EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 30.9.2021.
COM(2021) 610 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 2017.–2018. gadā

(Komisijas 30. ziņojums par autotransporta nozarē piemērojamo sociālās jomas tiesību aktu īstenošanu)

{SWD(2021) 278 final}

Ievads

Šajā ziņojumā ir sniegts pārskats par ES sociālo noteikumu īstenošanu autotransporta jomā dalībvalstīs laikā no 2017. gada 1. janvāra līdz 2018. gada 31. decembrim. Tajā ir akcentēti galvenie izaicinājumi, kas pastāv attiecībā uz šādos četros tiesību aktos paredzēto tiesisko noteikumu izpildi un piemērošanu:

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

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

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

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

Saskaņā ar Vadīšanas laika regulas 17. pantu un Ceļu transporta darba laika direktīvas 13. pantu[5] šajā ziņojumā ir iekļauti kvantitatīvie un kvalitatīvie dati par pārbaudēm, kuras dalībvalstu kontroles iestādes ir veikušas uz ceļiem un transporta uzņēmumu telpās, kā arī par konstatētajiem pārkāpumiem.

---

[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 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., 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] 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 šīs 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.

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

Datu iesniegšana

Valstu ziņojumi par Direktīvas 2002/15/EK un Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumu īstenošanu ir jāiesniedz līdz 30. septembriem tajā gadā, kas seko attiecīgajam divu gadu periodam, izmantojot pārskatīto standarta ziņojuma veidlapu, kura noteikta ar Komisijas 2017. gada 30. marta Īstenošanas lēmumu[6]. 2017.–2018. gada perioda ziņojumu iesniegšanas termiņš beidzās 2019. gada 30 septembrī.

Visas dalībvalstis ir iesniegušas Komisijai savus datus, tomēr daudzas valstis to nav izdarījušas savlaicīgi. Attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 561/2006 — datu kvalitāte turpina uzlaboties. Visas dalībvalstis ir iesniegušas prasīto detalizēto statistikas datu izklāstu par atbilstības pārbaudēm, ko veic uz ceļiem un uzņēmumu telpās. Tomēr atsevišķas valstis nav nodrošinājušus datus, kas ir iedalīti pēc pieprasītājām kategorijām, piemēram, datus, kas iedalīti pēc tahogrāfu veidiem[7] un pārkāpumu veidiem[8].

Attiecībā uz informāciju par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu — ne visas dalībvalstis ir iesniegušas pieprasīto informāciju[9] un tikai dažas dalībvalstis ir iesniegušas statistikas datus par pārbaudēm un to rezultātiem[10]. Dalībvalstu kvantitatīvo datu trūkums apgrūtina situācijas novērtēšanu. Šā iemesla dēļ Komisija uzstāj — lai tiktu izpildītas Direktīvas 2002/15/EK 13. pantā un Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā noteiktās prasības, attiecībā uz nākamo pārskata periodu ir jāiesniedz plaši kvalitatīvie un kvantitatīvie dati par Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu un izpildi.

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 ir jāievieš sistēma atbilstīgu un regulāru pārbaužu veikšanai gan uz ceļiem, gan tādu uzņēmumu telpās, uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumi. Katru gadu šajās pārbaudēs ir jāaptver plaša un reprezentatīva grupa, kurā pārstāvēti apkalpes locekļi, transportlīdzekļu vadītāji, transporta uzņēmumi un transportlīdzekļi. Šajā pantā ir arī noteikts, ka minimālajā pārbaužu skaitā ir

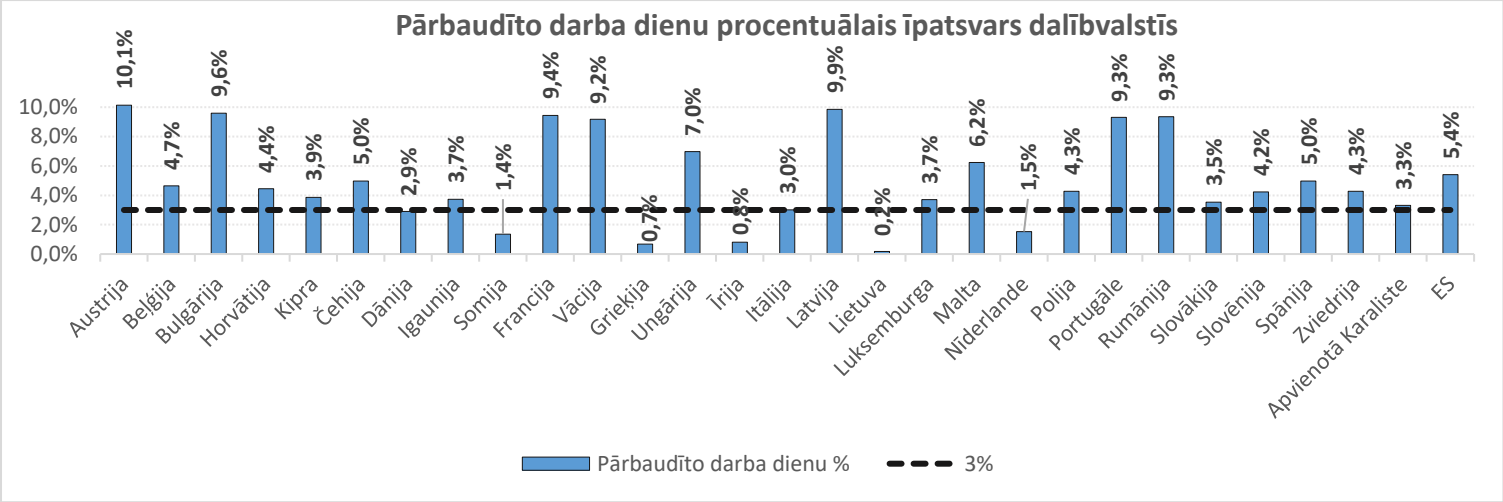
[6] C(2017) 1927 final.
[7] Piemēram, Spānija un Polija, kas ir izveidojušas papildu kategorijas transportlīdzekļu reģistrācijai pēc tahogrāfu veidiem.
[8] Latvija šādu sadalījumu pa kategorijām nav nodrošinājusi telpās konstatētajiem pārkāpumiem.
[9] Nav saņemti ziņojumi no Beļģijas, Čehijas Republikas un Horvātijas.
[10] Kvantitatīvos datus ir iesniegusi Austrija, Francija, Grieķija, Kipra, Luksemburga, Polija, Rumānija, Somija, Spānija un Vācija.

jāietver vismaz 3 % dienu[11], ko nostrādājuši transportlīdzekļu vadītāji, kas brauc ar tādiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 561/2006.

