61 558 2017. un 2018. gadā). Tā ir nepārtraukta samazinājuma tendence,

[30] Jeb aptuveni 1,84 miljoni pārkāpumu bez Apvienotās Karalistes.

pat ņemot vērā to, ka nav iekļauti dati no Apvienotās Karalistes iepriekšējā pārskata periodā (t. i., 588 kontroles darbinieki).

Digitālo tahogrāfu ierakstu analīzei ir apmācīti 20 058 kontroles darbinieki (salīdzinājumā ar 21 786 2017. un 2018. gadā). Tahogrāfa ierakstu analizēšanai nepieciešamo iekārtu skaits, kuras tika piegādātas kontrolieriem, no 9677 (2017. un 2018. gadā) pieauga līdz 13 067 (2019. un 2020. gadā).

## 3. Eiropas Savienības Tiesas interpretācija Regulai (EK) Nr. 561/2006

Eiropas Savienības Tiesa sniedza Regulas (EK) Nr. 561/2006 interpretāciju ar 2019. gada 10. aprīļa nolēmumiem lietā C-834/18[31]. Tiesa nolēma, ka terminam "iknedēļas atpūtas laikposms" Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta nozīmē nav obligāti jābeidzas "nedēļas" laikā, kā definēts minētās regulas 4. panta i) punktā.

## 4. Dalībvalstu sadarbība

Saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 5. pantu dalībvalstīm ir pienākums uz ceļa veikt vismaz sešas saskaņotās pārbaudes gadā, 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 pakete[32], kas tika pieņemta 2020. gada jūlijā un kuras piemērošana (daļēji) tika sākta 2020. gada 20. augustā, tiecas 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[33] ar visaptverošu mērķi nodrošināt taisnīgu darbaspēka mobilitāti iekšējā tirgū, sāka 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, tostarp ES sociālo noteikumu jomā autotransporta nozarē.

Covid 19 krīzes dēļ 2020. gadā nevarēja notikt daudzas ieplānotās kopīgās kontroles darbības. Tomēr jānorāda, ka pat attiecībā uz 2019. gadu ne visas dalībvalstis iesniedza informāciju par precīzu saskaņoto pārbaužu skaitu vai arī tās vispār nepaziņoja, vai ir veikušas kādas saskaņotas pārbaudes. No 14 dalībvalstīm, kas iesniedza informāciju par pārbaudēm[34], 12 dalībvalstis[35] pārskata periodā bija sasniegušas paredzēto saskaņoto pārbaužu skaitu.

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/lv/.

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

[33] 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.).

[34] Beļģija, Čehija, Dānija, Horvātija, Grieķija, Kipra, Malta, Nīderlande, Portugāle, Slovēnija un Somija. Ungārija un Malta informēja, ka nav veikušas saskaņotas pārbaudes.

Dalībvalstu sadarbību galvenokārt īstenoja kaimiņos esošās dalībvalstis. Turklāt, tāpat kā iepriekšējā pārskata periodā, lielākā daļa dalībvalstu norādīja, ka sadarbība ir notikusi *Euro Contrôle Route* (*ECR*) ietvaros.

## II. Direktīvas 2002/15/EK īstenošanas pārskats

Saskaņā ar Direktīvas 2002/15/EK 13. pantu dalībvalstīm ir pienākums reizi divos gados ziņot Komisijai par direktīvas īstenošanu, norādot nozares darba devēju un darba ņēmēju 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[36] 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 par darba devēju vispārēju zināšanu trūkumu par tiesību aktiem, kas reglamentē transportlīdzekļu vadīšanu un darba laiku. Kā tiek ziņots, mobilo darbinieku darba laika atbilstība parasti tiek pārbaudīta, tikai vadīšanas laika tiesību aktu ievērošanas pārbaudē, un parasti tie netiek pietiekami ievēroti.

Malta informēja, ka transportlīdzekļiem, kuriem nav obligāti jāizmanto tahogrāfi saskaņā ar Vadīšanas laika regulas 13. panta 1. punkta e) apakšpunktā noteikto atbrīvojumu, darba laika mērīšana tiek veikta, izmantojot esošos līdzekļus, kas izmēra vadītāja darba laiku, piemēram, pulksteņus ar perforatoru.

Dažas dalībvalstis ziņoja par inspektoru trūkumu darba laika kontrolei. Itālijas iestādes norādīja, ka ir problemātiski sasniegt minimālo nepieciešamo uzņēmumos veikto pārbaužu īpatsvaru, t. i., 50 %. Lielākās problēmas ir saistītas ar pārbaužu īpašo sarežģītību šajā nozarē un lielo darbu, kas jāiegulda, sagatavojot cilvēkresursus. Veicot pārbaudes uzņēmumos, papildus pārbaudēm par atbilstību ES sociālo tiesību aktu prasībām tiek pārbaudīts arī strādājošo sociālā nodrošinājuma un atalgojuma stāvoklis.

