EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 15.5.2009
COM(2009) 225 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

ar kuru analizē sodus, kas par sociālās jomas noteikumu nopietniem pārkāpumiem autotransporta nozarē paredzēti dalībvalstu tiesību aktos

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

ar kuru analizē sodus, kas par sociālās jomas noteikumu nopietniem pārkāpumiem autotransporta nozarē paredzēti dalībvalstu tiesību aktos

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. IEVADS

Kā noteikts 10. pantā Direktīvā 2006/22/EK[1] par minimālajiem nosacījumiem sociālās jomas tiesību aktu īstenošanai attiecībā uz darbībām autotransporta jomā, šajā ziņojumā analizēti sodi, kas par sociālās jomas noteikumu nopietniem pārkāpumiem autotransporta nozarē paredzēti dalībvalstu tiesību aktos.

Pārkāpumi attiecas uz divām regulām. Regulā (EK) Nr. 561/2006[2], ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, ietverti ļoti precīzi noteikumi par maksimālajiem transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem un minimālajiem atpūtas laikposmiem un pārtraukumiem profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem. Regula (EEK) Nr. 3821/85[3] par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, attiecas uz tahogrāfu uzstādīšanu un izmantošanu.

Regulā (EK) Nr. 561/2006 dalībvalstīm prasīts izstrādāt noteikumus sodu piemērošanai par abu regulu pārkāpumiem. Šiem sodiem jābūt efektīviem, samērīgiem, preventīviem un nediskriminējošiem[4]. Turklāt regulas 26. apsvērumā ir noteikts, ka kopējā pasākumu klāstā, kas paredzēti dalībvalstīm, būtu jāiekļauj arī iespēja aizturēt transportlīdzekli, ja ir konstatēti nopietni pārkāpumi. Tomēr regulā nav definēts, kas būtu jāuzskata par nopietnu pārkāpumu.

Direktīvai 2006/22/EK sākotnēji bija III pielikums, kurā bija ietverts neizsmeļošs saraksts par to, kas būtu uzskatāms par pārkāpumu. Minēto III pielikumu ar Komisijas Direktīvu 2009/5/EK[5] nesen aizstāja ar jaunu pielikumu. Šajā jaunajā III pielikumā ietvertas pamatnostādnes abu regulu pārkāpumu iedalījumam kategorijās.

---

1 Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Direktīva 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu, OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.

2 Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85, OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

3 Padomes 1985. gada 20. decembra Regula (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

4 Regulas (EK) Nr. 561/2006 19. panta 1. punkts.

5 Komisijas 2009. gada 30. janvāra Direktīva 2009/5/EK, ar ko izdara grozījumus III pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā, OV L 29, 31.1.2009., 45. lpp.

Dalībvalstīm bija jāinformē Komisija par noteikumiem, ko tās paredzējušas attiecībā uz sodiem par abu regulu pārkāpumiem[6]. Šā ziņojuma sagatavošanas laikā 26 dalībvalstis bija informējušas Komisiju par to noteikumiem. Portugāle vēl nav izpildījusi savus pienākumus, un tāpēc tā iesaistīta pienākumu neizpildes procedūrā.

2. SODU VEIDI

Valstu tiesību aktos minēti dažādu veidu sodi: finansiāli sodi, transportlīdzekļa aizturēšana, transportlīdzekļa vadīšanas aizliegumi un cietumsods. Sodi, kurus piemēro transportlīdzekļa vadītājiem un uzņēmumiem, var būt atšķirīgi.

2.1. Finansiāli sodi

Visas dalībvalstis paredz finansiālus sodus par pārkāpumiem. Maksimālais soda naudas apjoms dalībvalstīs ievērojami atšķiras, no fiksētas soda naudas EUR 58,23 apmērā Maltā līdz EUR 5 000 un vairāk Austrijā, Īrijā, Kiprā un Vācijā. Tas nozīmē, ka maksimālā soda nauda vienā valstī var būt vairākas reizes lielāka nekā citā valstī.

Šādu starpību daļēji var izskaidrot ar dalībvalstu sociālekonomiskajām atšķirībām, kuru dēļ viena un tā pati soda nauda transportlīdzekļu vadītājiem un uzņēmumiem vienā valstī ir preventīva un samērīga, bet ne vienmēr tā ir tāda arī citā valstī. Tomēr ar šādiem apsvērumiem nevar pamatot, piemēram, diezgan lielos sodus Spānijā vai Ungārijā.

Somijā šajā ziņā ir izstrādāta unikāla pieeja, jo sodu aprēķina uz "dienas soda naudas" pamata. Šīs "dienas soda naudas" cita starpā izsver atkarībā no personas, kam sodu piemēro, ienākumiem dienā un bērnu skaita.

2.2. Transportlīdzekļa aizturēšana

Kā minēts iepriekš, Regulas (EK) Nr. 561/2006 26. apsvērumā transportlīdzekļa aizturēšana ir nepārprotami paredzēta kā viens no pasākumiem, kas veicami nopietnu pārkāpumu gadījumā. Ar šo pasākumu var nodrošināt, piemēram, ka transportlīdzekļa vadītājs atpūšas pietiekami ilgu laikposmu, lai panāktu atbilstību Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumiem. Ar to var arī kavēt uzņēmumus gūt konkurences priekšrocības, nepildot regulas noteikumus un vienkārši samaksājot soda naudu.