Valstu dati parāda, ka ES pārbaudīto darba dienu[12] kopējais skaits ir samazinājies par apmēram 5 %, t. i., no apmēram 131,7 miljoniem darba dienu 2015.–2016. gada periodā līdz 125,7 miljoniem darba dienu, kas pārbaudītas aktuālā pārskata periodā. Tomēr šis samazinājums ir mazāks, salīdzinot ar 13 % kritumu starp iepriekšējiem pārskata periodiem — 2013.–2014. gadu un 2015.–2016. gadu. Tomēr, raugoties uz valstu rādītājiem, šķiet, ka pārbaudīto darba dienu samazinājumu galvenokārt rada mazāks skaits pārbaudīto darba dienu, par kurām ziņojusi Francija[13]. Par spīti skaita kritumam Francija ne tikai izpilda prasību, bet arī ir starp tām dalībvalstīm, kuru pārbaudīto darba dienu skaits ir vislielākais.

Kā parādīts turpmāk redzamajā 1. attēlā, **ES vidējais pārbaudīto darba dienu apjoms ir 5,4 %** (**6,3 %** 2015.–2016. gadā), kas ir ievērojami lielāks nekā direktīvā noteiktais apjoms[14].

1. attēls. Pārbaudīto darba dienu procentuālais īpatsvars dalībvalstīs



Lielākā daļa dalībvalstu ir pārbaudījušas vairāk darba dienu nekā prasa direktīvā noteiktais minimums. Tomēr sešas dalībvalstis nav sasniegušas 3 % robežvērtību, proti, Dānija, Grieķija, Īrija, Lietuva, Nīderlande un Somija. Tas ir vairāk nekā 2015.–2016. gadā, kad šādas dalībvalstis bija trīs. Dānija atradās tuvu robežvērtībai (2,9 %), un, lai gan Grieķija pastiprināja kontroles pasākumus (uzlabojums no 0,1 % 2015.–2016. gadā līdz 0,7 % aktuālajā periodā), tās rādītāji joprojām ir krietni zem robežvērtības. Nīderlandē ir izveidota

[11] Šis procentuālais apjoms ir balstīts uz darba dienu skaitu divos gados un šīs regulas piemērošanas jomā ietverto reģistrēto transportlīdzekļu skaitu katrā dalībvalstī attiecīgajā periodā.

[12] Attiecīgajos tiesību aktos — Regulā (EK) Nr. 561/2006, Direktīvā 2006/22/EK un Lēmumā (ES) 2017/1013 — terminu "darba dienas" lieto kā terminu, kas ir savstarpēji aizvietojams ar transportlīdzekļa vadītāja "nostrādātajām dienām".

[13] Salīdzinot ar iepriekšējo ziņojumu, Francija ir ziņojusi par aptuveni 4 miljoniem mazāk pārbaudīto darba dienu, jo ir samazinājies Iekšlietu ministrijas drošības spēku veikto pārbaužu skaits un sociālās kustības (dzeltenās vestes) ietekmes rezultātā 2018. gada pēdējā ceturksnī ir veikts mazāks skaits pārbaužu.

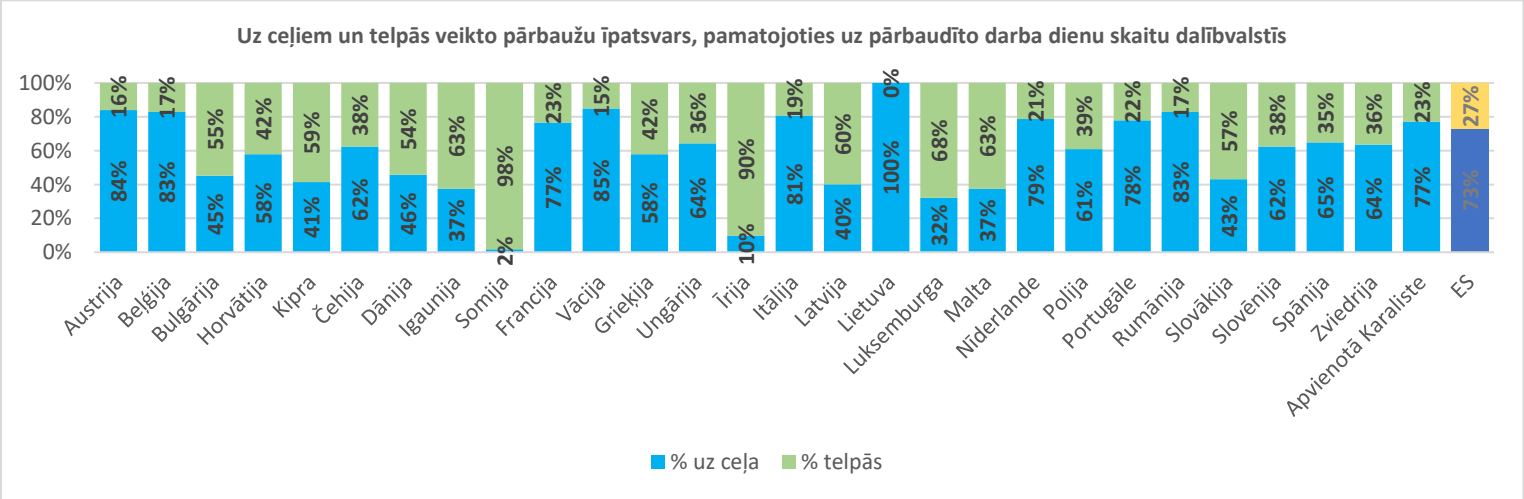
[14] Īpaši Austrijā, Bulgārijā, Francijā, Latvijā, Portugālē, Rumānijā un Vācijā, kur tika pārbaudīta 1/3 daļa no visu darba dienu apjoma.

sistēma, kas paredz “uz uzticēšanos balstītu uzraudzību” un netieši aptver lielāku darba dienu skaitu, tādējādi ļaujot tai sasniegt pārbaudīto darba dienu skaita minimālo robežvērtību. Lietuva un Somija ir iesniegušas nepilnīgas datu kopas.

