



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2020. gada 7. aprīlī
(OR. en)

5112/1/20
REV 1 ADD 1

Starpiestāžu lieta:
2017/0121(COD)

TRANS 6
SOC 7
EMPL 7
MI 6
CODEC 11
PARLNAT 19

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

Temats: Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVU, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012

- Padomes paskaidrojuma raksts
- Padome pieņēmusi 2020. gada 7. aprīlī

I. IEVADS

1. Eiropas Komisija 2017. gada 31. maijā pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā.
2. Šis priekšlikums tika iesniegts kā daļa no mobilitātes paketes I, un likumdošanas procedūra tika organizēta saistībā ar diviem citiem tiesību aktu priekšlikumiem: vienu – par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai un kravas autopārvadājumu tirgum un otru – par transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, atpūtas noteikumiem un tahogrāfiem.
3. Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) 2018. gada 3. decembrī vienojās par vispārēju pieeju ¹.
4. Eiropas Parlaments 2019. gada 4. aprīlī pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.
5. No 2019. gada oktobra līdz decembrim notika sarunas starp Eiropas Parlamentu, Padomi un Komisiju, lai panāktu vienošanos par priekšlikumu. 2019. gada 11. decembrī sarunu vedēji vienojās par kompromisa tekstu, ko pēc tam 2019. gada 20. decembrī apstiprināja Pastāvīgo pārstāvju komiteja ².
6. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) politisko vienošanos apstiprināja 2020. gada 21. janvārī, un Padome to apstiprināja 2020. gada 20. februārī. ³

¹ Dokuments ST 15084/18.

² Dokuments ST 15083/19.

³ Dokuments ST 5424/20 + ADD 1–4.

7. Savā darbā Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2018. gada 18. janvāra atzinumu un Reģionu komitejas 2018. gada 1. februāra atzinumu.
8. Ņemot vērā šo vienošanos un pēc tam, kad juristi lingvisti to bija pārskatījuši, Padome, izmantojot rakstisko procedūru, 2020. gada 7. aprīlī pieņēma Padomes nostāju pirmajā lasījumā saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, kas noteikta Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā.

II. MĒRKIS

9. Priekšlikuma vispārējais mērķis ir, no vienas puses, nodrošināt pienācīgus darba apstākļus un atbilstošu sociālo aizsardzību transportlīdzekļu vadītājiem un, no otras puses, precizēt, saskaņot un samazināt administratīvās prasības pārvadātājiem, ļaujot tiem sniegt pakalpojumus godīgas konkurences apstākļos.
10. Ar priekšlikumu arī tiek ņemta vērā nepieciešamība, kas pausta, veicot Darba ņēmēju norīkošanas direktīvas pārskatīšanu ar Direktīvu (ES) 2018/957, noteikt īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā.

III. PADOMES PIRMĀ LASĪJUMA NOSTĀJAS ANALĪZE

A) Vispārīga informācija

11. Balstoties uz Komisijas priekšlikumu, Parlaments un Padome ir risinājuši sarunas, lai panāktu vienošanos posmā, kad tiek apstiprināta Padomes nostāja pirmajā lasījumā. Padomes nostājas projekta teksts pilnībā atspoguļo kompromisu, kas panākts starp abiem likumdevējiem.

B) Svarīgākie politikas jautājumi

12. Kompromisu, kas ir atspoguļots Padomes pirmā lasījuma nostājā, veido šādi galvenie elementi:

a) Atbrīvojumi no norīkošanas režīma darba ņēmējiem, kas iesaistīti starptautiskajos autopārvadājumos

