



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2017. gada 1. jūnijā
(OR. en)

9671/17

Starpiestāžu lieta:
2017/0121 (COD)

TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 1. jūnijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2017) 278 final
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, 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

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2017) 278 *final*.

Pielikumā: COM(2017) 278 *final*

Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

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

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Autotransporta nozarē Savienības sociālās jomas noteikumi palīdz sasniegt politikas mērķus, proti, uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, nodrošināt taisnīgu konkurenci starp autopārvadājumu uzņēmumiem un paaugstināt ceļu satiksmes drošību visiem satiksmes dalībniekiem. Šo noteikumu pielāgošana nozares vajadzībām, kā arī to vienotas un efektīvas piemērošanas un izpildes nodrošināšanas atvieglošana ir būtiska Komisijas stratēģijas sastāvdaļa, lai vēl vairāk integrētu ES autopārvadājumu tirgu un panāktu, ka nozare darbojas taisnīgi, sekmīgi un sociāli atbildīgi, kā minēts 2011. gada 28. marta baltajā grāmatā par transportu¹.

Galvenie sociālās jomas noteikumi, ko piemēro autotransporta nozarē, ietver normas par transportlīdzekļu vadītāju darba laika organizēšanu, kas izklāstītas Direktīvā 2002/15/EK², minimālajiem izpildes nodrošināšanas nosacījumiem, kas izklāstīti Direktīvā 2006/22/EK, noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 561/2006³ un noteikumus par darba ņēmēju norīkošanu darbā, kas izklāstīti Direktīvā 96/71/EK⁴ un Izpildes direktīvā 2014/67/ES⁵. Šie tiesību akti ir daļa no plašākiem centieniem uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, nodrošināt godīgu konkurenci starp pārvadātājiem un uzlabot drošību uz Eiropas ceļiem, kā arī panākt līdzsvaru starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību un pārvadātāju brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus.

Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) ietvaros laikposmā no 2015. līdz 2017. gadam veiktajā *ex-post* izvērtējumā⁶ par sociālās jomas regulējumu un tā izpildes nodrošināšanu autotransporta nozarē tika secināts, ka spēkā esošie noteikumi nespēj sekmīgi un efektīvi mazināt ar darba apstākļu pasliktināšanās un konkurences izkropļojumu riskus. Tam par iemeslu ir nepilnības tiesiskajā regulējumā. Daži noteikumi ir neskaidri formulēti, nepiemēroti, tos ir grūti īstenot vai nodrošināt to izpildi, kā rezultātā kopīgo noteikumu īstenošana dalībvalstīs nav vienota un rodas iekšējā tirgus sadrumstalotības risks.

Izanalizējot problēmas reālajās situācijās, tika konstatēts, ka ir steidzami jārisina jautājums par atšķirīgu Direktīvas 96/71/EK un Direktīvas 2014/67/ES interpretēšanu un piemērošanu autotransporta nozarē. Šim tiesību akta priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā ir secināts, ka noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā un administratīvās prasības neatbilst starptautisko autopārvadājumu nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju izteikti mobilajam darba raksturam. Tas rada nesamērīgu regulatīvo slogu pārvadātājiem, kā arī nepamatotus šķēršļus pārrobežu pakalpojumu sniegšanā. Juridiskie un praktiskie sarežģījumi, kas rodas, piemērojot noteikumus par autotransporta nozarē strādājošo norīkošanu darbā, tika

¹ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

² OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.

³ OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

⁴ OV L 18, 21.1.1997., 1. lpp.

⁵ OV L 159, 28.5.2014., 11. lpp.

⁶ Minētais *ex-post* izvērtējums aptvēra Regulu (EK) Nr. 561/2006 par transportlīdzekļu vadīšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, Direktīvu 2006/22/EK par regulas noteikumu izpildes nodrošināšanu un Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi.

uzsvērti 10. apsvērumā Komisijas 2016. gada 8. marta priekšlikumā direktīvai, ar ko groza Direktīvu 96/71/EK⁷: *Nemot vērā starptautisko autopārvadājumu izteikti mobilo darba raksturu, Darba ņēmēju norīkošanas direktīvas īstenošana raisa īpašus juridiskus jautājumus un grūtības (jo īpaši gadījumos, kad nav pietiekamas saiknes ar attiecīgo dalībvalsti). Vispiemērotākā pieeja būtu šos jautājumus risināt ar nozaru tiesību aktu starpniecību kopā ar citām ES iniciatīvām, kuru mērķis ir uzlabot autopārvadājumu iekšējā tirgus darbību.*

Šajā priekšlikumā ir paredzēta holistiska pieeja riskiem, kas saistīti ar neatbilstošiem transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem, tostarp darba līguma noteikumiem un nosacījumiem, vienlaikus mazinot pārmērīgo regulatīvo slogu pārvadātājiem un novēršot konkurences izkropļojumus. Vispārējais mērķis ir nodrošināt līdzsvaru starp pienācīgiem darba apstākļiem transportlīdzekļu vadītājiem un brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus pārvadātājiem.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem politikas jomā**

Šis priekšlikums ir daļa no plašāka patlaban notiekoša Savienības autotransporta nozares tiesību aktu pārskatīšanas procesa. Tas ir cieši saistīts ar iniciatīvu padarīt skaidrākus un reālajiem apstākļiem atbilstošākus Regulā (EK) Nr. 561/2006 izklāstītos noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, kā arī Regulas (ES) Nr. 165/2014 noteikumus par tahogrāfa izmantošanu. Priekšlikums ir arī saistīts ar pašlaik notiekošu šādu tirgus noteikumu pārskatīšanu: par iespēju veikt autopārvadātāja profesionālo darbību (Regula (EK) Nr. 1071/2009), par piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (Regula (EK) Nr. 1072/2009) un par piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum (Regula (EK) Nr. 1073/2009). Sociālās jomas un tirgus noteikumi veido visaptverošu un saskaņotu tiesisko regulējumu, un, tikai konsekventi un sekmīgi nodrošinot šo noteikumu izpildi, būs iespējams izveidot taisnīgu, drošu un vidiski un sociāli ilgtspējīgu autotransporta nozari. Neviena no iepriekš minētajām iniciatīvām nevar pati par sevi sekmīgi atrisināt esošās sociālās un tirgus problēmas.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Priekšlikums palīdz īstenot divas Komisijas prioritātes, proti, izveidot dziļāku un taisnīgāku iekšējo tirgu un veicināt nodarbinātību, izaugsmi un investīcijas. Tas ir saskanīgs ar darbībām, kuru mērķis ir apkarot sociālo netaisnību un negodīgu konkurenci un izveidot sociālu sistēmu jaunām darba iespējām un taisnīgiem uzņēmējdarbības nosacījumiem.

Viens no priekšlikuma mērķiem ir nodrošināt pienācīgus darba apstākļus un atbilstošu sociālo aizsardzību. Tādēļ tas ir saderīgs ar Komisijas sociālās programmas mērķiem un iniciatīvu izveidot ES sociālo tiesību pilāru. Priekšlikums ir saskanīgs arī ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 31. pantu, kurā ir noteiktas tiesības uz godīgiem un taisnīgiem darba apstākļiem.