Papildus tam Direktīvas 2006/22/EK 2. pantā ir noteikts, cik no kopējā pārbaudīto darba dienu skaita ir jāpārbauda uz ceļiem un cik — uzņēmumu telpās, t. i., attiecīgi 30 % un 50 %. Šīs procentuālās attiecības aprēķina pamatā ir kontroles iestāžu faktiski veikto pārbaužu skaits, nevis pārbaudāmo darba dienu minimālais skaits. Raugoties uz šo pārbaužu īpatsvara robežvērtību sasniegušajām dalībvalstīm, ir jākonstatē, ka prasītā attiecība starp pārbaudēm, kas ir veiktas uz ceļa un telpās, ir sasniegta tikai astoņās dalībvalstīs.

Vidēji 73 % gadījumu no pārbaudītajām darba dienām pārbaudes ir veiktas uz ceļiem, bet uzņēmumu telpās padziļinātas pārbaudes ir veiktas 27 % gadījumu no pārbaudītajām darba dienām. Salīdzinot ar iepriekšējo ziņojumu, telpās veikto pārbaužu skaits ir stabils, ar pieaugumu par 1 %. Vairumā dalībvalstu liela daļa pārbaužu ir īstenota uz ceļiem. Īrija un Somija ir ziņojušas par nelielu uz ceļiem veikto pārbaužu skaitu. Somija nav iesniegusi datus no valsts policijas attiecībā uz tās veiktajām pārbaudēm uz ceļiem; tas varētu izskaidrot uz ceļiem veikto pārbaužu nelielo skaitu un telpās veikto pārbaužu lielo īpatsvaru. Sīkāku informāciju par to, kāds ir uz ceļiem un telpās veikto pārbaužu īpatsvars dažādās valstīs, skatīt 2. attēlā.

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



1.1. Pārbaudes uz ceļiem

Kopumā visā ES uz ceļiem tika pārbaudīti 4 982 439 transportlīdzekļi un 5 395 009 transportlīdzekļu vadītāji. Atšķirību starp šiem diviem skaitļiem var izskaidrot ar to, ka pārvadājumus bieži veic ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem, t. i., transportlīdzeklī atrodas vismaz divi transportlīdzekļa vadītāji. Atšķirības starp transportlīdzekļa vadītāju un transportlīdzekļu skaitu galvenokārt ir vērojamas Beļģijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Rumānijas, Spānijas, Vācijas un Zviedrijas ziņojumos.

Salīdzinot ar ziņojumu par 2015.–2016. gadu, pārbaudīto transportlīdzekļu skaits ir samazinājies par 39 %, kas skaitliski ir par 3 180 264 transportlīdzekļiem mazāk. Tas galvenokārt skaidrojams ar ievērojamu samazinājumu Vācijas (-54 % jeb 1 580 987) un Somijas[15] (-99 % jeb 1 081 158) paziņotajos rādītājos. Tas ir līdzīgs šo pašu divu dalībvalstu ziņotajam pieaugumam 2015.–2016. gadā.

Salīdzinot ar 2015.–2016. gadu, pārbaudīto transportlīdzekļa vadītāju skaits ir samazinājies par 8 %, kas ir mazāks kritums nekā 22 % iepriekšējā pārskata periodā. Tas galvenokārt ir skaidrojams ar samazinājumiem, par kuriem ziņojusi Bulgārija (-48 % jeb 142 147), Francija (-19 % jeb 157 780) un Polija (-13 % jeb 77 666), un kumulatīvo ietekmi, ko rada mazāka apmēra samazinājumi citās dalībvalstīs[16].

Pamatojoties uz transportlīdzekļa reģistrācijas valsti, 58 % pārbaudīto transportlīdzekļu bija attiecīgās valsts transportlīdzekļi, 33 % bija citu ES dalībvalstu transportlīdzekļi un 9 % bija trešās valstīs reģistrēti transportlīdzekļi[17]. Kopumā lielākā daļa uz ceļiem pārbaudīto transportlīdzekļu (90 % no kopējā skaita) bija preču pārvadātāji, bet tikai 10 % bija pasažieru pārvadātāji.

2017.–2018. gadā 75 % transportlīdzekļu, kam tika veiktas pārbaudes uz ceļiem, bija aprīkoti ar digitālo tahogrāfu. Tādējādi saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 2. panta 3. punktu nav pamata paaugstināt pārbaužu robežvērtību no 3 % līdz 4 %, kā tas būtu jādara, ja ar digitālajiem tahogrāfiem būtu aprīkoti 90 % pārbaudīto transportlīdzekļu.

1.2. Telpās veiktas pārbaudes

2017.–2018. gada periodā tika pārbaudīti 104 104 transporta uzņēmumi; tas ir par 29 % mazāk, salīdzinot ar 146 967 uzņēmumiem, kas tika pārbaudīti 2015.–2016. gadā. Kontroles darbinieki telpās pārbaudīja apmēram 33,7 miljonus darba dienu, kas, salīdzinot ar 34,8 miljoniem iepriekšējā ziņojumā, ir neliels samazinājums, t. i., par 3 %. Kopumā dalībvalstu kontroles iestādes telpās pārbaudīja 641 033 transportlīdzekļu vadītāju datus, kas ir par 3 % mazāk nekā 5 846 011 vadītāju dati 2015.–2016. gadā.