Zviedrija ziņoja par metodi, ko kontroles iestādes izmantojušas, lai uzraudzītu atbilstību tai sociālo tiesību aktu daļai, par kuru sociālie partneri ir noslēguši nolīgumus, t. i., attiecībā uz nakts darbu. Šādos gadījumos Zviedrijas iestādes ne tikai nosūta rakstisku pieprasījumu darba

[35] Austrija, Francija, Itālija, Īrija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Polija, Rumānija, Slovākija, Spānija un Vācija.

[36] 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.).

devējiem un pašnodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem, bet arī personīgi sazinās ar pārbaudāmajiem vadītājiem. Mērķis ir padziļināt izpratni par noteikumiem un panākt uzvedības izmaiņas.

Dažas iestādes arī ir ziņojušas, ka nepieciešams papildus precizēt atsevišķas Direktīvā 2002/15/EK iekļautās definīcijas. Vācijā viena federālā zeme aicināja sniegt 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 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.

Turpretim Bulgārija 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 2019. un 2020. gada periodā ir ziņojušas par interpretācijām, kuras sniegušas valstu tiesas, interpretējot konkrētus Direktīvas 2002/15/EK noteikumus. Zviedrija ir atkārtoti norādījusi, ka gaida 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. 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 lēmumus. Par tādu pašu situāciju ziņoja arī Igaunija, kas apstiprināja, ka kopumā Direktīvas 2002/15/EK transponēšana Igaunijā 2019. un 2020. gadā nav radījusi nekādas sociālas problēmas.

Spānijā notika vairākas tiesas prāvas par darba laiku, pārtraukumiem, pieejamības periodiem un koplīgumiem, piemēram, par to, kā aprēķināt stundas, kas pavadītas darba devēja rīcībā, par maksājumiem, ja pieejamība pārsniedz 20 stundas, un par dienas naudas maksājumiem.

## 4. Darba laika noteikumu pārkāpumi

Tikai vienpadsmit dalībvalstis[37] iesniedza kvantitatīvus datus par konstatētajiem pārkāpumiem, lai gan daži no šiem datiem bija nepilnīgi. Salīdzinājumā ar iepriekšējo

[37] Austrija, Čehija, Itālija, Kipra, Luksemburga, Polija, Slovākija, Somija, Spānija, Ungārija un Vācija.

pārskata periodu, par kuru šādu informāciju iesniedza deviņas dalībvalstis[38], šis skaits ir nedaudz lielāks. Nepietiekamais iesniegto datu apmērs neļauj izdarīt ES mēroga secinājumus.

Vairākas dalībvalstis ir norādījušas, ka ir radīta iespēja noteiktā laikposmā koriģēt darbību, lai novērstu soda piemērošanu. Kontroles iestādes piemēros sankcijas tikai tad, ja nepilnības netiks novērstas. Šajā jautājumā Zviedrijas attiecīgās nozares pārstāvji ir ziņojuši, ka tiešo sankciju neesība tikusi uztverta pozitīvi, jo tas ir devis darba devējiem un pašnodarbinātajiem iespēju ieviest jaunus veidus, kā organizēt darba procesu, izmantojot jaunās tehnoloģijas vai mainot procedūras, lai uzlabotu atbilstību tiesību aktiem.

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

Desmit dalībvalstis[39] 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 mazāks nekā iepriekšējā ziņojumā norādītais[40], 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.

Sešās no šīm desmit dalībvalstīm[41] sociālo partneru viedokļi tika iekļauti atsevišķā iedaļā vai punktā.

