



## Trace 2

# Efektīva un saskaņota 1. mobilitātes tiesību aktu kopuma īstenošana

**SAGATAVOJUSI:** CORTE, ETF, IRU un SQUARIS Consultants



Ar: Ar Severīnes Pikardas atbalstu

Galīgā versija  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

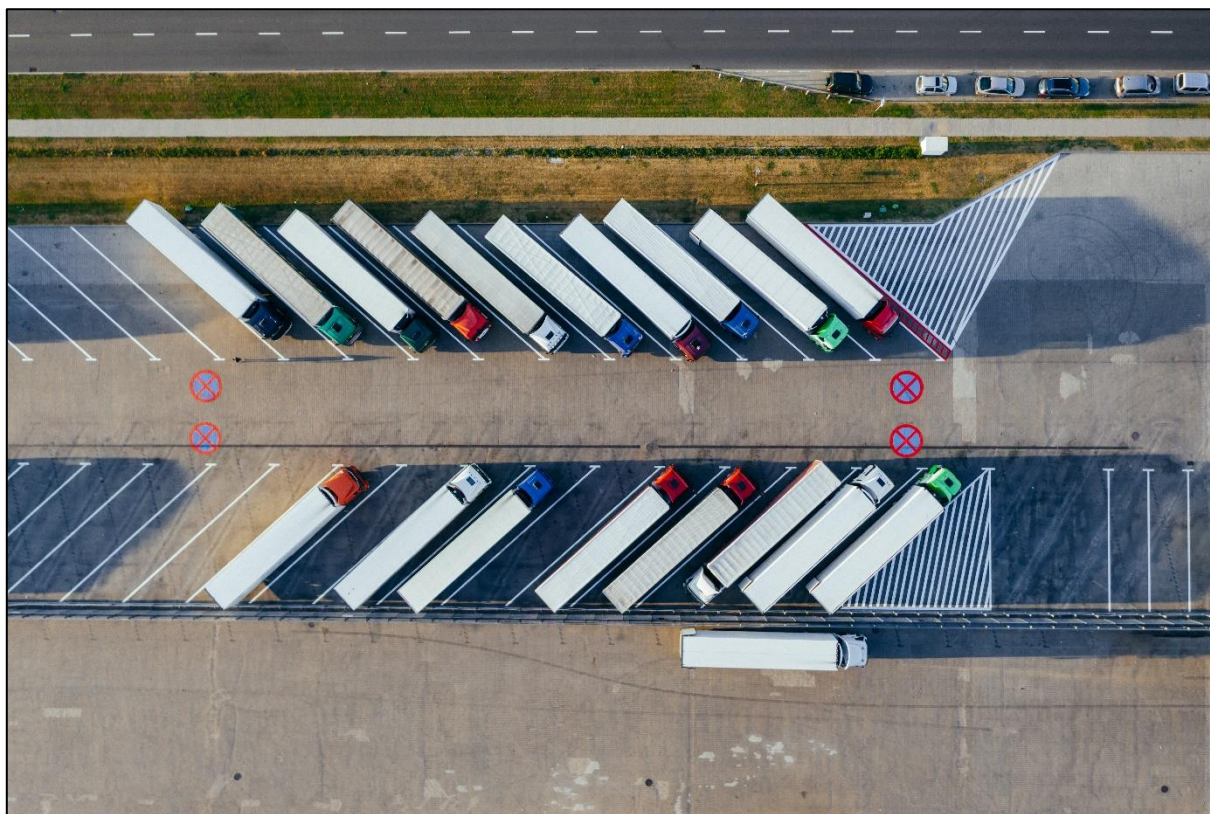
**EIROPAS KOMISIJAI**

Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts  
C direktorāts - Zeme  
Vienība C.1 - Autotransports  
1049 Brisele  
E-pasts: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

**PAZIŅOJUMS** - Šis dokuments ir norādījumi, un tajā ietvertie ieteikumi nav saistoši. To ir izstrādājuši autori saskaņā ar līgumu Nr: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) ar Eiropas Savienību. Izteiktie viedokļi ir tikai līgumslēdzēja viedokļi, un tie neatspoguļo līgumslēdzējas iestādes oficiālo nostāju.

Šī dokumenta oriģinālversija angļu valodā ir tulkota jūsu valodā, izmantojot programmatūru. Tas nav oficiāls tulkojums. Jebkuru neatbilstību gadījumā noteicošais ir dokumenta oriģinālais teksts angļu valodā.

# TRACE2 izpildes vadlīniju dokuments par Direktīvu 2020/1057 - autovadītāju norīkošana darbā



## Satura rādītājs

1. Ievads .....	1
2. Noteikumu izpratne.....	3
2.1 <i>Lex specialis</i> un saistīto ES noteikumu mijiedarbība.....	3
2.2 Autotransporta darbības - norīkojumā vai ārpus norīkojuma?.....	4
2.2.1 Kravu pārvadājumiem piemērojamie noteikumi .....	4
2.2.2 Pasažieru pārvadāšanai piemērojamie noteikumi .....	7
2.3 Norīkošana darbā vai norīkošana darbā - piemērojamie nodarbinātības noteikumi un nosacījumi.....	11
2.3.1 Atalgojums un pabalsti .....	12
2.3.2 Norīkojuma ilguma aprēķināšana .....	13
2.4 Citi gadījumi.....	14
2.4.1 Autovadītāji, kas pieņemti darbā ar pagaidu darba aģentūru starpniecību .....	14
2.4.2 Pārvietošana uzņēmuma iekšienē .....	14
2.4.3 Darbības ar trešām valstīm.....	14
2.4.4 Pašnodarbinātie autovadītāji .....	15
3. Noteikumu izpilde.....	17
3.1 Administratīvie noteikumi un kontroles pasākumi .....	17
3.2 Pārbaudes uz ceļiem .....	19
3.2.1 Mērķis .....	19
3.2.2 Nepieciešamie dokumenti un to, kas tajos meklējams.....	19
3.2.3 Sarkanie karogi .....	28
3.2.4 Iespējamie veidi, kā veikt pārbaudes uz ceļiem: Jautājumu secība un kontrolsaraksts. ....	30
3.3 IMI pārbaudes .....	36
3.3.1 IMI moduļu pārskats .....	36
3.3.2 Mērķi.....	38
3.3.3 Pieprasāmie dokumenti.....	38
3.4 Sadarbība starp iestādēm.....	40
3.4.1 Savstarpēja palīdzība ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību .....	40
3.4.2 Sociālo partneru loma .....	40
1. pielikums: Kad uz autovadītāju attiecas vai neattiecas norīkošanas noteikumi: skaidrojums par kravu pārvadājumiem.....	41
pielikums: Kad uz autovadītāju attiecas vai neattiecas norīkošanas noteikumi: paskaidrojumi par pasažieru pārvadājumiem.....	64

## Saīsinājumi un akronīmi

EST	Eiropas Savienības Tiesa
ES	Eiropas Savienība
DG MOVE	Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts
IMI	Iekšējā tirgus informācija (sistēma)
JAUTĀJUMI UN ATBILDES	Jautājumi un atbildes
RTPD	Autotransporta norīkojuma deklarācija

## Kastīšu, attēlu, tabulu saraksts

1. izcēlums - norīkošana darbā - piemērojamie noteikumi un nosacījumi saskaņā ar uzņēmējas valsts standartiem .....	12
2. izcēlums - Saziņas kanālu nozīme starp izpildiestādēm.....	19
3. izcēlums - Norīkojuma deklarācijas piemērs .....	21
4. izcēlums Skenēšana pa posmiem .....	26
5. izcēlums - Jautājumu kontrolsaraksts pārbaudēm uz ceļiem, pārvadājot preces .....	32
6. izcēlums - Jautājumu kontrolsaraksts pasažieru pārvadājumu pārbaudēm uz ceļiem .....	33
7. izcēlums - Indikatori autovadītāju pastāvīgās darba vietas noteikšanai.....	76
1. attēls Pakāpeniska pieeja ceļmalas kontrolei .....	31
2. attēls - Pakāpeniska pieeja preču pārvadāšanai .....	34
3. attēls - Pakāpeniska pieeja pasažieru pārvadāšanai.....	35
tabula - Kravu pārvadājumiem piemērojamie noteikumi - pārskats .....	7
tabula - Pārskats par lex specialis attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem .....	10

# 1. Ievads

Šajā dokumentā aplūkots norīkošanas noteikumu izpilde autotransporta nozarē, kas grozīta ar Mobilitātes paketes I sociālo pīlāru<sup>1</sup>. Veiksmīga izpilde<sup>2</sup> lielā mērā būs atkarīga no kopīgas un padziļinātas izpratnes par piemērojamajiem noteikumiem un no efektīvas sadarbības starp visām kompetentajām iestādēm katrā dalībvalstī, kā arī starp visām dalībvalstīm.

Jauni noteikumi par norīkošanas noteikumu piemērošanu autotransporta vadītājiem tika ieviesti ar Direktīvu (ES) 2020/1057<sup>3</sup> kā *lex specialis* Direktīvā 96/71/EK izklāstītajiem vispārīgajiem noteikumiem par darba ņēmēju norīkošanu darbā<sup>4</sup> (turpmāk "Norīkoto darba ņēmēju direktīva") un izpildes direktīvā 2014/67/ES<sup>5</sup> (turpmāk "Izpildes direktīva").

Direktīvā 2020/1057 kā *lex specialis* ir paredzēti īpaši noteikumi, lai jo īpaši noteiktu:

- kad autovadītājs ir uzskatāms par norīkotu un kad autovadītājs nav uzskatāms par norīkotu, pamatojoties uz tā veikto pārvadājumu veidu.
- administratīvās prasības un kontroles pasākumi, kas piemērojami pirms, norīkojuma laikā un pēc norīkojuma.

ES dalībvalstīm šī direktīva bija jātransponē savos tiesību aktos līdz 2022. gada 2. februārim.

Visās nozarēs, tostarp autotransporta nozarē, norīkošana darbā ir pagaidu norīkojums ārpus pastāvīgās darba vietas. Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Regula (EK) Nr. 593/2008 par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (pazīstama arī kā "*Roma I*")<sup>6</sup> ir ES tiesību akts, kas palīdz noteikt, kuras valsts darba tiesības reglamentē darba līgumu, ņemot vērā pastāvīgo darba vietu.

Šajā vadlīniju dokumentā ir aplūkots *lex specialis*, un tajā ir izvirzīts šāds divkāršs mērķis:

- izstrādāt skaidru un kopīgu izpratni par jaunajiem noteikumiem, kas ieviesti ar I mobilitātes tiesību aktu kopumu attiecībā uz autovadītāju norīkošanu darbā, un
- sniegt norādījumus izpildītājiem par to, kā kontrolēt norīkošanas noteikumus.

---

<sup>1</sup> I mobilitātes tiesību aktu kopumu veido divas regulas (ES) 2020/1054, (ES) 2020/1055 un direktīva (ES) 2020/1057.

<sup>2</sup> Šajās vadlīnijās termins "izpilde" ir jāsaprot kā atbilstības kontrole. Sankciju noteikšana un izpilde neietilpst šā dokumenta darbības jomā. Pārkāpumu gadījumā sankcijas jāpiemēro saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ņemot vērā ES proporcionalitātes, efektivitātes un preventīvuma principus.

<sup>3</sup> *Direktīva 2020/1057, ar ko nosaka īpašus noteikumus attiecībā uz Direktīvu 96/71 un Direktīvu 2014/67 par autotransporta nozarē strādājošo autovadītāju norīkošanu darbā un groza Direktīvu 2006/22 attiecībā uz izpildes prasībām un Regulu 1024/2012.* (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Šīs vadlīnijas ir izstrādātas, apspriežoties ar TRACE 2 ietvaros izveidotās mērķa grupas locekļiem par autovadītāju norīkošanu darbā. Grupā bija iesaistītas valstu transporta iestādes un sociālie partneri ar pieredzi tiesību aktu izpildes jomā.

Šī dokumenta pirmajā daļā ir aprakstīti materiālo tiesību noteikumi: *lex specialis* un tas, kā tas jālasa saistībā ar saistītajiem juridiskajiem instrumentiem. Pamatojoties uz šo izpratni, otrajā daļā ir mēģināts noteikt galvenās izpildes problēmas un labāko praksi to risināšanai. Detalizēts *lex specialis* skaidrojums attiecībā uz pasažieru un kravu pārvadājumiem ir atrodams attiecīgi 1. un 2. pielikumā. Kontekstuāla informācija par darba līgumiem piemērojamajiem tiesību aktiem ir sniegta 3. pielikumā.

## 2. Noteikumu izpratne

### 2.1 *Lex specialis* un saistīto ES noteikumu mijiedarbība

Norīkots darba ņēmējs ir "darba ņēmējs, kurš uz ierobežotu laiku veic darbu citas dalībvalsts teritorijā, nevis tajā valstī, kurā viņš parasti strādā"<sup>7</sup>. Tādējādi norīkojuma situācija nozīmē, ka pastāv stabilas darba attiecības vienā dalībvalstī, uz kuru darba ņēmējam ir paredzēts atgriezties pēc norīkojuma perioda citā dalībvalstī beigām. Norīkošanas deklarācijās saskaņā ar Direktīvu 2020/1057 ir jāiekļauj informācija par darba līgumam piemērojamiem tiesību aktiem. Kontekstuālā informācija par to, kā noteikt darba līgumiem piemērojamos tiesību aktus, ņemot vērā autovadītāju pastāvīgo darba vietu, ir atrodama šo norādījumu 3. pielikumā.

Norīkoto darba ņēmēju direktīvā ir uzskaitīti tiesību aktos un/vai darba koplīgumos ietvertie darba pamatnoteikumi un nosacījumi, kas attiecas uz autovadītāju norīkojuma laikā.

Kā aprakstīts turpmākajā 2.2. sadaļā. Autotransporta darbības - norīkojums vai ne?, *lex specialis* definē autotransporta pārvadājumu veidus, kuriem piemēro Direktīvu par darba ņēmēju norīkošanu darbā, un tos, kuriem to nepiemēro, atkarībā no saiknes pakāpes, kas tiek uzņemta ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Saskaņā ar *lex specialis* 9. apsvērumu galvenais princips, lai noteiktu norīkošanas situāciju, ir pietiekama saikne starp autovadītāju un sniegto pakalpojumu un uzņēmējas dalībvalsts teritoriju.

Ar 2014. gadā pieņemto direktīvu par norīkošanu darbā, kuras mērķis ir stiprināt norīkošanas noteikumu praktisko piemērošanu, risinot jautājumus par krāpšanu, noteikumu apiešanu, pārbaudēm un uzraudzību, apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu un informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm. Izpildes direktīvā ir precizētas administratīvās prasības un kontroles pasākumi. Saskaņā ar Izpildes direktīvu dalībvalstīm ir atļauts noteikt arī papildu prasības un pasākumus, ja tie ir pamatoti un samērīgi. Tas ir aizliegts saskaņā ar Direktīvu (ES) 2020/1057, kurā paredzēts slēgts un saskaņots administratīvo prasību saraksts, lai kontrolētu autovadītāju norīkošanas noteikumu ievērošanu. Šo vadlīniju 3. iedaļā ir sniegts vispārējs šo īpašo izpildes noteikumu apraksts.

*Lex specialis* neattiecas uz īpašām situācijām attiecībā uz norīkotajiem darba ņēmējiem, kurus nodarbina pagaidu darba aģentūras<sup>8</sup>. Tāpēc uz pagaidu darba aģentūru vadītājiem, veicot pārrobežu uzdevumus, attiecas Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem.

Tāpat *lex specialis* neattiecas uz pārcelšanu uzņēmuma iekšienē, t. i., autovadītājiem, kas tiek norīkoti darbā uz meitasuzņēmumu vai uzņēmumu, kas pieder autopārvadātājam. Arī uz šādiem pasākumiem pilnībā attiecas Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem.