Tomēr tikai 15 dalībvalstis informēja Komisiju, ka tās savos tiesību aktos nepārprotami paredzējušas iespēju aizturēt transportlīdzekli (Apvienotā Karaliste, Bulgārija, Čehija, Dānija, Grieķija, Itālija, Īrija, Kipra, Lietuva, Luksemburga, Polija, Rumānija, Spānija, Vācija un Zviedrija).

2.3. Citi sodi

Septiņas dalībvalstis nopietnu pārkāpumu gadījumā ir paredzējušas cietumsodu, lai gan dažas tikai tādā gadījumā, ja nav samaksāta soda nauda (Apvienotā Karaliste, Austrija, Dānija, Francija, Īrija, Kipra un Luksemburga).

---

[6] Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 19. panta 1. punktu.

Dažu dalībvalstu tiesību aktos paredzēts arī transportlīdzekļa vadītāja autovadītāja apliecības (Apvienotā Karaliste, Bulgārija, Dānija, Grieķija un Itālija) vai vadītāja kartes (Slovākija) izmantošanas aizliegums uz laiku.

Vairākas dalībvalstis arī piemēro lielākas soda naudas vai stingrākus sodus atkārtotu vai vairākkārt atkārtotu pārkāpumu gadījumā (Apvienotā Karaliste, Austrija, Bulgārija, Francija, Itālija un Slovākija). Austrijas tiesību aktos, piemēram, paredzēta iespēja piemērot cietumsodu, ja persona jau ir sodīta par līdzīgu pārkāpumu.

2.4. Uzņēmumiem piemērojamie sodi

Regulas (EK) Nr. 561/2006 10. panta 3. punktā ir noteikts, ka uzņēmums ir atbildīgs par pārkāpumiem, ko ir izdarījuši uzņēmuma transportlīdzekļu vadītāji, pat ja pārkāpums ir izdarīts citā dalībvalstī vai kādā trešā valstī. Vairākumā dalībvalstu (Apvienotā Karaliste, Beļģija, Bulgārija, Dānija, Grieķija, Igaunija, Itālija, Īrija, Latvija, Lietuva, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Ungārija, Vācija un Zviedrija) tiesību aktos paredzēti atšķirīgi sodi transportlīdzekļu vadītājiem un uzņēmumiem, pie tam uzņēmumiem piemēro lielāka apjoma vai stingrākus sodus nekā transportlīdzekļu vadītājiem.

Regulas (EK) Nr. 561/2006 10. panta 4. punktā ir noteikts, ka arī kravu nosūtītāji, ekspeditori, ceļojumu operatori, galvenie uzņēmēji, apakšuzņēmēji un transportlīdzekļu vadītāju aģentūras nodrošina, ka līgumiski noteiktie pārvadājumu grafiki ir saskaņā ar noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem. Tomēr tikai nedaudzās dalībvalstīs tiesību akti par sodiem attiecas uz šiem transporta ķēdes dalībniekiem (Dānija, Igaunija, Polija, Somija un Zviedrija). Diemžēl attiecīgo tiesību aktu analīze neļauj spriest par to, kā šos sodus piemēro praksē.

2.5. Eksteritorialitātes princips

Ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 19. panta 2. punktu ir ieviests eksteritorialitātes princips — ja kompetentās iestādes dalībvalstī ir konstatējušas pārkāpumu, par kuru vēl nav piemērots sods, tad kompetentajām iestādēm ir iespēja piemērot sodu pat gadījumos, ja pārkāpums ir izdarīts citas dalībvalsts vai trešās valsts teritorijā. Ievērojot nediskriminācijas principu, sodam ir jābūt tādam pašam kā tad, ja pārkāpums būtu izdarīts tās dalībvalsts teritorijā, kura konstatējusi pārkāpumu.

Lai gan šis princips paplašina iespējas sociālās jomas tiesību aktu izpildei autotransporta nozarē, tomēr tam var būt negatīvs blakusefekts, ja dalībvalstis par vienu un to pašu pārkāpumu piemēro ļoti atšķirīgus sodus. Pārvadātāji, kas izdarījuši pārkāpumu, var pieļaut iespēju samaksāt sodu par šo pārkāpumu dalībvalstī, kurā piemēro ļoti nelielas soda naudas, bet neriskēt citā dalībvalstī, kurā piemēro ļoti lielus sodus. Tas šādiem pārvadātājiem varētu dot konkurences priekšrocības salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri ievēro regulas noteikumus.

3. VALSTU SODU SISTĒMAS

Saskaņā ar informāciju, ko dalībvalstis sniegušas Komisijai, valstu sodu sistēmas ievērojami atšķiras. Galvenā atšķirība ir starp dalībvalstīm, kuru tiesību aktos nav paredzēta dažāda pieeja dažādiem pārkāpumiem, un dalībvalstīm, kuru tiesību aktos paredzēti konkrēti pārkāpumu veidi un atšķirīgi sodi par šiem pārkāpumiem.

3.1. Sistēmas, kurās nav atšķirību starp sodiem

Dažu dalībvalstu tiesību aktos vienkārši noteikti maksimālie un dažkārt minimālie sodi, ko piemēro par pārkāpumiem kopumā. Tādējādi nav iespējams analizēt sodus par nopietniem pārkāpumiem. Dažas dalībvalstis informējušas Komisiju tikai par šiem maksimālajiem un dažkārt minimālajiem sodiem (Apvienotā Karaliste, Austrija, Čehija, Īrija un Luksemburga). Maltā ir konkrēta soda naudas likme par pārkāpumiem (EUR 58,23).

