EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 7.3.2017.
COM(2017) 117 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā 2013.–2014. gadā īstenota Regula (EK) Nr. 561/2006 par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu un Direktīva 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi

(Komisijas 28. ziņojums par to, kā īstenoti sociālās jomas tiesību akti autotransporta nozarē)

{SWD(2017) 100 final}

I. Ievads

Šajā ziņojumā ir sniegts pārskats par to, kā dalībvalstis īsteno četrus savstarpēji saistītos tiesību aktus, ar ko paredz sociālos noteikumus autotransporta jomā, un par to izpildes režīmiem. Šie tiesību akti ir Regula (EK) Nr. 561/2006[1], kurā paredzēti noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem; Direktīva 2006/22/EK[2], kurā noteiktas minimālās prasības šo noteikumu izpildei; Padomes Regula (EEK) Nr. 3821/85[3] par reģistrācijas kontrolierīcēm, kas ir galvenais rīks, lai kontrolētu, kā transportlīdzekļu vadītāji pilda sociālos noteikumus, un Direktīva 2002/15/EK[4], kurā paredzēti papildu nosacījumi par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (turpmāk "Direktīva par darba laiku autotransporta jomā"). Pašlaik Komisija vērtē Regulu (EK) Nr. 561/2006 un plāno iesniegt priekšlikumu mērķtiecīgiem grozījumiem 2017. gadā saskaņā ar Ceļu iniciatīvu.

Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm reizi divos gados ir jāpaziņo informācija, kas vajadzīga, lai Komisija varētu sagatavot ziņojumu par regulas piemērošanu un par attīstību attiecīgajās jomās. Direktīvas 2002/15/EK 13. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāziņo Komisijai par direktīvas īstenošanu, norādot abu nozares pušu viedokļus. Ziņojumus par Direktīvu 2002/15/EK un Regulu (EK) Nr. 561/2006 var iesniegt vienā kopējā dokumentā, jo abi tiesību akti attiecas uz vienu un to pašu divu gadu pārskata periodu un tajos ir paredzēti papildu noteikumi profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri pārvadā preces vai pasažierus.

Šis ziņojums attiecas uz laikposmu no 2013. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. decembrim. Tā pamatā galvenokārt ir valstu ziņojumi, kuru iesniegšanas termiņš bija 2015. gada 30. septembris. Tā mērķis ir sniegt pārskatu par to, kā dalībvalstis ir īstenojušas iepriekš minēto tiesību aktu kopumu, un uzsvērt galvenās problēmas saistībā ar spēkā esošo noteikumu izpildi un piemērošanu. Ziņojumā ir ietverti gan kvantitatīvi, gan kvalitatīvi dati par pārbaudēm, kas veiktas uz ceļiem un uzņēmumu telpās, un par konstatētajiem pārkāpumiem, kā arī informācija par to, kā tiek īstenota direktīva par darba laiku autotransporta jomā.

[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 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.).

[3] Padomes 1985. gada 20. decembra Regula (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.), atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 4. februāra Regulu (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.).

[4] 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.).

Komisijas ziņojumam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kas ietver papildu informāciju par sodiem un dalībvalstu savstarpējo sadarbību, izpildes iestāžu piezīmes un sīkus statistikas datus.

Ziņojumam ir četras sadaļas, kas aptver dažādus sociālās jomas tiesību aktu īstenošanas aspektus. Ziņojuma I sadaļā dots kopsavilkums par valstu iesniegto datu kvalitāti un termiņiem. Ziņojuma II sadaļā sniegta tādu kvantitatīvo datu pilnīga analīze, ko valstis iesniegušas par veiktajām pārbaudēm un konstatētajiem pārkāpumiem, savukārt III sadaļā ir iekļauts aprakstošs pārskats par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu dalībvalstīs. Ziņojuma IV sadaļā ietverti galvenie izdarītie secinājumi.

Autotransporta nozarē piemērojamo sociālās jomas tiesību aktu mērķi un galvenie noteikumi, kā arī citi aspekti un sīki statistikas dati par veikto pārbaužu rezultātiem ir aprakstīti Komisijas dienestu darba dokumentā, kas pievienots šim ziņojumam.

Datu iesniegšana

Valstu ziņojumi par Direktīvas 2002/15/EK un Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumu īstenošanu ir jāiesniedz standarta veidlapā, kas noteikta Komisijas Lēmumā 2009/810/EK[5]. Šajā standarta veidlapā ir apvienotas šo abu tiesību aktu ziņošanas prasības, un, izmantojot interaktīvu ziņošanas formātu, ar to tiek apkopoti kvantitatīvi un kvalitatīvi dati, kas ir būtiski šim ziņojumam.

Komisija norāda, ka kopumā dalībvalstis iesniedza valstu ziņojumus nedaudz labākā kvalitātē un laicīgāk nekā iepriekšējos gados. Tas īpaši attiecas uz datiem par Regulas (EK) Nr. 561/2005 īstenošanu. Tomēr vēlams turpināt uzlabot valstu datu vākšanas procesu. Padziļinātāks apraksts par datu iesniegšanu ir ietverts Komisijas dienestu darba dokumentā, kas pievienots šim ziņojumam (turpmāk "pavaddokuments").

Turklāt dalībvalstis informēja Komisiju par izņēmumiem, kas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. pantu tika piemēroti attiecībā uz noteikumu īstenošanu par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem. Atjauninātais izņēmumu saraksts ir iekļauts pavaddokumentā un ir pieejams Komisijas tīmekļa vietnē[6].