---

<sup>7</sup> Direktīvas 96/71 2. panta 1. punkts

<sup>8</sup> Direktīvas 2020/1057 1. panta 2. punkts



## Kopsavilkumā

- Norīkots darba ņēmējs ir darba ņēmējs, kurš uz ierobežotu laiku veic darbu citas dalībvalsts teritorijā, nevis tajā valstī, kurā viņš parasti strādā.
- **Lai gan direktīva par darba ņēmēju norīkošanu darbā un tās izpildes direktīva paredz vispārīgus noteikumus par "darba ņēmēju norīkošanu darbā" visās nozarēs, tostarp autotransporta nozarē, *lex specialis* paredz īpašus noteikumus par "autovadītāju norīkošanu darbā" autotransporta nozarē.**

## 2.2 Autotransporta darbības - norīkojums vai ne?

*Lex specialis* paredz īpašu noteikumu kopumu attiecībā uz kravu un pasažieru pārvadājumiem. Turpmākajos punktos sniegts piemērojamo noteikumu pārskats. Sarežģītu pārvadājumu piemēri un ar tiem saistītie skaidrojumi atrodami 1. un 2. pielikumā.

Svarīgi, ka *lex specialis* neattiecas uz pašnodarbinātiem autovadītājiem, autovadītājiem, kas nolīgti ar pagaidu darba aģentūru starpniecību, un uzņēmuma ietvaros pārceltiem darbiniekiem. Šīm īpašajām kategorijām piemērojami noteikumi ir aprakstīti 2.4. iedaļā - *Īpaši gadījumi*.

### 2.2.1 Kravu pārvadājumiem piemērojamie noteikumi

*Lex specialis* nosaka atšķirību starp dažādiem pārvadājumu veidiem attiecībā uz kravu pārvadājumiem: kabotāža, divpusējie starptautiskie pārvadājumi, divpusējie starptautiskie pārvadājumi, divpusējie starptautiskie pārvadājumi ar ierobežotām papildu darbībām, kombinēto pārvadājumu sākotnējais/galīgais ceļa posms un tranzīts.

A. Vadītāji tiek uzskatīti par norīkotiem, veicot šādas darbības:

#### 2.2.1.1 Kabotāža

Ar kabotāžas pārvadājumiem saprot iekšzemes komercpārvadājumus, ko kādas dalībvalsts teritorijā uz laiku veic citā dalībvalstī reģistrēts operators. Kabotāža attiecas uz ārvalstu pārvadātājiem, kas pēc starptautiska brauciena nevis atgriežas tukši, bet uzņem un piegādā vēl vienu kravu uzņēmējā valstī pirms atgriešanās uz robežas.

- *Autovadītāji, kas veic kabotāžas pārvadājumus, vienmēr tiek uzskatīti par norīkotiem darba ņēmējiem.*

#### 2.2.1.2 Ne divpusējie starptautiskie pārvadājumi

Šīs operācijas *lex specialis* dēvē par "ne divpusējiem starptautiskajiem pārvadājumiem"<sup>9</sup> vai, citiem vārdiem sakot, par "savstarpējās tirdzniecības operācijām"<sup>10</sup>.

Piemēram, divpusējas/starppusējas tirdzniecības operācijas, kas ietilpst norīkojuma darbības jomā:

- Starptautiskie pārvadājumi starp divām dalībvalstīm, no kurām neviena nav autopārvadātāja reģistrācijas valsts.
  - Starptautiskā pārvadājuma ietvaros tiek veiktas vairākas iekraušanas un/vai izkraušanas operācijas (t. i., vairāk nekā atļauts saskaņā ar *I+I* un *O+2* noteikumiem).
- *Autovadītāji, kas veic starptautiskos pārvadājumus, kuri nav divpusēji starptautiskie pārvadājumi, tiek uzskatīti par norīkotiem darba ņēmējiem.*

B. Autovadītāji tiek uzskatīti par nekomandētiem, veicot šādas darbības:

### **2.2.1.3 Starptautiskās divpusējās operācijas**

Starptautiska divpusēja operācija ietver kravu pārvadājumus, pamatojoties uz pārvadājuma līgumu starp dalībvalsti, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, un citu valsti (ES dalībvalsti vai trešo valsti).

- *Autovadītāji, kas veic starptautiskus divpusējus pārvadājumus, netiek uzskatīti par norīkotiem darba ņēmējiem.*

### **2.2.1.4 Divpusējas darbības + viena iekraušanas un/vai izkraušanas darbība šķērsošanas dalībvalstīs (1+1)**

Operācija, ko sauc par *I+I* operāciju, ir divpusēja operācija, kuras laikā notiek viena ierobežota papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbība. "un/vai" nozīmē, ka divpusējā braucienā var notikt vai nu viena iekraušana, vai viena izkraušana, bet var notikt arī viena iekraušana un viena izkraušana. Ja ir viena iekraušana un viena izkraušana, šīs divas darbības nedrīkst notikt vienā un tajā pašā dalībvalstī (tas būtu kabotāža).

- *Autovadītāji, kas veic *I+I* operācijas, netiek uzskatīti par norīkotiem darbiniekiem.*

### **2.2.1.5 Divpusējas darbības + divas iekraušanas un/vai izkraušanas darbības atpakaļceļa laikā (0+2)**

Ar *O+2* operāciju saprot divpusēju atgriešanās operāciju, kuras laikā tiek veiktas divas papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbības. *O+2* operācija var būt tikai tad, ja izejošajā braucienā nav veiktas papildu darbības.

---

<sup>9</sup> 13. apsvēruma

<sup>10</sup> Eiropas Komisija (2022), *Jautājumi un atbildes par autovadītāju norīkošanu darbā saskaņā ar Direktīvu 2020/1057 kravu pārvadājumu kontekstā.*

- *Autovadītāji, kas veic 0+2 divpusējas operācijas, netiek uzskatīti par norīkotiem darbiniekiem.*

### **2.2.1.6 Tranzīts**

Ar tranzītu saprot pārvietošanu caur dalībvalsts teritoriju bez iekraušanas vai izkraušanas. Saskaņā ar *lex specialis* 11. apsvērumu tranzīta operācijas nav saistītas ar būtisku saikni starp autovadītāja darbībām un tranzīta dalībvalsti. Tas ietver, piemēram, apstāšanos higiēnas apsvērumu dēļ.

- *Autovadītāji, kas šķērso dalībvalstis tranzītā, netiek uzskatīti par norīkotiem darba ņēmējiem.*

### **2.2.1.7 Kombinētā transporta operācijas sākotnējais vai pēdējais ceļa posms.**

Autovadītāji, kas veic sākotnējo vai pēdējo ceļa posmu, kas pats par sevi sastāv no starptautiskas divpusējas operācijas, netiek uzskatīti par norīkotiem darba ņēmējiem.

Turpretī autovadītāji, kas veic sākotnējo vai pēdējo ceļa posmu, kurš pats par sevi sastāv no darbības, kas nav divpusēja darbība, ir norīkoti autovadītāji.

### **2.2.1.8 Citas darbības**

Ar braucieniem bez kravas saprot tukšus reisus bez kravas transportlīdzeklī, kas tiek veikti kopā ar braucienu ar kravu<sup>11</sup>. Komisijas ekspertu grupa ar Komisijas Juridiskā dienesta atbalstu ir sagatavojusi jautājumu un atbilžu dokumentu, kura mērķis ir precizēt *lex specialis* izpratni (sk. 1. pielikumu).

Saskaņā ar jautājumiem un atbildēm noteikumi, kas piemērojami braucienam ar kravu, attiecas arī uz saistīto braucienu bez kravas. Piemēram, brauciens bez kravas pēc kabotāžas operācijas vai divpusēja starptautiska brauciena būtu uzskatāms par norīkojuma situāciju. Un otrādi, brauciens bez kravas pēc divpusējas operācijas nebūtu nosūtīšana.

### **2.2.1.9 Pārskats**

Pamatojoties uz iepriekš sniegto skaidrojumu, turpmāk tabulā sniegts pārskats par pārvadājumiem, uz kuriem attiecas vai neattiecas norīkošanas noteikumi Sīkākī skaidrojumi, tostarp attiecīgo pārvadājumu noteikšanas kritēriji un piemēri, ir sniegti pielikumā.

---

<sup>11</sup> *Regulas Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum 2. panta 2. punkts.*

Darbības veids	Norīkojot	Ārpus norīkojuma
Kabotāža	✓	
Divpusēja darbība		✓
Divpusēja darbība + viena iekraušanas un/vai izkraušanas darbība (1+1)		✓
Divpusēja darbība + divas iekraušanas un/vai izkraušanas darbības atpakaļceļa laikā (0+2)		✓
Divpusēja operācija kā daļa no kombinētās operācijas sākotnējā vai pēdējā ceļa posma		✓
Ne divpusēja operācija kā daļa no kombinētās operācijas sākotnējā vai pēdējā ceļa posma	✓	
Tranzīts		✓
Savstarpējās tirdzniecības/ nedivpusējās operācijas	✓	

Tabula 1 - Kravu pārvadājumiem piemērojamie noteikumi - pārskats

### 2.2.2 Pasažieru pārvadāšanai piemērojamie noteikumi

*Lex specialis attiecībā* uz pasažieriem izšķir šādus pārvadājumus: kabotāža, divpusējie starptautiskie pārvadājumi, divpusējie starptautiskie pārvadājumi, divpusējie starptautiskie

pārvadājumi, divpusējie starptautiskie pārvadājumi ar ierobežotām papildu darbībām, kombinēto pārvadājumu sākotnējais/galīgais posms un tranzīts. Vienkāršots skaidrojums par noteikumiem, kas attiecas uz pasažieru pārvadājumiem, ir sniegts pielikumos.

A. Vadītāji tiek uzskatīti par norīkoti, veicot šādas darbības:

### 2.2.2.1 Kabotāža

Ar *kabotāžu* saprot darbības, ko kādā dalībvalstī uz laiku veic citā dalībvalstī reģistrēts operators. *Kabotāža* var sastāvēt no:

- iekšzemes autopārvadājumu pasažieru komercpārvadājumi, ja tie tiek veikti īslaicīgi; vai
- Pasažieru iekāpšana un izkāpšana vienā un tajā pašā dalībvalstī, veicot starptautisku pakalpojumu, ja vien tas nav galvenais pakalpojuma mērķis.

Jānošķir kabotāža un vietējās ekskursijas. Kabotāža ietver dažādu pasažieru grupu uzņemšanu un izlaišanu uzņēmējā dalībvalstī. Turpretī vietējās ekskursijas ietver ceļošanu ar vienu un to pašu pasažieru grupu, kas ar to pašu vai citu tā paša pārvadātāja transportlīdzekli arī atgriezīsies savā mītnes valstī.

- *Autovadītāji, kas veic kabotāžas pārvadājumus, tiek uzskatīti par norīkoti darba ņēmējiem.*

### 2.2.2.2 Ne divpusējie starptautiskie pārvadājumi

Šīs operācijas *lex specialis dēvē par "ne divpusējiem starptautiskajiem pārvadājumiem"*<sup>12</sup>, bet Eiropas Komisija - par "*savstarpējās tirdzniecības operācijām*"<sup>13</sup>.

Nevienpusēja darbība, kas ietilpst norīkojuma darbības jomā, ir:

- Pasažieru iekāpšana un izkāpšana starp divām dalībvalstīm, no kurām neviena nav pārvadātāja reģistrācijas valsts.
- vienas un tās pašas pasažieru grupas vietējās ekskursijas, ja pirms šīm ekskursijām nav veikts starptautisks pārvadājums no dalībvalsts, kurā ir reģistrēta.
- *Autovadītāji, kas veic starptautiskus divpusējus pārvadājumus, tiek uzskatīti par norīkoti darba ņēmējiem.*

B. Autovadītāji tiek uzskatīti par nekomandētiem, ja veic šādas darbības.

---

<sup>12</sup> 13. apsvēruma

<sup>13</sup> Eiropas Komisija (2022), *Jautājumi un atbildes par autovadītāju norīkošanu darbā saskaņā ar Direktīvu 2020/1057 saistībā ar pasažieru pārvadājumiem.*

### 2.2.2.3 Divpusējie starptautiskie neregulārie vai regulārie pasažieru pārvadājumi

Divpusējos pasažieru pārvadājumos var būt:

- pasažieru iekāpšana operatora reģistrācijas dalībvalstī un izkāpšana citā valstī vai otrādi; vai
- pasažieru iekāpšana un izkāpšana dalībvalstī, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, lai veiktu vietējās ekskursijas citā valstī.

Lai vietējo ekskursiju kvalificētu kā divpusēju pārvadājumu, tai jābūt: i) paredzētai pasažieriem nerezidentiem; ii) pirms tās jāveic starptautisks pārvadājums ar tiem pašiem pasažieriem; iii) tajā pašā vai citā tā paša pārvadātāja transportlīdzeklī<sup>14</sup>.

- *Autovadītāji, kas veic starptautiskus divpusējus pārvadājumus, netiek uzskatīti par norīkotiem darba ņēmējiem.*

### 2.2.2.4 Divpusēja darbība + viena darbība, kas ietver pasažieru iekāpšanu un/vai izkāpšanu šķērsojošajās dalībvalstīs.

Šī darbība tiek uzskatīta par divpusēju darbību, kuras laikā tiek veikta viena papildu darbība - pasažieru iekāpšana un/vai izkāpšana. "Un/vai" nozīmē, ka var notikt vai nu viena iekāpšana, vai viena izkāpšana, bet var notikt arī viena iekāpšana un viena izkāpšana. Pēdējā gadījumā šīs divas darbības nedrīkst notikt vienā un tajā pašā dalībvalstī (tas būtu kabotāža).

- *Autovadītāji, kas veic divpusējas darbības ar vienu papildu darbību, netiek uzskatīti par norīkotiem darba ņēmējiem.*

### 2.2.2.5 Tranzīts

Ar tranzītu saprot pārvietošanos caur dalībvalsts teritoriju bez pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas.

- *Autovadītāji, kas tranzītā šķērso dalībvalstis, nav norīkoti darba ņēmēji.*

### 2.2.2.6 Kombinētā transporta operācijas sākotnējais vai pēdējais ceļa posms.

Autovadītāji, kas veic sākotnējo vai pēdējo ceļa posmu, kas pats par sevi sastāv no starptautiskas divpusējas operācijas, netiek uzskatīti par norīkotiem darba ņēmējiem.

Turpretī autovadītāji, kas veic sākotnējo vai pēdējo ceļa posmu, kurš pats par sevi sastāv no darbības, kas nav divpusēja darbība, ir norīkoti autovadītāji.

### 2.2.2.7 Citas darbības

---

<sup>14</sup> *Regulas 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu pakalpojumu tirgum un grozījumiem Regulā 561/2006 13. pants.*

Vēl viens autotransporta veids ir brauciens bez pasažieriem. Saskaņā ar Q&As<sup>15</sup>, noteikumi, kas piemērojami braucienam bez pasažieriem, attiecas arī uz savienoto braucienu. Piemēram, brauciens pēc kabotāžas operācijas vai starptautisks brauciens, kas nav divpusējs, būtu uzskatāms par norīkojuma situāciju. Un otrādi, brauciens bez pasažieriem pēc divpusējas operācijas nebūtu nosūtīšana.

### 2.2.2.8 Pārskats

Darbības veids	Norīkojot	Ārpus norīkojuma
Kabotāža	✓	
Vietējā ekskursija bez izbraukuma brauciena	✓	
Divpusējs transports, kam ir vai nav pievienota vietēja ekskursija		✓
Divpusējie pārvadājumi + 1 darbība, kas saistīta ar pasažieru iekāpšanu un/vai izkāpšanu.		✓
Divpusēja operācija kā daļa no kombinētās operācijas sākotnējā/galīgā ceļa posma		✓
Ne divpusēja operācija kā daļa no kombinētās operācijas sākotnējā/galīgā ceļa posma	✓	
Tranzīts		✓

Tabula 2 - Pārskats par *lex specialis* attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem

#### Kopsavilkumā

- Autotransporta jomā tas, vai autovadītājs ir vai nav norīkots, ir atkarīgs no tā, cik lielā mērā viņš ir saistīts ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. *Lex specialis* nošķir pārvadājumu veidus, uz kuriem jāattiecinā noteikumi par norīkošanu darbā, un tos, uz kuriem norīkošanas noteikumi nav attiecināmi.