3.2. Sistēmas, kurās ir atšķirības starp sodiem

Citu dalībvalstu tiesību aktos ir noteikta atšķirība vismaz starp dažiem pārkāpumu veidiem un par tiem piemēroti atšķirīgi sodi. Jāatzīmē, ka ne visās dalībvalstīs, kuras par dažādiem pārkāpumiem piemēro atšķirīgus sodus, ir noteiktas dažāda lieluma soda naudas par vienu un to pašu pārkāpuma veidu.

3.2.1. Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumu pārkāpumi attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu un atpūtas laikposmiem

Dažās dalībvalstīs, kuru sodu sistēmā ņemtas vērā atšķirības, tiesību aktos ietverta detalizēta sistēma, kurā paredzētas pārkāpumu kategorijas attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem, kas noteikti Regulā (EK) Nr. 561/2006. Tiek izšķirti viena un tā paša pārkāpuma veida divi vai vairāki līmeņi, un katram līmenim ir noteiktas konkrētas soda naudas. Noteikumos paredzēts lielāks sods, piemēram, gadījumā, ja transportlīdzekļa vadīšanas laikposms dienā pārsniegts par divām stundām, nekā gadījumā, ja transportlīdzekļa vadīšanas laikposms dienā pārsniegts tikai par vienu stundu.

Tabula I pielikumā sagatavota, pamatojoties uz Komisijai sniegto informāciju. Tabulā par dalībvalstīm, kurās noteikti atšķirīgi sodi, ir salīdzinātas soda naudas, ko piemēro par Regulas (EK) Nr. 561/2006 6. līdz 8. panta pārkāpumiem, kas definēti Direktīvas 2006/22/EK jaunajā III pielikumā.

Tabulā arī atspoguļota atšķirība starp soda naudas summām, ko piemēro dažādās dalībvalstīs. Salīdzinot galējības, redzams, ka maksimālās summas par konkrētiem pārkāpumiem vienā valstī var būt vairāk nekā desmitkārt lielākas nekā citā valstī. Ja transportlīdzekļa vadīšanas laikposms dienā pārsniegts par vairāk nekā divām stundām, Spānijā par to var nākties samaksāt soda naudu līdz pat EUR 4 600 apmērā, savukārt Grieķijā maksimālā soda nauda ir EUR 400.

Dažādās dalībvalstīs atšķiras arī veids, kā noteikti līmeņi. Robežvērtības izteiktas vai nu minūtēs, vai stundās, vai procentos. Dažās dalībvalstīs noteikti tikai divi atšķirīgi līmeņi, piemēram, Francijā, Igaunijā un Slovākijā. Citās ir vairāki līmeņi, piemēram, Ungārijā noteikti 5 līmeņi transportlīdzekļa vadīšanas laikposma pārsniegšanai dienā: par 5 %, par 5-10 %, par 10-15 %, par 15-20 % vai par vairāk nekā 20 %.

Spānijas tiesību aktos, piemēram, noteikta konkrēta summa par katru stundu, par ko pārsniegts transportlīdzekļa vadīšanas laikposms divās nedēļās, kas Regulā (EK) Nr. 561/2006 ierobežots līdz 90 stundām: par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu, kas pārsniedz 110 stundas, būtu jāmaksā EUR 1 580 soda nauda un par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu, kas pārsniedz 111 stundas, — EUR 1 620, pie tam abos gadījumos tiek veikta arī transportlīdzekļa aizturēšana.

Ja ir paredzēti vairāk nekā divi līmeņi, piemērojamie sodi var palielināties gan lineāri, gan progresīvi. Nīderlandē, piemēram, sods par transportlīdzekļa vadīšanas laikposma pārsniegšanu nedēļā ir EUR 110 par stundu, savukārt Grieķijā gadījumā, ja transportlīdzekļa vadīšanas laikposms dienā pārsniegts par divām stundām, sods ir vairāk nekā divkārt lielāks kā gadījumā, ja šis laiks pārsniegts par vienu stundu.

Beļģijā ir īpaša sistēma sodu noteikšanai par transportlīdzekļa vadīšanas laikposma pārsniegšanu dienā un par nepārtraukta transportlīdzekļa vadīšanas laikposma pārsniegšanu, un šajā sistēmā ņemti vēra divi parametri. Ja pārsniegts transportlīdzekļa vadīšanas laikposms dienā, soda apjomu nosaka pēc ilgākā atpūtas laikposma starp transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem dienā. Tādējādi, pārsniedzot transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu dienā par četrām stundām, lielāku sodu (EUR 450) nākas samaksāt tad, ja transportlīdzekļa vadītājam bijis nepārtraukts atpūtas laikposms, kas nepārsniedz trīs stundas, nekā tad, ja transportlīdzekļa vadītājam bijis nepārtraukts sešu stundu atpūtas laikposms (EUR 310).