II. <u>Ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošanu saistīto datu analīze</u>

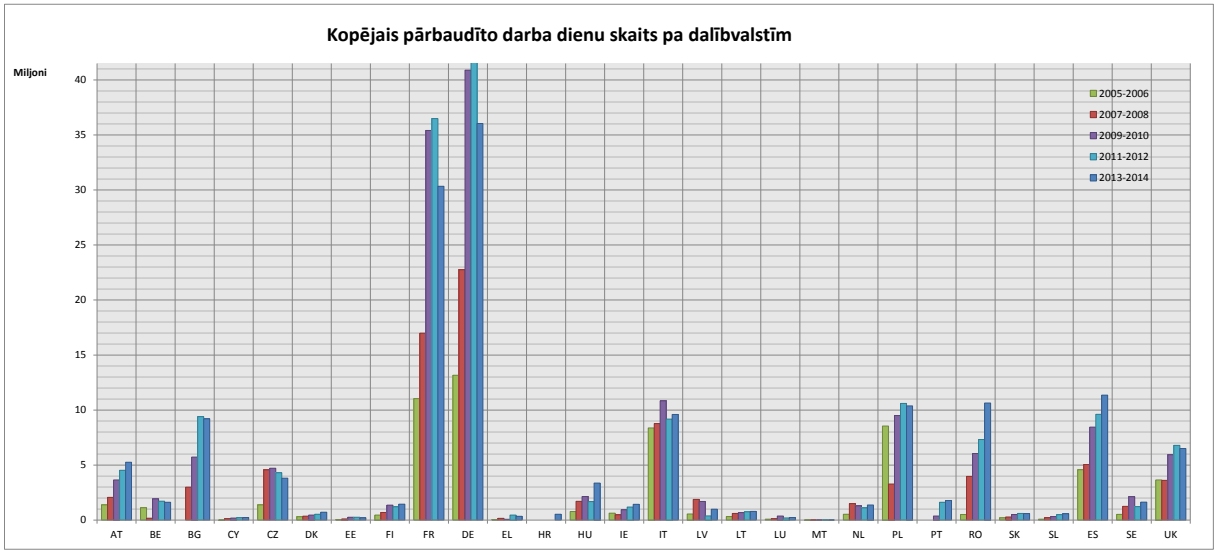
1. Pārbaudes

Saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 2. pantu dalībvalstīm ir jāievieš atbilstīga un regulāra pārbaužu sistēma gan uz ceļiem, gan uzņēmumu telpās attiecībā uz visām transporta kategorijām. Katru gadu jāpārbauda plaša un reprezentatīva grupa, kurā pārstāvēti apkalpes locekļi, transportlīdzekļu vadītāji, uzņēmumi un transportlīdzekļi. Direktīvas 2. panta 3. punktā ir noteikts, ka 2013. un 2014. gadā obligāti veicamo pārbaužu skaitā ir jāiekļauj

[5] Komisijas 2008. gada 22. septembra Lēmums 2009/810/EK par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā minētās standarta ziņošanas veidlapas sagatavošanu (OV L 289, 5.11.2009., 9. lpp.).

[6] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/driving_time/doc/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf.

vismaz 3 % dienu, ko strādā to transportlīdzekļu vadītāji, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006[7].



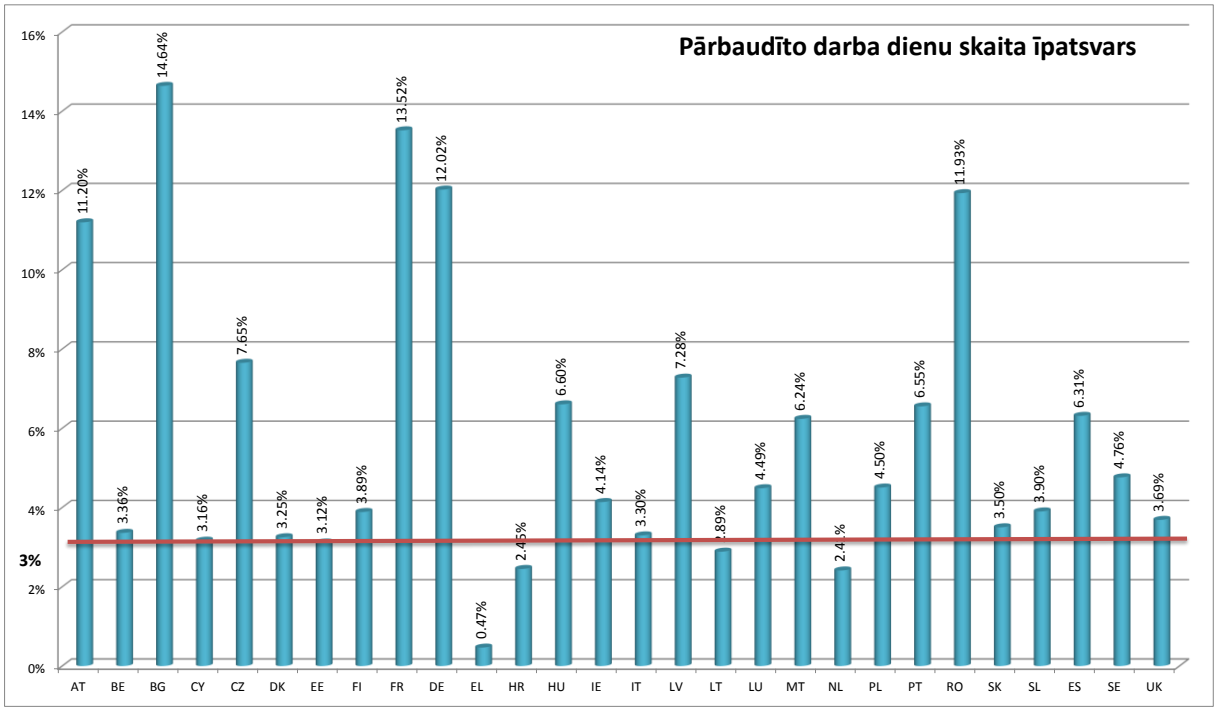
1. attēls. Kopējais pārbaudīto darba dienu skaits pa dalībvalstīm

1. attēlā sniegts pārskats par pārbaudīto darba dienu skaitu katrā dalībvalstī gan šajā, gan iepriekšējā pārskata periodā. **Kopējais ES pārbaudīto darba dienu skaits vidēji samazinājās par 4,8 % no 158,6 miljoniem līdz 151 miljonam pārbaudītu darba dienu.** Turklāt jānorāda, ka šajā pārskata periodā pirmo reizi ietvēra Horvātijas datus, kas palielināja pārbaudīto darba dienu skaitu par 0,5 miljoniem.