<sup>15</sup> Eiropas Komisija (2022), *Jautājumi un atbildes par autovadītāju norīkošanu darbā saskaņā ar Direktīvu 2020/1057 saistībā ar pasažieru pārvadājumiem.*

- **Attiecībā uz preču pārvadājumiem** - "kabotāža", "neklātienes pārvadājumi kā daļa no kombinētās operācijas sākotnējā vai pēdējā ceļa posma" un "savstarpējās tirdzniecības/neklātienes pārvadājumi" ietilpst norīkojuma darbības jomā.
- **Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem** - "kabotāža", "vietēja ekskursija bez turp un atpakaļ" un "divpusējs pārvadājums kā daļa no kombinētā pārvadājuma sākotnējā/galīgā ceļa posma" ietilpst norīkojuma darbības jomā.
- Sīkākī dažādu pārvadājumu darbību apraksti ir sniegti 1. un 2. pielikumā. pielikumā ir atgādināti noteikumi, kas nosaka darba attiecībām piemērojamos tiesību aktus.

## 2.3 Norīkošana darbā vai norīkošana darbā - piemērojamie nodarbinātības noteikumi un nosacījumi

Ceļu darbiem, kas nav norīkošanas darbā situācija, piemēro tikai darba līgumam piemērojamos darba tiesību aktus. Kā sīkāk aprakstīts šo norādījumu 3. pielikumā, Romas I regula nosaka, kuras valsts tiesību akti ir piemērojami darba attiecībām. Principā darba līgumā iekļautā tiesību aktu izvēles klauzula norāda piemērojamos tiesību aktus. Šie tiesību akti ir norādīti norīkojuma deklarācijā c.7. rindā (sk. Kaste 3 - Norīkojuma deklarācijas piemērs). Ja šāda skaidri izteikta tiesību aktu izvēle nav izdarīta, darba līgumam piemēro transportlīdzekļa vadītāja pastāvīgo darba vietu. Jebkurā gadījumā tiesību aktu izvēle nevar atkāpties no autovadītāju pastāvīgās darba vietas obligātajiem noteikumiem.

Ja autopārvadājumu darbība ir norīkojuma situācija, uzņēmējai dalībvalstij ir jāpiemēro darba noteikumu pamatsaraksts norīkotajiem autovadītājiem viņu norīkojuma laikā papildus tiesību aktiem, kas piemērojami konkrētajam darba līgumam.

Noteikumu kodols, kas jāgarantē uzņēmējai dalībvalstij, attiecas uz būtiskiem darba attiecību aspektiem, tostarp atalgojumu, darba laiku, veselības aizsardzību un drošību, kā arī pabalstiem (sk. Kaste 1 - Norīkošana darbā - piemērojamie noteikumi un nosacījumi saskaņā ar uzņēmējas valsts standartiem).

Turpmākajos punktos ir aplūkoti atalgojuma un pabalstu jēdzieni, kas ir norīkoto darba ņēmēju atalgojuma paketes galvenie elementi, kā arī apsvērumi, kas saistīti ar norīkojuma ilgumu.

- Maksimālais darba laiks un minimālais atpūtas laiks
- Minimālais apmaksātais ikgadējais atvaļinājums
- Atalgojums
- Nosacījumi darbinieku izīrēšanai, jo īpaši pagaidu nodarbinātības uzņēmumos
- Veselība un drošība
- Aizsardzības pasākumi grūtniecēm un jaunajām māmiņām
- Vienlīdzīga attieksme pret vīriešiem un sievietēm un citi noteikumi par nediskrimināciju
- Darba ņēmēju izmitināšanas apstākļi, ja darba devējs tos izmitina ārpus viņu pastāvīgās darba vietas.
- Pabalsti vai atlīdzība par ceļa, ēdināšanas un izmitināšanas izdevumiem.



### 2.3.1 Atalgojums un pabalsti

Norīkoto darba ņēmēju direktīvā ir noteikts princips par vienādu atalgojumu gan norīkotajiem, gan vietējiem autovadītājiem. Atalgojuma sastāvdaļas nosaka tikai uzņēmēja dalībvalsts.

Aprēķinot un salīdzinot transportlīdzekļa vadītājam pienākošos summu ar faktiski izmaksāto summu, jāņem vērā kopējā bruto atlīdzības summa<sup>16</sup>.

Lai nodrošinātu pārredzamību, attiecīgajos dokumentos pietiekami sīki jānorāda visi atalgojuma elementi. Piemaksas, kas "raksturīgas norīkošanai darbā"<sup>17</sup> var būt svarīgs norīkotajam darbiniekam izmaksājamo summu elements.

#### 2.3.1.1 Atalgojuma aprēķināšana: pabalsti, kas uzskatāmi par daļu no atalgojuma.

Piemaksas, piemēram, dienas nauda par darbu ārzemēs, kuras apmērs mainās atkarībā no darbinieka norīkojuma ilguma, vai par noteikta veida kravas pārvadāšanu, kas **netiek** izmaksātas, atlīdzinot izdevumus, kuri faktiski radušies norīkojuma dēļ, piemēram, ceļa, ēdināšanas un izmitināšanas izdevumus, būtu jāuzskata par daļu no atalgojuma<sup>18</sup>. Tādējādi, salīdzinot atalgojuma bruto summas, šādi pabalsti būtu jāņem vērā<sup>19</sup>.

#### 2.3.1.2 Atalgojuma aprēķināšana: pabalsti, kas nav daļa no atalgojuma.

Piemaksas, kas saistītas ar norīkojumu darbā, nav uzskatāmas par daļu no atalgojuma, ja tās tiek izmaksātas, lai atlīdzinātu izdevumus, kas faktiski radušies saistībā ar norīkojumu darbā, piemēram, ceļa, ēdināšanas un uzturēšanās izdevumus. Šie izdevumi ir jāsedz darba devējam papildus atalgojumam. Tādējādi šos izdevumus nevar atskaitīt no darbiniekam izmaksātās atlīdzības<sup>20</sup>. Norīkoto darba ņēmēju direktīvā ir izteikts princips, ka šie izdevumi ir jāsedz darba devējam saskaņā ar valsts tiesību aktiem un/vai praksi, ko piemēro darba attiecībām.

Ja nodarbinātības noteikumos, kas piemērojami darba attiecībām, nav noteikts, vai un, ja jā, tad, kuri pabalsta elementi, kas attiecas uz norīkojumu darbā, tiek izmaksāti kā atlīdzība par izdevumiem, kas faktiski radušies saistībā ar norīkojumu darbā, vai kuri ir daļa no atalgojuma, tad uzskata, ka viss pabalsts tiek izmaksāts kā atlīdzība par izdevumiem<sup>21</sup>.

<sup>16</sup> Direktīvas (ES) 2018/957, ar ko groza Direktīvu 96/71 par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, 18. apsvēruma.

<sup>17</sup> Direktīvas (ES) 2018/957, ar ko groza Direktīvu 96/71 par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, 19. un 20. apsvēruma.

<sup>18</sup> C-428/19 Rapidsped, 2021. gada 8. jūlijs.

<sup>19</sup> Direktīvas (ES) 2018/957 18. apsvēruma.

<sup>20</sup> Direktīvas (ES) 2018/957, ar ko groza Direktīvu 96/71 par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, 18., 19. apsvēruma un 1. panta 2. punkta c) apakšpunkta.

<sup>21</sup> apsvēruma un 3. panta. Direktīvas 96/71 7. pantu.

### **2.3.1.3 Pabalsti vai izdevumu atlīdzināšana, lai segtu ceļa, ēdināšanas un uzturēšanās izdevumus darba ņēmējiem, kas darba dēļ atrodas ārpus savas mītnesvietas uzņēmējā dalībvalstī norīkojuma laikā.**

Norīkotam darba ņēmējam, kuram norīkojuma laikā ir jādodas uz pastāvīgo darba vietu uzņēmējā dalībvalstī un atpakaļ vai kuru darba devējs uz laiku nosūta no šīs pastāvīgās darba vietas uz citu darba vietu šajā uzņēmējā dalībvalstī, ir tiesības uz jebkādiem pabalstiem vai izdevumu atlīdzināšanu, lai segtu ceļa, ēdināšanas un uzturēšanās izdevumus darba ņēmējiem, kas profesionālu iemeslu dēļ atrodas ārpus mājām, ja tas paredzēts vietējiem darba ņēmējiem, uzņēmējā dalībvalstī<sup>22</sup>. Tas nozīmē, ka šis noteikums attiecas uz norīkotajiem darba ņēmējiem tiktāl, ciktāl tas attiecas uz vietējiem darba ņēmējiem uzņēmējā dalībvalstī. Tādējādi, ja šāds noteikums pastāv uzņēmējā dalībvalstī, tad šo izdevumu atmaksai ir jāpieskaita atalgojumam, kā paskaidrots 2.3.1.2. iedaļā.

*PIEZĪME:* Principā **2.3.1.3.** iedaļā norādītās atļaujas attiecas uz norīkotajiem transportlīdzekļu vadītājiem, uz kuriem attiecas Direktīva (ES) 2020/1057. Tomēr vairumā gadījumu situācijas, kurās šie vadītāji varētu izmantot šīs piemaksas, var rasties tikai izņēmuma kārtā.

### **2.3.2 Norīkojuma ilguma aprēķināšana**

*Lex specialis* paskaidro, ka, lai aprēķinātu norīkojuma ilgumu, norīkojums būtu jāuzskata par beigušos, kad autovadītājs atstāj uzņēmēju dalībvalsti, veicot starptautiskos kravu vai pasažieru pārvadājumus<sup>23</sup>. Tomēr *lex specialis* neprecizē, no kura brīža būtu jāuzskata, ka sākas norīkošanas periods.

Komisijas ekspertu grupa ar ES Komisijas Juridiskā dienesta atbalstu ir izstrādājusi jautājumu un atbilžu dokumentu, kurā sniegtas norādes par to, kad konkrētās situācijās sākas norīkošanas situācijas. Tabulas, kas iekļautas 1. un 2. pielikumā (kurās sniegts noteikumu vienkāršots skaidrojums, paskaidrojot, kuras darbības ietilpst un kuras neietilpst *lex specialis* darbības jomā, kā arī kad sākas un beidzas norīkošana darbā), ir balstītas uz šo jautājumu un atbilžu jautājumu.

#### **Kopsavilkumā**

Piemērojamās nodarbinātības nosacījumus ne vienmēr var noskaidrot pārbaudēs uz ceļiem. Tomēr pārbaudes uz ceļiem var būt noderīgas, lai konstatētu faktiskās neatbilstības, kas pēc tam kalpo par pamatu turpmākām pārbaudēm.

<sup>22</sup> Eiropas Komisija (2019), *Praktiskā rokasgrāmata par norīkošanu darbā*, 24. lpp.

<sup>23</sup> 1.8. pants

## 2.4 Citi gadījumi

### 2.4.1 Autovadītāji, kas nolikti, izmantojot pagaidu darba aģentūras

Īpašie noteikumi par autovadītāju norīkošanu darbā, kas ietverti *lex specialis*, attiecas tikai uz autovadītājiem, kurus tieši nodarbina uzņēmums, kas norīko autovadītājus darbā uz citu dalībvalsti uz sava rēķina un savā vadībā<sup>24</sup>. *Lex specialis* neattiecas uz autovadītājiem, kurus algo pagaidu darba aģentūras. Tādējādi uz viņiem principā attiecas Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem, kad viņi veic pārrobežu braucienus.

Piemērs: pagaidu darba aģentūra Spānijas uzņēmējam piegādā autovadītāju, lai nogādātu pilnu kravas automašīnu ar precēm no Spānijas uz Portugāli. Lai gan kravas automašīna pieder Spānijas uzņēmējam, autovadītāju tieši nodarbina pagaidu darba aģentūra. *Lex specialis* netiek piemērots, un visu braucienu reglamentē Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem.

### 2.4.2 Pārcelšana uzņēmuma iekšienē

*Lex specialis* neattiecas uz autovadītājiem, kurus darba devējs norīkojis strādāt struktūrvienībā, kas atrodas citā dalībvalstī, bet pieder tai pašai uzņēmumu grupai. Šādas situācijas reglamentē tikai direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem.

Piemērs: Slovākijas meitasuzņēmums norīko savus autovadītājus uz galveno biroju, kas atrodas Nīderlandē. Gan Slovākijas darba devējs, gan Nīderlandes lietotāja uzņēmums pieder vienai uzņēmumu grupai. *Lex specialis* nav piemērojams, un šo situāciju reglamentē Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem.

### 2.4.3 Darbības ar trešām valstīm

Norīkoto darba ņēmēju direktīva nosaka, ka uzņēmējiem, kas nav ES uzņēmumi, nedrīkst piemērot labvēlīgāku režīmu nekā ES uzņēmumiem<sup>25</sup>. Valsts tiesību akti un/vai divpusējs nolīgums starp atsevišķu dalībvalsti un trešo valsti var atļaut trešo valstu uzņēmējiem veikt darbības šīs dalībvalsts teritorijā. Šādos gadījumos nepiemēro ne *lex specialis*, ne Direktīvu par darba ņēmēju norīkošanu darbā. Lai piemērotu abus instrumentus, uzņēmējam patiešām ir jābūt reģistrētam kādā ES dalībvalstī. Trešās valsts uzņēmējam piemērojamos noteikumus un nosacījumus reglamentēs divpusējā nolīguma saturs un/vai valsts tiesību akti. Valstu tiesību aktos trešo valstu operatoriem var būt noteiktas arī administratīvas prasības (piemēram, nosūtīt deklarāciju par nosūtīšanu, izmantojot valsts sistēmas).

Var gadīties arī, ka ES reģistrēts uzņēmums pieņem darbā trešo valstu autovadītājus, lai tie veiktu uzdevumus Savienībā. Šādos gadījumos darba ņēmēja valstspiederība neietekmē piemērojamos nodarbinātības noteikumus un nosacījumus. No brīža, kad trešās valsts autovadītājam ir likumīgi atļauts veikt darbu Savienībā, šajās vadlīnijās aprakstītie noteikumi tiek piemēroti bez jebkādas diskriminācijas, jo autovadītāju nodarbina ES reģistrēts uzņēmums.

<sup>24</sup> Skatīt Direktīvas 2020/1057 1. panta 2. punktu un Direktīvas 96/71 1. panta 3.a punktu.

<sup>25</sup> Norīkoto darba ņēmēju direktīvas 1. panta 4. punkts.

## 2.4.4 Pašnodarbinātie autovadītāji

*Lex specialis* un Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem attiecas tikai uz darba ņēmējiem. Pašnodarbinātais darba ņēmējs būtu jāuzskata par neatkarīgu darbuzņēmēju, uz kuru neattiecas norīkošanas noteikumu aizsardzība un kura brīvība izvēlēties piemērojamos tiesiskos režīmus ir primāra.

Uzņēmēji var ļaunprātīgi izmantot fiktīvu pašnodarbinātību, lai izvairītos no darba devēja pienākumiem. Tāpēc īpaša uzmanība jāpievērš tam, lai pārliecinātos, ka pašnodarbinātais autovadītājs ir patiess neatkarīgs darbuzņēmējs.

Norīkošanas darbā izpildes direktīvā ir noteikts, ka valsts iestādēm, izmantojot IMI, ir jāizvērtē būtiski fakti, kas pārsniedz formālo vienošanos, par kuru puses ir vienojušās, tostarp darba izpilde, pakļautība un darba ņēmēja atalgojums<sup>26</sup>.