13. Divi galvenie Padomes nostājas elementi attiecas uz atbrīvojuma no vispārējiem darbā norīkošanas noteikumiem ieviešanu, ņemot vērā augsto mobilitātes pakāpi, un uz šī atbrīvojuma piemērošanas jomu. Komisijas priekšlikumā kā izšķirošs kritērijs bija noteikts transportlīdzekļa vadītāja uzturēšanās ilgums citā dalībvalstī, savukārt gan Parlaments, gan Padome deva priekšroku paredzēt nošķiršanu atkarībā no veiktā pārvadājuma rakstura. Attiecībā uz atbrīvojuma piemērošanas jomu Komisijas priekšlikumā priekšroka tika dota atbrīvojumam, kas attiektos tikai uz diviem elementiem valsts noteikumos, kurus piemēro norīkotajiem darba ņēmējiem ⁴, savukārt gan Parlaments, gan Padome deva priekšroku pilnīgam atbrīvojumam no darbā norīkošanas materiālo un procesuālo noteikumu piemērošanas.
14. Padomes teksts (1. panta 1. līdz 7. punkts) lielā mērā atbilst Parlamenta nostājai (grozījumi Nr. 765, 787–789, 791, 792, 837 (daļēji), 838–842). Konkrēti, Padome piekrita atbrīvojuma attiecināšanai tikai uz gadījumiem, kad ir noslēgts pakalpojumu līgums starp darba devēju, kas nosūta transportlīdzekļa vadītāju, un personu, kas darbojas uzņēmējā dalībvalstī (1. panta 2. punkts); tādējādi nav izslēgti pašpārvadājumi, uz kuriem neattiecas pakalpojumu līgumi.

⁴ Minimālais apmaksātais ikgadējais atvaļinājums un minimālās algas / atalgojuma likmes.

15. Darbības, kas atbrīvotas no norīkošanas noteikumiem, jo īpaši ietver gan kravu, gan pasažieru "divpusējus pārvadājumus" (1. panta 3. un 4. punkts) un paredz ļoti ierobežotu elastību attiecībā uz papildu apstāšanos saistībā ar pārvadājumiem. Tādējādi par augstu mobilitātes pakāpi, kas pamato atbrīvojuma piešķiršanu, tiek uzskatīts tas, ka transportlīdzekļa vadītājs veic ceļu starp dalībvalsti, kurā transportlīdzekļa vadītāja uzņēmums veic uzņēmējdarbību, un citu dalībvalsti vai trešo valsti. Kontroles nolūkā ierobežotā elastība attiecībā uz papildu apstāšanos saistībā ar pārvadājumiem ir atkarīga no tā, vai transportlīdzeklī tiek reģistrēti dati par robežšķērsošanu, un – kā nākamais solis – arī dati par iekraušanas un izkraušanas darbībām.
16. Tādējādi iekšzemes pārvadājumu veikšana citā dalībvalstī (kabotāža) tiek uzskatīta par situāciju, kurā transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā (1. panta 7. punkts).
17. Skaidrības labad kompromiss paredz, ka transportlīdzekļa vadītājs, kas šķērso citu dalībvalsti, nav norīkots darba ņēmējs. Attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem brauciena autoceļu posmu analizē atsevišķi pēc loģikas, ko izmanto darbībai, uz ko attiecinā atbrīvojumu (1. panta 5. un 6. punkts).

b) Pārredzamība attiecībā uz nodarbinātības noteikumiem un nosacījumiem

18. Padome akceptēja Parlamenta lūgumu ieviest īpašu noteikumu par uzņēmējas dalībvalsts pienākumu nodrošināt pārredzamību attiecībā uz tās nodarbinātības noteikumiem un nosacījumiem, tostarp tiem, kas noteikti konkrētos koplīgumos (1. panta 9. punkts). Tādējādi grozījumi Nr. 794 un 837 (2.f punkts) tiek saglabāti Padomes teksta pārformulētā redakcijā.