Priekšlikums papildina Normatīvās atbilstības un izpildes programmu, paredzot samazināt regulatīvo slogu, vienkāršot dažus noteikumus un pielāgot tos nozares specifiskajām vajadzībām. Priekšlikums arī uzlabos izpildes nodrošināšanas efektivitāti, pilnveidojot esošo kontroles rīku un sistēmu izmantošanu.

⁷

COM(2016) 128 final.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Ar šo priekšlikumu groza Direktīvu 2006/22/EK un saistībā ar Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka nozarei specifiskus noteikumus par darba ņēmēju norīkošanu darbā.

Direktīvas 2006/22/EK pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkts, un uz šo punktu vajadzētu pamatoties arī direktīvas grozījumiem.

Direktīvas 96/71/EK un Direktīvas 2014/67/ES pamatā ir (tagadējais) LESD 53. panta 1. punkts. Tomēr sakarā ar to, ka priekšlikumā ierosinātie noteikumi attiecas tikai uz transporta pakalpojumu sniegšanas specifiku, būtu jāatsaucas uz LESD 91. panta 1. punktu.

• Subsidiaritāte

Saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu transporta jomā ES un dalībvalstīm ir dalīta kompetence. Tomēr esošos noteikums var grozīt vienīgi ES likumdevējs.

Pašreizējā regulējuma nepilnību dēļ dalībvalstis atšķirīgi īsteno un izpilda ES sociālās jomas noteikumus, tostarp noteikumus par darba ņēmēju norīkošanu darbā. Ar vadlīnijām vai dalībvalstu pašregulāciju vien nebūtu pietiekami, lai nodrošinātu, ka sociālās jomas noteikumi autotransporta nozarē visā ES tiktu konsekventi piemēroti un izpildīti. Tāpēc pasākumiem ES līmenī ir pietiekams pamats.

• Proporcionalitāte

Šajā priekšlikumā ir paredzēti vienīgi tādi pasākumi, kas nepieciešami, lai risinātu konstatētās problēmas saistībā ar neatbilstošiem transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem un pārvadātāju konkurences izkropļojumiem.

Kā minēts ietekmes novērtējuma 7.2. punktā, priekšlikumā ir izvirzīts tāds politikas variants, kas tiek uzskatīts par vispiemērotāko un samērīgāko un nodrošina līdzsvaru starp transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu uzlabošanu, regulatīvā sloga samazināšanu pārvadātājiem un noteikumu efektīvas izpildes nodrošināšanu visās dalībvalstīs.

Priekšlikums ir vērsts uz atsevišķu noteikumu vienkāršošanu, precizēšanu un pielāgošanu nozares vajadzībām. Tas ļauj izvairīties no nevajadzīga administratīvā sloga radīšanas pārvadātājiem, un tā mērķis ir nodrošināt, lai dalībvalstu administratīvās sadarbības un savstarpējās palīdzības prasības būtu proporcionālas. Ietekmes novērtējumā ir pausts secinājums, ka paredzētajiem politikas pasākumiem nebūs nesamērīga ietekme uz MVU.

• Instrumenta izvēle

Tā kā ar šo priekšlikumu Direktīvā 2006/22/EK tiek veikts neliels skaits grozījumu un ar to saistībā ar Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka nozarei specifiskus noteikumus par autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā, izvēlētais instruments arī ir direktīva.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Laikposmā no 2015. līdz 2017. gadam⁸ tika veikts visaptverošs *ex-post* izvērtējums par Izpildes direktīvu 2006/22/EK, Regulu (EK) Nr. 561/2006 par transportlīdzekļu vadīšanas laiku un Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu. Šo izvērtējumu papildināja ārējs pētījums⁹.

Tajā bija apzinātās šādas galvenās problēmas:

- atšķirības tajā, kā tiek interpretēti un izpildīti noteikumi par to, kā reģistrē laikposmus, kad transportlīdzekļa vadītājs neatrodas transportlīdzeklī;
- darba laika noteikumu pārkāpumi, kā rezultātā transportlīdzekļu vadītāji strādā pārāk garas darba stundas un uzkrāj nogurumu, kas nevēlami ietekmē transportlīdzekļu vadītāju veselību un drošību un ceļu satiksmes drošību;
- nepilnīga darba laika noteikumu izpildes nodrošināšana un vienotu pārraudzības un atbilstības pārbažu datu trūkums;
- nepietiekama dalībvalstu administratīvā sadarbība un savstarpējā palīdzība, kas kavē ES noteikumu konsekventu īstenošanu;
- nesaskanīgas valstu sistēmas transporta uzņēmumu riska novērtējuma noteikšanai, kas apgrūtina informācijas apmaiņu un datu salīdzināšanu efektīvu pārbažu veikšanas nolūkā;
- nepietiekama riska novērtējuma sistēmās esošo datu izmantošana, kas liedz efektīvi veikt mērķorientētas pārbaudes;
- tādu darba apstākļu pasliktināšanās risku nerisināšana, kas saistīti ar nepietiekamu darba samaksu un sociālo aizsardzību tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri ilgu laiku atrodas ārpus darbavietas valsts.

Normatīvās atbilstības un izpildes izvērtējumā noteikumiem par darba ņēmēju norīkošanu darbā nebija atvēlēta atsevišķa sadaļa. Tomēr grūtības saistībā ar valstu atšķirīgo noteikumu par autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā piemērošanu liecina, ka vispārīgie noteikumi par norīkošanu darbā nav piemēroti izteikti mobilajam autotransporta nozares darbaspēkam un ka administratīvās prasības uzliek nesamērīgu slogu, tādējādi ierobežojot brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Priekšlikuma sagatavošanas laikā notika plašas apspriedes ar ieinteresētajām personām atbilstoši Komisijas 2002. gada 11. decembra paziņojumā (COM(2002) 704 galīgā redakcija) izklāstītajiem minimālajiem standartiem attiecībā uz apspriedēm ar ieinteresētajām personām.