Lai gan kopējais pārbaužu skaits aizvien ir liels, kopumā 2013.–2014. gadā šis rādītājs samazinājās. Tuvāk aplūkojot faktiski pārbaudīto darba dienu skaitu salīdzinājumā ar minimālo darba dienu skaitu, kas ir jāpārbauda (2. attēls), var novērot, ka vairums dalībvalstu veica vairāk pārbaužu, nekā noteikts Direktīvā 2006/22/EK. Četras dalībvalstis nesasniedza noteikto līmeni: Horvātija, Lietuva, Nīderlande un Grieķija. Pirmās trīs dalībvalstis tikai nedaudz nebija sasniegušas slieksni, savukārt Grieķijas paziņoto pārbaužu skaits joprojām ir būtiski zemāks par slieksni. Tāpēc Komisija turpinās uzraudzīt virzību šajās dalībvalstīs un rīkosies, lai nodrošinātu pareizu Direktīvas 2006/22/EK piemērošanu, vispirms pievēršoties vislielākās neatbilstības gadījumiem.

Sīkāka informācija par atbilstību slieksnim ir sniegta pavaddokumentā.

[7] Minimālo likmi aprēķina katrai dalībvalstij atsevišķi, pamatojoties uz viena transportlīdzekļa vadītāja kopējo nostrādāto dienu skaitu divu gadu laikposmā un kopējo transportlīdzekļu skaitu, uz kuriem attiecas regula. Šos divus rādītājus reizina, iegūstot kopējo dienu skaitu, ko nostrādājuši to transportlīdzekļu vadītāji, uz kuriem attiecas šīs regulas, un 3 % no šī skaita ir minimālais pārbaužu skaits, kas jāveic katrā dalībvalstī.



2. attēls. Pārbaudīto darba dienu skaita īpatsvars dalībvalstīs

Attiecībā uz kontroles pasākumu veidiem Direktīvas 2006/22/EK 2. pantā ir noteikta attiecība starp pārbaudēm uz ceļiem (izteikta pārbaudāmajās darba dienās) un pārbaudēm telpās, kam attiecīgi jābūt vismaz 30 % un 50 %. Jāuzsver, ka saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 2. pantu šīs procentuālās attiecības aprēķina pamatā ir katras dalībvalsts faktiski veikto pārbaužu skaits, nevis pārbaudāmo darba dienu minimālais skaits. Tomēr šajā pārskata periodā lielākā daļa kontroles pasākumu ir īstenota uz ceļiem. **Vidēji 77 % no visiem kontroles pasākumiem tika īstenoti uz ceļiem, kas liecina par nelielu uzlabojumu salīdzinājumā ar 80 % iepriekšējā pārskata periodā.** Tikai Īrija nebija sasniegusi 30 % slieksni, kas noteikts pārbaudēm uz ceļiem.

1.1. Pārbaudes uz ceļiem

Kopā 2013.–2014. gadā pārbaudēs uz ceļiem tika pārbaudīti vairāk nekā 6,6[8] miljoni transportlīdzekļu un aptuveni 7,4 miljoni transportlīdzekļu vadītāju. Šie rādītāji attiecīgi liecina par 23,9 % un 15 % samazinājumu salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu un turpina iepriekšējos ziņojumos novēroto lejupvērsto tendenci. Ir divi iemesli, kāpēc pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju skaits bija lielāks par pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu: pirmkārt, ar vienu transportlīdzekli brauc divi vadītāji, otrkārt, trūkst Dānijas datu par tādu transportlīdzekļu skaitu, kam veiktas pārbaudes uz ceļiem.

Uz ceļiem pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju absolūtā skaita 15 % samazinājums nav līdzvērtīgs attiecīgajam telpās pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju skaita palielinājumam, tāpēc kopumā gan uz ceļiem, gan telpās pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju skaits ir samazinājies par 13 %.

[8] Dānija nav norādījusi uz ceļiem pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu.

Pārbaudes dalībvalstīs galvenokārt veiktas vietējiem transportlīdzekļiem un to vadītājiem un attiecīgi atbilst 65 % un 64 % no visiem transportlīdzekļiem un to vadītājiem, kam veiktas pārbaudes uz ceļiem. Sešās dalībvalstīs, proti, Austrijā, Beļģijā, Francija, Luksemburgā, Maltā un Slovēnijā, tendence ir pretēja un biežāk tika pārbaudīti ārvalstu transportlīdzekļi. To dažos gadījumos var skaidrot ar šo dalībvalstu platību vai ģeogrāfisko novietojumu. Sīkāki rādītāji ir ietverti pavaddokumentā. Tā kā nediskriminēšana ir viens no ES līgumu pamatprincipiem un galvenā prasība pārbaudēs uz ceļiem[9], Komisija var apsvērt iespēju veikt atbilstošus pasākumus, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļu vadītājiem un īpašniekiem dalībvalstīs, kurās pārbaudes tiek veiktas biežāk attiecībā uz ārvalstu transportlīdzekļu vadītājiem un īpašniekiem.

1.2. Pārbaudes telpās

Dalībvalstu pārbaudīto uzņēmumu skaits aizvien bija stabils. Bija vērojams pieaugums par aptuveni 1 % salīdzinājumā ar 2011.–2012. gada pārskata periodu. Tomēr jāņem vērā, ka šajā ziņojumā pirmo reizi ir iekļauti Horvātijas un Somijas dati. Šajā pārskata periodā tika pārbaudīti 147 606 uzņēmumi un tādējādi pārbaudīti gandrīz 756 tūkstoši transportlīdzekļu vadītāju visā ES. Telpās pārbaudes tika veiktas attiecībā uz vairāk nekā 34,4 miljoniem darba dienu, kas norāda, ka pieaugums palēninājies, jo palielinājums starp 2009.–2010. gada pārskata periodu un 2011.–2012. gada pārskata periodu bija 17 %, savukārt laikā starp šo un iepriekšējo periodu — tikai 11 %. Tāpēc, tā kā salīdzināms skaits pārbaudīto uzņēmumu izraisīja pārbaudīto darba dienu skaita pieaugumu, var pieņemt, ka, pārējiem rādītājiem paliekot stabiliem, būtiski palielinājās efektivitāte pārbaudēm telpās.