EST arī uzskata, ka "*objektīvu kritēriju*" kopumam ir jānosaka, vai pašnodarbināto personu saskaņā ar valsts tiesību aktiem var uzskatīt par darba ņēmēju ES tiesību piemērošanas nolūkā.

Tiesa uzskata, ka darba tiesisko attiecību būtiska iezīme ir tā, ka viena persona noteiktu laikposmu sniedz pakalpojumus citas personas labā un tās vadībā, par ko tā saņem atlīdzību<sup>27</sup>.

Eiropas tiesnesis jau ir iedibinājis praksi, ka tiek ņemtas vērā šādas pazīmes:

- Autonomija, jo īpaši attiecībā uz brīvību izvēlēties darba laiku, vietu un saturu.
- vai darba ņēmējs ir līdzatbildīgs par darba devēja komerciālajiem riskiem.
- Vai darba ņēmējs ir darba devēja uzņēmējdarbības neatņemama sastāvdaļa, vai arī viņš veic uzdevumus vairākiem darba devējiem.

### Kopsavilkumā

- *Lex specialis* attiecas tikai uz autovadītājiem, kurus tieši nodarbina uzņēmums, kas norīko autovadītājus uz citu dalībvalsti uz sava rēķina un savā vadībā. Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem attiecas uz pagaidu darba aģentūru nolīgtajiem autovadītājiem. Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem attiecas arī uz autovadītājiem, kas veic uzdevumus citā dalībvalstī, veicot pārcelšanu uzņēmuma iekšienē.
- Noteikumus un nosacījumus, kas piemērojami trešās (ārpus ES) valsts operatoram, reglamentē valsts tiesību akti un/vai jebkurš divpusējs nolīgums, kas parakstīts ar trešo (ārpus ES) valsti. Tomēr trešo valstu operatoriem nevar piemērot labvēlīgākus nosacījumus nekā ES operatoriem.

<sup>26</sup> Direktīvas 2014/64 4.5. pants

<sup>27</sup> Skatīt, piemēram, *FNV Kunst C-413/13*, 4.12.2014., 34. punkts.

- Attiecībā uz ES pārvadātājiem transportlīdzekļa vadītāja valstspiederība nav būtiska. Tas, ka trešās valsts autovadītājs likumīgi strādā ES teritorijā, nozīmē, ka uz viņu attiecas ES tiesību akti.
- *Lex specialis* un Direktīva par norīkotajiem darba ņēmējiem attiecas tikai uz darba ņēmējiem. Tomēr tiesībsardzības iestādēm būtu jāpievērš īpaša uzmanība gadījumiem, kad autovadītāji apgalvo, ka viņi ir pašnodarbinātie, un jāpārlicinās, vai "*pašnodarbinātība*" netiek izmantota, lai izvairītos no *lex specialis* vai Norīkoto darba ņēmēju direktīvā noteikto pienākumu izpildes. Daži faktori, kas var norādīt uz atkarīgām darba attiecībām, ir autovadītāja autonomija, vai autovadītājs dalās darba devēja komerciālajos riskos un vai autovadītājs veic uzdevumus vairākiem pasūtītājiem.

### 3. Noteikumu ievērošana

Šajā dokumenta daļā sniegti ieteikumi par pārbaudēm uz ceļiem un iekšējā tirgus informācijas (IMI) sistēmas kontroli. Tiek ierosināts nodrošināt nepārtrauktību starp pārbaudēm uz ceļiem un IMI kontrolēm, lai pēc tam padziļināti tiktu izmeklētas situācijas, kad tiek nosūtītas ziņas, un aizdomas par ļaunprātīgu izmantošanu, kas atklātas pārbaudē uz ceļiem. Aizdomas par ļaunprātīgu izmantošanu var izpausties kā "*sarkanie karodziņi*", kurus uz ceļiem strādājošie kontrolieri varētu paziņot kolēģiem, kas atbild par IMI pārbaudēm.

IMI kontrole jāveic arī tad, ja netiek veiktas pārbaudes uz ceļiem. Ņemot vērā ievērojamo nosūtīšanas deklarāciju skaitu, kas katru mēnesi tiek reģistrētas IMI sistēmā, šajās vadlīnijās ierosināts izmantot līdzīgu filtrēšanas pieeju, pamatojoties uz tiem pašiem sarkanajiem karodziņiem, lai efektīvi veiktu mērķtiecīgu kontroli.

#### 3.1 Administratīvie noteikumi un kontroles pasākumi

*Lex specialis* paredz šādus administratīvos noteikumus un kontroles pasākumus norīkošanas noteikumu izpildei pārbaudē uz ceļiem un IMI, kā arī pārbaudē telpās laikā:

- Ne vēlāk kā norīkojuma sākumā autopārvadātājiem jāiesniedz norīkojuma deklarācija, kurā ir būtiska informācija par autovadītāju un norīkojumu. Šo deklarāciju iesniedz, izmantojot autopārvadājumu norīkojuma deklarācijas portālu (turpmāk tekstā - "*RTPD*")<sup>28</sup>. RTPD ir daudzvalodu publiska saskarne, kas savienota ar Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (turpmāk "*IMI*").
- Norīkojuma laikā var notikt pārbaudes uz ceļiem. Lai pārbaudītu, vai tiek ievēroti norīkošanas noteikumi, uz ceļiem strādājošie inspektori var pieprasīt tikai trīs dokumentus: RTPD iesniegtās norīkojuma deklarācijas kopiju, pavadzīmes vai līdzvērtīgus pierādījumus un tahogrāfa ierakstus. Ceļu kontrolieru rīcībā ir "*skenēšanas uz ceļa*" rīks, kas ļauj pārbaudīt nosūtīšanas deklarācijas derīgumu. Turpmākajā 3.2. iedaļā sniegti daži norādījumi par to, kā izmantot šo rīku un šajos dokumentos ietvertu informāciju.
- Pēc nosūtīšanas termiņa beigām uzņēmējas dalībvalsts kompetentās iestādes var nolemt pieprasīt papildu informāciju. Operatoram ir astoņas nedēļas, lai izpildītu šos papildu dokumentu pieprasījumus, kas jāiesniedz, izmantojot RTPD. Turpmākajā 3.3. iedaļā sīkāk aplūkotas šīs IMI pārbaudes. Ja pārbaudē uz ceļa ir konstatēta norīkošanas situācija, ko uzņēmējs nav deklarējis RTPD, izpildes iestādēm jāizmanto vispārējais modulis "Darbinieku norīkošana darbā", lai pieprasītu papildu informāciju. Var izmantot arī autopārvadājumu moduli, ko izmanto, lai novērtētu uzņēmējdarbības apstākļus.
- Ja pēc 8 nedēļu termiņa beigām uzņēmējs neizpilda pieprasījumu sniegt papildu informāciju, uzņēmēja dalībvalsts var lūgt palīdzību uzņēmēja reģistrācijas valsts kompetentajām iestādēm. Šim nolūkam izcelsmes dalībvalsts iestādēm ir piekļuve

---

<sup>28</sup> RTDP ir pieejams šajā tīmekļa vietnē: [Autotransports - nosūtīšanas deklarācija](#).

deklarācijai un citai informācijai, ko uzņēmējs iesniedzis RTPD. Papildu savstarpējās palīdzības principi starp uzņēmēju dalībvalsti un uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsti ir noteikti izpildes direktīvā par norīkošanu darbā, lai atvieglotu norīkošanas noteikumu īstenošanu, piemērošanu un izpildi<sup>29</sup>. Sadarbība starp dažādām iestādēm ir aprakstīta 3.4. iedaļā.

### Kopsavilkumā

Ir trīs galvenie rīki, ar kuriem kontrolēt autovadītāju norīkošanu darbā uz ceļiem:

1. Publiska saskarne (RTPD portāls) - paredzēta uzņēmumiem.
  2. "Skenēšanas uz ceļa" lietojumprogramma - iestāžu lietošanai uz ceļiem.
  3. IMI (Iekšējā tirgus informācijas sistēma) - iestāžu vajadzībām.
- Uzņēmumiem ir jāiesniedz standartizētas nosūtīšanas deklarācijas, izmantojot publisko saskarni, vēlākais nosūtīšanas sākumā.
  - Iestādes uz ceļiem (uzņēmējās dalībvalstīs) pārbauda nosūtīšanas deklarācijas, skenējot nosūtīšanas deklarācijas QR kodu. Tās var arī pieprasīt ierobežotu skaitu dokumentu.
  - Par IMI kontroli atbildīgās iestādes uzņēmējās dalībvalstīs var pieprasīt papildu dokumentus tieši no uzņēmuma (tostarp tahogrāfa ierakstus, algas lapas, darba līgumus).
  - Par IMI kontroli atbildīgās iestādes piederības dalībvalstīs var saņemt palīdzības lūgumus no uzņēmējas dalībvalsts iestādēm, ja uzņēmums nesadarbojas ar uzņēmējas dalībvalsts iestādēm.
  - Lai nodrošinātu mērķtiecīgu un efektīvu izpildi, starp visām valstu iestādēm jāizveido savstarpējas saziņas kanāli.

Aktīvie saziņas kanāli starp dažādiem tiesībaizsardzības iestāžu līmeņiem palīdz nodrošināt mērķtiecīgāku un efektīvāku tiesībaizsardzību.

Ceļu pārbaužu un IMI iestāžu darbības nepārtrauktība būtu noderīga, lai:

- nodrošina, ka aizdomas par ļaunprātīgu izmantošanu, kas konstatētas uz ceļa, pēc tam tiek padziļināti izmeklētas, veicot atbilstošas IMI pārbaudes.
- gadījumā, ja pārbaudes uz ceļa laikā tiek konstatēta norīkošanas situācija, veikt turpmākas pārbaudes, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadītājs ir pienācīgi aizsargāts saskaņā ar uzņēmējas valsts standartiem, tostarp pareizu atalgojuma apmēru.

Aktīva sadarbība starp autotransporta iestādēm un iestādēm, kas atbild par darbinieku norīkošanas moduli, būtu lietderīga:

<sup>29</sup> Direktīvas 2014/67 par norīkošanas izpildi 6. un 7. pants.

- reģistrē un attiecīgā gadījumā izmeklē autopārvadātājus, kuri nav iesnieguši norīkošanas deklarācijas, ja ir aizdomas, ka tiek veikta norīkošana;
- pārbaudīt darba līgumam piemērojamos tiesību aktus (ņemot vērā, piemēram, pastāvīgo darba vietu un nodarbinātības statusu).

Kompetentās IMI iestādes var darboties valsts, reģionālā vai vietējā līmenī. IMI ir iesaistīti arī IMI koordinatori, kuriem var būt koordinatora loma saistībā ar IMI darba plūsmu<sup>30</sup>.

*Kaste 2 - Saziņas kanālu nozīme starp izpildiestādēm*

## 3.2 Pārbaudes uz ceļiem

### 3.2.1 Mērķis

Attiecībā uz *lex specialis* galvenais ceļmalas pārbaudes aspekts ir pārliecināties par derīgu norīkojuma deklarāciju esamību, lai uzsāktu un vadītu turpmākos izpildes pasākumus.

Arī pārbaudes uz ceļiem var būt svarīgs agrīnas atklāšanas instruments. Ja pārbaudes uz ceļa laikā tiek konstatēta norīkošanas situācija, var veikt turpmākas pārbaudes, izmantojot IMI saskarni, lai nodrošinātu, ka autovadītājs ir pienācīgi aizsargāts saskaņā ar uzņēmējas valsts standartiem un ka viņš saņem pareizo atlīdzības summu.

Ja autotransporta operācija nav norīkojuma situācija, iespējams, ka uzņēmums neparādās IMI autotransporta norīkojuma modulī. Šāda ieraksta neesamība pati par sevi neliedz veikt turpmākas IMI pārbaudes, izmantojot vispārējos modulus "Norīkošana darbā" un "Uzņēmējdarbības veikšanas nosacījumi" (sk. 3.3. *iedaļu* turpmāk).

### 3.2.2 Nepieciešamie dokumenti un to, kas tajos jāmeklē .

Līdz 2022. gada 2. februārim dalībvalstis īstenoja dažādus noteikumus par administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem. Līdz ar *lex specialis ieviešanu* valsts tiesību aktos visā Savienībā vienoti tiek piemērots viens pasākumu kopums.

Veicot pārbaudes uz ceļiem, lai pārbaudītu, vai tiek ievēroti izvietojuma noteikumi, kontrolieri var pieprasīt tikai trīs veidu dokumentus:

- nosūtīšanas deklarācijas kopiju,
- pavadzīmi(-es) un
- tahogrāfa ieraksti.

<sup>30</sup> Sk. [Iekšējā tirgus informācijas \(IMI\) sistēmas 2.3. iedaļu](#) - [Lietotāja rokasgrāmata - 2012. gada atjauninājums \(europa.eu\)](#).



Uzņēmumiem ir pienākums nodrošināt, lai autovadītāju rīcībā būtu iepriekš minētie dokumenti, un autovadītājam ir pienākums tos uzrādīt, ja to pieprasa tiesībsardzības amatpersona.

### 3.2.2.1 Norīkojuma deklarācija

*Apraksts*

Attiecībā uz pārvadājumiem, uz kuriem attiecas norīkošana darbā saskaņā ar *lex specialis*, autopārvadātājiem jānodrošina, lai norīkoto autovadītāju rīcībā būtu ar RTPD starpniecību iesniegtās norīkošanas deklarācijas kopija. Kopija var būt gan papīra, gan elektroniskā formātā.

Visām ar RTPD starpniecību iesniegtajām nosūtīšanas deklarācijām tiek ģenerēts individuāls QR kods, kas ceļu kontrolierim ir jānoskenē, lai pārbaudītu deklarācijas autentiskumu un derīgumu.

Kā parādīts 3. izcēlumā, pilnīgā deklarācijā ir šāda informācija:

- Operatora identitāte, vismaz Kopienas licences numura veidā, ja šis numurs ir pieejams.
- Transporta pārvadājumu vadītāja vai citas kontaktpersonas kontaktinformācija reģistrācijas dalībvalstī turpmākas saziņas nolūkā.
- Autovadītāja identitāte, dzīvesvietas adrese un vadītāja apliecības numurs. RTPD ļauj operatoriem aizpildīt papildu informāciju. Lai gan šī informācija nav obligāta, ceļu uzraudzības iestādēm būtu jāpārbauda šie papildu dati, ja tie ir pieejami.
- Darba līguma sākuma datums un tam piemērojamie tiesību akti.
- Paredzētais norīkošanas sākuma un beigu datums.
- Transportlīdzekļu numura zīmes.
- vai sniegtie transporta pakalpojumi ir kravu pārvadājumi, pasažieru pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi vai kabotāža.

## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

a.1 Country of posting Netherlands  
a.2 Period of posting 07/08/2022 - 11/08/2022  
a.3 Type of operation(s) International carriage  
Cabotage operations  
a.4 Type of carriage(s) Carriage of goods

### Company information

e.1 Name Greenhorse  
e.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu  
e.4 National company register number GH2022  
e.6 Country of registration Belgium  
e.7 Address Grand Place  
1000  
bruxelles  
Belgium

### Declaration Details

b.1 Number of the declaration ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77  
b.2 Last update 04/08/2022 15:20  
b.3 Submission date 04/08/2022 15:20

### Driver Information

c.1 Name xx xx  
c.3 Driving licence xx  
c.5 Address of residence xx  
xx  
xx  
Belgium  
c.6 Start date of employment contract 01/08/2022  
c.7 Applicable law Belgium  
employment contract

### Transport Manager Information

f.1 Name peter greenhorse  
f.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu  
f.3 Phone number +32494444444  
f.4 Professional Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Driver Identification Document

d.1 Document type ID Card  
d.2 Number xx  
d.5 Issuing country Belgium

### Contact Person

g.1 Name peter greenhorse  
g.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu  
g.3 Phone number +32494444444  
g.4 Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Kaste 3 - Norīkojuma deklarācijas piemērs

## Mērķis

Derīgas nosūtīšanas deklarācijas mērķis ir nodrošināt, ka uzņēmums un autovadītājs ir pienācīgi reģistrēti uzņēmējas valsts reģistros, kas var izraisīt turpmākas un padziļinātas pārbaudes. Turklāt deklarācijā sniegtās informācijas ātrs izvērtējums palīdzēs uz ceļa strādājošam tiesībaizsardzības iestāžu darbiniekam gūt priekšstatu par iespējamu ļaunprātīgu izmantošanu vai piemērojamo norīkošanas un saistīto noteikumu apiešanu. Pamatojoties uz to, par neatbilstībām un "sarkanajiem karodziņiem" var paziņot kompetentajām IMI iestādēm, lai veiktu turpmākas pārbaudes. Kā aprakstīts turpmāk 3.2.3. *iedaļā*, "sarkanie karodziņi", kas pamato padziļinātākas pārbaudes, attiecas uz neesošiem, nederīgiem vai nesaskaņotiem

dokumenti un acīmredzamu neatbilstību starp pastāvīgo darba vietu un darba līgumam piemērojamiem tiesību aktiem.

### *Skenēšana ceļā*

Deklarācijas par nosūtīšanu tiek ģenerētas ar individuālu QR kodu, kas pārbaudāms uz ceļiem esošajām iestādēm, lai novērtētu dokumenta derīgumu. Kontroli veic, izmantojot lietojumprogrammu "*skenēšana uz ceļa*". Šī lietotne ir pieejama visās 24 valodās. Lietojumprogrammai nav nepieciešama autentifikācija. To var izmantot jebkurā mobilajā ierīcē ar interneta pieslēgumu un funkcionējošu kameru.

Pēc QR koda skenēšanas, izmantojot lietojumprogrammu "*skenēt uz ceļa*", mobilā ierīce no RTPD iegūst operatora iesniegto norīkojuma deklarāciju. Ceļa iestādes pēc tam var pārbaudīt, vai informācija vadītāja iesniegtajā deklarācijas kopijā ir tāda pati kā jaunākajā versijā, kas iesniegta, izmantojot RTPD.

Pēc nosūtīšanas deklarāciju skenēšanas var rasties trīs situācijas:

- i. Visa mobilajā ierīcē parādītā informācija ir identiska informācijai, kas parādās vadītāja iesniegtajā dokumentā. Tāpēc var uzskatīt, ka nosūtīšanas deklarācija ir derīga.
- ii. Informācija, kas tiek parādīta mobilajā ierīcē, nav identiska dokumentam, ko nodod autovadītājs. Šis dokuments, visticamāk, ir novecojis. Ceļu uzraudzības iestādes savā ierīcē var redzēt nosūtīšanas deklarācijas pēdējās atjaunināšanas datumu.
- iii. Pieteikumā skaidri norādīts, ka deklarācija nav atrodama IMI. Tāpēc var uzskatīt, ka autovadītāja iesniegtais dokuments ir viltots.

**Mācību moduli, kas paredzēts ceļu uzraugiem, var noskatīties, izmantojot šo saiti: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.**

### **Soli pa solim skenējiet uz ceļa**

1. solis. Piekļūšana lietojumprogrammai



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

2. solis. Noskenējiet norīkojuma deklarāciju



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operators(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1c94716e-3095-432a-819b-6a1578c2d48464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

3. solis. Pārbaudiet deklarāciju

- Derīga deklarācija (identiska informācija kā nosūtīšanas deklarācijā)

← Back to scan
i ?

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

**Posting information**

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC681, 2FGD175**

**Driver**

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

**Identification document**

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

**Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Employment contract**

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

**Company details**

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-68-666/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

**Company address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

**Transport manager**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE25847454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Contact person**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

## ➤ Izbeigta deklarācija

← Back to scan

Declaration number: **13644813708\_4658-a962-427fab6cfcc**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:48  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE1208-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪

**Company address**

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Kaste 4 Skenēšana ceļā soli pa solim

### 3.2.2.2 Preču pavadzīmes vai līdzvērtīgi pierādījumi

#### *Apraksts*

Autovadītāju rīcībā jābūt pierādījumiem par pārvadājuma veikšanu uzņēmējā dalībvalstī. Tie var būt tādi dokumenti kā papīra vai elektroniskā pavadzīme (turpmāk "e-CMR") vai līdzvērtīgi pierādījumi. Šiem pierādījumiem jāsniedz informācija par ienākošo starptautisko pārvadājumu un katru secīgi veikto kabotāžas pārvadājumu<sup>31</sup>.

#### *Mērķis*

Viens no e-CMR vai papīra kravas pavadzīmes mērķiem ir norādīt veicamās darbības veidu (piemēram, kabotāža), kā arī norādīt, ka šāda darbība ir patiesa (piemēram, kabotāžas gadījumā kravas pavadzīmē var norādīt, vai tā ir starptautisks brauciens un vai tā nepārsniedz uzņēmējā dalībvalstī atļauto maksimālo darbību apjomu).

Kravas pavadzīme var arī ievērojami paātrināt norīkojuma situācijas identificēšanu, veicot pārbaudi uz ceļa. Piemēram, ja pavadzīmē ir norādīta kabotāžas operācija, var droši pieņemt, ka autovadītājs ir norīkots darbā. Ja no pavadzīmes izriet, ka kabotāža ir nelikumīga, tiek uzsākta virkne citu seku un turpmāku pārbauzu<sup>32</sup>. Tomērgadījumā arī autovadītājs, kas veic nelikumīgu kabotāžu, jāuzskata par norīkotu.

Sīkāku informāciju par to, kā pavadzīmes var būt būtiskas norēķinu veikšanai, skatīt 3.2.4. iedaļā turpmāk, kurā aprakstīta notikumu secība, kā izmantot pavadzīmes, lai noteiktu norēķinu veikšanas situācijas.

Kopumā kabotāžas operācijas veikšana ir pamatots iemesls paziņot par IMI izmeklēšanu atbildīgajām iestādēm, lai tiktu uzsāktas atbilstošas pārbaudes, kas nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadītājam norīkojuma laikā tiek garantēts pareizais aizsardzības līmenis.

### 3.2.2.3 Tahogrāfa ieraksti

#### *Apraksts*

Tahogrāfa ieraksti ir arī noderīgi pierādījumi, lai pārbaudītu, vai pārvadājumi ietilpst vai neietilpst norīkojuma darbības jomā. Šim nolūkam ļoti noderīgi var būt tahogrāfā reģistrētie atrašanās vietas dati (to dalībvalstu valsts kodu veidā, kurās veiktas darbības). Pilnīgu aprakstu par atrašanās vietas datiem, kas reģistrēti ar/ar dažādu tahogrāfa paaudžu un versiju tahogrāfiem, skatīt TRACE 2 norādījumos par viedajiem tahogrāfiem.

---

<sup>31</sup> Regulas Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum 8. panta 3. punkts.

<sup>32</sup> Šādas pārbaudes šajā dokumentā nav atspoguļotas, jo šis dokuments galvenokārt ir veltīts autovadītāju norīkošanai darbā.



Lai gan tahogrāfa ieraksti galvenokārt ir paredzēti, lai nodrošinātu braukšanas un atpūtas laika noteikumu izpildi, tie būtu jāizmanto arī uz ceļa strādājošajiem, lai palīdzētu viņiem pārliecināties, vai ir notikusi norīkošanas situācija. Turpmākajā 3.2.4. *iedaļā* ir ierosināts jautājumu kontrolsaraksts, lai noteiktu, kāds ir ceļu satiksmes darbības raksturs un vai autovadītājs būtu uzskatāms par norīkotu vai ne. Jautājumos ietilpst, piemēram, novērtēšana, kad un kur operācija sākas un beidzas. Tahogrāfa ieraksti sniegs lielāko daļu atbilžu uz šo jautājumu kontrolsarakstu, tostarp transportlīdzekļa stāvokļa ierakstus iekraušanas un izkraušanas laikā. Tie autovadītājam jāievieš operācijas laikā.

### **3.2.3 Sarkanie karogi**

Ceļu kontrolieri var pārbaudīt tikai ierobežotu skaitu dokumentu un datu, un viņiem ir jārīkojas ātri, jo īpaši kontrolējot pasažieru pārvadājumus. Viņiem ir arī jāizvērtē atbilstība virknei dažādu noteikumu, un šo sarakstu papildina arī norīkošanas noteikumi.

Lai nodrošinātu efektīvu izpildi, bieži vien ir jāveic pilnīgākas pārbaudes pēc autopārvadājumu veikšanas. Informācija, kas iegūta no trim iepriekš minētajiem dokumentiem (t. i., 1) nosūtīšanas deklarācijas, 2) pavadzīmēm vai līdzvērtīgiem pierādījumiem un 3) tahogrāfa ierakstiem) kopā ar rezultātiem, kas iegūti, sazinoties ar autovadītāju, ir galvenie rādītāji, kas var palīdzēt veidot pamatu turpmākām pārbaudēm ar citām iestādēm. Ņemot to vērā, vajadzības gadījumā pēc autotransporta pārbaudes būtu jāveic padziļināta pārbaude.

Ja pārbaudēs uz ceļiem ir konstatēta norīkošanas situācija, IMI izmeklēšana ir pamatota, lai nodrošinātu, ka norīkotais autovadītājs saņem pareizo atlīdzības summu un ka norīkojuma laikā viņu aizsargā piemērojamie uzņēmējas valsts standarti.

Ceļu kontrolieriem arī būtu aktīvi jāiesaistās, lai ierosinātu pilnīgākas IMI pārbaudes, ja viņiem ir aizdomas par noteikumu apiešanu vai ļaunprātīgu izmantošanu. Nododot attiecīgo informāciju, kas iegūta pārbaudēs uz ceļiem, kompetentajām iestādēm, uz ceļiem strādājošajiem inspektoriem vienlaikus būtu jānorāda informācija, kas pamato turpmākas pārbaudes. Šādi sarkanie karodziņi var rasties no deklarācijas neesamības (ja ir konstatēta norīkošanas situācija), nederīgas deklarācijas, neatbilstībām ceļojuma pārbaudes laikā uzrādītajos dokumentos, kā arī ceļojuma kontroliera iespaidiem pēc saskarsmes ar autovadītāju.

Kopumā nepārtrauktība starp pārbaudēm uz ceļiem un IMI kontrolēm nodrošina mērķtiecīgāku un efektīvāku izpildi. Kā aprakstīts turpmākajā 3.3. *iedaļā*, būtu jācenšas panākt arī aktīva sadarbība starp IMI iestādēm, kas atbild par autotransportu, un iestādēm, kas pārvalda vispārējo darbinieku norīkošanas moduli, lai sarkanie signāli sasniegtu vispiemērotāko iestādi.

Sarkano karogu piemēri:

- Nav nosūtīšanas deklarācijas par transporta operāciju, kas ietilpst nosūtīšanas darbības jomā: Norīkojuma deklarācija ir neaizstājams izpildes instruments. Tāpēc, ja izpildītājs ir konstatējis, ka pārvadājums ir norīkojums darbā, tās trūkumam būtu jāveic turpmākas pārbaudes.

- Nederīga vai viltota nosūtīšanas deklarācija:
  - QR koda nav vai tas ir nederīgs.
  - Deklarācijā trūkst obligātās informācijas.
  - Deklarācijā ierakstīta kļūdaina informācija.
- Neatbilstība starp darba līgumam piemērojamajiem tiesību aktiem un pastāvīgo darba vietu un/vai autovadītāja dzīvesvietu:

Norīkots darba ņēmējs ir darba ņēmējs, kurš uz ierobežotu laiku veic uzdevumus ārpus valsts, kurā viņš parasti strādā. Kā aprakstīts 3. pielikumā, var uzskatīt, ka pastāvīgā darba vieta ir tajā dalībvalstī, no kuras autovadītājs parasti veic lielāko daļu sava darba.

Acīmredzama neatbilstība starp, no vienas puses, piemērojamajiem darba tiesību aktiem, kas norādīti norīkojuma deklarācijas c.7. rindā, un, no otras puses, transportlīdzekļa vadītāja pastāvīgo darba vietu, būtu jāizmeklē tālāk, izmantojot attiecīgos IMI modulus. Kompetentās iestādes var, piemēram, pieprasīt darba līgumu un/vai citus dokumentus, lai pārliecinātos, vai norīkojuma deklarācijā sniegtā informācija ir pareiza.

- Atbilstība starp norīkošanas datumiem un nodarbinātības datumiem  
Ceļu policists var konstatēt, ka darba līgums ir sācies aptuveni tajā pašā datumā, kad notika norīkošana darbā. Tas pamato turpmākas pārbaudes par piemērojamajiem darba tiesību aktiem un saistītajām norīkošanas situācijām<sup>33</sup>.

Darba līguma sākuma datums ir norādīts norīkojuma deklarācijas c.6. rindā. Norīkojuma periods ir norādīts a.2. rindā. Tahogrāfa ieraksti var norādīt arī uz to, ka autovadītājs nav veicis darbību darba devēja reģistrācijas valstī.

- Autovadītājs ir pašnodarbināta persona vai ir nolīgts ar pagaidu darba aģentūras starpniecību:  
Maz ticams, ka pašnodarbinātam autovadītājam būs nosūtīšanas deklarācija. Sarkanais karodziņš, kas paziņots IMI kompetentajām iestādēm, kurām ir piekļuve norīkošanas modulim, varētu lietderīgi izraisīt turpmākas pārbaudes, lai pārliecinātos, ka pašnodarbinātais autovadītājs patiešām ir patieš neatkarīgs darbuņēmējs.
- Neatbilstība starp pavadzīmi (piemēram, e-CMR) un tahogrāfa datiem.  
Šāda neatbilstība varētu rasties, ja, piemēram, valsts kods, kurā norādīta transportlīdzekļa atrašanās vieta, norāda citu valsti, nevis pavadzīmē norādīto valsti.

Vēl viena neatbilstība var rasties, ja tahogrāfs uzrāda vairāk operāciju, nekā dokumentēts pavadzīmē. Tas var liecināt par piemērojamo nosūtīšanas noteikumu apiešanu.

- Braukšanas un atpūtas laika pārkāpumi:

<sup>33</sup> Sk., piemēram, Izpildes direktīvas 2014/67 4. pantu.