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

## III. Padomes Direktīvas 96/53/EK kontroles pasākumu pārskats

### 1. Pārbaudes

Padomes Direktīvas 96/53/EK 10.d panta 1. punktā, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu (ES) 2015/719, ir noteikts, ka dalībvalstīm līdz 2021. gada 27. maijam jāveic konkrēti pasākumi, lai automātiski identificētu satiksmē esošos transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas varētu būt pārsnieguši maksimāli pieļaujamo svaru un kuri tādēļ būtu jāpārbauda dalībvalstu kompetentajām iestādēm, lai nodrošinātu atbilstību Svara un gabarītu direktīvas prasībām. Saskaņā ar dalībvalstu iesniegto informāciju Īrija un Vācija izmanto automātisko svēršanas sistēmu vismaz kopš 2019. gada. Direktīvas 10.d panta 1. punktā ir arī paredzēta iespēja izmantot automātiskās sistēmas, lai tieši konstatētu pārkāpumus un piemērotu sankcijas, un tādā gadījumā šīs sistēmas ir jāsertificē. Atbilstīgi dalībvalstu iesniegtajai informācijai neviena dalībvalsts nav izvēlējusies uzstādīt sertificētas sistēmas. Līdz ar to pēc tam, kad ar automātisko sistēmu palīdzību ir identificēti satiksmē esošie lieljaudas transportlīdzekļi, kuri, iespējams, ir pārsnieguši maksimālo pieļaujamo svaru, šādiem

[38] Austrija, Čehija, Francija, Īrija, Kipra, Luksemburga, Polija un Somija.
[39] Francija, Igaunija, Itālija, Kipra, Polija, Portugāle, Slovākija, Somija, Vācija un Zviedrija.
[40] Iepriekšējā ziņojumā bija norādītas 12 dalībvalstis, tostarp Apvienotā Karaliste.
[41] Francija, Itālija, Polija, Portugāle, Vācija un Zviedrija.

transportlīdzekļiem ir jāveic papildu svara kontrole ceļmalā, izmantojot sertificētus svarus, lai konstatētu iespējamos pārkāpumus.

Turklāt 10.d panta 2. punktā ir prasīts, lai dalībvalstis katrā kalendārajā gadā veiktu **piemērotu skaitu pārbaužu par** satiksmē esošo transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu **svaru proporcionāli kopējam transportlīdzekļu skaitam, kam ik gadu tiek veiktas pārbaudes** to teritorijā. Tomēr Padomes Direktīva 96/53/EK nesniedz interpretāciju par to, ko var uzskatīt par "proporcionālu", piešķirot dalībvalstīm zināmu interpretācijas brīvību attiecībā uz šā noteikuma īstenošanas veidu. No otras puses, Padomes Direktīvā 96/53/EK netiek prasīts dalībvalstīm paziņot transportlīdzekļu kopējo skaitu, kas katru gadu pārbaudīts to teritorijā – tas būtu nepieciešams, lai salīdzinātu un iegūtu informāciju par faktiski veikto kontroles pasākumu īpatsvaru attiecībā uz maksimālo svaru.

### 1.1 Pārbaudes uz ceļa

Kopumā **2019. un 2020. gadā uz ceļa tika pārbaudīti aptuveni 17 miljoni transportlīdzekļu un transportlīdzekļu sastāvu** (11 350 448 transportlīdzekļi 2019. gadā un 5 810 609 transportlīdzekļi 2020. gadā) to deviņpadsmit dalībvalstu teritorijās, kuras iesniegušas pilnīgus vai daļējus datus. Veikto pārbaužu skaits ir ļoti nevienmērīgs – visvairāk pārbaužu veica Īrija (aptuveni 12,6 miljoni pārbaužu), tālu aiz tās sekoja Polija (aptuveni 3 miljoni pārbaužu) un Itālija (gandrīz 600 000 pārbaužu). To var izskaidrot tādējādi, ka Īrijā izmanto tikai automātiskās svēršanas sistēmas[42].

Saskaņā ar salīdzināmiem datiem no sešpadsmit dalībvalstīm[43] pārbaužu skaits to teritorijās ir palielinājies par 2 %.

### 1.2 Pārkāpumi

**Vairāk nekā pusmiljons pārkāpumu par maksimālā svara vai maksimālā ass svara pārsniegšanu tika konstatēti** deviņpadsmit dalībvalstīs (285 065 pārkāpumi 2019. gadā un 287 547 pārkāpumi 2020. gadā).

Saskaņā ar salīdzināmiem datiem sešpadsmit dalībvalstīs[44] par laikposmu no 2017. līdz 2018. gadam to teritorijās konstatēto pārkāpumu skaits laikposmā no 2019. līdz 2020. gadam ir pieaudzis par 4 %.

Kopumā atbilstīgi pieejamajiem datiem **3,3 % pārbaudīto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu bija pārslogoti**. Šis īpatsvars svārstās no 4,9 % 2019. gadā līdz 2,5 % 2020. gadā, un tas, ņemot vērā to, ka minētajos divos gados pārbaužu apmērs bija līdzīgs, var liecināt, ka atbilstība svara noteikumiem ir palielinājusies. Tomēr dati dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras, un ir arī citi apstākļi, piemēram, pārbaudēm uz ceļa izvēlētās

[42] Visas Īrijas paziņotās pārbaudes ir veiktas, izmantojot *Weigh In Motion* (*WIM*) sistēmas.