Ja dalībvalstis nosaka atšķirības starp pārkāpumiem šādā veidā, ir iespējams secināt, ko tās uzskata par nopietnākiem pārkāpumiem. Tādējādi var konstatēt, ka noteikumi par pārkāpumiem attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem dalībvalstīs nemaz nav tik atšķirīgi, ja tiek ņemts vērā, kādi pārkāpumi uzskatāmi par nopietnākiem nekā citi, pat ja ir vērojamas dažas nelielas atšķirības. Kā šādu atšķirību piemēru var minēt to, ka par pārkāpumu attiecībā uz pārtraukumiem, kas atbilstīgi Direktīvas 2006/22/EK jaunajā III pielikumā noteiktajām kategorijām būtu uzskatāms par nelielu pārkāpumu, Beļģijā tiktu piemērots mazāks sods nekā par nelielu pārkāpumu attiecībā uz atpūtas laikposmu dienā; Nīderlandē par abiem pārkāpumiem piemēro vienādu sodu, bet Polijā ir lielāks sods.

Tomēr kopumā ir nepārprotama tendence — jo vairāk pārsniegts maksimālais transportlīdzekļa vadīšanas laikposms vai jo mazāks ir bijis minimālais atpūtas laikposms, jo pārkāpums uzskatāms par nopietnāku.

Atšķirības vērojamas galvenokārt divos aspektos: dažādu sodu dažādi līmeņi un par pārkāpumiem noteiktās soda naudas summas. Kā izklāstīts iepriekš, veids, kā noteikti līmeņi, ievērojami atšķiras, jo tā pamatā ir gan stundas/minūtes, gan procenti, un pastāv arī dažāds līmeņu skaits. Soda naudu summu atšķirības ir nepārprotamas, kā tas redzams I pielikumā.

3.2.2. Regulas (EEK) Nr. 3821/85 (Regula par tahogrāfiem) pārkāpumi

Lai gan noteikumi par Regulas (EK) Nr. 561/2006 pārkāpumiem dalībvalstīs ir diezgan līdzīgi attiecībā uz to, kas tiek uzskatīts par nopietnāku, stāvoklis saistībā ar Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem ir atšķirīgs.

Ja dalībvalstu tiesību aktos noteiktas dažādas pārkāpumu kategorijas, kopumā tās ievērojami atšķiras gan starp dalībvalstīm, gan no kategorijām, kas noteiktas Direktīvas 2006/22/EK jaunajā III pielikumā. Spriežot pēc dalībvalstu iesniegtās papildu informācijas, šķiet, ka ievērojamas atšķirības pastāv ne tikai starp piemērojamo soda naudu apjomu, bet arī tajā, kā pārkāpumi iedalīti kategorijās.

Tabula II pielikumā atspoguļo šīs kategoriju atšķirības. Par dažiem pārkāpumiem, kas Direktīvā 2006/22/EK uzskatīti par ļoti nopietniem, dažas dalībvalstis piemēro viszemākos sodus par Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem. Tā tas ir, piemēram, gadījumā, kad transportlīdzekļa vadītājam ir vairāk nekā viena derīga vadītāja karte (pārkāpums G7 Direktīvas 2006/22/EK III pielikumā). Šādā gadījumā Bulgārija, Igaunija un Lietuva piemēro

viszemāko sodu. Citi piemēri ir gadījumi, kad tahogrāfa pārslēgšanas mehānisms izmantots nepareizi vai kad transportlīdzekļa vadītājs nespēj uzrādīt vadītāja kartes datus, ja transportlīdzekļa vadītājam ir šāda karte (pārkāpums G22 vai I4).

No otras puses, par lielu daļu pārkāpumu, kas Direktīvā 2006/22/EK uzskatīti par nelieliem pārkāpumiem, vairākums dalībvalstu nepiemēro viszemāko sodu. Piemēram, gadījumā, kad transportlīdzekļa vadītājam nav pietiekami daudz papīra izdrukām, kas Direktīvā 2006/22/EK iekļauts nelielu pārkāpumu kategorijā (pārkāpums G5), Ungārijā piemēro vislielāko soda naudu.

Vienīgi pārkāpumi, kad notikusi krāpšanās saistībā ar tahogrāfu (pārkāpumi J1 līdz J3), un gadījumi, kad uzņēmumi nesaglabā datu ierakstus (pārkāpums G6 un G10), vairākumā dalībvalstu ir iekļauti līdzīgās kategorijās, un par šiem ļoti nopietnajiem pārkāpumiem piemēro vislielākos sodus.

Līdzīgi kā attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 561/2006 arī par Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem piemērojamo soda naudu summas ievērojami atšķiras, tostarp atšķiras arī maksimālā piemērojamā soda nauda. Par manipulācijām ar tahogrāfu, piemēram, Lietuvā piemēro soda naudu līdz EUR 586, bet Polijā — EUR 2 460, lai gan abos gadījumos piemēro maksimālo soda naudu. Citās valstīs soda nauda var būt pat lielāka: Spānijā sods par šādiem pārkāpumiem ir EUR 4 601, Itālijā — līdz EUR 6 232 un Francijā — līdz EUR 30 000 (ar iespēju papildus piemērot cietumsodu līdz 1 gadam).

Tādējādi var secināt, ka par Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumiem pastāv ievērojamas atšķirības starp dalībvalstīm ne tikai attiecībā uz soda naudas summu, ko piemēro par nopietniem pārkāpumiem, bet arī attiecībā uz pārkāpumu kategorijām, proti, ko uzskata par nopietnu pārkāpumu.

4. SECINĀJUMI

Noteikumi attiecībā uz sodiem, ko piemēro par sociālās jomas tiesību aktu nopietniem pārkāpumiem dalībvalstīs ievērojami atšķiras gan soda veidu, gan soda naudas lieluma, gan pārkāpumu kategoriju ziņā.