2. Pārkāpumi

Visas dalībvalstis sniedza datus par konstatētajiem pārkāpumiem, bet ne visas[18] sniedza informāciju par pārkāpumu veidiem. **Kopējais paziņoto pārkāpumu skaits bija aptuveni 3,41 miljons, kas, salīdzinot ar iepriekšējo ziņojumu (3,46 miljoni), ir stabils rādītājs.**

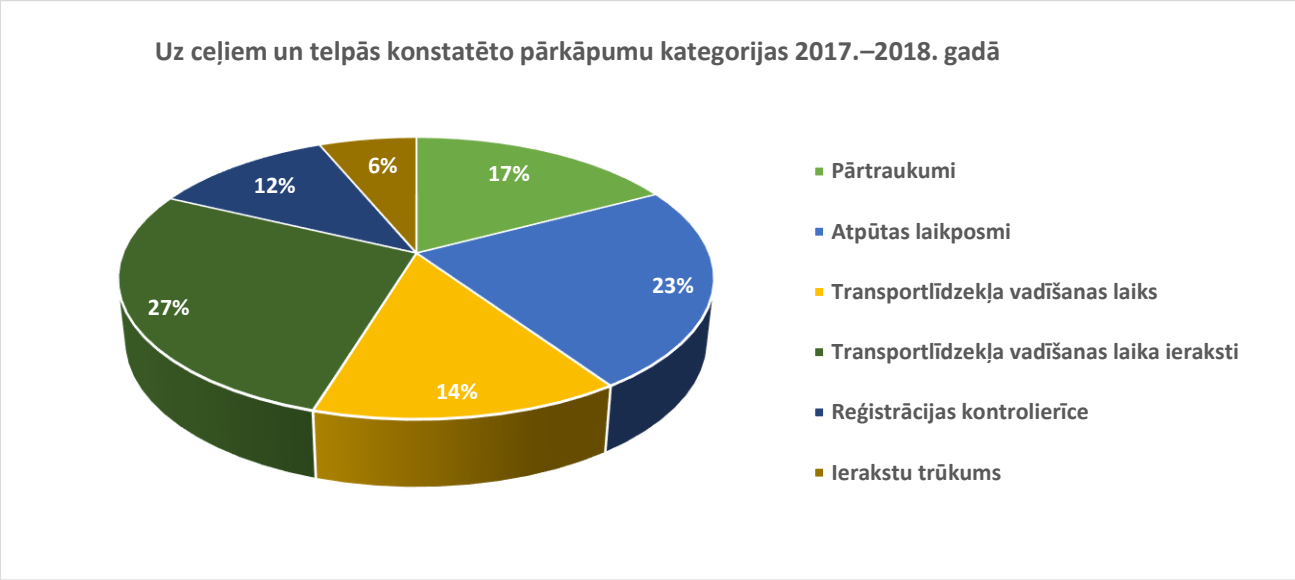
Telpās atklāto pārkāpumu skaits joprojām ir stabils, ar 1 % pieaugumu, savukārt uz ceļiem konstatēto pārkāpumu skaits ir samazinājies par 3 %. Uz ceļiem konstatēto pārkāpumu procentuālais īpatsvars saglabājās stabils, veidojot 57 % no kopējā konstatēto pārkāpumu skaita (58 % iepriekšējā ziņojumā).

[15] Somija nav iesniegusi valsts policijas datus.
[16] Apvienotā Karaliste, Austrija, Dānija, Horvātija, Itālija, Īrija, Kipra, Latvija, Lietuva, Nīderlande, Spānija, Ungārija un Zviedrija.
[17] Somijas sniegtie dati netika iekļauti, jo tie bija nepilnīgi.
[18] Latvija nesniedza informāciju par telpās veiktajās pārbaudēs konstatēto pārkāpumu veidiem.

Pārkāpumu veidu īpatsvars no kopējā atklāto pārkāpumu skaita bija līdzīgs īpatsvaram iepriekšējā pārskata periodā, ar nelielām izmaiņām. Ziņojuma 3. attēlā ir redzams ES vidējais pārkāpumu īpatsvars pēc pārkāpumu veidiem, kas gan uz ceļiem, gan telpās konstatēti 2017.–2018. gadā. Ar pārtraukumiem saistīto pārkāpumu skaits vēlreiz ir nedaudz samazinājies — no 21 % līdz 17 %, savukārt ar transportlīdzekļa vadīšanas laika uzskaiti saistīto pārkāpumu skaits no 24 % ir pieaudzis līdz 27 %. **Ar atpūtas laikposmiem saistīto pārkāpumu skaits veido 23 %** (24 % iepriekšējā ziņojumā), **ar reģistrācijas kontrolierīcēm[19] saistīto pārkāpumu skaits veido 12 %** (11 % iepriekšējā ziņojumā), **un ierakstu trūkums/pieejamība par citu darbu veido 6 %** (7 % iepriekšējā ziņojumā) no visu konstatēto pārkāpumu skaita. Šīs izmaiņas ir attēlotas ziņojuma 4. attēlā.

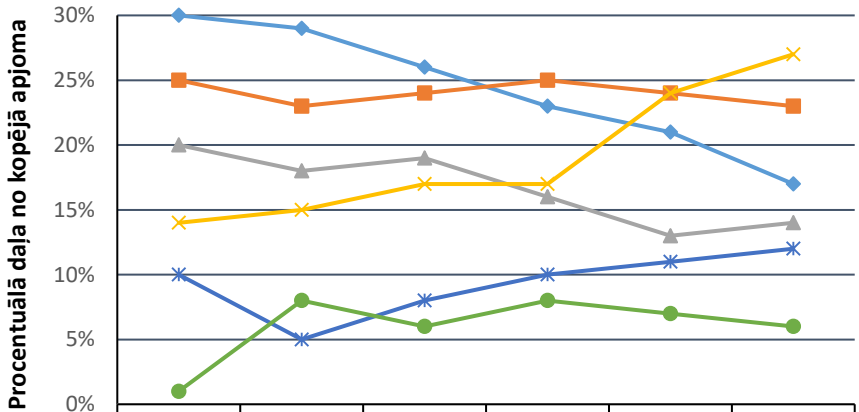
Vidējais pārkāpumu rādītājs, ko aprēķina, pamatojoties uz 100 darba dienām, kas pārbaudītas uz ceļiem un uzņēmumu telpās, ir nedaudz pieaudzis no 2,6 2015.–2016. gadā līdz 2,7 aktuālajā pārskata periodā. **Telpās konstatēto pārkāpumus rādītājs joprojām ir divas reizes augstāks nekā pārbaudēs uz ceļiem; tas liecina, ka pārbaudes telpās ir ievērojami efektīvākas par *ad hoc* pārbaudēm uz ceļiem.**

