



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 14.12.2004
COM(2004)815 galīgā redakcija

2003/0255(COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstīgi EK dibināšanas līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

Padomes kopējo nostāju attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas pieņemšanu par minimālajiem nosacījumiem, lai īstenotu Direktīvu 2002/15/EK un Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un 3821/85 par sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz autotransportu

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstīgi EK dibināšanas līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

Padomes kopējo nostāju attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas pieņemšanu par minimālajiem nosacījumiem, lai īstenotu Direktīvu 2002/15/EK un Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un 3821/85 par sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz autotransportu

(Teksts ar EEA nozīmi)

1- INFORMĀCIJAI

Datums, kad priekšlikumu nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments KOM(2003) 628 galīgā versija - 2003/0255(COD)):

2003. gada
2. decembris.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums:

2003. gada 3. jūnijs.

Eiropas Parlamenta atzinuma datums (pirmais lasījums):

2004. gada
20. aprīlis.

Kopējās nostājas pieņemšanas datums:

2004. gada
9. decembris.

2- KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Padomes 1988. gada 29. novembra Direktīva 88/599/EEK noteica vienotus minimālos pieļaujamos daudzumus attiecībā uz autotransporta braukšanas laiku un noteikumus atpūtas laikposmiem, kas ietverti Regulā (EEK) 3820/85, būtībā vismaz 1 % dienu, ko strādā to transportlīdzekļu vadītāji, uz kuriem attiecas šī regula, un ne mazāk kā 2 saskaņotas pārbaudes gadā, ko veic divu vai vairāku dalībvalstu izpildiestādes. Autotransporta nozares liberalizācija, vienota tirgus izmantošanas sākums, turpmāka attīstība autotransporta jomā, kas ir dominējošais iekšzemes pārvadājuma veids, un pašreizējā asā konkurence nozarē ļauj labāk izpildīt Kopienas sociālos noteikumus.

Šo ievērojot, Komisija iesniedza priekšlikumu palielināt pārbažu skaitu, uzlabot pārbažu kvalitāti un izskatīt jautājumu par saskaņotu pieeju attiecībā uz pārkāpumiem un sankcijām.

Lai palielinātu pārbažu skaitu, Komisija ierosināja nekavējoties palielināt procentuālo daudzumu līdz 3%, kur lielāks pārbažu procentuālais daudzums jāveic telpās (vismaz 50%, salīdzinot ar pašreizējiem 25%), un arī lielāks minimālais procentuālais daudzums jāveic uz ceļiem (vismaz 30%, salīdzinot ar pašreizējiem 15%). Attiecībā uz saskaņotām pārbaudēm

Komisija ierosināja palielināt minimālo pārbaužu skaitu no divām uz četrām pārbaudēm gadā, lai veicinātu lielāku sadarbību un labākās prakses apmaiņu izpildiestāžu starpā.

Lai paaugstinātu izpildes darbību kvalitāti, Komisija izteica priekšlikumu par minimālo apmācību un aprikojumu izpildes personālam, valsts izpildes stratēģijas izstrādāšanu un īstenošanu dalībvalstīs, koordinējošās iestādes izraudzīšanos, lai pārraudzītu šo stratēģiju un saskaņotu ar citu dalībvalstu izpildiestādēm. Attiecībā uz autoceļu infrastruktūru jāierīko pietiekams skaits stāvvietu, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu atpūsties un lai atvieglotu pārbaudes uz ceļa. Attiecībā uz dalībvalstu izpildiestāžu sadarbību būtu jāizveido komiteja, lai veicinātu labākās prakses apmaiņu, sagatavotu vienotus noteikumus riska novērtēšanai uzņēmumos izpildes darbību plānošanai, vienotos par vienādu dokumentāciju attiecībā uz slimības atvaļinājumu un ikgadējo atvaļinājumu un kritērijiem par vienotu elektronisku informācijas un datu apmaiņu. Paredzētas arī kopējas apmācības.