Lai gan visās dalībvalstīs soda naudas ir viens no soda veidiem, tomēr ne visās ir paredzēts tāds soda veids kā, piemēram, transportlīdzekļa aizturēšana vai cietumsods. Dažās dalībvalstīs ir paredzēta transportlīdzekļa vadītāja autovadītāja apliecības vai vadītāja kartes izmantošanas aizlieguma iespēja.

Izskatot to, kā dalībvalstis iedala dažādus pārkāpumus pēc to veida vai smaguma, situācija šķiet vēl sarežģītāka. Soda naudas lielums dalībvalstīs ievērojami atšķiras, un galējās atšķirības pat sasniedz attiecību 1:10. Šādu starpību tikai daļēji var izskaidrot ar sociālekonomiskajām atšķirībām, kuru dēļ viena un tā pati soda nauda vienā valstī ir samērīga un preventīva, bet ne vienmēr tā ir tāda arī citā valstī.

Lai gan, runājot par pārkāpumiem attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem, ir diezgan skaidrs, kurus pārkāpumus uzskata par nopietnākiem, tomēr Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumu iedalījums kategorijās dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Dažus pārkāpumus uzskata par nopietniem pārkāpumiem vienā valstī, bet ne vienmēr tā tas ir arī citā valstī.

Turklāt par Regulas (EEK) Nr. 3821/85 noteikumu pārkāpumiem piemērojamie sodi daudzās dalībvalstīs neatbilst Kopienas pamatnostādnēm par pārkāpumu iedalījumu kategorijās, kas ietverts Komisijas Direktīvā 2009/5/EK, ar kuru izdara grozījumus Direktīvas 2006/22/EK III pielikumā.

Transportlīdzekļa vadītājiem un uzņēmumiem, kas nodarbojas ar starptautiskajiem pārvadājumiem, tādējādi rodas ievērojamas grūtības skaidri izprast iespējamā pārkāpuma nopietnību, ja tie neievēro konkrētus Regulas (EK) Nr. 561/2006 un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 noteikumus, jo sodi, ko tiem varētu piemērot dažādās dalībvalstīs, rada pretrunīgu iespaidu.

Komisija uzskata, ka šīs situācijas cēlonis ir tas, ka likumdevēju pieņemtie lēmumi nepietiekami nodrošina līdzvērtīgus nosacījumus transportlīdzekļa vadītājiem un uzņēmumiem. Direktīvas 2006/22/EK jaunais pielikums, kas ieviests ar Komisijas Direktīvu 2009/5/EK, veido pamatu kopīgai izpratnei par to, kas būtu un kas nebūtu uzskatāms par nopietnu pārkāpumu. Dalībvalstis tiek aicinātas veikt nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu sociālās jomas noteikumu saskaņotāku piemērošanu autotransporta nozarē un tādējādi uzlabotu sociālās jomas noteikumu izpildi autotransporta nozarē.

Komisija turpinās darbu šajā jomā, it sevišķi ar Regulā (EK) Nr. 561/2006 paredzētās komitejas palīdzību atbalstot dialogu starp dalībvalstīm par sociālās jomas noteikumu interpretāciju un piemērošanu valstu autotransporta nozarēs, un šis darbs norisināsies tās kompetences ietvaros, ko dalībvalstis un likumdevēji ir nolēmuši piešķirt Komisijai.

I PIELIKUMS

Pārskats par soda naudām, ko par Regulas (EK) Nr. 561/2006 6. līdz 9. panta pārkāpumiem piemēro dalībvalstīs, kuras savos tiesību aktos noteikušas dažādas soda naudas par dažāda līmeņa pārkāpumiem

Nr.	JURID. PAMATS	PĀRKĀPUMA VEIDS		VSI[7]	SI[7]	MI[7]	BE	EE	EL	ES	FR	HU[8]	NL	PL	RO	SL[9]	SK
B	**Transportlīdzekļa vadīšanas laikposms**																
B1	6. panta 1. punkts	Pārsniegts transportlīdzekļa vadīšanas laikposms dienā (9 stundas), ja pagarinājums līdz 10 stundām nav atļauts	9st<...<10st			X	40-120*	<383	80	301-350	135‡	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10st<...<11st		X		80-180*	<383	200	400	135‡	838-1258	110	46 +61/st	441-588	150	<991
B3			11st<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Pārsniegts transportlīdzekļa vadīšanas laikposms dienā (10 stundas), ja pagarinājums ir atļauts	10st<...<11st			X	40-120*	<383	80	301-325	135‡	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11st<...<12st		X		80-180*	<383	200	350-400	135‡	838-1258	220	46 +61/st	441-588	150	<991
B6			12st <	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	6. panta 2. punkts	Pārsniegts transportlīdzekļa vadīšanas laikposms nedēļā	56st<...<60st			X	100/st	<383	/	301-330	135‡	209-419	110/st	/	/	150	<991
B8			60st<...<70st		X		100/st	<383	/	330-1580	135‡-1500	838-1258	110/st	/	/	150	<991

[7] Saskaņā ar Komisijas Direktīvu 2009/5/EK, ar ko izdara grozījumus Direktīvas 2006/22/EK III pielikumā; VSI = ļoti nopietns pārkāpums, SI = nopietns pārkāpums, MI = neliels pārkāpums

[8] Ungārija — tā kā iedalījums kategorijās pamatojas uz procentuālo attiecību, nav panākta kategoriju precīza atbilstība saskaņotajam iedalījumam kategorijās.