[43] Iekšzemes datus par visu periodu no 2017. līdz 2018. gadam iesniedza šādas dalībvalstis: Austrija, Beļģija, Bulgārija, Dānija, Grieķija, Igaunija, Itālija, Latvija, Luksemburga, Nīderlande, Polija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Spānija un Vācija.

[44] Iekšzemes datus par visu periodu no 2017. līdz 2018. gadam iesniedza šādas dalībvalstis: Austrija, Beļģija, Bulgārija, Dānija, Grieķija, Igaunija, Itālija, Latvija, Luksemburga, Nīderlande, Polija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Spānija un Vācija.

vietas, dienas un laiki un pārbaudes veicēju pieredze/kvalifikācija, kas var būtiski ietekmēt šādu pārbaužu efektivitāti, kā liecina dalībvalstu iesniegtā informācija. Kā piemēru dalībvalstu atšķirībām var minēt to, ka Igaunija ziņo par 2166 pārkāpumiem, kas konstatēti 2929 veiktajās pārbaudēs (72,2 % efektivitāte), savukārt Polija ziņo par 7217 pārkāpumiem, kas konstatēti 3 050 851 īstenotajā pārbaudē (0,2 % efektivitāte).

## IV. Secinājumi

ES autopārvadājumu sociālo noteikumu īstenošanas un kontroles analīzes vispārējais rezultāts liecina, ka kopējais kontroles un atbilstības līmenis 2019. un 2020. gadā, salīdzinot ar 2017. un 2018. gadu, joprojām ir stabils.

Tomēr tiešs ES autotransporta sociālo noteikumu īstenošanas un kontroles salīdzinājums starp diviem pārskata periodiem, 2017.–2018. un 2019.–2020. gadu, nav iespējams, ņemot vērā īpašo situāciju saistībā ar Covid-19 krīzi un to, ka Apvienotajai Karalistei vairs nav jāziņo par savām kontroles darbībām.

Covid-19 krīze negatīvi ietekmēja dalībvalstu veikto pārbaužu un saskaņoto darbību skaitu. Tomēr dažas tendences var norādīt.

Joprojām nepārtraukti mazinās pārbaudīto darba dienu skaits. Salīdzinājumā ar iepriekšējiem pārskata periodiem visā ES ir samazinājies gan paziņotais transportlīdzekļu skaits, gan paziņotais uz ceļa pārbaudīto vadītāju skaits. Samazinājums bija vērojams arī attiecībā uz teritorijās pārbaudīto transporta uzņēmumu skaitu. Vienlaikus, uz ceļa un uzņēmumos pārbaudīto darba dienu procentuālā attiecība mainījās par labu uzņēmumos pārbaudītajām darba dienām (60 % uz ceļa un 40 % uzņēmumos, turpretim iepriekšējā ziņojumā – attiecīgi 73 % un 27 %), un tā ir pozitīva attīstība, tuvinot šo abu pārbaudes veidu attiecību tiesību aktu prasībām.

Salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņojumu konstatēto pārkāpumu skaits ir samazinājies gan uzņēmumos, gan uz ceļa, un tas ir izskaidrojams ar mazāku pārbaužu skaitu. Uzņēmumos atklāto pārkāpumu rādītājs joprojām ir augstāks nekā pārbaudēs uz ceļa; tas liecina, ka pārbaudes uzņēmumos ir ievērojami efektīvākas par speciālām pārbaudēm uz ceļa. Tomēr uzņēmumos konstatēto pārkāpumu rādītājs ir samazinājies, salīdzinot ar iepriekšējo pārskata periodu.

Konstatēto pārkāpumu rādītāji visā ES būtiski atšķiras (no 0,12 līdz 8,39). Tas, kā arī pārbaudīto darba dienu skaita samazināšanās tendence un ierobežotās kontroles iespējas (cilvēkresursi un finanšu resursi, prasmes un kontroles aprīkojums) visās dalībvalstīs liecina par to, ka pārbaudes noteikti jāveic mērķtiecīgāk. 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 kļuva obligāta saskaņā ar jaunajām prasībām, kas ieviestas ar I mobilitātes paketi[45]. Komisija pieņems īstenošanas aktu

par šīs piekļuves nodrošināšanas kārtību[46]. Turklāt Komisija izpētīs, kā digitalizācijas un automatizācijas tehnoloģijas var palīdzēt padarīt atbilstības pārbaudes viedākas (efektīvākas, lietderīgākas un elektroniskākas, pamatojoties uz piekļuvi digitālajiem datiem un apmaiņu ar tiem).