Attiecībā uz kopēju pieeju pārkāpumiem un sankcijām Komisija ierosināja, lai dalībvalstis ļauj izpildiestādēm īslaicīgi pārtraukt transportlīdzekļa kustību, kā arī piemērot citas noteiktās sankcijas. Tā ierosināja piemērot proporcionālas finansiālas sankcijas transporta sistēmā iesaistītajiem, ja šo noteikumu neievērošana ir devusi tiem peļņu. Komisija noteica kopēju nopietnu pārkāpumu sarakstu, attiecībā uz kuriem dalībvalstīm jāziņo par noteiktajām sankcijām. Pēc tam Komisija sastāda ziņojumu, analizējot sodus, kas noteikti par nopietniem pārkāpumiem, sniedzot slēdzienu par to, kādā mērā tie jāsaskaņo.

3- KOMENTĀRI PAR KOPĒJO NOSTĀJU

Padome veica būtiskas izmaiņas attiecībā uz Komisijas priekšlikumu, kuras lielākoties ir pieņemamas, jo tās nodrošina mērķa sasniegšanu.

Pirmās izmaiņas attiecas uz noteikumiem par sankcijām un nopietniem pārkāpumiem. Padome ir pieņēmusi noteikumus attiecībā uz transportlīdzekļa kustības pārtraukšanu, virkni sankciju, kuras var piemērot kompetentas iestādes, kā arī noteikumus par līdzatbildību un atbilstošām finansiālām sankcijām par pārkāpumiem transporta sistēmā, un iekļāva tos tāda paša veida priekšlikumā regulai par braukšanas laiku un atpūtas laikposmiem, ar kuru aizstās Regulu (EEK) 3820/85. Šie jautājumi vairāk attiecas uz regulas noteikumu pārkāpumiem un ir piemēroti šim priekšlikumam, tādēļ Komisija piekrīt, ka tos iekļauj šajā priekšlikumā. Turklāt, regulas noteikumi ir tieši piemērojami, tādēļ būs lielāka vienlīdzība īstenošanā. Tomēr, Komisija izsaka nožēlu, ka Padome neuzskatīja par atbilstošu iekļaut vienotu definīciju attiecībā uz sociālo noteikumu nopietniem pārkāpumiem. Tādēļ nākamais pants, kurā Komisijai prasīts ziņot par dalībvalsts sankcijām par nopietniem pārkāpumiem, nav pietiekami precīzs.

Nākamajā grozījumā ir noteikta digitālā tahogrāfa ieviešanas saistība ar vispārējā minimālā pārbaužu procentuālā daudzuma palielināšanu, kā arī telpās vai uz ceļa veicamo pārbaužu lielāku īpatsvaru. Šā iemesla dēļ Padome ierosināja pakāpeniski palielināt, pirmkārt, uz ceļa un telpās veicamo minimālo pārbaužu daudzumu, sākot no 2008. gada 1. janvāra, un otrkārt, minimālo pārbaužu līmeni, sākot no 2009. gada 1. janvāra. Pāreja uz minimālo 3 % līmeni vairs nav steidzama, kā to ierosināja Komisija, bet tas jāveic tikai līdz 2011. gadam, izmantojot 2 % pārejas laikposmu tikai no 2009. gada 1. janvāra. Par dalībvalstu ieinteresētības trūkumu liecina fakts, ka vairākas dalībvalstis pašreiz jau vairāk nekā 2 % pārbaužu veic bez digitālā tahogrāfa. Tomēr Komisija ir gatava pieņemt ilgstošu aizkavēšanos, zinot to, ka šajā ilgstošajā ievada periodā visām dalībvalstīm jāveic pasākumi,

lai izpildītu paaugstinātās minimālās prasības. Padome ierobežoja arī turpmāko pārbaužu minimālā procentuālā daudzuma iespējamo palielināšanu līdz 4 %, izmantojot komitoloģijas procedūru, ar nosacījumu, ka to varētu veikt, tikai sākot no 2013. gada, un ja vairāk nekā 90 % pārbaudīto transportlīdzekļu ir aprīkoti ar digitālajiem tahogrāfiem. Pretēji Komisijas priekšlikumam komitoloģijas procedūra nosaka turpmākā palielinājuma maksimālo robežu. Tomēr tas norāda Padomes vēlmi piemērot augstāku izpildes pakāpi un tādēļ tiek uzskatīts kā pozitīvs solis attiecībā uz noteikumu izpildi. Visticamāk nosacījumi par digitālajiem tahogrāfiem tiks izpildīti līdz 2013. gadam. Šā iemesla dēļ 3. pantā dalībvalstis ir piebildušas, ka pārbaužu laikā būtu jāapkopo statistika par izmatoto tahogrāfu veidiem un ka pārbaudēs nedrīkst pieļaut diskrimināciju pēc izmantotā tahogrāfa veida.