[9] Slovēnija — transportlīdzekļa vadītājiem paredzētās soda naudas.

Nr.	JURID. PAMATS	PĀRKĀPUMA VEIDS		VSI[7]	SI[7]	MI[7]	BE	EE	EL	ES	FR	HU[8]	NL	PL	RO	SL[9]	SK
B9			70st<	X			100/st	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/st, <1100	/	/	150	<1652
B10	6. panta 3. punkts	Pārsniegts kopējais transportlīdzekļa vadīšanas laikposms divās secīgās nedēļās	90st<...<100st			X	/	<383	/	301-350	135‡	209-419	110/st	30 par <92, tad +30/st	294-441	150	<991
B11			100st<...<112st30		X		/	<383	/	350-1700	135‡-1500	838-1258	110/st, <1100		294-441	150	<991
B12			112st30<	X			/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/st, <1100		294-441	150	<1652
C	**Pārtraukumi**																
C1	7. pants	Pārsniegts transportlīdzekļa nepārtrauktas vadīšanas laikposms	4st30<...<5st			X	20-80§	<383	200	/	135‡	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5st<...<6st		X		60-400§	<383	200	301-1501	135‡-1500	838-1258	110-220	46 +61/ 30min	441-588	120-250	<991
C3			6st<	X			120-2000§	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980		588-1470	250-600	<1652
D	**Atpūtas laikposmi**																
D1	8. panta 2. punkts	Nepietiekams atpūtas laikposms dienā, kas mazāks par 11 stundām, ja saīsināts atpūtas laikposms dienā nav atļauts	10st<…<11st			X	50/ 30min	<383	/	301	135‡	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8st30<…<10st		X		50/ 30min	<383	/	400	135‡	838-1258	110	30 +61/st	441-735	150	<991
D3			<8st30	X			50/ 30min	<766	/	1501-4600	135‡; <6st: 1500	1677	<8st: 220 -1980		588-1470	150	<1652
D4		Nepietiekams saīsinātais atpūtas laikposms dienā, kas mazāks par 9 stundām, ja atļauts	8st<…<9st			X	50/ 30min	<383	/	301	135‡	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7st<…<8st		X		50/ 30min	<383	/	400-1501	135‡	838-1258	220	30 +61/st	441-735	150	<991
D6			…<7st	X			50/ 30min	<766	/	1501-4600	135‡; <6st: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652

Nr.	**JURID. PAMATS**	**PĀRKĀPUMA VEIDS**		**VSI**[7]	**SI**[7]	**MI**[7]	**BE**	**EE**	**EL**	**ES**	**FR**	**HU**[8]	**NL**	**PL**	**RO**	**SL**[9]	**SK**
D7		Nepietiekams sadalītais atpūtas laikposms dienā, kas mazāks par 3 st + 9 st	3st+8st<..<9st			X	50/ 30min	<383	/	/	135‡	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			3st+7st<..<8st		X		50/ 30min	<383	/	/	135‡	838-1258	220	30 +61/st	441-735	150	<991
D9			3st+[…<7st]	X			50/ 30min	<766	/	/	135‡; <6st: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D10	8. panta 5. punkts	Nepietiekams atpūtas laikposms dienā, kas mazāks par 9 stundām, ja ir vairāki transportlīdzekļa vadītāji	8st<...<9st			X	/	/	/	301	135‡	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7st<...<8st		X		/	/	/	400-1501	135‡	838-1258	110	30 + 61/st	/	150	<991
D12			…<7st	X			/	/	/	1501-4600	135‡; <6st: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	8. panta 6. punkts	Nepietiekams saīsinātais atpūtas laikposms nedēļā, kas mazāks par 24 stundām	22st<...<24st			X	100/ 1st	<383	/	/	135‡	209-838	110/st	15 par > 23st, tad +30/st	294-441	150	<991
D14			20st<...<22st		X		100/ 1st	<383	/	/	135‡	838-1258	110/st		294-441	150	<991
D15			…<20st	X			100/ 1st	<383	/	/	<1500	1677	110/st, <1100		294-441	150	<1652
D16		Nepietiekams atpūtas laikposms nedēļā, kas mazāks par 45 stundām, ja saīsināts atpūtas laikposms nedēļā nav atļauts	42st<...<45st			X	100/ 1st	<383	/	301-400	135‡	209-838	110/st	15 par > 44st, tad + 30/st	294-441	150	<991
D17			36st<...<42st		X		100/ 1st	<383	/	301-400	135‡	838-1258	110/st		294-441	150	<991
D18			…<36st	X			100/ 1st	<383	/	1501-4600	<20st: <1500	1677	110/st, <1100		294-441	150	<1652

*: atkarībā no atpūtas laikposma
§: atkarībā no pārtraukuma ilguma
‡: tiesvedības gadījumā maksimālā summa ir EUR 750

II PIELIKUMS

Pārskats par Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pārkāpumu iedalījumu kategorijās dalībvalstīs, kuras iesniegušas papildu informāciju par sodiem, kas piemērojami par šiem pārkāpumiem