c) Trešās valsts pārvadātāji

19. Gan Parlaments, gan Padome uzskatīja, ka ES transportlīdzekļu vadītāju norīkošanas noteikumu pastiprināšanai nebūtu jārada konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem, kuriem ir piekļuve ES autopārvadājumu tirgum. Padome piekrita iekļaut šo aspektu *lex specialis* (1. panta 10. punkts), balstoties uz virkni apsvērumu (15–17), kuros izskaidroti pieejamie instrumenti. Tāpēc grozījumi Nr. 829 un 837 (2.g punkts) tika daļēji saglabāti.

d) Administratīvās prasības attiecībā uz norīkošanu darbā, kontroli un izpildi

20. Padomes teksta pamatā ir Komisijas priekšlikums attiecībā uz slēgtu un – salīdzinājumā ar Direktīvu 2014/67/ES – saīsinātu sarakstu ar administratīvajām prasībām, kas pievienotas transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā (1. panta 11. punkts). Saskaņā ar Parlamenta nostāju un Komisijas atbalstu pārvadātājiem būs iespēja un pienākums norīkojuma deklarāciju un pieprasītās informācijas nosūtīšanai izmantot Komisijas Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (*IMI*). Šī saskaņotā procedūra padarīs atsevišķās valstu informācijas sistēmas liekas. Attiecībā uz informāciju, kas glabājama norīkojuma deklarācijā, Padomes teksts balstās uz Komisijas priekšlikumu, un tajā ir pievienoti daži elementi pēc Parlamenta lūguma.
21. Pārbaudes noteikumos ir saglabāta Komisijas priekšlikumā dotā struktūra, saskaņā ar kuru tiek nošķirta pārbaude uz ceļa un pārbaude pēc norīkošanas darbā. Saskaņā ar Parlamenta nostāju Padome neattīstīja domu par to, ka transportlīdzeklī jābūt pieejamiem papildu dokumentiem attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāja darba līgumu un algas lapām. Tomēr šo informāciju var pieprasīt tieši no autopārvadātāja pēc norīkošanas darbā. Šis pēcnorīkošanas pārbaudes posms, kurā uzņēmēja dalībvalsts var iesaistīt to dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, Padomes tekstā ir izstrādāts sīkāk, lai ņemtu vērā arī Parlamenta izdarītos grozījumus. Konkrēti, galvenais saziņas rīks pārvadātājam būs *IMI* sistēma, un dalībvalstij ir iespēja iesaistīt sociālos partnerus.
22. Padome piekrita direktīvā iekļaut dalībvalstu pienākumu noteikt sodus, ko piemēro par *lex specialis* noteikumu pārkāpumiem, un piemērot sankcijas loģistikas ķēdes dalībniekiem, ja tie zina vai tiem vajadzētu zināt par pārkāpumiem (5. pants). Visbeidzot, Padome akceptēja arī noteikumu par "pārdomātu izpildi", kas uzliek dalībvalstīm pienākumu vispārējā kontroles stratēģijā iekļaut darbā norīkošanas noteikumu kontroli (6. pants).
23. Rezumējot, grozījumi Nr. 838–847, 850, 853–855, 857, 862 un 864 tika saglabāti daļēji, proti, saīsinātā vai pārstrādātā redakcijā, savukārt grozījumi Nr. 848, 849 un 852 netika saglabāti.

e) Direktīvas 2002/15/EK iekļaušana sociālās jomas tiesību aktu izpildes standartos