3. attēls. Uz ceļiem un telpās konstatēto pārkāpumu kategorijas 2017.–2018. gadā



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

4. attēls. Uz ceļiem un telpās konstatēto pārkāpumu kategorijas pēdējo 10 gadu laikā



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018
Pārtraukumi	30%	29%	26%	23%	21%	17%
Atpūtas laikposmi	25%	23%	24%	25%	24%	23%
Transportlīdzekļa vadīšanas laiks	20%	18%	19%	16%	13%	14%
Transportlīdzekļa vadīšanas laika ieraksti	14%	15%	17%	17%	24%	27%
Reģistrācijas kontrolierīce	10%	5%	8%	10%	11%	12%
Ierakstu trūkums/nepieejamība par citu darbu	1%	8%	6%	8%	7%	6%

2.1. Uz ceļiem konstatētie pārkāpumi

Uz ceļiem 2017.–2018. gadā tika konstatēti apmēram 1,94 miljoni pārkāpumu, kas ir par 3 % mazāk, salīdzinot ar 2 miljoniem pārkāpumu 2015.–2016. gadā. ES vidējais uz ceļiem konstatēto pārkāpumu skaits uz katrām 100 pārbaudītajām darba dienām nedaudz nokritās, no 2,17 samazinoties līdz 2,11. Vidēji 55 % konstatēto pārkāpumu izdarīja vietējie transportlīdzekļa vadītāji, kas atbilst 58 % vietējo transportlīdzekļu no visiem kontrolei apturētajiem transportlīdzekļiem.

2.2. Telpās konstatētie pārkāpumi

Telpās tika konstatēti apmēram 1,46 miljoni pārkāpumu, kas ir par 1 % mazāk nekā iepriekšējā pārskata periodā. Vidējais konstatēto pārkāpumu rādītājs uz katrām 100 pārbaudītajām darba dienām palielinājās no 4,19 līdz 4,35, kas ir par 4 % vairāk nekā 2015.–2016. gadā. Pārkāpumu rādītāja pieaugums (par spīti konstatēto pārkāpumu skaita samazinājumam) ir izskaidrojams ar pārbaudīto darba dienu skaita samazinājumu.

Pēc iepriekšējā ziņojumā minētā pārkāpumu rādītāja pieauguma[20] vidējais telpās konstatēto pārkāpumu skaits uz vienu uzņēmumu samazinājās no 37 pārkāpumiem 2015.–2016. gadā līdz 14 pārkāpumiem šajā periodā. Tas galvenokārt ir skaidrojams ar to, ka ir ievērojami samazinājušies konstatēto pārkāpumu rādītāji Latvijā (no 552,96 līdz 340,75 uz vienu uzņēmumu).

2.3. Kontroles darbinieku un tahogrāfu analīzes ierīču skaits

Pašreizējā pārskata periodā visā ES veiktajās pārbaudēs ir bijuši iesaistīti 61 558 kontroles darbinieki, kas apliecina stabilu situāciju attiecībā uz kontroles darbinieku skaitu.

Digitālo tahogrāfu ierakstu analīzei ir apmācīti 21 786 kontroles darbinieki (9 % samazinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu). Arī tahogrāfa ierakstu analīzei izmantojamo ierīču, kas tiek nodrošinātas kontroles darbiniekiem, skaits ir samazinājies par 5,5 %. Dalībvalstis nav norādījušas nekādus cēloņus šādam samazinājumam.

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

Eiropas Savienības Tiesa ir sniegusi Regulas (EK) Nr. 561/2006 interpretāciju ar nolēmumiem lietā C-231/18 NK un apvienotajās lietās C-203/18 un C-374/18. Lietas bija saistītas ar šās regulas 13. panta 1. punktā paredzēto izņēmumu interpretāciju, atsaucoties uz terminiem "vietējie tirgi" un "vispārējie pakalpojumi".

Lietā C-231/18 NK Tiesa nolēma, ka Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta p) apakšpunktā minētais termins "vietējie tirgi" ir jāinterpretē kā tāds, kas neattiecas ne uz

[20] No 2015.–2016. gada perioda līdz 2017.–2018. gada periodam tas palielinājās gandrīz trīs reizes, t. i., no 12,77 līdz 36,57.

darījumu, kas ir veikts starp mājlopu vairumtirgotāju un lauksaimnieku, ne arī uz darījumu, kuru veic pats mājlopu vairumtirgotājs, un tādējādi minētajā noteikumā paredzēto izņēmumu nevar paplašināt, iekļaujot tajā transportlīdzekļus, ar kuriem dzīvus dzīvniekus no saimniecībām ved tieši uz vietējām lopkautuvēm.

Apvienotajās lietās C-203/18 un C-374/18 Tiesa nosprieda, ka Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tā, ka izņēmums, kuru tas nosaka, attiecas tikai uz transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kombinācijām, ko izmanto vienīgi konkrētas transporta operācijas laikā, lai piegādātu preces kā daļu no vispārējā pasta pakalpojuma.