Nr.	Pants	PĀRKĀPUMA VEIDS	ES[10]	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		Paredzēto kategoriju skaits:	**3**	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		**Reģistrācijas kontrolierīču uzstādīšana**														
F1	3.1.	Uzstādītas un izmantotas reģistrācijas kontrolierīces, kurām nav tipa apstiprinājuma	**VSI**													
G		**Reģistrācijas kontrolierīču, vadītāja kartes vai datu reģistrācijas diagrammas izmantošana**														
G1	13.	Reģistrācijas kontrolierīces nedarbojas pareizi (piemēram, reģistrācijas kontrolierīces nav pienācīgi pārbaudītas, kalibrētas un aizzīmogotas)	**VSI**													
G2		Reģistrācijas kontrolierīces netiek izmantotas pareizi (netiek izmantota derīga vadītāja karte, tīša ļaunprātīga izmantošana, …)	**VSI**													
G3	14.1.	Nepietiekams skaits datu reģistrācijas diagrammu	**SI**													
G4		Datu reģistrācijas diagrammas paraugs nav apstiprināts	**SI**													
G5		Nav pietiekami daudz papīra izdrukām	**MI**													
G6	14.2.	Uzņēmumā nesaglabā datu reģistrācijas diagrammas, izdrukas un lejuplādētos datus	**VSI**													
G7	14.4.	Transportlīdzekļa vadītājam ir vairāk nekā viena derīga vadītāja karte	**VSI**													
G8	14.4.	Transportlīdzekļa vadītājs izmanto vadītāja karti, kas nav tā personiskā derīgā vadītāja karte	**VSI**													
G9	14.4.	Bojātas vadītāja kartes vai vadītāja kartes, kam beidzies derīguma termiņš, izmantošana	**VSI**													
G10	14.5.	Reģistrētie un saglabātie dati nav pieejami vismaz 365 dienas	**VSI**													
G11	15.1.	Netīru vai bojātu datu reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karšu izmantošana, ja dati ir salasāmi	**MI**													
G12		Netīru vai bojātu datu reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karšu izmantošana, ja dati nav salasāmi	**VSI**													
G13		Vadītāja kartes, kas ir bojāta, nedarbojas pareizi, ir nozaudēta vai nozagta, aizstāšana nav pieprasīta 7 kalendāra dienu laikā	**SI**													
G14	15.2.	Datu reģistrācijas diagrammu/vadītāja karšu nepareiza izmantošana	**VSI**													
G15		Datu reģistrācijas diagrammu vai vadītāja kartes neatļauta izņemšana, kas ietekmē attiecīgo datu reģistrāciju	**VSI**													
G16		Datu reģistrācijas diagrammu vai vadītāja kartes neatļauta izņemšana, kas neietekmē reģistrētos datus	**MI**													
G17		Datu reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes izmantošana ilgāk nekā paredzēto laikposmu, ja dati nav zaudēti	**MI**													
G18		Datu reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes izmantošana ilgāk nekā paredzēto laikposmu, ja dati ir zaudēti	**VSI**													
G19		Manuālā datu ievade netiek izmantota, kad tas tiek prasīts	**VSI**													
G20		Netiek izmantota pareiza datu reģistrācijas diagramma, vai vadītāja karte netiek ievietota pareizajā tahogrāfa atverē (ja ir vairāki transportlīdzekļa vadītāji)	**VSI**													
G21	15.3.	Diagrammā reģistrētais laiks nesakrīt ar transportlīdzekļa reģistrācijas valsts oficiālo pulksteņa laiku	**SI**													
G22		Pārslēgšanas mehānisma nepareiza izmantošana	**VSI**													

[10] Saskaņā ar Komisijas Direktīvu 2009/5/EK, ar ko izdara grozījumus Direktīvas 2006/22/EK III pielikumā; VSI = ļoti nopietns pārkāpums, SI = nopietns pārkāpums, MI = neliels pārkāpums