24. Direktīva 2002/15/EK papildina regulu par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem autotransporta nozarē strādājošiem transportlīdzekļu vadītājiem ⁵, piemēram, ierobežojot transportlīdzekļu vadītāju kopējo iknedēļas darba laiku un ierobežojot nakts darbu.
25. Ar Direktīvu 2006/22/EK ievieša Savienības standartus, lai kontrolētu un izpildītu noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, kā arī noteikumus par tahogrāfiem. Tomēr no tās darbības jomas tika izslēgta Direktīva 2002/15/EK. Padomes nostājā tagad tiek akceptēta minētās direktīvas iekļaušana kontroles standartos saskaņā ar Komisijas priekšlikumu un Parlamenta nostāju.
26. Minētā iekļaušana attiecas uz vairākiem aspektiem: valstu pārbaudes sistēmas, minimālais pārbažu skaits un ziņošana par rezultātiem (grozītās direktīvas 2. panta 1., 3., 3.a un 4. punkts, I pielikums), pārbažu uzsākšana telpās pēc nopietniem pārkāpumiem (grozītās direktīvas 6. panta 1. punkts), valstu riska novērtējuma sistēmas (grozītās direktīvas 9. panta 1. punkts) un informācijas apmaiņa (grozītās direktīvas 7. panta 1. punkta d) apakšpunkts un 8. pants). Ņemot vērā Darba laika direktīvas plašo darbības jomu, Padomes nostājā ir dota priekšroka uz risku balstītai pieejai attiecībā uz mērķtiecīgām pārbaudēm, nevis kvantitatīvam minimālam mērķim (grozītās direktīvas 2. panta 3.a punkts). Tādējādi grozījumi Nr. 806 un 835 tika saglabāti pārformulētā redakcijā, bet grozījums Nr. 810 netika saglabāts.

⁵ 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.

f) Administratīvā sadarbība izpildes jautājumos

27. Noteikumi par administratīvo sadarbību tiek grozīti, lai tos labāk nošķirtu no informācijas apmaiņas saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1071/2009, kas jau tiek veikta, izmantojot specializētu elektronisko sistēmu. Pārējos gadījumos Padomes tekstā ir paredzēta *IMI* sistēmas izmantošana un valstu iestādēm noteikti termiņi atbildes sniegšanai. Tādējādi grozījumi Nr. 812–814 un 816–818 tika saglabāti un daļēji pārformulēti, savukārt grozījumi Nr. 815 un 819 netika saglabāti.

g) Pārskatītie sociālās jomas tiesību aktu izpildes standarti

28. Papildus tam, ka saskaņā ar Darba laika direktīvu riska novērtējuma sistēma tiek attiecināta arī uz valstu noteikumiem, tajā tiek veiktas divas būtiskākas izmaiņas (grozītās direktīvas 9. pants): pirmkārt, Komisija ievieš vienotu uzņēmuma riska novērtējuma formulu un, otrkārt, kontroles iestādēm visā ES būs pieejama valsts informācija par riska novērtējumu, tostarp saistībā ar pārbaudēm uz ceļiem. Tādēļ kompromisam tika daļēji akceptēti grozījumi Nr. 821, 824 un 825.
29. Padome akceptē to, ka dalībvalstis cenšas paplašināt saskaņotās pārbaudes, attiecinot tās uz pārbaudēm uzņēmumu telpās, rodot kompromisu attiecībā uz saistītu lūgumu no Parlamenta puses (grozītās direktīvas 5. pants, grozījums Nr. 809). Tiek uzsvērts arī Eiropas Darba iestādes turpmākā loma saskaņā ar pilnvarām, kas piešķirtas šai jaunajai struktūrai, kura tika izveidota 2019. gadā (29. apsvērums).
30. Padomes tekstā ir apstiprināts Komisijas priekšlikums un daļēji arī Parlamenta grozījums Nr. 826 izstrādāt vienotu pieeju tāda "cita darba" kontrolei, kas pagarina transportlīdzekļu vadītāju darba laiku, kad viņi nevada transportlīdzekli, un vienlaikus atcelt prasību par papildu apliecinājuma veidlapām (grozītās direktīvas 11. panta 3. punkts).

h) Pilnvarojumi Komisijai

31. Kompromiss bija jārod arī attiecībā uz to procedūru izvēli, ar kurām Komisija tiek pilnvarota pieņemt tiesību aktus, un tas tika panākts attiecībā uz dosjē, par kuriem notiek paralēlas sarunas. Padomes tekstā ir ietverti divi pilnvarojumi pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz grozītās direktīvas pielikumu atjaunināšanu un trīs jauni pilnvarojumi pieņemt īstenošanas aktus, proti, par vienotu formulu riska novērtējuma aprēķināšanai, par vienotu pieeju tam, kā tiek reģistrēts un kontrolēts laiks, ko pavadā, veicot "citu darbu", un par funkciju izstrādi *IMI* saziņas rīkam, kas jāizmanto norīkojuma deklarācijās.