4. Dalībvalstu sadarbība

Saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 5. pantu dalībvalstīm ir pienākums uz ceļiem veikt vismaz sešas saskaņotās pārbaudes gadā, darbojoties kopā ar vismaz vienu citu dalībvalsti. Astoņas dalībvalstis[21] nav iesniegušas informāciju par precīzu saskaņoto pārbaužu skaitu, bet trīs dalībvalstis vispār nav ziņojušas, vai tās ir veikušas saskaņotās pārbaudes[22]. No 17 dalībvalstīm, kas bija sniegušas pietiekamu informāciju par pārbaudēm, 12 dalībvalstis[23] ir sasniegušas gadā paredzēto saskaņoto pārbaužu skaitu. Pamatojoties uz to, gan skaitliskos rādītājus iesniegušo dalībvalstu, gan gadā paredzēto saskaņoto pārbaužu skaitu sasniegušo dalībvalstu skaits salīdzinājumā ar 2015.–2016. gadu ir samazinājies, jo informāciju ir iesniegušas 24 dalībvalstis, no kurām attiecīgo robežvērtību ir sasniegušas 15 dalībvalstis.

Sadarbība starp dalībvalstīm galvenokārt attiecas uz kaimiņos esošajām dalībvalstīm. Turklāt — tāpat kā iepriekšējā pārskata periodā — lielākā daļa dalībvalstu ir norādījusi, ka sadarbība ir notikusi *Euro Contrôle Route* (*ECR*) ietvaros.

Dalībvalstu sadarbībai, kuras pamatā ir saskaņotās pārbaudes, kopīgu apmācību iniciatīvas vai pieredzes un informācijas apmaiņa, ir nozīmīga loma sociālās jomas tiesību aktu mērķu, t. i., uzlabotu darba apstākļu, godīgas konkurences un uzlabotas ceļu satiksmes drošības, sasniegšanā autotransporta nozarē. I mobilitātes pakete[24], kas tika pieņemta 2020. gada jūlijā un kas stājās spēkā šā ziņojuma tapšanas laikā, veicina un pastiprina dalībvalstu sadarbību un savstarpējo palīdzību, kā arī nodrošina efektīvāku un konsekventāku spēkā esošo noteikumu izpildi. Turklāt 2019. gadā tika izveidota Eiropas darba iestāde (EDI)[25], kuras galvenais mērķis ir nodrošināt taisnīgu darbaspēka mobilitāti iekšējā tirgū. Viens no EDI

[21] Dānija, Francija, Itālija, Nīderlande, Portugāle, Slovākija, Somija un Zviedrija.
[22] Grieķija, Horvātija un Kipra.
[23] Apvienotā Karaliste, Austrija, Čehijas Republika, Īrija, Lietuva, Luksemburga, Nīderlande, Polija, Rumānija, Spānija, Ungārija un Vācija.
[24] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR
[25] 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.).

galvenajiem uzdevumiem ir atbalstīt dalībvalstu sadarbību pārrobežu kontroles jomā un veicināt kopīgas pārbaudes, tostarp ES sociālo noteikumu jomā autotransporta nozarē.

II. Direktīvas 2002/15/EK īstenošanas pārskats

Saskaņā ar Direktīvas 2002/15/EK 13. pantu dalībvalstīm ir pienākums reizi divos gados Komisijai iesniegt ziņojumu par direktīvas īstenošanu un uzrādīt darba ņēmēju un darba devēju viedokli valsts mērogā.

1. Direktīvas 2002/15/EK darbības joma

Direktīvā ir paredzēti 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 šī direktīva paredz konkrētus darba stundu noteikumus, kas attiecas tieši uz autotransporta nozari, to uzskata par *lex specialis* vispārējai Direktīvai 2003/88/EK[26] par darba laiku, kurā ir noteiktas pamatprasības attiecībā uz darba laika organizēšanu darbiniekiem visās nozarēs.

2. Īstenošanas aspekti dalībvalstīs

Tikai Lietuva[27] ir norādījusi, ka 2017.–2018. gadā tika grozīti valsts noteikumi, ar kuriem īsteno Direktīvu 2002/15/EK. Tika grozīti noteikumi, kas reglamentē darba un atpūtas laiku (tostarp lietotos terminus), piemēram, transportlīdzekļa apkalpes locekļu maksimālo darba laiku, atpūtas laikposmus, nakts darbu, darba laika uzskaiti un informāciju par darba ņēmēju[28].

Vairākas dalībvalstis un sociālie partneri ir ziņojuši par atsevišķām īstenošanas problēmām. Slovākijas iestādes un Arodbiedrību konfederācija ziņoja, ka transportlīdzekļu vadītājiem un operatoriem trūkst zināšanu par tiesību aktiem, kas regulē darba laiku. Šādu uzskatu pauda arī Zviedrijas iestādes, kuras ziņoja, ka zināšanu trūkums īpaši vērojams darba devēju un pašnodarbināto vidū.

Vairākas iestādes arī ziņojušas, ka ir nepieciešams precizēt atsevišķas Direktīvā 2002/15/EK iekļautās definīcijas. Itālijā sociālie partneri ir aicinājuši precizēt direktīvā iekļautās definīcijas "darba laiks" un "laiks, kas veltīts visām autotransporta darbībām". Portugāles iestādes ir paudušas līdzīgas bažas un jo īpaši aicinājušas precizēt definīciju "darbgatavības laikposmi". Vācijas iestādes ir ziņojušas par grūtībām izvērtēt, kas ir "darba laiks", jo īpaši digitālo datu kontroles kontekstā.

---

[26] 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.).

[27] Grozījumi valdības 2017. gada 21. jūnija Rezolūcijas Nr. 496 par Lietuvas Darba kodeksa īstenošanu noteikumos, ar kuriem nosaka darba un atpūtas laiku pārvaldīšanas kārtībā izmantotos terminus.

[28] Valdības 2017. gada 21. jūnija Rezolūcija Nr. 496 par Lietuvas Darba kodeksa īstenošanu ar 2003. gada 14. maija Rezolūciju Nr. 587.