⁸ Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

Šajā konsultāciju procesā ieguldījumu sniedza visas attiecīgās ieinteresēto personu grupas, proti: valsts iestādes, izpildes nodrošināšanas struktūras, (kravas un pasažieru) autopārvadātāju asociācijas, ekspeditori, kravu nosūtītāji, MVU, arodbiedrības, transportlīdzekļu vadītāji un citu autotransporta nozares profesiju pārstāvji. Visā sagatavošanas procesā norisinājās izvērstas apspriedes ar Eiropas sociālajiem partneriem. Tika izmantotas dažādas atklātas un mērķorientētas konsultāciju metodes un rīki:

- augsta līmeņa konferencē par sociālo programmu transporta nozarē, kas norisinājās 2015. gada 4. jūnijā, tika uzsāktas plašas debates par sociālajiem jautājumiem autotransporta nozarē. Šajā konferencē pulcējās ap 350 dalībnieku: lēmumu pieņēmēji, transporta eksperti, sociālie partneri;

- 2015. gada beigās notika vairāki semināri, kuros piedalījās nozares ieinteresētās personas, dalībvalstu pārstāvji un ES līmeņa sociālie partneri. Sarunās galveno uzmanību pievērša jautājumam par to, kā sociālo jomu un iekšējo tirgu reglamentējošie tiesību akti darbojas autotransporta nozarē;

- 2016. gada 19. aprīlī norisinājās autotransportam veltīta konference, kuras ietvaros tika organizēts seminārs par autotransporta nozares iekšējā tirgu un sociālajiem aspektiem. Pasākums pulcēja ap 400 dalībnieku, galvenokārt dalībvalstu pārstāvjus, Eiropas Parlamenta deputātus un galvenās ieinteresētās personas, kuri apsprieda plānoto ceļu iniciatīvu mērķus un piemērošanas jomu;

- tika veiktas piecas īpaši pielāgotas aptaujas, lai noskaidrotu šādu ieinteresēto personu viedokļus: dalībvalstu satiksmes ministrijas (galveno uzmanību pievēršot noteikumu īstenošanai un interpretācijai), izpildes nodrošināšanas struktūras (galveno uzmanību pievēršot izpildes nodrošināšanas praksei, izmaksām un ieguvumiem), uzņēmumi (galveno uzmanību pievēršot tam, kā tiesību akti ietekmē tirgus dalībniekus), arodbiedrības (galveno uzmanību pievēršot tam, kā tiesību akti ietekmē transportlīdzekļu vadītājus) un citas ieinteresētās personas, piemēram, nozares asociācijas (galveno uzmanību pievēršot vispārējam viedoklim par tiesību aktu ietekmi). Kopā tika saņemta 1441 atbilde (no kurām 1269 atbildes bija no autopārvadājumu uzņēmumiem);

- tika sarīkotas intervijas ar 90 ieinteresētajām personām (no kurām 37 bija transportlīdzekļu vadītāji), lai gūtu ieskatu ieinteresēto personu pieredzē par to, kā darbojas izpildes nodrošināšana un vai tā ir sekmīga, kā arī, lai apzinātu problēmas saistībā ar prasību ievērošanu;

- laikā no 2016. gada 5. septembra līdz 11. decembrim notika sabiedriska apspriešana¹⁰, lai apzinātu problēmu un rastu iespējamus risinājumus. No 1378 atbildēm 1209 atbildes tika saņemtas no transportlīdzekļu vadītājiem, pārvadātājiem, kravu nosūtītājiem, ekspeditoriem, un 169 atbildes iesniedza valsts iestādes, izpildes nodrošināšanas struktūras, darba ņēmēju organizācijas un nozares asociācijas.

- MVU grupas aptauja laikposmā no 2016. gada 4. novembra līdz 2017. gada 4. janvārim. Tika saņemtas 109 atbildes, kurās respondenti bija izklāstījuši savus uzskatus par tiesiskā regulējuma pārskatīšanas mērķiem un iespējamiem risinājumiem;

¹⁰ Rezultātu kopsavilkums: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.

- transportlīdzekļu vadītāju aptauja tiešsaistē (tika saņemtas 345 atbildes, kurās bija sniegti viedokļi par iespējamajiem pasākumiem, lai gan jāpiebilst, ka 140 atbildes bija saņemtas no Nīderlandes un 127 atbildes — no Lielbritānijas); valsts iestāžu un izpildes nodrošināšanas struktūru aptauja (tika saņemta 41 atbilde no 27 ES dalībvalstīm, kā arī Norvēģijas un Šveices) un pārvadātāju aptauja (tika saņemtas 73 atbildes, lai gan arī šeit jāpiebilst, ka aptauja nav pilnīgi reprezentatīva, jo 58 atbildes bija iesūtījuši respondenti no Ungārijas);
- intervijas ar septiņiem transporta uzņēmumiem, deviņām valsts nozares asociācijām, deviņām valsts iestādēm, četrām valsts darba ņēmēju savienībām un sešiem Eiropas sociālajiem partneriem.

Eiropas sociālie partneri tika regulāri informēti un aicināti sniegt viedokli vairākās divpusējās sarunās ar Komisiju, kā arī Nozaru sociālā dialoga komitejas autotransporta jautājumos un Sociālo partneru darba grupas regulārajās sanāksmēs.

Apspriešanās procesā tika gūts apstiprinājums tam, ka galvenās problēmas ir šādas: 1) neatbilstoši transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļi; 2) autopārvadātāju konkurences izkropļojumi un 3) regulatīvais slogs pārvadātājiem un dalībvalstīm. Būtiskākie juridiskie jautājumi, kas saistīti ar šīm problēmām, ir šādi: neskaidri vai nepiemēroti sociālie noteikumi, atšķirīga noteikumu piemērošana, nekonsekventa un neefektīva izpildes nodrošināšana un nepietiekama administratīvā sadarbība starp dalībvalstīm.

Runājot par politikas pasākumu projektiem, visas ieinteresētās personas pauda stingru atbalstu izpildes nodrošināšanas pastiprināšanai un dalībvalstu izpildes nodrošināšanas struktūru sadarbības vairošanai, lai gan dažu dalībvalstu izpildes nodrošināšanas iestādes pauda bažas, ka tas varētu palielināt izpildes nodrošināšanas izmaksas. Valsts iestādes un ES līmeņa izpildes nodrošināšanas organizācijas (ar vairāk nekā 70 % atbalstu) jo īpaši atbalstīja pasākumus valstu riska novērtējuma sistēmu saskaņošanai un reāllaika piekļuves nodrošināšanai datiem, kas glabājas riska novērtējuma sistēmās.

Ieinteresēto personu vidū nebija vienprātības par pasākumu projektiem saistībā ar autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanas darbā nosacījumiem, proti, ES-13 dalībvalstis un pārvadātāji atbalstīja pasākumu ar atrunām (laika limitam nevajadzētu būt pārāk zemam), savukārt arodbiedrības uzskatīja, ka pasākums negatīvi atsauksies uz transportlīdzekļu vadītājiem. ES-15 dalībvalstīm un pārvadātājiem bija dažādi viedokļi. Pasākumu attiecībā uz administratīvā sloga samazināšanu, kas izjūtams, piemērojot norīkošanas darbā noteikumus autotransporta nozarē, atbalstīja visu ieinteresēto personu grupu vairākums, izņemot arodbiedrības.

• **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Komisijai palīdzēja ārēji pakalpojumu sniedzēji, kuri sagatavoja *ex-post* izvērtējuma palīgprētījumu¹¹, kā arī veica atsevišķu palīgprētījumu ietekmes novērtējuma vajadzībām, kas tika pabeigti 2017. gada maijā.