2. Pārkāpumi

Visas dalībvalstis sniedza datus par konstatētajiem pārkāpumiem, bet to detalizācijas pakāpe bija dažāda. **Turpinājās pārkāpumu skaita samazināšanās tendence, kas sākās iepriekšējā 2011.–2012. gada pārskata periodā, un šajā pārskata periodā konstatēto pārkāpumu skaits samazinājās par 15 % salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu.** Reālos skaitļos tas ir samazinājums no aptuveni 3,9 miljoniem 2011.–2012. gada pārskata periodā līdz gandrīz 3,3 miljoniem šajā pārskata periodā. Šo samazinājumu izraisījis būtisks telpās konstatēto pārkāpumu skaita samazinājums par 25 % un samazinājums par 7,7 % uz ceļiem.

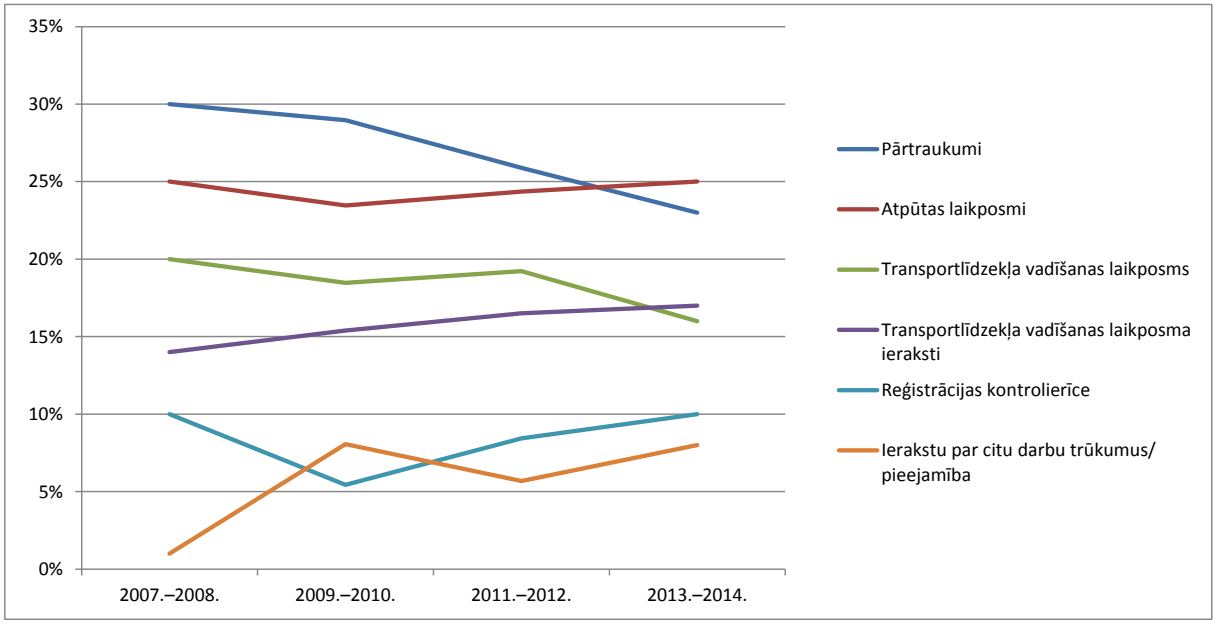
Šīs izmaiņas varētu liecināt par labāku atbilstību sociālo tiesību aktu noteikumiem, pateicoties pienācīgi ieviestai izpildes praksei un transportlīdzekļu vadītāju lielākai informētībai par sociālajiem noteikumiem. Tomēr šo pozitīvo ietekmi varētu mazināt pārbaudīto darba dienu skaita samazinājums par 4,8 % vai citi faktori, piemēram, manipulācijas ar tahogrāfiem, kas kropļo pārbaužu konstatējumus.

Turpmāk sniegtajā tabulā ir parādīts, ka pārkāpumu kategoriju īpatsvari salīdzinājumā ar iepriekšējiem pārskata periodiem saglabājas līdzīgi. Pārtraukumu un transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu pārkāpumu nelielo samazinājumu kompensē pieaugušais skaits pārkāpumu saistībā ar atpūtas laikposmiem, ierakstu par citu darbu trūkums un reģistrācijas kontrolierīču pārkāpumi.

[9] Direktīvas 2006/22/EK 4. panta 4. punkts.

Periods	Pārtraukumi	Atpūtas laikposmi	Transportlīdzekļa vadīšanas laikposms	Transportlīdzekļa vadīšanas laikposma ieraksti	Reģistrācijas kontrolierīce	Ierakstu par citu darbu trūkums/ pieejamība
2013.–2014. gads	23 %	25 %	16 %	17 %	10 %	8 %
2011.–2012. gads	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009.–2010. gads	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007.–2008. gads	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

1. tabula. Uz ceļiem un telpās konstatēto pārkāpumu kategorijas



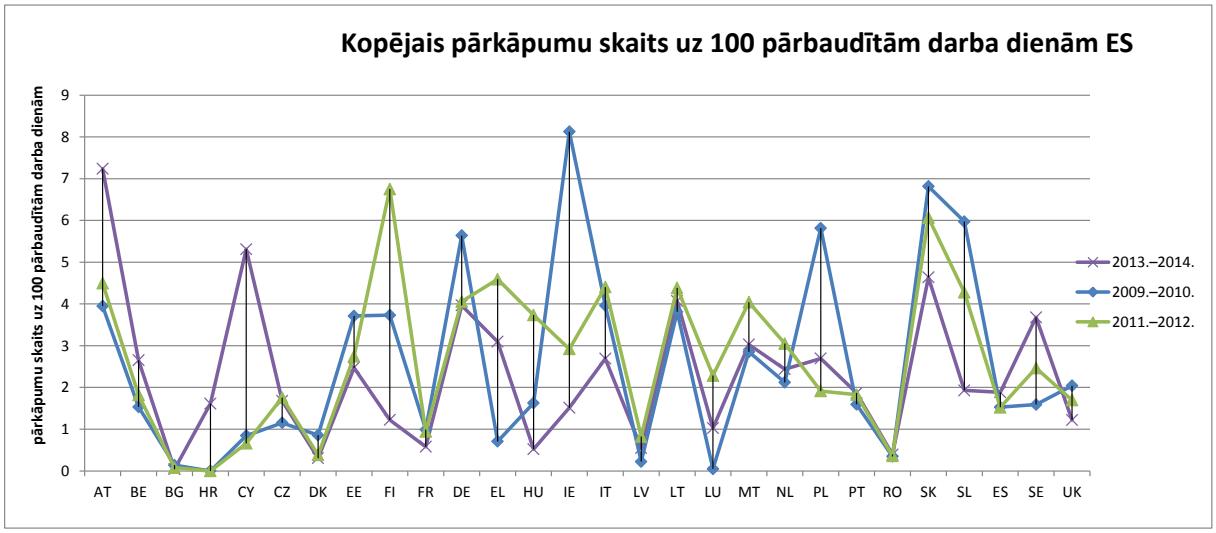
3. attēls. Uz ceļiem un telpās konstatēto pārkāpumu kategorijas