Arodbiedrības Slovēnijā un sociālie partneri Vācijā ir ziņojuši arī par cilvēkresursu trūkumu. Luksemburgas, kā arī atsevišķu Vācijas federālo zemju iestādes ir ziņojušas arī par to, ka viņu darbu ir kavējis nepietiekams kontroles darbinieku skaits. Un visbeidzot, atsevišķas valsts iestādes ir ziņojušas par grūtībām kontrolēt to transportlīdzekļa vadītāju darba laiku, kas iesaistīti dažāda veida pārvadāšanas darbībās[29] vai veic transporta operācijas vairākiem darba devējiem[30].

Francijas un Zviedrijas sniegtajās atbildēs ir bijis uzsvērts, cik būtiski ir palielināt Direktīvas 2002/15/EK īstenošanas uzraudzīšanai veikto pārbaužu biežumu, lai uzturētu Savienības darba tiesību standartus.

Pēdējo trīs gadu laikā Francija ir reorganizējusi savu darba inspekcijas sistēmu, izveidojot nozaru transporta inspekcijas vienības, kurās strādā darbinieki, kas ir apmācīti tā, lai viņi izprastu autotransporta nozares darbību specifiku. Šo organizatorisko izmaiņu rezultātā pārbaudes ir uzlabojušās gan kvalitatīvi, gan kvantitatīvi.

Zviedrijas iestādes ir novērojušas, ka pārbaužu skaita pieaugums ir radījis lielāku izpratni par noteikumiem. Zviedrijas mērķis ir uzlabot komunikāciju ar nozares pārstāvjiem un vairot izpratni par nakts darba negatīvo ietekmi, kopumā cenšoties uzlabot zināšanas par darba laiku regulējošajiem tiesību aktiem darba devēju un pašnodarbināto vidū.

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

3. Direktīvas 2002/15/EK interpretācija

Dažas dalībvalstis 2017.–2018. gada periodā ir ziņojušas par interpretācijām, kuras sniegušas valstu tiesas, interpretējot konkrētus Direktīvas 2002/15/EK noteikumus. Zviedrija ir norādījusi, ka tā gaida nolēmumu lietā, kas saistīta ar iespēju panākt koplīgumu, nosakot atkāpes no konkrētām daļām valsts tiesību aktā, ar ko transponē Direktīvu 2002/15/EK. Igaunija ir ziņojusi, ka juridiskos strīdus, kas saistīti ar Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu, ir atrisinājušas pirmās instances tiesas. Slovēnijā ir interpretētas neskaidrības par tiesību aktu hierarhiju attiecībā uz to, vai pusdienu pārtraukumi būtu jāuzskata par darba laiku. Grieķija ir nolēmusi, ka Direktīvas 2002/15/EK noteikumi, kas paredz, ka pārtraukuma un atpūtas laikposmi netiek uzskatīti par darba laiku, nekavē pieņemt valsta tiesību aktus ar mērķi uzlabot šo laikposmu regulējumu. Spānijā ir bijuši vairāki tiesas procesi, kas saistīti ar koplīgumiem, darba samaksu par brīvdienām, ceļā pavadīto laiku un pasažieru pārvadāšanu, un vienā konkrētā lietā — ar izmaiņām darba dienā un to ietekmi uz transportlīdzekļa vadītāju algas struktūru pasažieru pārvadājumu jomā.

4. Darba laika noteikumu pārkāpumi

[29] Kipra.
[30] Slovēnija.

Vairākas dalībvalstis[31] ir norādījušas, ka ir tikusi radīta iespēja noteiktā laikposmā koriģēt darbību, lai novērstu soda piemērošanu. Kontroles iestādes sankcijas piemēros tikai tad, ja nepilnības netiks novērstas. Šajā sakarā attiecīgā nozare Zviedrijā ir ziņojusi, ka tiešo sankciju trūkums ir ticis uztverts 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.

Par konstatētajiem pārkāpumiem kvantitatīvos datus ir iesniegušas tikai deviņas dalībvalstis[32]. Salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu, par kuru attiecīgo informāciju iesniedza astoņas dalībvalstis[33], šis skaits ir stabils. Vairākas no ziņojumus iesniegušajām dalībvalstīm bija tās pašas, kas šajā ziņojumā. Nepietiekamais datu apjoms neļauj izdarīt ES mēroga secinājumus.

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

Divpadsmit dalībvalstis[34] ir skaidri norādījušas, ka šā ziņojuma vajadzībām ir notikušas konsultācijas ar nozares darba devējiem un darba ņēmējiem, kā to paredz Direktīvas 2002/15/EK 13. pants. Šis skaits ir nedaudz lielāks nekā iepriekšējā ziņojumā norādītais (10 dalībvalstis), taču tas joprojām liecina, ka vairāk nekā puse dalībvalstu ziņošanā par darba laika noteikumu īstenošanu neiesaista sociālos partnerus. Dažas dalībvalstis ir norādījušas, ka nav notikusi konsultēšanās ar sociālajiem partneriem, jo kopš pēdējā ziņojuma nekādas izmaiņas nav notikušas.

Piecas no divpadsmit dalībvalstīm[35] sociālo partneru viedokļus nav atspoguļojušas atsevišķā iedaļā vai punktā, un trīs no tām ir norādījušas, ka no sociālajiem partneriem nekādas īpašas atsauksmes nav saņemtas[36]. Atsauksmes biežāk ir tikušas iekļautas visā dokumentā, tās skaidri neatdalot no valsts iestāžu viedokļa, vai tikai norādot, ka sociālie partneri komentārus nav snieguši. Tomēr septiņas dalībvalstis[37] savos ziņojumos sociālo partneru atsauksmes ir nodalījušas un izcēlušas atsevišķā iedaļā.

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

III. Secinājumi

[31] Austrija, Igaunija, Slovākija, Somija un Zviedrija.
[32] Austrija, Francija, Grieķija, Kipra, Polija, Rumānija, Somija, Spānija un Vācija.
[33] Austrija, Čehijas Republika, Francija, Īrija, Kipra, Luksemburga, Polija un Somija.
[34] Apvienotā Karaliste, Grieķija, Igaunija, Itālija, Kipra, Lietuva, Polija, Portugāle, Slovākija, Slovēnija, Vācija un Zviedrija.
[35] Igaunija, Kipra, Lietuva, Polija un Portugāle.
[36] Kipra, Lietuva un Polija.
[37] Apvienotā Karaliste, Grieķija, Itālija, Slovākija, Slovēnija, Vācija un Zviedrija.