¹¹ Galīgo ziņojumu skatīt šeit: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

- **Ietekmes novērtējums**

Iniciatīvu papildina ietekmes novērtējums, par ko ir saņemts pozitīvs Regulējuma kontroles padomes atzinums ar ieteikumiem. Visi galvenie padomes komentāri tika izskatīti, sagatavojot ietekmes novērtējuma pārskatīto versiju (sk. kopsavilkumu 1. pielikumā).

Tika izvērtēti četri politikas varianti. Pirmie trīs ir kumulatīvi, ņemot vērā pieaugošo regulatīvo intervenci un gaidāmo ietekmi, savukārt ceturtais variants bija horizontāla rakstura, un tā pasākumus ir iespējams kombinēt ar jebkuru no pirmajiem trim variantiem.

Pirmajā politikas variantā galvenā uzmanība ir vērsta uz tiesiskā regulējuma precizēšanu un izpildes nodrošināšanas iestāžu sadarbības pastiprināšanu. Otrajā variantā uzsvars ir likts uz izpildes nodrošināšanas pastiprināšanu un darba režīmu uzlabošanu darba ņēmējiem. Ar trešo variantu ir ierosinātas būtiskas noteikumu izmaiņas, it īpaši aizliegums saistīt darba samaksu ar darba rezultātiem. Ceturtajā variantā ir iekļauti nozarei specifiski kritēriji un īpaši izpildes nodrošināšanas pasākumi attiecībā uz autotransporta jomā strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā. Šis variants paredzēja dažādas iespējas ar atšķirīgiem laika limitiem: a) iespēja — 3 dienas, b) iespēja — 5 dienas, c) iespēja — 7 dienas un d) iespēja 9 dienas, kuras viena kalendārā mēneša laikā kopumā pavadītas uzņemošās dalībvalsts teritorijā un pēc kuru pārsnieguma ārvalsts pārvadātājam sāk piemērot uzņemošās dalībvalsts noteikumus par minimālajām atalgojuma likmēm un apmaksāto ikgadējo atvaļinājumu.

Tika noskaidrots, ka pirmais politikas pasākumu variants ir visneefektīvākais, lai novērstu juridisko nenoteiktību, kā arī transportlīdzekļu vadītāju un pārvadātāju nevienlīdzību; tas galvenokārt skaidrojams ar pasākumu brīvprātīgo raksturu. Šis variants tikai vairotu bažas par daudzskaitlīgajiem valstu pasākumiem, kas transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem ir jāievēro.

Trešajam politikas variantam tika konstatēta zināma negatīva blakusietekme attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem pasažieru pārvadājumu jomā, jo pasākums, kas paredzēja atlikt iknedēļas atpūtu, palielinātu noguruma rādītāju par 20–33 % un ceļu satiksmes drošības risku — par 4–5 %. Šie paaugstinātā noguruma un riska rādītāji savukārt dotu prasību ievērošanas izmaksu samazinājumu pārvadātājiem par 3–5 %.

Otrajam politikas variantam ir vispozitīvākā ietekme transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu uzlabošanas ziņā (noguruma rādītājs samazinātos par 28 % un prom no mājām pavadītais laiks par 43 % ES-13 dalībvalstu transportlīdzekļu vadītājiem un par 16 % ES-15 dalībvalstu transportlīdzekļu vadītājiem). Tajā pašā laikā tas ļauj samazināt konkurences traucējumus un uzlabot ceļu satiksmes drošību, pateicoties pasākumiem, ar ko tiktu panākta konsekvēntāka un efektīvāka izpildes nodrošināšana un vienlaikus tiktu zināmā mērā samazināts administratīvais slogs valstu iestādēm un transporta uzņēmumiem.

Attiecībā uz horizontālo variantu (PP4) par darba ņēmēju norīkošanu darbā, noteikumu izpildes izmaksas pārvadātājiem pie augstāka laika limita ir viszemākās sakarā ar mazāku skaitu reisu, kam piemērojami minimālās algas noteikumi. No otras puses, zemāks laika limits plašāk aptvertu transportlīdzekļu vadītājus, kuri iesaistīti pārrobežu autotransporta pārvadājumu sniegšanā, kā rezultātā palielinātos kopējais pozitīvais efekts labāku transportlīdzekļu vadītāju sociālo un darba apstākļu ziņā un pieaugtu šīs profesijas pievilcīgums.

Aplēstie ievērojamie ietaupījumi pārvadātājiem izriet galvenokārt no ceturta variantā, jo īpaši administratīvo un kontroles prasību pasākumiem. Šie ietaupījumi būtu ap EUR 785 miljoniem

gadā administratīvajās izmaksās. Ietaupījumus, ko sniegtu otrā variantā pasākumi, nebija iespējams izteikt skaitļos. Tomēr paredzams, ka tie mazinātu pārkāpumu skaitu un attiecīgi izmaksas, kas radušās noteikumu neievērošanas dēļ. Turklāt šī variantā pasākumi sniedz iespēju uzlabot pārvadājumu darbību efektivitāti un rada stimulus transportlīdzekļu vadītājiem biežāk atgriezties mājās. Tomēr tie izraisīs nelielu izpildes nodrošināšanas izmaksu pieaugumu valstu iestādēm (robežās no 1,3 % līdz 8 %), it īpaši saistībā ar darba laika noteikumu ievērošanas pārbaudēm.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Priekšlikuma uzdevums ir īstenot Normatīvās atbilstības un izpildes programmas mērķi, proti, paaugstināt tiesību aktu efektivitāti un mazināt regulatīvo slogu uzņēmumiem. Mērķa sasniegšana tiek nodrošināta, galvenokārt vienkāršojot un pielāgojot noteikumus specifiskām nozares vajadzībām un uzlabojot vienveidīgāku izpildes rīku un datubāzu izmantošanas efektivitāti. Kaut arī gaidāms, ka izpildes nodrošināšanas izmaksas valstu iestādēm nedaudz pieaugs, šo palielinājumu atsver uzlabojumi transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļos un pārvadātāju uzņēmējdarbības nosacījumos, kas ļaus ietaupīt noteikumu neievērošanas izmaksas. Priekšlikums arī ļaus paaugstināt izpildes nodrošināšanas procesa efektivitāti, piemēram, tiks biežāk izmantotas riska novērtēšanas sistēmas nolūkā kontroles pasākumus orientēt uz pārvadātājiem, kuri neievēro noteikumus. Priekšlikums neparedz atbrīvojumus mikrouzņēmumiem, jo tas radītu nevienlīdzīgu konkurences nosacījumu risku un nevienlīdzīgus darba apstākļus.

Pamattiesības

Priekšlikums sekmē Pamattiesību hartas mērķu un it īpaši tās 31. panta īstenošanu, kurā ir noteiktas tiesības uz godīgiem un taisnīgiem darba apstākļiem.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmēs Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Tālākās attīstības uzraudzība, it īpaši sociālās jomas noteikumu pārkāpumu skaita, veida un biežuma uzraudzība, tiks nodrošināta, izmantojot gan valstu īstenošanas ziņojumus, gan ES izpildes nodrošināšanas organizāciju datu analīzes rezultātus. Īstenošanas un izpildes nodrošināšanas jautājumus regulāri uzraudzīs un izvērtēs Autotransporta jautājumu komiteja. Informācija par darba ņēmēju norīkošanu darbā tiks apkopota no valstu datubāzēm, izmantojot A1 veidlapu — apliecinājumu, ka darbā norīkotam darba ņēmējam ir nodrošināta sociālā apdrošināšana viņa mītnes valstī.