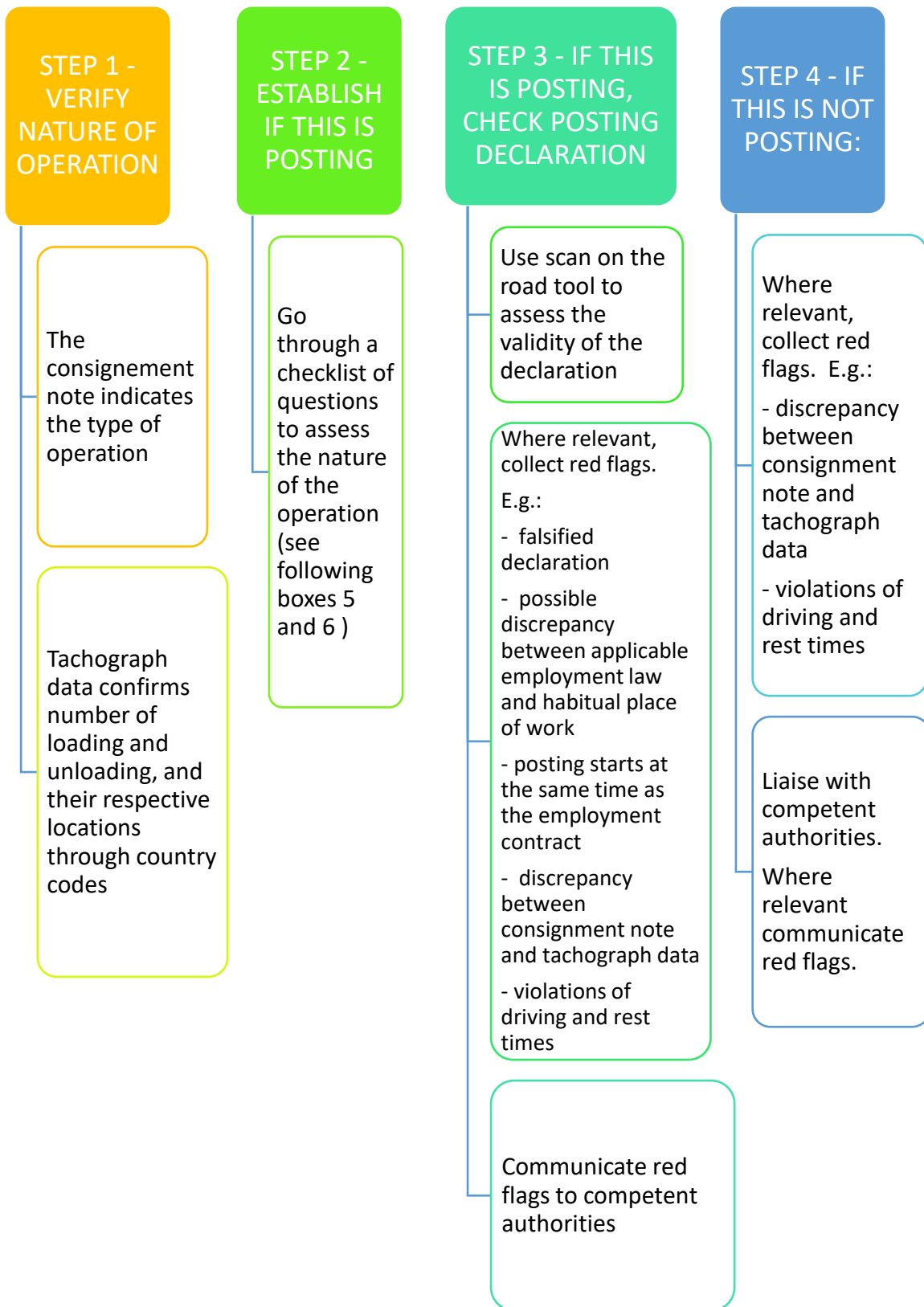
Apkopoto informāciju par braukšanas un atpūtas laika ievērošanu var izmantot, lai mērķtiecīgi pārbaudītu norīkošanas noteikumu ievērošanu uzņēmumos. Uzņēmumus, kuriem ir augsti riska novērtējuma rādītāji, var pārbaudīt biežāk un vispusīgāk.

### **3.2.4 Iespējamie veidi, kā veikt pārbaudes uz ceļiem: Secība un jautājumu kontrolsaraksts. .**

Šādi Attēls 1 Pakāpeniska pieeja ceļmalas kontrolei un pievienotie jautājumu kontrolsaraksti (Kaste 5 un Kaste 6) sniedz pakāpenisku pieeju pārbaudēm uz ceļiem. Ceļu kontrolieriem vispirms jāpārbauda darbības raksturs, jo īpaši, salīdzinot informāciju, kas norādīta pavadzīmē, ar tahogrāfa datiem. Pēc tam viņiem būtu jāsaprot, vai darbība ietilpst norīkojuma darbības jomā vai ne. Šim nolūkam 5. ailē (kravu pārvadājumiem) un 6. ailē (pasažieru pārvadājumiem) ieteikts jautājumu kontrolsaraksts, lai ātri noteiktu, vai darbība ir vai nav uzskatāma par norīkošanu darbā. Ja darbība ir norīkošana darbā, iestādēm uz ceļiem jāmeklē, vai pastāv norīkošanas deklarācija, un jāpārbauda, vai tajā ietvertā informācija atbilst norīkošanas situācijai. Attiecībā uz visām darbībām attiecīgā gadījumā būtu jāapkopo "sarkanie karodziņi" un jāpaziņo kompetentajai iestādei turpmākai pārbaudei.

Attēls 2 un Attēls 3 ilustrē autopārvadājumu iestāžu secīgos soļus, sākot kontroli ar kabotāžas pārbaudi. Pirmais solis ir kabotāžas situācijas identificēšana, galvenokārt pamatojoties uz e-CMR vai papīra kravas pavadzīmi. Ja kabotāža ir apstiprinājusies un tāpēc ir piemērojami nosūtīšanas noteikumi, ceļu satiksmes noteikumu izpildītājam jāpārbauda nosūtīšanas dokumentu derīgums un attiecīgā gadījumā jāievāc "sarkanie karodziņi", kā arī jāpaziņo informācija kompetentajai iestādei turpmāko pārbaudu veikšanai.

Ja tas nav kabotāžas pārvadājums, ceļu kontrolieris soli pa solim noteiks, vai operācija ir vai nav pamatoti atbrīvota no norīkošanas. Vajadzības gadījumā vienmēr ir jāapkopo sarkanie karogi un kopā ar citu attiecīgo informāciju jāpaziņo kompetentajām iestādēm.



Attēls 1 Pakāpeniska pieeja ceļmalas kontrolei

Šis jautājumu kontrolosaraksts ir izstrādāts, lai palīdzētu ceļu policijas darbiniekam noteikt, vai ir piemērojami norīkošanas noteikumi, pamatojoties uz autotransporta darbības veidu. Ieteicams sekot līdzi jautājumiem tādā secībā, kādā tie ir uzdoti. Ja ir atzīmēti visi lodziņi konkrētā posmā, darbība ir identificēta, un pārējie jautājumi nav jārisina.

**1. solis: vai tā ir kabotāžas situācija?**

- Vai pavadzīme un tahogrāfs ir kabotāžas pierādījums?

(Ja operāciju skaits ir lielāks par likumā noteikto maksimālo skaitu, autovadītājs joprojām jāuzskata par norīkotu)

**1.a posms: vai tas ir tranzīts?**

- Vai autovadītājs brauc cauri bez iekraušanas vai izkraušanas?

**1.c posms: vai tā ir vienkārša divpusēja operācija?**

- Vai autovadītājs brauc uz autopārvadātāja reģistrācijas dalībvalsti vai no tās, pamatojoties uz pārvadājuma līgumu?
- Vai ir skaidrs, ka autovadītājs šajā braucienā neveic vai neveiks iekraušanas vai izkraušanas darbības?

**NB:** vienkārša divpusēja operācija var būt arī kombinētā transporta operācijas sākotnējais vai pēdējais ceļa posms.

**1.d posms: vai tas ir 1+1?**

- Vai autovadītājs brauc uz autopārvadātāja reģistrācijas dalībvalsti vai no tās?
- Vai šis starptautiskais ceļojums ietver:
  - Viena iekraušanas vai izkraušanas darbība; VAI
  - Viena iekraušanas darbība un viena izkraušanas darbība?
- Vai ir skaidrs, ka autovadītājs neveic vai neveiks divas darbības tajā pašā dalībvalstī?

**1.d solis: ir 0+2?**

- Vai autovadītājs veic atpakaļceļu uz autopārvadātāja reģistrācijas dalībvalsti vai no tās?
- Vai ir skaidrs, ka autovadītājs kādā no braucieniem (turp un atpakaļ vai turp) neveic vai neveiks iekraušanas vai izkraušanas darbības?
- Vai otrs brauciens (turp un atpakaļ vai turp) ietver:
  - Divas iekraušanas vai izkraušanas darbības; VAI
  - Divas iekraušanas darbības un divas izkraušanas darbības?
- Vai ir skaidrs, ka autovadītājs nav veicis vai neveiks vairāk nekā vienu iekraušanas vai izkraušanas darbību tajā pašā dalībvalstī?

*Kaste 5 - Kravu pārvadāšanas pārbažu uz ceļiem jautājumu kontrolosaraksts*

**1. solis: vai tā ir kabotāžas situācija?**

- Vai atļaujas veidlapa (regulārajiem pasažieru pārvadājumiem) vai brauciena veidlapa (neregulārajiem pasažieru pārvadājumiem) apliecina kabotāžu?

**1.a posms: vai tas ir tranzīts?**

- Vai autovadītājs brauc cauri, neuzņemot vai nenolaižot pasažierus?

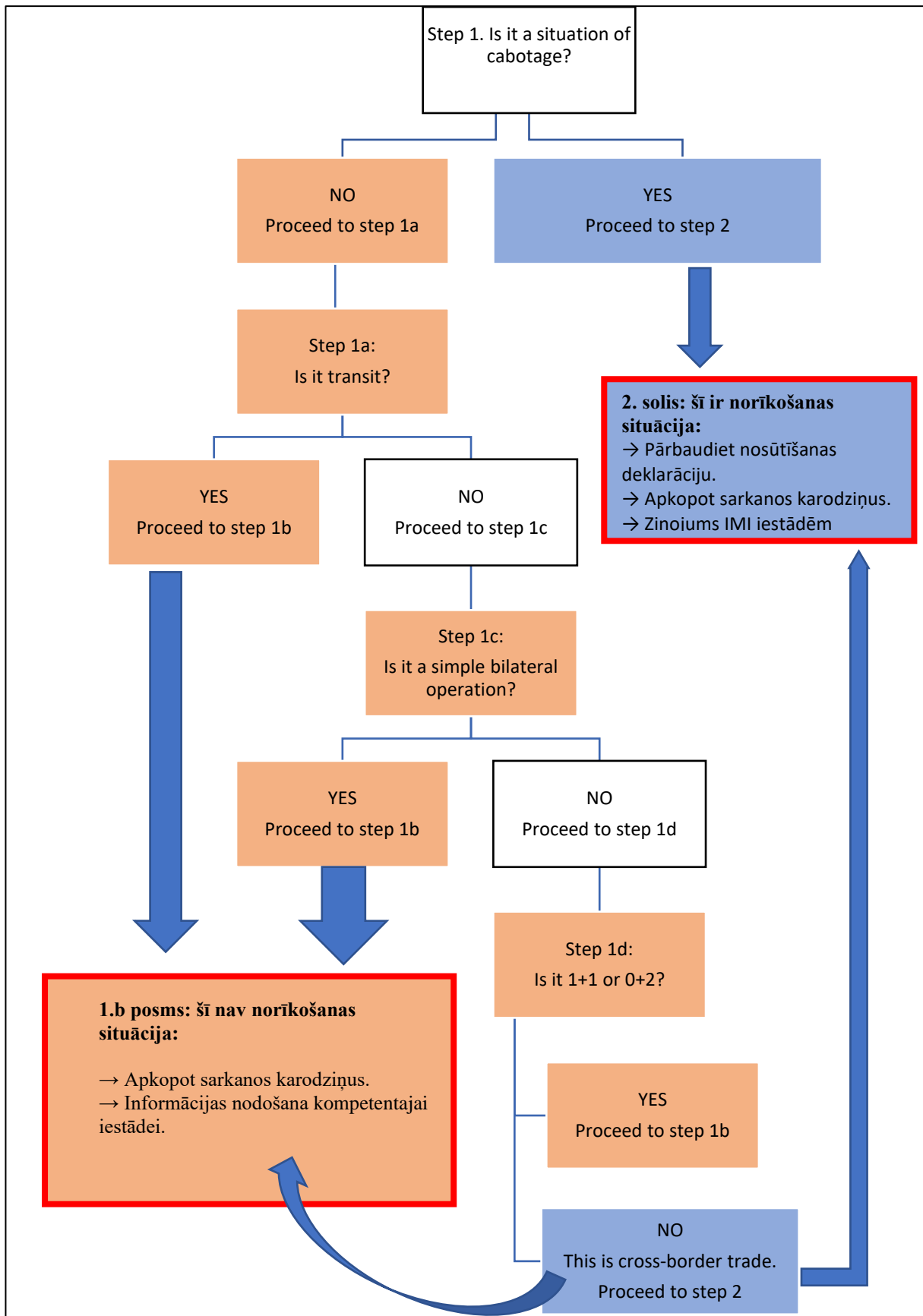
**1.c posms: vai tā ir vienkārša divpusēja operācija?**

- Vai draiveris veic kādu no šādām darbībām?
  - uzņemt pasažierus reģistrācijas dalībvalstī un izlaist tos galamērķa valstī?
  - uzņemt pasažierus galamērķa valstī un izlaist tos uzņēmējvalstī?
  - vietējās ekskursijas ar vienu un to pašu nerezidentu pasažieru grupu, kas seko starptautiskajam iekšzemes pārvadājumam ar tiem pašiem pasažieriem tajā pašā transportlīdzeklī vai tam pašam uzņēmumam piederošā transportlīdzeklī?

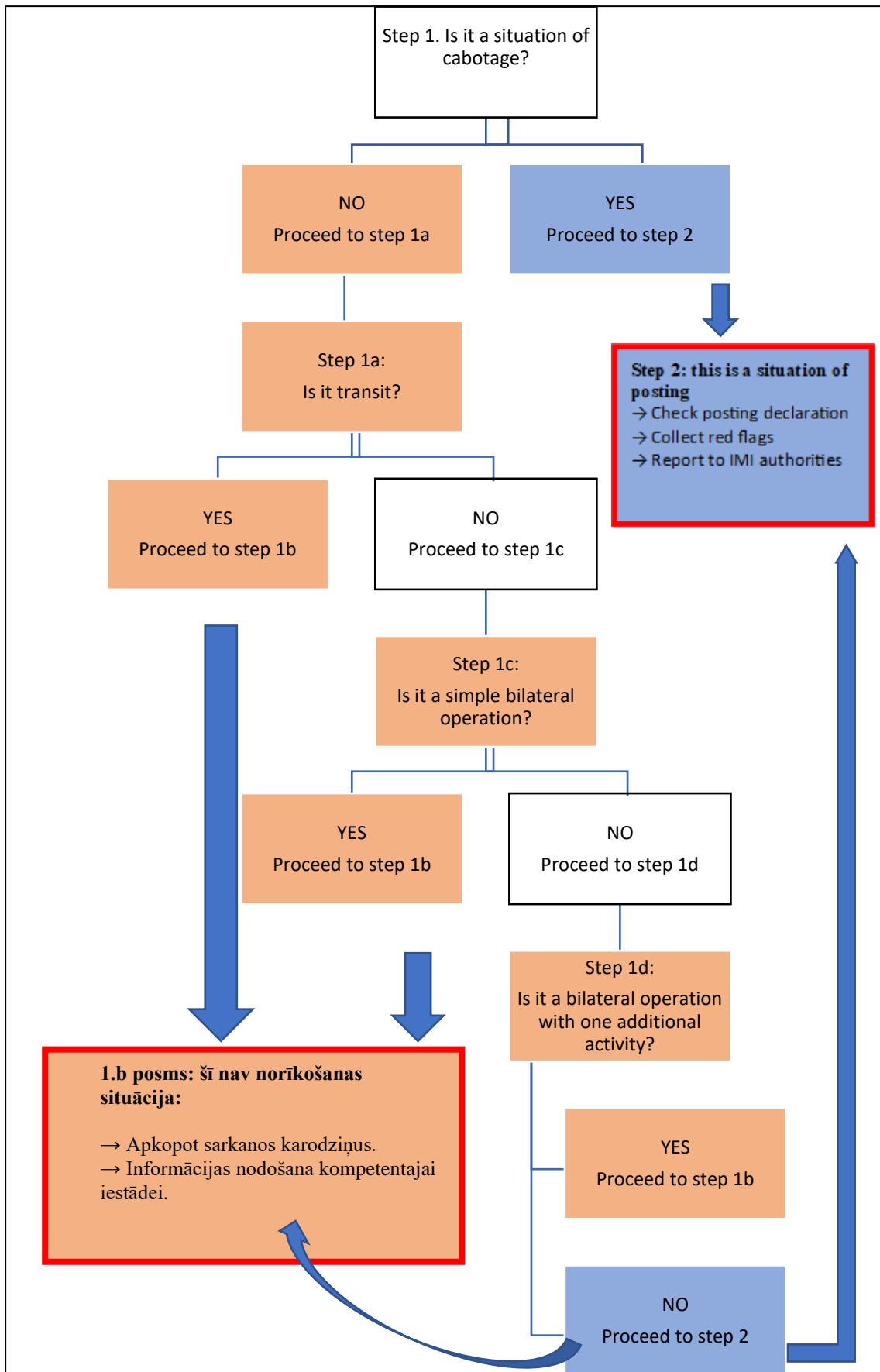
**1.d posms: vai tā ir divpusēja darbība ar vienu papildu darbību?**

- Vai autovadītājs brauc uz autopārvadātāja reģistrācijas dalībvalsti vai no tās?
- Vai šis starptautiskais ceļojums ietver:
  - Viena darbība, kas saistīta ar pasažieru iekāpšanu, vai viena darbība, kas saistīta ar pasažieru izkāpšanu; VAI
  - Viena darbība, kas saistīta ar pasažieru iekāpšanu, un viena darbība, kas saistīta ar pasažieru izkāpšanu?
- Vai ir skaidrs, ka autovadītājs neveic vai neveiks divas darbības vienā un tajā pašā dalībvalstī?