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.

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

Attiecībā uz Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu – detalizētu kvantitatīvo un kvalitatīvo datu trūkums daudzos valstu ziņojumos apgrūtina padziļināta novērtējuma veikšanu. Komisija vēlas uzsvērt šā ziņošanas pienākuma nozīmīgumu un atgādina, ka pret dalībvalstīm, kuras neievēro Direktīvas 2002/15/EK 13. pantā noteikto prasību par informācijas iesniegšanu, ir iespējams uzsākt tiesvedību.

Attiecībā uz **Padomes Direktīvas 96/53/EK īstenošanu** informācijas trūkums no daudzām dalībvalstīm **apgrūtina secinājumu izdarīšanu**. Ņemot to vērā, vispārējais iznākums ir tāds, ka, lai gan kopējais kontroles un atbilstības līmenis 2019. un 2020. gadā ir nedaudz palielinājies (par 2 % vairāk pārbaužu un par 4 % vairāk konstatēto pārkāpumu, salīdzinot ar 2017. un 2018. gadu), pastāv **būtiskas atšķirības starp dalībvalstīm** attiecībā uz noteiktā laika posmā veikto pārbaužu un konstatēto pārkāpumu skaitu.

Šīs atšķirības var novērot arī jautājumā par pārbaužu efektivitāti, ko mēra kā konstatēto pārkāpumu procentuālo attiecību pret veikto pārbaužu kopskaitu.

Ņemot vērā to, ka no 2021. gada 27. maija visās dalībvalstīs ir jāievieš *Weigh In Motion* sistēmas, turpmākai datu analīzei un salīdzināšanai ar pašreizējām datu kopām būs izšķiroša nozīme, lai izdarītu secinājumus par šo automātisko sistēmu veiktspēju un efektivitāti.

Nav iespējams izdarīt vispārīgus secinājumus par **maksimālā svara pārbaužu piemērotību un proporcionalitāti**. No vienas puses, tas ir saistīts ar to, ka tiesību aktos nav norādīti objektīvi un vienoti kritēriji, kā definēt "proporcionalitāti". Pretēji Direktīvas 2006/22/EK 2. pantā paredzētajai 3 % robežvērtībai Padomes Direktīva 96/53/EK sniedz zināmu rīcības brīvību dalībvalstīm attiecībā uz šā noteikuma īstenošanas veidu. No otras puses, arī Svara un gabarītu direktīvā nav noteikts, ka dalībvalstīm ir jāpaziņo katru gadu to teritorijā pārbaudīto transportlīdzekļu kopējais skaits, un tas kavē svara pārbaužu proporcionalitātes novērtēšanu

[46] Saskaņā ar 16. panta 6. punktu Regulā (EK) Nr. 1071/2009, kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (ES) 2020/1055.

arī tādā ziņā, ka pastāv konstanta attiecība, t. i., jo vairāk transportlīdzekļu tiks pārbaudīts dalībvalsts teritorijā, jo vairāk tai būs jāveic transportlīdzekļu svara pārbaudes.

Komisija uzskata, ka pēc I mobilitātes paketes piemērošanas vispārējie kontroles un atbilstības līmeņi tiks uzlaboti nākamajos pārskata periodos. Īstenošanas akts, kuru Komisija ir pieņēmusi attiecībā uz saskaņotu riska novērtējuma formulu[47], 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 no tālienes laikus konstatēt iespējamās manipulācijas un ļaunprātīgu izmantošanu nodrošinās kontroles iestādēm rīku, ar ko atlasīt pārbaudāmos transportlīdzekļus. Veicot šādus pasākumus, būtu jāsamazinās nevajadzīgo pārbaužu skaitam un jāietaupa gan kontroles iestāžu, gan transportlīdzekļa vadītāju resursi.

Komisija ar dalībvalstu palīdzību turpinās uzraudzīt sociālo noteikumu īstenošanu autotransporta jomā. Tā aicina dalībvalstis ņemt vērā nozares darba devēju un darba ņēmēju viedokļus par darba laika noteikumu īstenošanu, kā noteikts Direktīvā 2002/15/EK.

Komisija uzstāj, ka ir svarīgi, lai dalībvalstis par nākamo periodu iesniegtu visus to rīcībā esošos datus par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu un tās īstenošanas kontroli, kā arī par Padomes Direktīvas 96/53/EK īstenošanas kontroli un tādējādi varētu izpildīt prasības, kas noteiktas Direktīvas 2002/15/EK 13. pantā, Padomes Direktīvas 96/53/EK 10.g pantā un Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā.

[47] 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.).