i) Transponēšana un pirmais politikas novērtējums

32. Abi likumdevēji atjaunināja savu nostāju par transponēšanas termiņu. Saskaņā ar vērienīgu pieeju, kas ir saistīta ar jaunā *IMI* saziņas rīka pieejamību, dalībvalstīm direktīva jātransponē 18 mēnešu laikā pēc tās stāšanās spēkā (9. pants). Komisijas novērtējumu par direktīvas un jo īpaši par īpašo noteikumu attiecībā uz norīkotajiem transportlīdzekļu vadītājiem īstenošanu ir paredzēts veikt 2025. gada beigās (7. pants).

j) Citi Padomes nostājas elementi

33. Padomes nostājas galīgajā tekstā tika iekļauti vēl šādi elementi, ko Padome pievienoja Komisijas priekšlikumam:
- a) precizējums, ka transportlīdzekļa vadītāja vairākkārtēja pārtraukta uzturēšanās uzņēmējā dalībvalstī nesummējas ilgtermiņa norīkojumā (1. panta 8. punkts);
 - b) noteikums par pārbaudes pieeju, ja transportlīdzekļa vadītājam nav norīkojuma deklarācijas, kas nozīmē, ka transportlīdzekļa vadītājs var izmantot atbrīvojumu no norīkošanas noteikumiem (1. panta 11. punkta pēdējā daļa).

34. Padome pilnībā vai principā akceptēja vēl šādus Parlamenta grozījumus Komisijas priekšlikumā:
- a) aizsardzības pasākumi, kuru mērķis ir nodrošināt efektīvas pārbaudes uz ceļiem, neradot transportlīdzekļa vadītājam lieku kavēšanos – grozītās direktīvas 2. panta 1. punktā un 1. panta 15. punktā (grozījumi Nr. 807 un 859);
 - b) vispārējs pienākums dalībvalstīm sadarboties – 1. panta 16. punktā (grozījums Nr. 860); un dalībvalstu un darba devēju pienākums nodrošināt izglītību un apmācību attiecīgi kontroles iestādēm un transportlīdzekļu vadītājiem – 8. pantā (grozījums Nr. 867);
 - c) redakcionāli uzlabojumi, atjauninot novecojušas atsauces (grozījumi Nr. 811, 821–823, 827, 828, 832–834).

IV. SECINĀJUMS

35. Padomes nostāja pirmajā lasījumā pilnībā atspoguļo kompromisu, kas panākts Padomes un Eiropas Parlamenta sarunās, kuras sekmēja Komisija. Šis kompromiss ir apstiprināts Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas (TRAN) priekšsēdētājas vēstulē Pastāvīgo pārstāvju komitejas priekšsēdētājam (2020. gada 23. janvāris). Minētajā vēstulē priekšsēdētāja norādīja, ka viņa ieteiks TRAN komitejas locekļiem un pēc tam plenārsēdei, lai tie Parlamenta otrajā lasījumā bez grozījumiem pieņemtu Padomes nostāju pirmā lasījumā, kad to būs pārbaudījuši abu iestāžu juristi lingvisti.
36. Tāpēc Padome uzskata, ka tās nostāja pirmajā lasījumā ir līdzsvarots rezultāts un ka nozarei specifiskie noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā – kad tie būs pieņemti – uzlabos viņu darba apstākļus, vienlaikus nodrošinot brīvību sniegt pārrobežu transporta pakalpojumus, un direktīvas grozījumi attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām padarīs kontroli un izpildi visaptverošāku, efektīvāku un saskaņotāku.