Uz ceļiem un telpās konstatēto pārkāpumu kategorijas ir atsevišķi aprakstītas pavaddokumentā.

Salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu 2013.–2014. gadā vidējais konstatēto pārkāpumu rādītājs samazinājās par 11 %, sasniedzot 2,17 pārkāpumus uz 100 pārbaudītajām darba dienām. Šķiet, ka pārbaudes telpās aizvien ir iedarbīgākas par *ad-hoc* kontroles pasākumiem uz ceļiem, jo telpās konstatēto pārkāpumu rādītājs ir divas reizes lielāks nekā uz ceļiem. Tomēr jānorāda, ka iepriekšējā pārskata periodā telpās konstatēto pārkāpumu rādītājs

bija trīs reizes lielāks nekā uz ceļiem, bet 2009.–2010. gada pārskata periodā tas bija piecas reizes lielāks. Šo izmaiņu iemesls ir būtiskais telpās konstatēto pārkāpumu rādītāja samazinājums no 5,29 2011.–2012. gadā līdz 3,54 šajā pārskata periodā. Ir lielas atšķirības starp telpās konstatēto pārkāpumu rādītāju uz 100 pārbaudītām dienām dalībvalstīs — no 0,02 Bulgārijā, 0,03 Latvijā un Portugālē līdz 14,01 Vācijā un 7,65 Nīderlandē.

Šķiet, ka izmaiņas telpās konstatēto pārkāpumu vidējā rādītājā ES ietekmē tas, ka jau otro reizi pēc kārtas būtiski samazinājies (par 29 % salīdzinājumā ar iepriekšējo un šo pārskata periodu) to paziņoto pārkāpumu skaits, kuri konstatēti pārbaudēs telpās Vācijā un kuri arī šajā pārskata periodā joprojām veido lielāko daļu no visiem pārbaudēs telpās konstatētajiem pārkāpumiem Eiropā (51 %).



Konstatēto pārkāpumu skaits uz 100 pārbaudītām darba dienām 2009.–2010., 2011.–2012. un 2013.–2014. gadā

Lai gan dažādās dalībvalstīs ir atšķirīgas svārstības saistībā ar pārskata periodā konstatēto pārkāpumu skaitu[10], vidēji ir būtiski samazinājies paziņoto pārkāpumu skaits. Dalībvalstu konstatēšanas rādītāju sīkāks apraksts ir ietverts pavaddokumentā. Šīs **konstatēšanas rādītāju atšķirības atklāj, ka Eiropas Savienība nav ne tuvu saskaņotas izpildes ieviešanai, jo atšķiras gan izpildes resursi, kas pieejami, lai kontrolētu atbilstību tiesību aktiem autotransporta jomā, gan sankciju sistēmas.**

2.1. Uz ceļiem konstatētie pārkāpumi

2013.–2014. gadā Eiropas mērogā tika atklāti 2,05 miljoni pārkāpumu uz ceļiem, kas veidoja 63 % no visiem gan uz ceļiem, gan telpās konstatētajiem pārkāpumiem. Tas liecina par kvantitatīvu samazinājumu par gandrīz 172 tūkstošiem, kas nozīmē samazinājumu par 7,7 % salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu. Uz katrām 100 pārbaudītajām darba dienām ir konstatēti 1,77 pārkāpumi salīdzinājumā ar 1,74 pārkāpumiem iepriekšējā pārskata periodā.

[10] Sīkāka informācija par izmaiņām konkrētās dalībvalstīs ir ietverta pavaddokumentā.

Vidēji 66 % konstatēto pārkāpumu bija saistīti ar vietējiem transportlīdzekļu vadītājiem[11], kas atbilst 66 % rādītājam attiecībā uz Eiropā pārbaudītiem vietējiem transportlīdzekļu vadītājiem. Tomēr ir dalībvalstis, kurās konstatētie pārkāpumi lielākoties attiecas uz ārvalstniekiem, piemēram, Luksemburgā (78 %), Zviedrijā (67 %), Lietuvā (65 %), Beļģijā (64 %), Bulgārijā (59 %), Slovēnijā (58 %), Austrijā (58 %) un Francijā (54 %).

Šo tendenci var izskaidrot ar to, ka visas iepriekš minētās dalībvalstis veica vairāk kontroles pasākumu attiecībā uz ārvalstu transportlīdzekļu vadītājiem, izņemot Bulgāriju, Lietuvu un Zviedriju. Šo trīs dalībvalstu gadījumā neproporcionāli biežāk tiek konstatēti ārvalstnieku pārkāpumi. Bulgārijā 36 % pārbaudīto ārvalstu transportlīdzekļu vadītāju bija izdarījuši 59 % pārkāpumu, Zviedrijā tika veikti 42 % kontroles pasākumu attiecībā uz ārvalstu transportlīdzekļu vadītājiem, kurās konstatēja 67 % pārkāpumu, savukārt Lietuvā 44 % pārbaudīto ārvalstu transportlīdzekļu vadītāju bija izdarījuši 65 % uz ceļiem konstatēto pārkāpumu. Ārvalstnieku izdarīto pārkāpumu skaita pieaugums varētu būt satraucošs Zviedrijā, kur rādītājs turpina augt no 31 % 2009.–2010. gadā līdz 57 % 2011.–2012. gadā un 67 % šajā pārskata periodā.