*Kaste 6 - Jautājumu kontrolosaraksts pasažieru pārvadājumu pārbaudēm uz ceļiem*



Attēls 2 - Pakāpeniska pieeja preču pārvadāšanai



Attēls 3 - Pakāpeniska pieeja pasažieru pārvadāšanai



### 3.3 IMI pārbaudes

Neatkarīgi vai papildus pārbaudēm uz ceļiem var veikt papildu pārbaudes, izmantojot IMI saskarni un sazinoties ar tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību.

Šajās pamatnostādnēs norādīts, ka informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm, izmantojot IMI, var notikt trīs gadījumos:

- Pēcpārbaudes uz ceļiem, ja ir konstatēta izvietošanas situācija.
- Pēcpārbaudes uz ceļiem, ja ceļu policists ir paziņojis par sarkanajiem karodziņiem.
- Neatkarīgi no pārbaudēm uz ceļiem, piemēram, pamatojoties uz riska novērtējumu. IMI iestādes, nosakot šādu pārbaudu prioritātes, var balstīties arī uz iepriekš 3.2.3. iedaļā aprakstītajiem sarkanajiem karodziņiem.

#### 3.3.1 IMI moduļu pārskats

IMI ir daudzvalodu tiešsaistes rīks, kura mērķis ir atvieglot informācijas apmaiņu starp uzņēmējas dalībvalsts ("uzņēmējas dalībvalsts iestādes") un uzņēmuma reģistrācijas dalībvalsts ("piederības dalībvalsts iestādes") izpildiestādēm. Pašlaik IMI atbalsta sadarbības procedūras 17 dažādās politikas jomās.

Trīs IMI moduļi attiecas uz autotransporta noteikumu izpildi:

- Moduļa "*Autotransports - uzņēmējdarbības veikšanas nosacījumi*" mērķis ir atvieglot informācijas apmaiņu, lai pārbaudītu, vai uzņēmums ir faktiski un stabili reģistrēts.
- Moduļa "*Autotransports - sociālie noteikumi*" mērķis ir atvieglot informācijas apmaiņu, lai kontrolētu efektīvu braukšanas laika, pārtraukumu un atpūtas laikposmu piemērošanu.
- Modulis "*Autotransports - nosūtīšanas deklarācijas*", kuram ir pievienota publiskā saskarne RTPD, lai autopārvadātāji varētu iesniegt nosūtīšanas deklarācijas.
- *Lex specialis* noteikumu izpilde lielā mērā notiek ar IMI, kas ir saistīta ar RTPD. Uzņēmējas iestādes izmanto šo moduli, lai pārskatītu visas nosūtīšanas deklarācijas. Tām ir arī iespēja nosūtīt operatoram pieprasījumus par papildu dokumentiem (sk. 3.3.3. iedaļu). Ja operators nesniedz atbildi 8 nedēļu laikā, uzņēmējas iestādes var pieprasīt informāciju no piederības valsts iestādēm 25 dienu laikā (sk. 3.4. iedaļu turpmāk).

Atbildot uz informācijas pieprasījumiem, operatoram ir iespēja sazināties ar uzņēmējas valsts iestādēm tieši portālā. Visas kompetentās iestādes var arī savstarpēji apmainīties ar bezmaksas īsziņām. Jebkuru informāciju, kas sniegta brīvā teksta veidā, var automatiski tulkot ar IMI (e-tulkošana) saistītais pakalpojums<sup>34</sup>.

Autotransporta - nosūtīšanas deklarāciju moduli var izmantot tikai tad, ja pārvadātājs ir iesniedzis nosūtīšanas deklarāciju. Šajā saskarnē nevar parādīties pārvadājumu operācijas, kas nav nosūtīšanas operācijas. Svarīgi, ka transporta operācijas, kas var būt nosūtīšana, bet par

<sup>34</sup> RTPD lietotāja rokasgrāmata ir atrodamā šajā saitē: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).

kurām operators nav iesniedzis nosūtīšanas deklarāciju, arī netiks parādītas autotransporta - nosūtīšanas deklarāciju moduli.

Pat tad, ja nosūtīšanas deklarācija ir iesniegta RPTD, autotransporta - nosūtīšanas deklarāciju modulis vien neļauj uzņēmējas valsts iestādēm pārbaudīt visus ar nosūtīšanu saistītos elementus, piemēram, pastkastītes praksi vai faktisku darba attiecību pastāvēšanu reģistrācijas dalībvalstī.

Visos šajos gadījumos IMI papildu izmeklēšana jāveic, izmantojot citu saskarni: moduli "Autotransports - uzņēmējdarbības veikšanas nosacījumi" un/vai vispārējo moduli "Darbinieku norīkošana darbā". Pēdējā minētā moduļa izmantošana tika formalizēta ar Direktīvu 2014/67 par norīkošanas izpildi. Uzņēmējas iestādes var nosūtīt standartizētus informācijas pieprasījumus, lai novērtētu, vai norīkojums ir reāls, novērstu ļaunprātīgu izmantošanu un apiešanu un novērtētu, vai tiek ievēroti piemērojami darba nosacījumi, tostarp atalgojums<sup>35</sup>.

Iestādes, kas atbild par darbinieku norīkošanas moduli, bieži vien nav tās pašas iestādes, kas atbild par autotransporta - norīkošanas deklarāciju moduli. Tāpēc ir būtiska efektīva saziņa starp visām uzņēmējām iestādēm, jo pretējā gadījumā autopārvadājumu operācijas var izvairīties no jebkāda veida IMI piemērošanas, ja operatori tās nedokumentē. Sadarbība starp uzņēmējas valsts iestādēm ir nepieciešama arī, lai kontrolētu norīkotajiem autovadītājiem piemērojamo noteikumu un nosacījumu ievērošanu.

#### **Kopsavilkums:**

*Lex specialis* ievērošanas kontroli lielā mērā veic IMI saskaņā ar šādu procedūru:

- **1. posms:** uzņēmējas valsts iestādes iesniedz uzņēmumam tiešu IMI pieprasījumu. Pieprasījums tiek automātiski nosūtīts uzņēmumam, kas saņem paziņojumu.
- **2. posms:** Uzņēmums saņem pieprasījumu, izmantojot RTPD, un tam ir 8 nedēļas, lai iesniegtu pieprasītos dokumentus.
- **3. posms:** ja uzņēmums 8 nedēļu laikā dokumentus neiesniedz, IMI informē uzņēmējas valsts iestādes, ka tās tagad var lūgt palīdzību izcelsmes valsts iestādēm.
- **4. posms:** Pēc IMI pieprasījuma no uzņēmējas valsts iestādēm piederības valsts iestādes sazinās ar uzņēmumu (tostarp veicot pārbaudes uzņēmuma telpās), lai 25 darba dienu laikā iegūtu pieprasītos dokumentus. Šim nolūkam piederības valsts iestādēm ir piekļuve visiem apmaiņas dokumentiem un dokumentiem, ko uzņēmējas valsts iestādes saņem no uzņēmuma.

Līdztekus RPTD transporta iestādēm jāspēj efektīvi izmantot vispārējo darbinieku norīkošanas moduli, lai novērstu ļaunprātīgu izmantošanu un apiešanu, jo īpaši gadījumos, kad nav norīkošanas deklarācijas.

Par dažādiem IMI moduļiem vienā un tajā pašā dalībvalstī var būt atbildīgas dažādas iestādes. Efektīvai izpildei ir nepieciešams, lai starp šīm iestādēm darbotos saziņas kanāli.

<sup>35</sup> Lietotāja rokasgrāmata par vispārējo *norīkošanu darbā ar darbinieku* moduli ir atrodama šajā saitē: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

### 3.3.2 Mērķi

IMI kontrole ir būtisks aspekts efektīvai norīkošanas un saistīto noteikumu izpildei. Ņemot vērā uz ceļiem pieejamo ierobežoto laiku un līdzekļus, padziļinātas pārbaudes var veikt tikai ārpus pārbaudēm uz ceļiem, un IMI saskarne var kalpot kā instruments, lai uzsāktu šīs padziļinātās pārbaudes.

IMI pārbaudēm, ko veic, izmantojot autotransporta moduļus, var būt viens vai vairāki no šādiem mērķiem:

- lai pārliecinātos par norīkošanas situāciju.
- novērtēt ļaunprātīgu paļaušanos uz norīkojuma statusu, apejot individuālam darba līgumam piemērojamos tiesību aktus.
- gadījumā, ja tiek konstatēta faktiskā norīkošanas situācija, kontrolēt uzņēmējas dalībvalsts piemērojamo nodarbinātības noteikumu un nosacījumu ievērošanu.

Ja IMI izmeklēšanas laikā transporta iestādēm rodas aizdomas par viltus pašnodarbinātības vai pastkastīšu praksi reģistrācijas dalībvalstī, jāveic turpmākas pārbaudes, izmantojot attiecīgos moduļus, tostarp vispārējo moduli par norīkošanu darbā, kā arī moduli par reģistrācijas nosacījumiem.

### 3.3.3 Dokumenti, kurus var pieprasīt

Saskaņā ar *lex specialis* kompetentās iestādes var pieprasīt, lai operators astoņu nedēļu laikā ar RPTD starpniecību nosūta:

- tahogrāfa ieraksti;
- pavadzīmes (piemēram, e-CMR);
- dokumentācija, kas attiecas uz transportlīdzekļa vadītāja atalgojumu par norīkojuma periodu;
- darba līgumu;
- darba laika uzskaites lapas, kas attiecas uz autovadītāja darbu;
- maksājumu apliecinājums.

IMI pārbaudes var attiekties uz laikposmu līdz vienam norīkojuma gadam no dokumentu pieprasījuma dienas, un tās var attiekties uz vienu konkrētu autovadītāju vai visiem uzņēmuma autovadītājiem.

#### 3.3.3.1 Norīkojuma deklarācija

Informācija no nosūtīšanas deklarācijām IMI tiek saglabāta 24 mēnešus. Ja nav nosūtīšanas deklarāciju, uzņēmums nebūs redzams autotransporta - nosūtīšanas deklarāciju modulī un tādējādi, iespējams, netiks pakļauts padziļinātai kontrolei. Tāpēc ir svarīgi, lai ceļu satiksmes noteikumu izpildes nodrošinātājs attiecīgos gadījumos informētu kompetentās iestādes par šādu uzņēmumu pastāvēšanu. Jo īpaši tad, ja ceļmalas uzraugs ir konstatējis norīkošanas situāciju un

ja nav derīgas deklarācijas, turpmāku izmeklēšanu var veikt, izmantojot vispārējo IMI moduli par darba ņēmēju norīkošanu darbā.

### **3.3.3.2 Kravas pavadzīmes un tahogrāfa ieraksti**

Kravas pavadzīmes satur informāciju par pārvadājuma operāciju. Tahogrāfa ieraksti satur svarīgus datus par braukšanas un atpūtas laiku, kā arī datus par transportlīdzekļa atrašanās vietu.

Kravas pavadzīmes un tahogrāfa ieraksti palīdzēs noteikt nosūtīšanas situācijas, tostarp sākuma un beigu laiku. Piemēram, ja pavadzīme apliecina kabotāžas situāciju, jāuzskata, ka vadītājs ir norīkots darbā uzņēmējā dalībvalstī.

Portāls pieņem šādus apliecinājošu dokumentu formātus: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portāls ir saderīgs arī ar visu tahogrāfa programmatūru.

### **3.3.3.3 Dokumentācija, kas attiecas uz atalgojumu, maksājumu apliecinājumi un darba laika uzskaites lapas.**

Ja tiek konstatēta reāla norīkošanas situācija, autovadītājam jāsaņem atalgojums un jāstrādā darba laiks saskaņā ar uzņēmējas valsts standartiem.

Laika uzskaites lapās norādītajām stundām jāatbilst stundām, kas aprēķinātas no pavadzīmes un tahogrāfa datiem. Algas lapās norādītajām stundām jāsakrīt ar darba laika uzskaites lapām. Pēc tam algas lapas jāsalīdzina ar bankas pārskaitījumiem, lai pārliicinātos, ka atalgojums ir izmaksāts pilnā apmērā.

### **3.3.3.4 Darba līgums**

Darba līgumā ir ietverta būtiska informācija, lai noteiktu pastāvīgo darba vietu un norīkošanas situācijas. Piemēram, kopš 2022. gada 1. augusta darba līgumos ir jābūt rakstiskai informācijai par darba vietu vai vietām, atalgojumu, darba režīmu un tās sociālās apdrošināšanas iestādes identitāti, kura saņem darba devēja iemaksas<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Skatīt *Direktīvu 2019/1152*.

## 3.4 Sadarbība starp iestādēm

### 3.4.1 Savstarpēja palīdzība ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību

Uzņēmējas valsts iestādes ar IMI starpniecību var sadarboties ar dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, šādos gadījumos:

- Uzņēmums noteiktajā termiņā nav atbildējis vai ir atbildējis tikai daļēji uz informācijas pieprasījumu.
- Uzņēmums apgalvo, ka pretēji tam, ko konstatēja ceļu izpildītājs, tas nav veicis nekādu darbību teritorijā izmeklēšanas periodā.
- Uzņēmējas iestādes vēlas kontrolēt norīkotajam autovadītājam piemērojamo darba noteikumu un nosacījumu ievērošanu.
- Transporta vadītājs apgalvo, ka autovadītājs ir pašnodarbināta persona.

Atkarībā no pieprasījuma veida informācijas apmaiņu var pieprasīt, izmantojot dažādus IMI moduļus, tostarp RTPD un vispārējo *darbinieku norīkošanas* moduli.

Ja palīdzības pieprasījums tiek iesniegts, izmantojot IMI sistēmu, tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā veic uzņēmējdarbību, ir jānodrošina, ka tās sniedz pieprasīto informāciju 25 darba dienu laikā.

### 3.4.2 Sociālo partneru loma

Atkarībā no valsts tradīcijām sociālie partneri var aktīvi iesaistīties *lex specialis* un saistīto noteikumu piemērošanā. Piemēram, Zviedrijā norīkotajiem autovadītājiem piemērojamie darba noteikumi un nosacījumi lielākoties ir iekļauti koplīgumos, un sociālie partneri uzņemas visu atbildību par šo koplīgumu ievērošanas kontroli. Šādās situācijās laba prakse būtu nodrošināt, ka sociālajiem partneriem ir piekļuve RTPD iesniegtajām norīkošanas deklarācijām. Šāda saziņa patiešām ir būtisks priekšnoteikums, lai sociālie partneri varētu veikt mērķtiecīgu kontroli.