Citas norises tirgū un to iespējamā ietekme uz darba un konkurences apstākļiem tiks izvērtēta, izmantojot atbilstošus datus, ko apkopos citu iniciatīvu ietvaros, it īpaši saistībā ar Regulas par piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum pārskatīšanu.

- **Skaidrojošie dokumenti**

Ar šo priekšlikumu ierobežotā apmērā tiek grozītas divas spēkā esošas direktīvas un noteikti specifiski noteikumi attiecībā uz divām citām spēkā esošām direktīvām. Īpaši skaidrojoši dokumenti par transponēšanu nav vajadzīgi.

- **Iespējamie grozījumi Direktīvā 2002/15/EK**

Atbilstoši LESD 154. pantam, kurā noteikts, ka par jautājumiem, kas skar nodarbinātību un sociālos aspektus, kas uzskaitīti Līguma 153. pantā, ir jāapspriežas ar Eiropas līmeņa sociālo partneru organizācijām, Komisija sāks apspriešanās procesu, lai noskaidrotu sociālo partneru viedokļus par Savienības rīcības iespējamo virzienu saistībā ar Direktīvu 2002/15/EK, kura ir daļa no autotransporta nozares sociālās jomas noteikumu tiesiskā regulējuma.

- **Konkrēto priekšlikuma noteikumu detalizēts skaidrojums**

Priekšlikuma galvenie elementi ir šādi:

Direktīva 2006/22/EK

Ar 1. pantu Direktīvu 2006/22/EK groza šādi.

1. pants — Temats

1. pants tiek grozīts, lai precizētu, ka šajā direktīvā izklāstītās izpildes nodrošināšanas prasības ir piemērojamas, arī kontrolējot atbilstību Direktīvai 2002/15/EK.

2. pants — Pārbaudes sistēmas

2. panta 1. punkta otrā daļa ir grozīta, lai iekļautu prasību, ka dalībvalstu veikto pārbaūžu ietvaros ir jāpārbauda atbilstība Direktīvas 2002/15/EK darba laika noteikumiem.

2. panta 3. punktā ir noteikts, ka minimālais pārbaūžu skaits attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumu ievērošanu ietver arī pārbaudes attiecībā uz atbilstību Direktīvai 2002/15/EK.

2. panta 4. punktā ir iekļauta prasība, ka informācijā, ko dalībvalstis sniedz Komisijai par uz ceļiem un uzņēmumu telpās veikto pārbaūžu rezultātiem, ir jāietver ziņas par pārbaudēm attiecībā uz atbilstību Direktīvai 2002/15/EK.

6. pants — Pārbaudes uzņēmumu telpās

6. panta 1. punktā ir noteikts, ka pie smagiem pārkāpumiem, kuru dēļ tiek veiktas pārbaudes autotransporta uzņēmumu telpās, pieskaitāmi arī Direktīvas 2002/15/EK noteikumu pārkāpumi.

7. pants — Sadarbība Kopienā

7. panta 1. punktā ir iekļauts d) apakšpunkts, kurā dalībvalstu norīkotajām iestādēm ir noteikta prasība apmainīties ar informāciju par šīs direktīvas un Direktīvas 2002/15/EK īstenošanu.

8. pants — Informācijas apmaiņa

8. pantā ir izdarīti grozījumi, lai paplašinātu dalībvalstu administratīvo sadarbību un savstarpējo palīdzību. Ir grozīts 8. panta 1. punkts, lai noteiktu, ka informācijas apmaiņa starp dalībvalstu norīkotajām iestādēm ietver arī informāciju par Direktīvas 2002/15/EK un Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošanu. Ir iekļauts 8. panta 1. punkta a) apakšpunkts, kurā ir

noteikti fiksēti termiņi, kuros dalībvalsts iestādei ir jāsniedz atbilde uz citu dalībvalstu informācijas pieprasījumiem.

9. pants — Riska novērtējuma sistēma

9. pantā ir izdarīti grozījumi, lai uzlabotu dalībvalstu riska novērtējuma sistēmu konsekvensi un efektivitāti. 9. panta 1. punktam ir pievienota otrā daļa, kurā Komisijai ir noteikta prasība izstrādāt vienotu formulu transporta uzņēmumu riska novērtējuma aprēķināšanai. Tajā ir arī uzskaitīti kritēriji, kas jāņem vērā, izstrādājot šo formulu, tostarp vieda tahogrāfa izmantošana. 9. panta 2. punkts ir grozīts, lai mudinātu dalībvalstis apspriest noteikumus par papildu pārbaužu veikšanu to autotransporta uzņēmumu telpās, kuriem ir augsts riska novērtējums. Ir pievienots 9. panta 4. punkts, lai noteiktu, ka riska novērtējuma sistēmās glabātie dati ir jādara pieejami kontroles iestādēm. Ir pievienots 9. panta 5. punkts, kurā ir noteikts, ka dalībvalstīm pēc citu dalībvalstu lūguma ir jāsniedz tām piekļuve informācijai, kas glabājas tās riska novērtējuma sistēmā.

11. pants — Labākā prakse

Ir pievienots 11. panta 3. punkts ar prasību Komisijai izstrādāt vienotu pieeju tam, kā tiek reģistrēts un kontrolēts laiks, ko transportlīdzekļa vadītājs pavadā, veicot “citu darbu”, kas nav transportlīdzekļa vadīšana un ko transportlīdzekļa vadītājs veic laikā, kad tas neatrodas pie transportlīdzekļa un šā iemesla dēļ nevar veikt vajadzīgo reģistrāciju tahogrāfā.

1. pielikums.

A daļā ir pievienots 6. punkts, lai paplašinātu uz ceļiem veikto pārbaužu piemērošanas jomu, iekļaujot arī nedēļas darba laika ierobežojuma ievērošanas pārbaudes. B daļā ir pievienots 4. punkts, lai paplašinātu uzņēmumu telpās veikto pārbaužu piemērošanas jomu, iekļaujot Direktīvas 2002/15/EK nedēļas darba laika ierobežojuma, pārtraukumu un nakts darba noteikumu ievērošanas pārbaudes.

Īpaši noteikumi par autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā, kas prevalē pār atsevišķiem Direktīvas 96/71/EK un Direktīvas 2014/67/ES noteikumiem

2. panta 1. punkts

2. panta 1. punktā ir paskaidroti noteikumu mērķi, nosakot īpašus noteikumus par autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā, kuri prevalē pār citiem atbilstošiem Direktīvas 96/71/EK un Direktīvas 2014/67/ES noteikumiem.