2.2. Telpās konstatētie pārkāpumi

Šajā pārskata periodā dalībvalstis kopā paziņoja par vairāk nekā 1,2 miljonu pārkāpumu, kas konstatēti uzņēmumu telpās un kas veido 37 % no pārkāpumu kopējā skaita. Tas norāda uz samazinājumu 25% apmērā salīdzinājumā ar iepriekšējo divgadu periodu. Šie rādītāji ir jāaplūko kopā ar pārbaudīto uzņēmumu stabilo skaitu, kas palielinājās par 1 %[12]. Ņemot vērā šos divus aspektus, ir vērojami pastāvīgi uzlabojumi sociālo noteikumu izpildē.

Attiecībā uz to pārkāpumu biežumu, kas paziņoti uz 100 pārbaudītajām darba dienām, Eiropas vidējā rādītājā vērojama pozitīva tendence un samazinājums no 8,65 2009.–2010. gadā līdz 5,29 2011.–2012. gadā un 3,54 šajā pārskata periodā. Šis konstatēto pārkāpumu biežuma samazinājums var liecināt par to, ka visi pasākumi, kas veikti ar mērķi uzlabot atbilstību sociālajiem tiesību aktiem autotransporta jomā, sāk sniegt rezultātus.

III. Ar direktīvas par darba laiku autotransporta jomā (Direktīva 2002/15/EK) īstenošanu saistīto datu analīze

1. Ievads

Šajā nodaļā aplūkots, kā dalībvalstis 2013.–2014. gadā īstenojušas Direktīvu 2002/15/EK, tā dēvēto direktīvu par darba laiku autotransporta jomā. Saskaņā ar šīs direktīvas 13. pantu dalībvalstīm ir pienākums reizi divos gados Komisijai sniegt ziņojumu par direktīvas īstenošanu, norādot darba ņēmēju un darba devēju viedokli valsts mērogā. Apraksts par šīs direktīvas transponēšanu dalībvalstīs, ieinteresēto personu viedoklis par īstenošanu un uzraudzību, kā arī dalībvalstu kontroles pasākumu un izpildes problēmu izklāsts ir ietverti pavaddokumentā.

[11] Dānijā konstatētais ārvalstnieku pārkāpumu skaits sasniedza 90 %. Tomēr šis rezultāts nav reprezentatīvs, jo trūkst liela daļa datu, kas ir šā aprēķina pamatā. Šā iemesla dēļ rādītāju neiekļāva Eiropas vidējā rādītājā.

[12] Šo palielinājumu var izskaidrot ar to, ka pirmo reizi bija iekļauti Horvātijas un Somijas dati.

2. Direktīvas 2002/15/EK darbības joma

Direktīvā ir paredzēti noteikumi, kas cita starpā attiecas uz atbilstīgiem pārtraukumiem darba laikposmā, maksimālo vidējo darba nedēļu un nakts darbu. Tās noteikumi papildina noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, kas noteikti Regulā (EK) Nr. 561/2006.

Tā kā šajā direktīvā ir paredzēti tādi konkrēti noteikumi attiecībā uz darba stundām, kas ir īpaši raksturīgi autotransporta nozarei, to uzskata par *lex specialis* vispārējai Direktīvai 2003/88/EK[13] par darba laiku, kurā ir noteiktas pamatprasības attiecībā uz darba laika organizēšanu visiem darbiniekiem. Tomēr Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 31. pantā ir paredzēti noteikumi par darba laiku un darba apstākļiem, kas jāņem vērā, īstenojot ES tiesību aktus. Arī apkalpes locekļiem autotransporta nozarē ir piemērojami vairāki vispārējās darba laika direktīvas aizsardzības pamatnoteikumi, tostarp noteikumi par ikgadējo atvaļinājumu un bezmaksas veselības pārbaudi darba ņēmējiem, kas veic nakts darbu.

3. Valstu ziņojumu iesniegšana un kvalitāte

Komisija noteica kopīgu ziņošanas formātu, lai atvieglotu dalībvalstīm ziņošanas pienākuma izpildi, samazinātu administratīvo slogu un novērstu būtiskus dalībvalstu ziņojumu iesniegšanas kavējumus. Tomēr iesniegto ziņojumu kvalitāte ievērojami atšķiras. Vairākas dalībvalstis[14] iesniedza ļoti trūcīgu un nepilnīgu informāciju vai norādīja, ka nebija nekādu izmaiņu salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu. Pārējo divdesmit valstu ziņojumos bija iekļauta informācija par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu attiecībā uz institucionālo organizāciju, uzraudzības problēmām, kā arī daži statistikas dati par veiktajām pārbaudēm un konstatētajiem pārkāpumiem un vispārīga informācija par sankciju piemērošanas procesu. Tomēr nepilnīgo ziņojumu dēļ šīs analīzes rezultātus nevar uzskatīt par reprezentatīviem attiecībā uz visu Eiropas Savienību.

4. Īstenošanas aspekti dalībvalstīs

Pēc iepriekšējā pārskata perioda, kurā daudz dalībvalstu informēja par grozījumiem savā tiesiskajā regulējumā, lai iekļautu tā darbības jomā pašnodarbinātus transportlīdzekļu vadītājus[15], šajā pārskata periodā tika saņemti divi paziņojumi — no Maltas un Polijas. Malta veica grozījumus noteikumos par mehāniskajiem transportlīdzekļiem un noteikumos par pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, lai pilnīgi transponētu direktīvas prasības iekļaut pašnodarbinātus transportlīdzekļu vadītājus, un noteikumi tiks drīzumā publicēti. Polijā tiesību akts attiecībā uz pašnodarbinātiem transportlīdzekļu vadītājiem ar noteikumiem par darba laiku stājās spēkā 2013. gada 16. jūlijā.

Direktīva 2002/15/EK tika atzīta par labu pasākumu kopumu, kas palīdzējis risināt jautājumu par darba laika un tā ierobežojumu noteikšanu. Vācija norādīja, ka direktīva kopā ar Regulā

[13] 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.).

[14] Beļģija, Dānija, Horvātija, Latvija, Nīderlande, Portugāle, Rumānija, Ungārija.

[15] Apvienotā Karaliste, Bulgārija, Dānija, Īrija, Luksemburga, Malta (pašlaik), Polija, Portugāle, Vācija, Zviedrija.