ES autopārvadājumu sociālo noteikumu īstenošanas un izpildes analīzes vispārējais rezultāts liecina, ka kopējais izpildes un atbilstības līmenis 2017.–2018. gadā, salīdzinot ar 2015.–2016. gadu, joprojām ir stabils.

Lai gan pārbaudīto darba dienu skaits pastāvīgi samazinās, konstatēto pārkāpumu skaits ir saglabājies stabils, samazinoties par 1 %. Tas var liecināt par augstāku pārkāpumu konstatēšanas efektivitāti, bet to var izskaidrot arī ar faktu, ka telpās veikto pārbaužu skaits, salīdzinot ar uz ceļiem veikto pārbaužu skaitu, ir nedaudz palielinājies. Telpās konstatēto pārkāpumu rādītājs joprojām divas reizes pārsniedz uz ceļa konstatēto pārkāpumu skaitu; tas liecina, ka pārbaudes telpās ir efektīvākas par pārbaudēm, kas veiktas uz ceļiem.

Konstatēto pārkāpumu rādītāji dažādās ES valstīs ļoti atšķiras, un par lielāko daļu konstatēto pārkāpumu ir ziņojusi neliela grupa dalībvalstu, t. i., septiņas. Ir jāuzsver, ka dažas dalībvalstis, kurās konstatēto pārkāpumu rādītājs ir ļoti zems, ir arī starp tām dalībvalstīm, kurām pārbaudīto darba dienu procentuālais īpatsvars ir visaugstākais. Šis fakts, kā arī tendence samazināties pārbaudīto darba dienu skaitam un ierobežotās kontroles iespējas (cilvēkresursi un finanšu resursi, prasmes un kontroles aprīkojums) visās dalībvalstīs norāda, ka noteikti ir nepieciešams pārbaudes veikt mērķtiecīgāk.

Pārbaudēs uz ceļiem īpaši svarīga ir piekļuve datiem, piemēram, riska novērtējumam, jo īpaši, lai nodrošinātu mērķtiecīgākas pārbaudes un samazinātu nevajadzīgas "tukšās" pārbaudes, t. i., pārbaudes, kurās pārkāpumi nav konstatējami. Saskaņā ar jaunajām prasībām, kas noteiktas I mobilitātes paketē, uz ceļa strādājošajiem inspektoriem būs obligāti jānodrošina piekļuve riska novērtējuma datiem.

Attiecībā uz dalībvalstu saskaņotajām un kopīgajām pārbaudēm — ir skaidri redzams, ka tās veicina zināšanu apmaiņu un saskaņotu pieeju spēkā esošo ES noteikumu izpratnei un izpildei. Šā iemesla dēļ Komisija mudina dalībvalstis turpināt pastiprināt centienus sadarbības uzlabošanā, veicot kopīgās pārbaudes un saskaņotās pārbaudes, kā arī izmantot Eiropas Darba iestādes piedāvāto palīdzību.

Dažādu pārkāpumu veidu īpatsvars ir saglabājies iepriekšējam pārskata periodam līdzīgā līmenī. Telpās konstatētie pārkāpumi, kas ir saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanas laika uzskaiti, veido gandrīz pusi no visiem konstatētajiem pārkāpumiem, kas liecina par to, ka uzņēmumiem ir grūtības ar attiecīgo datu pienācīgu glabāšanu. Dažas dalībvalstis ir ieviesušas lielākas soda naudas, savukārt citas ir koriģējušas valstī noteiktos sodu līmeņus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 1. janvāra Regulu (EK) 2016/403 attiecībā uz nopietnu pārkāpumu klasifikāciju. Šāda rīcība varētu apturēt aizvien pieaugošo tendenci attiecībā uz pārkāpumiem, kas ir saistīti ar transportlīdzekļa vadīšanas laika uzskaiti, jo transportlīdzekļa vadīšanas laika uzskaites neesamība tiek klasificēta kā ļoti nopietns pārkāpums.

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 atgādināt, ka pret dalībvalstīm, kuras neievēro Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantā noteikto prasību par informācijas iesniegšanu, ir iespējams uzsākt tiesvedību.

Komisija ir pārliecināta, ka I mobilitātes pakete, kas tika pieņemta šā ziņojuma sagatavošanas laikā, ļaus uzlabot padziļināto pārbaužu efektivitāti un sadarbību starp dalībvalstīm. Īstenošanas akts, kas Komisijai ir jāpieņem attiecībā uz saskaņotu riska novērtējuma "formulu", ļaus kontroles iestādēm ātri noteikt uzņēmuma profilu, ko viņi ir paredzējuši pārbaudīt. Jo īpaši tie zinās, vai uzņēmumam ir zems riska novērtējums (zema līmeņa pārkāpumu dēļ) vai augsts riska novērtējums (augsta līmeņa pārkāpumu dēļ). Turklāt iespēja attālināti un agrīni atklāt, vai iespējamās manipulācijas un ļaunprātīgu izmantošanu, nodrošinās kontroles iestādēm rīku, kas palīdzēs atlasīt transportlīdzekļus, kuriem veicama kontrole. Ar šiem pasākumiem tiks samazināts nevajadzīgo pārbaužu skaits un ietaupīti gan kontroles iestāžu, gan transportlīdzekļa vadītāju resursi.

Komisija ar dalībvalstu palīdzību turpinās uzraudzīt sociālo noteikumu īstenošanu autotransporta jomā un atgādinās dalībvalstīm Direktīvas 2002/15/EK 13. panta 1. punktā noteikto prasību, ka tām šajā ziņojumā ir jāiekļauj abu nozares pušu viedokļi. Dalībvalstis tiek mudinātas apsvērt spēkā esošo noteikumu papildu pārbaudi un kontroli, un ziņot Komisijai par gadījumiem, kuros ES noteikumi tiek interpretēti atšķirīgi.