2. panta 2. un 3. punkts

2. panta 2. punktā ir noteikts minimālais norīkojuma laiks, līdz kuram starptautiskajiem pārvadājumiem netiek piemēroti uzņēmums dalībvalsts noteikumi par minimālajām darba samaksas likmēm un apmaksāto ikgadējo atvaļinājumu. Šo laika limitu nepiemēro kabotāžas pārvadājumiem, jo viss pārvadājums notiek uzņēmumā dalībvalstī. Līdz ar to kabotāžai būtu jāpiemēro uzņēmums dalībvalsts minimālā darba samaksas likme un minimālais apmaksātais ikgadējais atvaļinājums neatkarīgi no transportlīdzekļa vadītāja veikto pārvadājumu biežuma un ilguma. Savukārt tā paša panta 3. punktā ir aprakstīta norīkojuma laikposmu aprēķināšanas metode.

2. panta 4. punkts

3. panta 4. un 5. punktā ir noteiktas konkrētas administratīvās prasības un kontroles pasākumi, kas jāievēro, veicot darba ņēmēju norīkošanas darbā autotransporta nozarē noteikumu ievērošanas pārbaudes.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

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

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹³,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Lai izveidotu drošu, efektīvu un sociāli atbildīgu autotransporta nozari, pirmkārt, jānodrošina, ka transportlīdzekļu vadītājiem ir pienācīgi darba apstākļi un sociālā aizsardzība un, otrkārt, jārada atbilstoši uzņēmējdarbības un godīgas konkurences apstākļi pārvadātājiem.
- (2) Autotransporta pakalpojumiem ir raksturīga izteikta mobilitāte, tāpēc īpaši jāuzrauga, ka transportlīdzekļu vadītāji var īstenot savas tiesības un ka pārvadātājiem netiek uzlikts nesamērīgs administratīvais slogs, kas pārmērīgi ierobežotu viņu brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus.
- (3) Lai iekšējais tirgus darbotos nevainojami, ir ļoti svarīgi samērīgi, no vienas puses, uzlabot transportlīdzekļu vadītāju sociālos un darba apstākļus un, no otras puses, sekmēt brīvību sniegt autotransporta pakalpojumus godīgas vietējo un ārvalstu pārvadātāju konkurences apstākļos.
- (4) Spēkā esošo Savienības autotransporta nozares sociālās jomas tiesību aktu efektivitātes un lietderības izvērtējumā tika konstatētas dažas noteikumu nepilnības un trūkumi to izpildes nodrošināšanā. Turklāt dalībvalstis šos noteikumus vairākos gadījumos interpretē, piemēro un īsteno atšķirīgi. Tas rada juridisko nenoteiktību un

¹² OV C , , . lpp.

¹³ OV C , , . lpp.

nevienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem un tādējādi nozarē pasliktina darba, sociālos un konkurences apstākļus.

- (5) Lai transportlīdzekļu vadītājiem garantētu paredzētos darba apstākļus un novērstu konkurences izkropļojumus, ko rada noteikumu neievērošana, ir svarīgi pienācīgi, sekmīgi un konsekventi uzraudzīt darba laika noteikumu izpildi. Tādēļ ir vēlams esošās Direktīvā 2006/22/EK izklāstītās vienotās izpildes nodrošināšanas prasības attiecināt arī uz Direktīvā 2002/15/EK izklāstīto darba laika noteikumu ievērošanas kontroli.
- (6) Ir konstatēts, ka dalībvalstu administratīvā sadarbība sociālās jomas noteikumu īstenošanā autotransporta nozarē bija nepietiekama, kā rezultātā pārrobežu izpildes nodrošināšana bija apgrūtināta, neefektīva un nekonsekventa. Tādēļ ir jāizveido satvars sekmīgai saziņai un savstarpējai palīdzībai, kā arī apmaiņai ar datiem par pārkāpumiem un informāciju par labu praksi izpildes nodrošināšanā.
- (7) Lai vēl vairāk uzlabotu izpildes nodrošināšanas efektivitāti, lietderību un konsekveni, būtu vēlams pilnveidot dalībvalstu esošo riska novērtējuma sistēmu iespējas un pielietojumu. Piekļuve riska novērtējuma sistēmu datiem ļautu mērķtiecīgāk organizēt noteikumus neievērojošo pārvadātāju kontroles, savukārt vienota formula autopārvadājumu uzņēmumu riska novērtēšanai sekmētu taisnīgāku attieksmi pret pārvadātājiem kontroles laikā.
- (8) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 2006/22/EK īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011¹⁴.
- (9) Izteikti mobilajā autotransporta nozarē ir arī radušās grūtības tajā, kā tiek piemēroti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 96/71/EK¹⁵ noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/67/ES¹⁶ noteikumi par administratīvajām prasībām. Nepietiekami koordinēti valstu pasākumi attiecībā uz to, kā piemērojami noteikumi par autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā un nodrošināma to izpilde, ir radījuši lielu administratīvo slogu Savienības pārvadātājiem, kuri ir nerezidenti. Tā rezultātā ir nevajadzīgi ierobežota brīvība sniegt pārrobežu autotransporta pakalpojumus, kas arī negatīvi atsaucas uz darbvietām.
- (10) Savā 2016. gada 8. marta priekšlikumā pārskatīt Direktīvu 96/71/EK¹⁷ Komisija atzina, ka minētās direktīvas īstenošana izteikti mobilajā autotransporta nozarē rada specifiskus juridiska rakstura jautājumus un grūtības, un norādīja, ka būtu pareizāk tos risināt ar īpaši autotransporta nozarei izstrādātiem tiesību aktiem.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 16. decembra Direktīva 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV L 18, 21.1.97., 1. lpp.).

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 15. maija Direktīva 2014/67/ES par to, kā izpildīt Direktīvu 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu ("IMI regula") (OV L 159, 28.5.2014., 11. lpp.).

¹⁷ COM(2016) 128 final.