(EK) Nr. 561/2006 paredzēto transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laikposmiem, kas nodrošina minimālos nosacījumus darba laika organizācijai autotransporta nozarē, veicina darbinieku drošību un veselības aizsardzību, kā arī drošību uz ceļiem ES kopumā. Turklāt šie noteikumi novērš konkurences kropļojumus, ko rada darbinieku ekspluatācija. Tāpēc Vācija uzskata, ka nav vajadzības steidzami mainīt direktīvu. Līdzīgi Apvienotajā Karalistē izveidotā Ieinteresēto personu darba grupa secināja, ka nebūtu ieteicams atsākt sarunas par tiesību aktiem, kas attiecas uz transportlīdzekļu vadītāju darba laiku, jo pastāv risks sarežģīt režīmu un padarīt to apgrūtinošāku.

Tomēr vairākas dalībvalstis pauda bažas par pašnodarbinātu transportlīdzekļu vadītāju iekļaušanu noteikumu darbības jomā. Somija uzskata, ka saistības attiecībā uz pašnodarbinātiem transportlīdzekļu vadītājiem saskaņā ar direktīvu ir jāatceļ, jo tās rada nevajadzīgu administratīvo slogu, un Regulā (EK) Nr. 561/2006 ir paredzēti pietiekami noteikumi attiecībā uz pašnodarbinātiem transportlīdzekļu vadītājiem. Beļģija norādīja, ka praksē ir gandrīz neiespējami kontrolēt noteikumu piemērošanu, jo nav vēlams traucēt atlikušos pašnodarbinātos transportlīdzekļu vadītājus ar kontroles pasākumiem. Bulgārija norādīja, ka papildu grūtības saistībā ar pašnodarbinātu transportlīdzekļu vadītāju pārbaudēm rada transportlīdzekļu vadītāju atlasīšana kontrolei, jo nav oficiāla saraksta, kurā būtu norādīts pašnodarbinātu transportlīdzekļu vadītāju skaits vai atrašanās vieta. Saskaņā ar Bulgārijas tiesību aktiem uz pašnodarbinātiem transportlīdzekļu vadītājiem neattiecas pienākums reģistrēt darba laikposmus un darba kārtību pārbaužu vajadzībām to uzņēmumu telpās un iecelt personu, kurai būtu dots uzdevums iesniegt šos ierakstus pēc Darba inspekcijas pieprasījuma. Turklāt Bulgārijas Darba inspekcija nevar izdod saistošus norādījumus pašnodarbinātiem transportlīdzekļu vadītājiem.

Lai gan tika minētas vēl citas problēmas saistībā ar šo noteikumu izpildes uzraudzību (izklāstītas Komisijas dienestu darba dokumentā, kas pievienots šim ziņojumam), jānorāda, ka dalībvalstis pievērš lielu uzmanību pamatnostādņu sniegšanai par to, kā nodrošināt atbilstību šīs direktīvas noteikumiem un palielināt informētību par spēkā esošajiem noteikumiem.

4.1 Darba laika noteikumu pārkāpumi

Septiņas dalībvalstis (Austrija, Igaunija, Īrija, Somija, Ungārija, Vācija un Zviedrija) informēja par iespēju uzreiz pēc nepilnības atklāšanas pieprasīt to novērst noteiktā laikposmā. Ja labojumi netiek veikti, pārkāpumu izskata tiesībaizsardzības iestādes saskaņā ar valstī noteikto kārtību, piemēram, nosaka sodu, izvirza apsūdzību attiecīgajā iestādē vai ierosina lietu. Šāda sistēma tiek uzskatīta par labvēlīgu, jo pārkāpējiem tiek dota iespēja mainīt savu uzvedību, ieviest jaunas procedūras, izmantot jaunas tehnoloģijas vai pielāgot savu praksi, lai uzlabotu spēkā esošo noteikumu īstenošanu.

Desmit dalībvalstis[16] iesniedza statistikas datus par konstatētajiem pārkāpumiem, bet tas nav pietiekami, lai izdarītu vispārīgus secinājumus. Salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu datus par pārkāpumiem iesniedza par četrām dalībvalstīm vairāk. Visas dalībvalstis tiek aicinātas nākamajos ziņojumos ietvert šo informāciju.

[16] Austrija, Bulgārija, Čehija, Francija, Grieķija, Īrija, Kipra, Luksemburga, Polija, Spānija.

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

Tikai desmit dalībvalstis[17] apstiprināja, ka notika apspriešanās ar ieinteresētajām personām, kā to pieprasa Direktīva 2002/15/EK, un tas ir būtisks samazinājums salīdzinājumā ar 2011.–2012. gada pārskata periodu, kad par šā pienākuma izpildi norādīja sešpadsmit dalībvalstis.

Kopumā darba devēji un darba ņēmēji ir vienisprātis, ka Direktīva 2002/15/EK veicina transportlīdzekļu vadītāju veselības un drošības aizsardzību. Īrijā darba devēji pauda viedokli, ka darba laika ierobežojumi veicināja arī vienādus nosacījumus transportlīdzekļu īpašniekiem. Apspriešanā iesaistīto personu viedokļa sīkāks izklāsts ir ietverts pavaddokumentā.

IV. Secinājumi

Šajā ziņojumā ir analizēta virzība ES sociālo noteikumu ieviešanā un izpildē autotransporta nozarē 2013.–2014. gadā visās dalībvalstīs.

Šā dokumenta darbības joma ir noteikta Direktīvā 2006/22/EK un Komisijas Lēmumā 2009/810/EK, kurā noteikti iesniedzamie standarta dati par Regulu (EK) Nr. 561/2006 un Direktīvu 2002/15/EK; proti, galvenokārt īstenoto kontroles pasākumu skaits un veidi un konstatēto pārkāpumu skaits un veidi. Šajā pārskata periodā iesniegto datu kvalitāte un termiņi ir salīdzināmi ar iepriekšējo pārskata periodu, kas ļāva Komisijai izdarīt secinājumus par sociālo noteikumu piemērošanu autotransporta jomā Eiropas līmenī.