Galīgās nozīmīgākās izmaiņas ir attiecībā uz Direktīvas 2002/15/EK nozares darba laika noteikumu izpildes izslēgšanu no ierosinātās direktīvas jomas. Lai gan Komisija uzskatīja, ka nav loģiski no direktīvas, kuras mērķis ir pastiprināti izpildīt Kopienas sociālos noteikumus, izslēgt dažus sociālos pamatelementus, sastopoties ar dalībvalstu vairākuma iebildumiem un lai veicinātu vienošanos ar Padomi par dokumentāciju, Komisija piekrita izslēgt šos noteikumus no priekšlikuma.

Turklāt, Padome nošķīra, no vienas puses, koordinācijas organizācijas izraudzīšanos starptautiskai sadarbībai, lai savāktu statistiku par izpildi no attiecīgajām izpildiestādēm un saskaņotu ar rādītājiem citās dalībvalstīs, un, no otras puses, papildu koordinācijas organizācijas izraudzīšanos, lai attīstītu un pārraudzītu valsts izpildes stratēģijas īstenošanu. Atsevišķās dalībvalstīs šīs divas funkcijas var veikt divas dažādas organizācijas. Komisija atbalsta ieguldījumu valsts izpildes stratēģijā un kompetentu iestāžu koordinācijas pasākumos vismaz saistībā ar citām dalībvalstīm un Komisiju.

Pirmajā lasījumā Komisija pilnībā vai daļēji pieņēma divdesmit vienu no trīsdesmit astoņiem grozījumiem, ko ierosināja Eiropas Parlaments. Savā kopējā nostājā Padome principā pilnībā vai daļēji iekļāva astoņus grozījumus. Lai gan netika sagatavots grozīts priekšlikums pēc Parlamenta pirmā lasījuma, Komisija skaidri norādīja Padomei apspriežu laikā šajā iestādē tos parlamentāros grozījumus, kurus tā atbalsta un kurus tā noraida, kā arī sava viedokļa pamatojumu.

4- KOMISIJAS SĪKAS PIEZĪMES

4.1. Komisijas pieņemtie un kopējā nostājā pilnībā vai daļēji iekļautie grozījumi.

Turpmāk norādītās atsauces ir uz kopējās nostājas apsvērumiem un pantiem.

3. grozījums Šā grozījuma tekstā atspoguļo sociālo pamatlīdzekļu mērķi, kura izpildes pasākumus paredz šajā direktīvā. Padome to nedaudz grozītā veidā ir iekļāvusi 1. apsvērumā.

12. grozījums (daļa) Grozījumā nodrošina, ka ierosinātās direktīvas virsraksts un mērķis ir saskaņoti. Šis aspekts ir iekļauts kopējā nostājā.

21. grozījums Pārbaudēs savāktajā statistikā iekļaus arī informāciju par izmantoto tahogrāfu veidiem, lai izvairītos no diskriminācijas, un statistika palīdzēs noteikt, vai ir izpildīti nosacījumi 2. panta 2. punkta otrajā daļā noteikto pārbaužu procentuālā daudzuma turpmākai palielināšanai. Komisija varētu arī pieņemt to, ka iekļauj informāciju par reģistrācijas valsti, bet tas nav izskatīts kopējā nostājā.

42. grozījums A daļas I pielikumā Komisija pieņem, ka pārbaudes uz ceļa var attiekties arī uz iknedēļas un katras otrās nedēļas braukšanas laiku, kā arī uz iknedēļas atpūtas laikposmiem. Tomēr, lai gan Transporta padome 2004. gada 11. jūnijā panāca politisku vienošanos par Komisijas grozīto priekšlikumu attiecībā uz braukšanas laiku un atpūtas laikposmiem, kurā ir noteikts iknedēļas braukšanas laika ierobežojums, kopējā nostājā attiecībā uz šo noteikumu izpildi neparedz šī jaunā ierobežojuma pārbaudi uz ceļa. Tajā paredz iekļaut vienīgi iknedēļas atpūtas laikposmu pārbaudes uz ceļa. Komisija nav izmantojusi šo būtisko iespēju attiecībā uz braukšanas laika pārbaudēm.