- (11) Lai nodrošinātu sekmīgu un samērīgu Direktīvas 96/71/EK īstenošanu autotransporta nozarē, ir vajadzīgi nozarei specifiski noteikumi, kuros būtu ņemta vērā autotransporta nozarē nodarbinātajam darbspēkam raksturīgā augstā mobilitāte un kuri nodrošinātu līdzsvaru starp transportlīdzekļu vadītāju sociālo aizsardzību un pārvadātāju brīvību sniegt pārrobežu pakalpojumus.
- (12) Šādiem sabalansētiem kritērijiem būtu jābalstās pieņēmumā, ka transportlīdzekļa vadītājam ir pietiekama saikne ar uzņemošās dalībvalsts teritoriju. Tādēļ būtu jānosaka laika limits, pēc kura pārsniegšanas tiktu piemērota uzņemošās dalībvalsts minimālā darba samaksas likme un minimālais apmaksātais ikgadējais atvaļinājums. Šis laika limits nebūtu jāpiemēro attiecībā uz kabotāžas pārvadājumiem, kas definēti Regulā (EK) Nr. 1072/2009¹⁸ un Regulā (EK) Nr. 1073/2009¹⁹, jo viss pārvadājums notiek uzņemošajā dalībvalstī. Līdz ar to kabotāžai būtu jāpiemēro uzņemošās dalībvalsts minimālā darba samaksas likme un minimālais apmaksātais ikgadējais atvaļinājums neatkarīgi no transportlīdzekļa vadītāja veikto pārvadājumu biežuma un ilguma.
- (13) Lai nodrošinātu nozarei specifisko noteikumu par darba ņēmēju norīkošanu darbā efektīvu un sekmīgu izpildi un novērstu nesamērīgu administratīvo slogu pārvadātājiem, kuri ir nerezidenti, autotransporta nozarē būtu jānosaka īpašas administratīvas un kontroles prasības, pilnībā izmantojot iespējas, ko sniedz tādas kontrolierīces kā digitālie tahogrāfi.
- (14) Tādēļ Direktīva 2006/22/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2006/22/EK groza šādi:

- (1) nosaukumu aizstāj ar šādu:

“Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Direktīva 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Regulu (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/15/EK īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu”;

- (2) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“Ar šo direktīvu nosaka minimālos nosacījumus Regulu (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014* un Direktīvas 2002/15/EK** īstenošanai.”

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

* Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 4. februāra Regula (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.).”;

(3) direktīvas 2. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Katra gadu pārbauda plašas un reprezentatīvas grupas, ko veido apkalpes locekļi, transportlīdzekļu vadītāji, uzņēmumi un transportlīdzekļi visās kategorijās, uz kurām attiecas Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014, kā arī apkalpes locekļi un transportlīdzekļu vadītāji, uz kuriem attiecas Direktīva 2002/15/EK.”;

(b) panta 3. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Katra dalībvalsts pārbaudes organizē tā, lai tiktu aptverti vismaz 3 % dienu, ko strādā to transportlīdzekļu vadītāji, uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 un Direktīva 2002/15/EK.”;

(c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Informāciju, ko Komisijai iesniedz saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pantu, veido šādas ziņas: uz ceļiem pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju skaits, uzņēmumu telpās veikto pārbaudīto darba dienu skaits un konstatēto pārkāpumu skaits un veids, un papildus norāda, vai tika pārvadāti pasažieri vai kravas.”;

(4) direktīvas 6. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Pārbaudes uzņēmumu telpās plāno, ņemot vērā iepriekšējo pieredzi attiecībā uz dažādiem transporta un uzņēmumu veidiem. Pārbaudes veic arī tad, ja pārbaudēs uz ceļiem atklāti smagi Regulas (EK) Nr. 561/2006, Regulas (ES) Nr. 165/2014 vai Direktīvas 2002/15/EK pārkāpumi.”;

(5) direktīvas 7. panta 1. punktam pievieno šādu d) apakšpunktu:

“d) nodrošināt informācijas apmaiņu ar citām dalībvalstīm par to, kā tiek piemēroti valsts noteikumi, ar kuriem transponē šo direktīvu un Direktīvu 2002/15/EK.”;

(6) direktīvas 8. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) atsevišķos gadījumos pēc kādas dalībvalsts motivēta pieprasījuma.”;

(b) iekļauj šādu 1.a punktu:

“1.a Lietās, kurās jāveic padziļināta izmeklēšana vai kuras ietver pārbaudes attiecīgo uzņēmumu telpās, dalībvalsts sniedz informāciju citām dalībvalstīm, ko tās pieprasījušas atbilstoši šā panta 1. punkta b) apakšpunktam, 25 darba dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas. Dalībvalstis var savstarpēji vienoties par īsāku termiņu. Steidzamos gadījumos vai gadījumos, kad nepieciešamas tikai ziņas no reģistriem, piemēram, riska novērtējuma sistēmas, prasīto informāciju sniedz trīs darba dienu laikā.

Ja pieprasījuma saņēmējdalībvalsts uzskata, ka pieprasījums nav pietiekami motivēts, tā par to 10 darba dienu laikā informē pieprasījuma iesniedzējdalībvalsti. Pieprasījuma iesniedzējdalībvalsts sniedz pieprasījuma papildu pamatojumu. Ja tas nav iespējams, dalībvalsts var noraidīt pieprasījumu.

Ja ir grūtības vai nav iespējams apmierināt informācijas pieprasījumu vai arī ja nav iespējams veikt pārbaudes, apsekojumus vai izmeklēšanu, attiecīgā dalībvalsts par to 10 darba dienu laikā informē pieprasījuma iesniedzējdalībvalsti. Attiecīgās dalībvalstis savstarpēji apspriežas, lai rastu risinājumu konstatētajiem sarežģījumiem.”;

(7) direktīvas 9. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis ievieš riska novērtējuma sistēmu uzņēmumiem, kuras pamatā ir attiecīgā uzņēmuma pieļauto Regulas (EK) Nr. 561/2006 vai Regulas (ES) Nr. 165/2014, vai valsts noteikumu, ar ko transponē Direktīvu 2002/15/EK, pārkāpumu nosacītais skaits un smaguma pakāpe.

Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka vienotu formulu uzņēmumu riska novērtējuma aprēķināšanai, kurā ņem vērā pārkāpumu skaitu, smaguma pakāpi un biežumu, kā arī to kontroles pasākumu rezultātus, kuros pārkāpumi nav konstatēti, un to, vai attiecīgais autotransporta uzņēmums visos tā autoparkā esošajos transportlīdzekļos izmanto viedos tahogrāfus atbilstoši Regulas (ES) Nr. 165/2014 II nodaļai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar šīs direktīvas 12. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

(b) panta 2. punktā svītrot otro teikumu;

(c) pievieno šādu 4. un 5. punktu:

“4. Lai veicinātu mērķtiecīgākas pārbaudes uz ceļa, valsts riska novērtējuma sistēmas dati kontroles pasākuma norises laikā ir pieejami visām attiecīgās dalībvalsts kompetentajām kontroles iestādēm.;

5. Valsts riska novērtējuma sistēmā esošo informāciju dalībvalstis pēc lūguma vai tiešā veidā dara pieejamu visām citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm saskaņā ar direktīvas 8. pantā noteiktajiem termiņiem.”;

(8) direktīvas 11. panta 3. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka vienotu pieeju tam, kā tiek reģistrēts un kontrolēts laiks, ko transportlīdzekļa vadītājs pavadā, veicot citu darbu, kas definēts Regulas (EK) Nr. 561/2006 4. panta e) punktā, kā arī vismaz vienu nedēļu ilgo laikposmu, kad transportlīdzekļa vadītājs neatrodas pie transportlīdzekļa. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 12. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

- (9) direktīvas I pielikumu groza šādi:
- (a) pielikuma A daļā pievieno šādu 6. punktu:
- “6) iknedēļas darba laikus, kā noteikts Direktīvas 2002/15/EK 4. un 5. pantā.”;
- (b) pielikuma B daļā pievieno šādu 4. punktu:
- “4) iknedēļas darba laikus, pārtraukumus un prasības attiecībā uz darbu naktī, kā noteikts Direktīvas 2002/15/EK 4., 5. un 7. pantā.”