Nr.	Pants	PĀRKĀPUMA VEIDS	ES[10]	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
H		**Informācijas ierakstīšana**														
H1	15.5.	Datu reģistrācijas diagrammā nav uzvārda	**VSI**													
H2		Datu reģistrācijas diagrammā nav vārda	**VSI**													
H3		Nav datu reģistrācijas diagrammas izmantošanas sākuma vai beigu datuma	**SI**													
H4		Nav datu reģistrācijas diagrammas izmantošanas sākuma vai beigu vietas	**MI**													
H5		Datu reģistrācijas diagrammā nav reģistrācijas numura	**MI**													
H6		Datu reģistrācijas diagrammā nav odometra nolasījuma (sākuma)	**SI**													
H7		Datu reģistrācijas diagrammā nav odometra nolasījuma (beigu)	**MI**													
H8		Datu reģistrācijas diagrammā nav transportlīdzekļa nomaiņas laika	**MI**													
H9	15.5.a	Reģistrācijas kontrolierīcē nav ievadīts valsts apzīmējums	**MI**													
I		**Informācijas uzrādīšana**														
I1	15.7.	Atteikšanās pakļauties pārbaudei	**VSI**													
I2	15.7.	Nav iespējams uzrādīt datus par attiecīgo dienu	**VSI**													
I3		Nav iespējams uzrādīt datus par iepriekšējām 28 dienām	**VSI**													
I4		Nav iespējams uzrādīt vadītāja kartes datus, ja transportlīdzekļa vadītājam ir karte	**VSI**													
I5		Nav iespējams uzrādīt manuāli ievadītus datus un izdrukas par attiecīgo dienu un par iepriekšējām 28 dienām	**VSI**													
I6		Nav iespējams uzrādīt vadītāja karti	**VSI**													
I7		Nav iespējams uzrādīt izdrukas par attiecīgo dienu un par iepriekšējām 28 dienām	**VSI**													
J		**Krāpšana**														
J1	15.8.	Datu, kas ierakstīti reģistrācijas diagrammās, saglabāti reģistrācijas kontrolierīcēs vai vadītāja kartē, vai izdruku no reģistrācijas kontrolierīcēm falsifikācija, slēpšana vai iznīcināšana	**VSI**													
J2		Manipulācijas ar reģistrācijas kontrolierīcēm, datu reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti, kā rezultātā var notikt datu un/vai izdrukās norādītās informācijas falsifikācija	**VSI**													
J3		Transportlīdzeklī ir manipulācijas ierīce, ko var izmantot, lai falsificētu datus un/vai izdrukās norādīto informāciju (slēdzis/stieple …)	**VSI**													
K		**Bojājumi**														
K1	16.1.	Remontu nav veicis apstiprināts montieris vai licencēta darbnīca	**VSI**													
K2		Remonts nav veikts ceļā	**SI**													
L		**Manuālā datu ievade izdrukās**														
L1	16.2.	Transportlīdzekļa vadītājs neatzīmē visu informāciju par laikposmiem, kas nav reģistrēti, kamēr reģistrācijas kontrolierīce nedarbojas vai darbojas nepareizi	**VSI**													
L2		Datu reģistrācijas pagaidu diagrammā nav norādīts vadītāja kartes numurs un/vai vārds un uzvārds, un/vai autovadītāja apliecības numurs	**VSI**													
L3		Datu reģistrācijas pagaidu diagramma nav parakstīta	**SI**													
L4	16.3.	Par vadītāja kartes nozaudēšanu vai zādzību nav oficiāli paziņots tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā zādzība notikusi	**VSI**													

	Ļoti nopietns pārkāpums
	Nopietns pārkāpums
	Neliels pārkāpums

III PIELIKUMS

Pārskats par dalībvalstu tiesību aktiem

DALĪB-VALSTS	TIESĪBU AKTI
Austrija	*57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)*
Beļģija	*Arrêté royal du 27 Avril 2007, Moniteur Belge du 7 Mai 2007*
Bulgārija	Autotransporta likuma 8. nodaļa
Kipra	2007. gada likums par dažu transportlīdzekļu vadītāju transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu uzraudzību (Likums 86(I)/2007)
Čehija	Likuma Nr. 111/1994 *Coll*., par autotransportu §35, kurā grozījumi izdarīti ar Likumu Nr. 200/1990 *Coll*., par pārkāpumiem (ar grozījumiem)
Vācija	*Fahrpersonalgesetz* (grozījumi izdarīti 6.7.2007.)
Dānija	Rīkojums par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu noteikumiem autotransportā *BEK* Nr. 328, 28.3.2007., konsolidēts tiesību akts Nr. 1100, 8.11.2006.
Igaunija	Satiksmes likuma grozījumi, ko Igaunijas Parlaments pieņēmis 2007. gada 20. septembrī
Grieķija	Likums 3446/2006 par transportlīdzekļu satiksmes kontroles iestāžu organizāciju un darbību — reformas attiecību uz pasažieru pārvadājumiem un citi noteikumi (*Government Gazette 49/A*)
Spānija	2007. gada 19. aprīļa *Resolution (BOE 10-05-2007)* un *Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres*
Somija	Autopārvadājumu likums un Transportlīdzekļu likums
Francija	*Contraventions: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié* *Délits: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié*
Ungārija	Likuma Nr. 1/1988 §20 (1) ar jaunākajiem grozījumiem un valdības dekrēta 557/2007 (III.31) §1
Īrija	Eiropas Kopienu 2008. gada regulas (autotransports) (darba apstākļi un autosatiksmes drošība) (2008. gada *S.I.* Nr. 62)

Itālija	Automaģistrāļu kodekss un 2006. gada 29. novembra Likums 286/2006
Lietuva	Lietuvas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 142. un1424. pants
Luksemburga	*Règlement grand-ducal du 23 mars 2007*
Latvija	Administratīvo pārkāpumu kodekss
Malta	Noteikumi par autotransporta līdzekļiem (kravu autopārvadājumi) (65.19)
Nīderlande	Noteikumi par soda naudu uzlikšanu saskaņā ar Likumu par darbalaiku un Dekrētu par darbalaiku (transporta darbinieki) (autotransports)
Polija	2001. gada 6. septembra Autotransporta likums 2005. gada 29. jūlija Likums par digitālo tahogrāfu sistēmu
Portugāle	Vēl nav pieņemts
Rumānija	*Ordonanta de govern Nr 37/2007*
Slovēnija	Likums par darbalaiku un obligātajiem atpūtas laikposmiem personām, kas veic autotransporta pārvadājumus, un par reģistrācijas kontrolierīcēm autotransportā
Slovākija	Likums par darbalaiku transporta nozarē
Zviedrija	Rīkojums (2004:865) par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, atpūtas laikposmiem un tahogrāfiem utt.
Apvienotā Karaliste	1968. gada Transporta likuma VI daļa (ar grozījumiem)