4.2. Komisijas pieņemtie un kopējā nostājā neiekļautie grozījumi

5. grozījums Grozījumā nosaka valsts uzraudzības sistēmu savietojamību. Komisija principā šo pieņem, koordinējot ES līmeni. Tā kā Padomes kopējā nostājā nav atsauces uz savietojamību, tai ir iespēja veidot daļu no saskaņā ar 13. pantu izveidotās jaunās Komitejas kompetences jomas.

6., 7., 20., 63. un 29. grozījums (daļēji) Šo grozījumu mērķis ir pastiprināt priekšlikuma ietekmi, izmantojot noteiktāku valodu. Tomēr kopējā nostājā saglabāts priekšlikuma sākotnējais teksts.

19. grozījums (daļa) Grozījumā noteikta prasība dalībvalstu izpildiestādēm nodrošināt līdzsvarotu pieeju pārbaudēm uzņēmumu telpās, izvirzot noteikumu, ka vismaz 50 % pārbažu attiecas uz MVU. Kopējā nostājā neuzliek šīs saistības.

24. grozījums (daļa) Grozījumā ierosina dažādus piemērus pārbaudes vietu izveidei. Komisija atbalstīja vispārējo frāzi par „drošām vietām”. Kopējā nostājā izvēlēts neaplūkot pārbaudes vietu izveidošanu.

26. grozījums Grozījuma mērķis ir nodrošināt, lai nevajadzīgi ar pārbaudēm netraucētu transportlīdzekļu vadītājus, kuri atpūšas. Lai gan Padome atbalstīja šajā grozījumā izteikto nodomu, tā tomēr uzskatīja to par pārāk sarežģītu praksi.

28. grozījums Grozījumā uzsvērts, ka attiecībā uz dalībvalstu savstarpējo palīdzību, dibinājuma dalībvalsts veiks iespējamo pārkāpumu izmeklēšanu, veicot pārbaudi attiecīgā uzņēmuma telpās. Kopējā nostājā ir saglabāts sākotnējais teksts, jo Padome uzskata, ka uz šo jautājumu attiecas 6. panta 4. punkts.

31. grozījums Grozījums uzliek saistības dalībvalstīm publicēt savāktos datus. Padome uzskatīja, ka Komisijas divgadu ziņojums, kurā ir iekļauti īpaši dalībvalstu dati, nav pietiekams.

32. grozījums Grozījumā cenšas nodrošināt, lai ikvienu sankciju, tostarp transportlīdzekļa kustības īslaicīgu pārtraukšanu, veiktu bez diskriminācijas. Pantu par sankcijām un transportlīdzekļa kustības pārtraukšanu Padome ir pārcēlusi papildu priekšlikumā par braukšanas laiku un atpūtas laikposmiem, ja kopējā nostājā attiecībā uz šo priekšlikumu saskaņā ar 19. panta 1. punktu izmantojamo sankciju raksturojumā pastāv nediskriminācijas nosacījums.

35.-37. grozījums Pirmajā grozījumā sīkāk izskatīts, kas ir nopietns pārkāpums attiecībā uz Direktīvas 2002/15/EK noteikumu par maksimālo darba laiku. Padome nolēma izslēgt šo direktīvu no priekšlikuma piemērošanas jomas un arī nepievienot kopējo nopietnu pārkāpumu

sarakstu. Tādējādi nav minēts uz ko šis saraksts attiecas, ne arī īpašu sankciju paziņošanas datums. Tomēr kopējā nostāja attiecībā uz papildu priekšlikumu par braukšanas laiku un atpūtas laikposmiem 19. panta 1. punktā un 27. pantā noteikts, ka dalībvalstīm viena gada laikā jāinformē Komisija par noteikumiem attiecībā uz sankcijām.

39. grozījums Grozījumā noteikta Komisijas ziņojuma par sankcijām būtība.

Kopējā nostājā ir saglabāta prasība attiecībā uz ziņojumu par nopietnām sankcijām, atceļot kopējo nopietnu sankciju sarakstu.