2. pants

1. Šajā pantā ir paredzēti īpaši noteikumi attiecībā uz dažiem Direktīvas 96/71/EK aspektiem, kas saistīti ar autotransporta nozarē strādājošo darba ņēmēju norīkošanu darbā, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/67/ES aspektiem, kas saistīti ar administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem attiecībā uz šādu transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.
2. Dalībvalstis nepiemēro Direktīvas 96/71/EK 3. panta 1. punkta pirmās daļas b) un c) apakšpunktu autotransporta nozarē strādājošajiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas nodarbināti 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajos uzņēmumos, kad tiek veikti starptautiski pārvadājumi, kas definēti Regulās (EK) Nr. 1072/2009 un (EK) Nr. 1073/2009, ja norīkojuma laikposms šādu pārvadājumu veikšanai vienā kalendārajā mēnesī dalībvalstu teritorijā nepārsniedz trīs dienas.

Ja norīkojuma laikposms ir ilgāks nekā trīs dienas, dalībvalstis Direktīvas 96/71/EK 3. panta 1. punkta pirmās daļas b) un c) apakšpunktu piemēro visam norīkojuma laikposmam to teritorijā šā punkta pirmajā daļā minētā viena kalendārā mēneša periodā.

3. Lai aprēķinātu šā panta 2. punktā minētos norīkojuma laikposmus:
- (a) ikdienas darba laikposmu, kas nepārsniedz sešas stundas un ir pavadīts uzņēmumā dalībvalsts teritorijā, uzskata par pusi dienas;
- (b) ikdienas darba laikposmu, kas ilgst sešas vai vairāk stundas un ir pavadīts uzņēmumā dalībvalsts teritorijā, uzskata par pilnu dienu;
- (c) pārtraukumus un atpūtas laikposmus, kā arī darbīgas atpūtas laikposmus, kas pavadīti uzņēmumā dalībvalsts teritorijā, uzskata par darba laikposmu.
4. Dalībvalstis var noteikt tikai šādas administratīvās prasības un kontroles pasākumus:
- (a) pienākumu citā dalībvalstī reģistrētam autopārvadātājam elektroniski nosūtīt norīkojuma paziņojumu valsts kompetentajām iestādēm ne vēlāk kā līdz norīkojuma laikposma sākumam uzņēmumā dalībvalsts oficiālajā valodā vai angļu valodā, norādot tikai šādu informāciju:
- i) autopārvadātāja identitāte;
- ii) pārvadājumu vadītāja vai citas(-u) kontaktpersonas(-u) kontaktinformācija uzņēmuma reģistrācijas dalībvalstī, lai sazinātos ar tās uzņēmējas dalībvalsts

kompetentajām iestādēm, kurā tiek sniegti pakalpojumi, kā arī lai nosūtītu un saņemtu dokumentus un paziņojumus;

- iii) paredzamais norīkoto transportlīdzekļu vadītāju skaits un identitāte;
- iv) paredzamais norīkojuma ilgums, plānotais sākuma un beigu datums;
- v) norīkojuma izpildē izmantoto transportlīdzekļu valsts reģistrācijas numuri;
- vi) sniegto autopārvadājumu pakalpojumu veids, proti, kravu pārvadājumi, pasažieru pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi, kabotāžas pārvadājumi;

(b) pienākumu transportlīdzekļa vadītājam glabāt un pēc pieprasījuma pārbaudes laikā uz ceļa papīra vai elektroniskā formātā darīt pieejamu norīkojuma paziņojuma kopiju un pierādījumu uzņemtajā dalībvalstī veiktajam pārvadājumam, piemēram, elektronisku preču pavadzīmi (*e-CMR*) vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. pantā minēto pierādījumu;

(c) pienākumu transportlīdzekļa vadītājam glabāt un pēc pieprasījuma pārbaudes laikā uz ceļa darīt pieejamus tahogrāfa datus un jo īpaši to dalībvalstu valsts kodus, kurās transportlīdzekļa vadītājs ir uzturējies, veicot starptautiskus autopārvadājumus vai kabotāžas pārvadājumus;

(d) pienākumu transportlīdzekļa vadītājam glabāt un pēc pieprasījuma pārbaudes laikā uz ceļa darīt pieejamu papīra vai elektroniskā formātā vienā no uzņemtajās dalībvalstīs oficiālajām valodām vai angļu valodā iztlkota darba līguma vai Padomes Direktīvas 91/533/EEK²⁰ 3. panta izpratnē līdzvērtīga dokumenta kopiju;

(e) pienākumu transportlīdzekļa vadītājam glabāt un pēc pieprasījuma pārbaudes laikā uz ceļa darīt pieejamas papīra vai elektroniskā formātā darba algas lapu kopijas par pēdējiem diviem mēnešiem; pārbaudes uz ceļa laikā transportlīdzekļa vadītājam ir atļauts sazināties ar uzņēmuma galveno biroju, pārvadājumu vadītāju vai jebkuru citu fizisku vai juridisku personu, kas var nodrošināt attiecīgā dokumenta kopiju;

(f) pienākumu autopārvadātājam pēc uzņemtajās dalībvalstīs iestāžu pieprasījuma pēc tam, kad ir beidzies norīkojuma laikposms, saprātīgā termiņā iesniegt šā punkta b), c) un e) apakšpunktā minēto dokumentu kopijas papīra vai elektroniskā formātā.

5. 4. punkta a) apakšpunkta vajadzībām autopārvadātājs var iesniegt norīkojuma paziņojumu par laikposmu, kas nepārsniedz sešus mēnešus.

3. pants

1. Komisija līdz [3 gadus pēc šīs direktīvas transponēšanas dienas] izvērtē šīs direktīvas īstenošanu, jo īpaši 2. panta ietekmi, un ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas piemērošanu. Komisijas ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno leģislatīva akta priekšlikumu.
2. Pēc 1. punktā minētā ziņojuma Komisija regulāri izvērtē šo direktīvu un iesniedz izvērtējuma rezultātus Eiropas Parlamentam un Padomei.

²⁰ Padomes 1991. gada 14. oktobra Direktīva 91/533/EEK par darba devēja pienākumu informēt darbiniekus par darba līguma vai darba attiecību nosacījumiem (OV L 288, 18.10.1991., 32. lpp.).

3. Vajadzības gadījumā 1. un 2. punktā minētajiem ziņojumiem pievieno attiecīgus priekšlikumus.

4. pants

1. Dalībvalstis vēlākais līdz [...] [Transponēšanai tiks atvēlēts pēc iespējas īsāks laiks, kas caurmērā nepārsniegs divus gadus] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Tās piemēro minētos noteikumus no [...].

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

5. pants

Šī direktīva stājas spēkā [...] dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

6. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*