Vairums dalībvalstu atbilda pārbaudāmo darba dienu minimālā skaita slieksnim, kas noteikts Direktīvā 2006/22/EK, un bieži to ievērojami pārsniedza. Tomēr dažas dalībvalstis neatbilda šim slieksnim. Turklāt tikai puse dalībvalstu sasniedza saskaņotu pārbaužu minimālā skaita slieksni, kas ir pasliktinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu attiecībā uz veikto starptautisko iniciatīvu skaitu. Sadarbība notiek galvenokārt starp kaimiņu dalībvalstīm, papildinot to ar darbībām *Euro Contrôle Route* (*ECR*) ietvaros, ar kura starpniecību īsteno plašāku sadarbību.

Lai transporta nozarē būtu vienādi nosacījumi, ir jāuzlabo un jāsaskaņo ar transportu saistīto sociālo tiesību aktu izpilde visā ES. Tāpēc Komisija ne tikai rūpīgi uzraudzīs šos gadījumus, lai dalībvalstis izpildītu sociālo tiesību aktu minimālās prasības, bet arī paredzēs tādu noteikumu veikšanu, kas uzlabos sociālo noteikumu izpildi autotransporta jomā.

Turklāt, lai gan ir vērojams neliels uzlabojums, dalībvalstis nesasniedza slieksni, kas paredz, ka vismaz 50 % no pārbaudīto darba dienu kopskaita jābūt pārbaudītiem telpās, un lielākā daļa pārbaužu notika uz ceļiem. Komisija uzraudzīs notikumu attīstību šajā jomā. Ja nākamajā pārskata periodā attiecīgajās dalībvalstīs nebūs uzlabojumu, Komisija sāks oficiālu izmeklēšanu dalībvalstīs, kas nebūs izpildījušas prasības attiecībā uz pārbaudēm telpās.

Saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 2. panta 3. punktu minimālais pārbaudīto darba dienu slieksnis ir jāpaaugstina līdz 4 % no transportlīdzekļu vadītāju nostrādātajām dienām, tiklīdz 90 % visu transportlīdzekļu būs aprīkoti ar digitālajiem tahogrāfiem. Šajā pārskata periodā 64 % no transportlīdzekļiem, kam veiktas pārbaudes uz ceļiem, bija aprīkoti ar digitālo tahogrāfu. Tādējādi nav pamata paaugstināt pārbaužu minimālo slieksni līdz 4 % no transportlīdzekļu vadītāju nostrādātajām dienām.

[17] Francija, Grieķija, Igaunija, Īrija, Kipra, Malta, Polija, Slovākija, Slovēnija, Somija.

Ir svarīgi, lai valstu iestādes nodrošinātu, ka pārbaudes tiktu veiktas bez diskriminācijas transportlīdzekļu vadītāju valstspiederības vai transportlīdzekļu reģistrācijas dalībvalsts dēļ. Dalībvalstīm ir rūpīgi jāizskata savi dati un jāsniedz attiecīgi norādījumi kontroles iestādēm, lai izvairītos no nevienlīdzīgas attieksmes pret ārvalstniekiem.

Ziņojumā parādīts, ka ir novēroti konkrēti uzlabojumi sociālos noteikumus reglamentējošo tiesību aktu izpildē un īstenošanā. Saglabājās pārkāpumu skaita samazināšanās tendence, kas sākās iepriekšējā 2011.–2012. gada periodā. Kopējais pārkāpumu skaita samazinājums varētu liecināt par uzlabotu atbilstību sociālo tiesību aktu noteikumiem, pateicoties pienācīgi ieviestai izpildes praksei un transportlīdzekļu vadītāju lielākai informētībai par sociālajiem noteikumiem.

Analīze par konstatēšanas rādītājiem pārbaudēm uz ceļiem un telpās liecina, ka pārbaudes telpās joprojām ir efektīvākas nekā *ad-hoc* kontroles pasākumi uz ceļiem. Konstatēšanas rādītāju atšķirības starp dalībvalstīm atklāj, ka Eiropas Savienība nav ne tuvu saskaņotas izpildes ieviešanai, jo atšķiras gan izpildes resursi, kas pieejami, lai kontrolētu atbilstību tiesību aktiem autotransporta jomā, gan prakse.

Šajā pārskata periodā būtiski pieauga pārkāpumi saistībā ar manipulācijām ar reģistrācijas kontrolierīcēm. Tāpēc vairāk nekā jebkad iepriekš ir vajadzīgi piemēroti izpildes paņēmieni, aprīkojums, kontrolieru apmācība u. c., lai varētu veikt mērķtiecīgus kontroles pasākumus un atklātu manipulācijas ar ierīcēm un krāpšanos.

Lai risinātu šo problēmu un saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā 39. pantu, Komisija gatavo īstenošanas aktu, kurā tiks precīzi noteikts kontrolieru sākotnējās un turpmākās apmācības saturs, kas ietvers arī apmācību par metodēm, ar kādām veikt mērķtiecīgus kontroles pasākumus un atklāt manipulācijas ar ierīcēm un krāpšanos. Šo pasākumu ietvaros tiks izstrādātas pamatnostādnes, kuru mērķis ir atvieglot transportlīdzekļa vadīšanas laikposmus, pārtraukumus un atpūtas laikposmus reglamentējošo noteikumu īstenošanu, kā arī tahogrāfus reglamentējošo noteikumu īstenošanu.

Tā kā valstu ziņojumi par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu bija nepilnīgi, nebija iespējams veikt padziļinātu analīzi par šā tiesību akta ietekmi uz transportlīdzekļu vadītāju veselību un drošību vai ceļu satiksmes drošību. Darba laiku reglamentējošo noteikumu attiecināšana uz pašnodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem dažkārt tiek uzskatīta par problemātisku izpildes ziņā. Tikai desmit dalībvalstis apstiprināja, ka notika apspriešanās ar ieinteresētajām personām. Kopumā sociālie partneri atzinuši, ka Direktīvas 2002/15/EK pienācīga izpilde ir priekšnoteikums, lai nodrošinātu atbilstīgus darba apstākļus un neizkropļotu konkurenci.

Šis ziņojums tiek publicēts vienlaikus ar ziņojumu, kas paredzēts 26. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulā (EK) Nr. 1071/2009, ar ko nosaka

kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK[18], — kā to nosaka minētā panta 2. punkts.

[18] OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.