40. grozījums Grozījums ļauj Komisijai rīkoties elastīgi, publicējot atsevišķā ziņojumā vadlīnijas par izpildes praksi no kārtējā divgadu ziņojuma. Kopējā nostājā ir saglabāts sākotnējais teksts.

4.3. Komisijas noraidītie, bet kopējā nostājā iekļautie grozījumi

19. grozījums (daļa) Grozījumā ir atjaunota pašreizējā situācija, kad 15 % pārbaužu attiecībā uz nostrādāto dienu pašreizējo minimālo procentuālo daudzumu jāveic uz ceļa. Kopējā nostājā noteikts, ka tas ir pagaidu risinājums, pēc tam, sākot no 2008. gada 1. janvāra, piemērojot vismaz 30%.

23. grozījums (daļa) Kopējā nostājā ir iekļauta prasība dalībvalstīm reģistrēt datus, kas savākti par pagājušo gadu.

27. grozījums Kopējā nostājā aizliedz diskrimināciju, veicot pārbaudes uz ceļa, pamatojoties uz to, vai transportlīdzekļi ir aprīkoti ar analogajiem vai digitālajiem tahogrāfiem.

4.4. Komisijas noraidītie un kopējā nostājā neiekļautie grozījumi

1., 15., 34. un 66. grozījums Šajos grozījumos tiek prasīts veikt pārbaudes, kas ietver trešo valstu transportlīdzekļu vadītāju atestāciju. Tomēr attiecīgā regula dalībvalstīm paredz plašākas pārbaudes prasības.

11. grozījums Grozījumā nepieciešama atsauce uz jauno ierosināto regulu, ar ko aizstās esošo Regulu (EEK) 3820/85. Tas nav nepieciešams, jo to pieņemot, atsauci uz minēto regulu uzskatīs par atsauci uz jauno regulu.

13., 14. un 16. grozījums Šajos grozījumos ir iekļauta transportlīdzekļa vadītāja definīcija un saistība starp Eiropas Līgumu par transportlīdzekļu apkārpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos un Kopienas noteikumiem par braukšanas laiku un atpūtas laikposmiem. Kopējā nostājā par papildu priekšlikumu attiecībā uz braukšanas laiku un atpūtas laikposmiem ir noteikta atšķirīga definīcija un savstarpēja saistība. Šie noteikumi būs spēkā attiecībā uz izpildes priekšlikumu.

18., 30., 41. grozījums Šie grozījumi ir procesuāli un institucionāli nepareizi. Atļauju palielināt nostrādāto dienu pārbaužu procentuālo daudzumu nevar dot tikai Komisija un Parlaments; noteikumu nepārprotamu vienotu interpretāciju nevar sniegt atsevišķas dalībvalstis, bet to var veikt tikai Kopienas līmenī; komitoloģijas tiesību aktu noteikumi nepieļauj noteiktas prasības sociālo partneru pārstāvībai.

22., 25. grozījums Prasība saglabāt šo precizitātes līmeni pārbaužu reģistros ir neproporcionāla. Tāpat prasība radīt pārbaužu intensitātes līdzsvaru starp atrašanās vietām ir pārāk sīki noteikta.

33. grozījums Papildu priekšlikumā par braukšanas laiku un atpūtas laikposmiem dalībvalstu savstarpējā palīdzība, nosakot sodus par atklātajiem pārkāpumiem, ir aizstāta, ieviešot eksteritorialitāte principu attiecībā uz sankcijām.

38. grozījums Komisija var iesniegt priekšlikumu sankciju saskaņošanai pirms tā ir saņēmusi rezultātus par savu ziņojumu attiecībā uz sankcijām.

5- SECINĀJUMI

Kaut arī Komisija priekšroku dotu darba laika noteikumu izpildes noteikumu un kopēja nopietnu pārkāpumu saraksta iekļaušanai un ātrākai minimālā pārbaužu līmeņa palielināšanai, tā uzskata, ka 9.12.2004 ar kvalificētu balsu vairākumu pieņemtā kopējā nostāja lielākoties ņem vērā tās priekšlikuma mērķus un pieeju, un tādēļ to var atbalstīt.