## **1. pielikums: Kad uz autovadītāju attiecas vai neattiecas norīkošanas noteikumi: paskaidrojums par kravu pārvadājumiem.**

### **Vadītāju norīkošana darbā saskaņā ar Direktīvu (ES) 2020/1057: Paskaidrojums un darbības jomas izskaidrojums/izslēgšana saistībā ar darbībām**

#### **Ievads**

Šis dokuments ir atbilde uz vajadzību pēc pilnīga norīkošanas pamatnoteikumu jēdzienu skaidrojuma, lai tos varētu piemērot. Tā ir pakāpeniska pieeja norīkošanas noteikumu skaidrošanai: vispirms pamatjēdzieni (1. sadaļa), pēc tam vienkāršots skaidrojums, kas ļauj ekspertam gūt pirmo izpratni par noteikumiem (2. sadaļa), un tad pilns skaidrojums ar visiem nosacījumiem un kritērijiem (3. sadaļa).

Izpratne par īpašajiem norīkošanas noteikumiem, kas attiecas uz autotransporta nozares transportlīdzekļu vadītājiem (sk. *lex specialis*, Direktīva (ES) 2020/1057), tika apspriesta Komisijas ekspertu grupā par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā, kurā bija pārstāvētas visas dalībvalstis un ieinteresētās personas. Komisijas dienesti sagatavoja paskaidrojuma dokumentus, kurus izskatīja un apstiprināja Komisijas juridiskais dienests. Tomēr jāatzīmē, ka ES tiesību aktu interpretācija joprojām ir Eiropas Kopienu Tiesas kompetencē.

## 1. Galvenie jēdzieni

	DEFINĪCIJA	JURIDISKAIS PAMATS
NORĪKOŠANA	<p>Autopārvadātājs norīko autovadītājus uz citas valsts teritoriju uz sava rēķina un vadībā saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp autopārvadātāju, kurš veic norīkošanu, un personu, kurai paredzēti transporta pakalpojumi. Autovadītājs darbojas šīs valsts teritorijā ar nosacījumu, ka norīkojuma laikā starp autopārvadātāju, kas veic norīkojumu, un autovadītāju pastāv darba attiecības.</p> <p>Īsumā:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autovadītājam ir darba attiecības ar kravas autopārvadājumu uzņēmumu/operatoru;</li> <li>• operators lūdz šo vadītāju sniegt pārvadājumu pakalpojumus citā dalībvalstī (dalībvalstī, kas nav šī uzņēmuma reģistrācijas dalībvalsts).</li> </ul>	Direktīvas 96/71/EK 1. panta 3. punkta a) apakšpunkts par vispārīgo norīkošanu darbā
DALĪBVALSTS, KURĀ VEIC UZŅĒMĒJDARBĪBU	Ja uzņēmums ir reģistrēts, neatkarīgi no tā, vai tā pārvadājumu vadītājs ir no citas valsts.	Regulas (EK) Nr. 1071/2009 2. panta 8. punkts
UZŅĒMĒJA DALĪBVALSTS	Valsts, kurā tiek veikts pārvadājums (un kas nav uzņēmuma reģistrācijas valsts).	

	DEFINĪCIJA	JURIDISKAIS PAMATS
STARPTAUTISKA DIVPUSĒJA OPERĀCIJA	Preču aprīte starp dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, un citu valsti (dalībvalsti vai trešo valsti). Operācija ietver divas valstis, no kurām viena ir valsts, kurā veic uzņēmējdarbību (sākumā vai beigās).	Direktīvas (ES) 2020/1057 10. apsvēruma un 1. panta 3. punkts.
STARPTAUTISKAS DIVPUSĒJAS OPERĀCIJAS / SAVSTARPĒJĀS TIRDZniecības OPERĀCIJAS	Operācijā ir iesaistītas divas valstis, no kurām neviena nav tā uzņēmēja reģistrācijas valsts, kas veic operāciju (iekraušana notiek vienā valstī, bet izkraušana - otrā).	Direktīvas 2020/1057 13. apsvēruma
KABOTĀŽA	iekšzemes komercpārvadājumi, ko uzņēmējas dalībvalsts teritorijā uz laiku veic pārvadātājs, kas veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī.	Regulas (EK) Nr. 1072/2009 2. panta 6. punkts
BRAUCIENS BEZ KRAVAS	Tukšs reiss (transportlīdzeklī vairs nav kravas), kas tiek veikts kopā ar citu braucienu ar kravu.	Regulas (EK) Nr. 1072/2009 2. panta 2. punkts
TRANZĪTS	Pārvietošanās caur valsts teritoriju, neveicot nekādas iekraušanas vai izkraušanas darbības. Nav saiknes starp autovadītāja darbībām un tranzīta dalībvalsti.	Direktīvas (ES) 2020/1057 11. apsvēruma un 1. panta 5. punkts.
PAPILDU DARBĪBA	Papildu darbība ir iekraušanas un/vai izkraušanas darbība, ko veic divpusējas darbības kontekstā dalībvalstīs vai trešās valstīs, kuras autovadītājs šķērso, ar nosacījumu, ka autovadītājs neiekrauj un neizkrauj preces tajā pašā dalībvalstī (tas būtu kabotāža).	Direktīvas (ES) 2020/1057 1. panta 3. punkta trešā daļa  Piezīme: savstarpējās tirdzniecības darījumi nekad



	DEFINĪCIJA	JURIDISKAIS PAMATS
		neietver reģistrācijas valsti, bet papildu darbība var ietvert reģistrācijas valsti.

## 2. Norīkojuma darbības jomā un ārpus tās: vienkāršots skaidrojums

<p><b>Pamatnoteikums</b></p>	<p><b>Pārbaudiet, vai reģistrācijas valsts ir tā, kurā sākas vai beidzas konkrētā pārvadājumu operācija. Šādā gadījumā norīkošanas noteikumi nav piemērojami. Ja saikne ar reģistrācijas valsti ir saglabāta, nosūtīšanas noteikumi NAV piemērojami.</b></p> <p><i>Lex Specialis</i> par autovadītāju norīkošanu darbā atsaucas uz darbības veidu, lai noteiktu, vai piemērojami norīkošanas noteikumi. Tekstā ir minēti trīs galvenie pārvadājumu veidi: divpusējie, kabotāžas un pārrobežu pārvadājumi. Attiecīgi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Divpusēja darbība nekad nav darbības jomā.</li> <li>2. Kabotāža vienmēr ir spēkā.</li> <li>3. Savstarpējās tirdzniecības operācijas ietilpst darbības jomā, taču šim pamatnoteikumam ir daži izņēmumi.</li> </ol>	<p>Piemērs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiek saglabāta saikne ar reģistrācijas valsti (divpusēja operācija): ja pārvadājuma sākumā un/vai beigās ir iesaistīta reģistrācijas valsts, autovadītājs netiek uzskatīts par norīkotu.</li> <li>• Saikne ar valsti, kurā veic uzņēmējdarbību, tiek zaudēta (kabotāža un savstarpējā tirdzniecība): piemēro norīkošanas noteikumus.</li> </ul>
<p><b>Izņēmumi no pamatnoteikuma</b></p>	<p>Norīkojuma noteikumi NAV piemērojami / autovadītājs NAV uzskatāms par norīkotu.</p>	
<p><b>1.</b></p>	<p>Ierobežots skaits papildu darbību, ja tās tiek veiktas divpusējas operācijas laikā, neietilpst norīkojuma darbības jomā (1+1 un 0+2 atbrīvojumi). Papildu darbība var būt iekļauta vai neiekļauta darbības jomā atkarībā no tā, vai uz to attiecas 1+1 vai 0+2 atbrīvojums.</p>	<p>Piemērs: ja divpusējas operācijas laikā autovadītājs iekrauj vienā valstī un izkrauj citā valstī, no kurām neviena nav reģistrācijas valsts, šī papildu darbība NAV iekļauta darbības jomā.</p>
<p><b>2.</b></p>	<p>Kombinētajos pārvadājumos, ja sākotnējais vai pēdējais ceļa posms pats par sevi sastāv no starptautiska divpusēja pārvadājuma.</p>	<p>Direktīvas (ES) 2020/1057 12. apsvērums un 1. panta 6. punkts.</p>

3.	Tranzīts	Autovadītājs šķērso valsti, neveicot nekādas iekraušanas/izkraušanas darbības (apstāšanās ir atļautas).
<b>Brauciens bez kravas (tukšs brauciens)</b>	Brauciens bez kravas ietilpst vai neietilpst darbības jomā atkarībā no tā, vai darbība, kas iedarbina/izraisa šo braucienu bez kravas, pati ietilpst vai neietilpst darbības jomā.	Uz braucienu bez kravas NAV attiecināms, ja tas tiek veikts saistībā ar divpusēju operāciju (atbīvojumus). Brauciens bez kravas ietilpst darbības jomā, ja tas tiek veikts saistībā ar kabotāžu vai starptautisku nedivpusēju operāciju/pārrobežu tirdzniecību.

### 3. Norīkošana darbā un norīkošana darbā ārpus darbības jomas: novērtējums par katru transporta operāciju

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
Kabotāža	<p>Visa darbība no iekraušanas līdz izkraušanai notiek tās valsts teritorijā, kurā operators nav reģistrēts.</p> <p>Kabotāžas laikā vienmēr ir spēkā norīkošanas noteikumi.</p>	X		<p><u>Situācijas sākums:</u></p> <p>Norīkošanas situācija sākas tikai tad, kad autovadītājs uzsāk braucienu bez kravas uz vietu, kur viņš/viņa iekraus kabotāžā pārvadājamās preces.</p> <p><u>Norīkojuma situācijas beigas:</u></p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
	<p>Lai varētu veikt kabotāžas pārvadājumus, vispirms ir jāveic starptautisks divpusējs pārvadājums. Tikai pēc tam, kad ir pilnībā izkrautas starptautiskajā ienākošajā reisā ievestās preces, var veikt kabotāžas pārvadājumus (Regula 1072/2009).</p> <p>Atsauces: Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punkts, Direktīvas 2020/1057 1. panta 7. punkts.</p>			<p>Norīkošana turpinās kabotāžas operācijas veikšanas laikā un beidzas, kad preces ir izkrautas un kabotāžas operācija ir pabeigta.</p> <p><u>Pēc tam atgriešanās valstī, kurā veic uzņēmējdarbību</u></p> <p>Ja pēc kabotāžas operācijas beigām autovadītājs atgriežas valstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, vai nu ar tukšu kravas automašīnu, vai ar jaunām kravām, kas iekrautas kā daļa no jaunas divpusējas operācijas, autovadītāju neuzskata par norīkotu darbā no kabotāžas preču izkraušanas beigām.</p>
<p>savstarpējās tirdzniecības darījumi ārpus valsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību:</p>	<p>Pārvadājumi, kas tiek veikti starp divām valstīm, no kurām neviena nav pārvadātāja reģistrācijas valsts.</p> <p>Piemēro publicēšanas noteikumus.</p>	<p>X</p>		<p><u>Situācijas sākums:</u></p> <p>Norīkošanas situācija sākas nevis uzreiz pēc starptautiskās divpusējās operācijas beigām, bet gan tikai tad, kad autovadītājs uzsāk braucienu bez kravas uz iekraušanas vietu attiecīgajā dalībvalstī,</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
iekraušana un izkraušana (bez divpusējas transporta operācijas).	Atsauces: Direktīvas 2020/1057 12. un 13. apsvērumā starpnozaru pārvadājumi tiek dēvēti par "nedivpusējiem pārvadājumiem".			<p>lai iekrautu preces, kas tiks pārvadātas savstarpējās tirdzniecības režīmā.</p> <p>Kamēr preces netiek izkrautas, tiek uzskatīts, ka autovadītājs ir norīkots darbā tajā valstī, no kuras viņš uzsāka braucienu bez kravas, lai veiktu iekraušanu, līdz brīdim, kad viņš izbrauc no šīs valsts, un viņš ir nākamais norīkots darbā tajā valstī, kurā preces tiek izkrautas, sākot no robežas šķērsošanas vietas šajā valstī, līdz brīdim, kad viņš ir pabeidzis izkraušanu.</p> <p><u>Norīkojuma situācijas beigas:</u></p> <p>Autovadītājs paliek norīkots, līdz kravas tiek izkrautas.</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
				<p><u>Pēc tam seko brauciens bez kravas vai jauna divpusēja operācija</u></p> <p>Uz atpakaļceļu bez kravas caur tās valsts teritoriju, kurā preces tika izkrautas, un atpakaļ uz valsti, kurā preces tika izkrautas, neattiecas norīkošanas noteikumi.</p> <p>Tas pats attiecas uz gadījumu, kad autovadītājs uzsāk jaunu divpusēju braucienu (ar valsti, kurā veic uzņēmējdarbību, kā galamērķa/izkraušanas valsti): no brīža, kad tiek izkrautas preces, kas saistītas ar savstarpējās tirdzniecības operāciju, līdz galamērķa sasniegšanai valstī, kurā veic uzņēmējdarbību, autovadītājs netiek uzskatīts par norīkotu.</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
<p>Kombinēto pārvadājumu sākotnējais un pēdējais posms pa autoceļu</p>	<p>Ja autovadītājs ir iesaistīts kombinētā pārvadājumā, sākotnējā vai pēdējā ceļa posmā sniegtā pakalpojuma veids ir cieši saistīts ar reģistrācijas dalībvalsti, ja ceļa posms pats par sevi ir divpusējs pārvadājums.</p> <p>Piezīme: lai iegūtu izsmeļošu skaidrojumu par kombinēto transportu un izpildi, lūdzu, skatiet vadlīnijas, kas izstrādātas TRACE 2 piekļuve tirgum fokusa grupas ietvaros.</p> <p>Kombinētie pārvadājumi ir kravu pārvadājumi starp dažādām valstīm, ja daļa pārvadājumu notiek pa dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem vai pa jūru. Kombinēto pārvadājumu uzskata par</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Kombinētajos pārvadājumos, ja sākotnējais vai pēdējais ceļa posms pats par sevi sastāv no starptautiska divpusēja pārvadājuma, autovadītājs netiek uzskatīts par norīkotu.</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
	<p>starptautisku, ja vismaz viens no transporta posmiem šķērso robežu.</p> <p>Kombinētie pārvadājumi, uz kuriem attiecas ES noteikumi, ir kravas pārvadājumi starp dalībvalstīm, ja kravas autotransporta līdzeklis (piekabe, puspiekabe, ar vilcēju vai bez tā) ar maināmo virsbūvi vai konteineru, kura garums ir 20 pēdas vai vairāk, <u>brauciena sākuma vai beigu posmā izmanto autoceļu</u>, bet otrā posmā - dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļu vai jūras pārvadājumus, ja šis posms pārsniedz 100 km (no vietas) un veic brauciena sākuma vai beigu posmu pa autoceļiem.</p>			



OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
	<p>Kombinēto pārvadājumu autotransporta posms var notikt vienas dalībvalsts teritorijā vai vairākās dalībvalstīs.</p> <p>Direktīvas (ES) 2020/1057 12. apsvērums un 1. panta 6. punkts.</p> <p>Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par kopīgiem noteikumiem dažiem kravu kombinēto pārvadājumu veidiem starp dalībvalstīm</p>			

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
Starptautiska divpusēja operācija	<p>Pārvadājumi starp divām valstīm, no kurām viena ir pārvadātāja reģistrācijas valsts.</p> <p>Norīkojuma noteikumi netiek piemēroti.</p> <p>Atsauce: Direktīvas 2020/1057 1. panta 3. punkta otrā daļa</p>		X	<p><u>Ilgums:</u></p> <p>Uz visu divpusējo operāciju laiku (iesaistot valsti, kurā autovadītājs veic uzņēmējdarbību operācijas sākumā vai beigās) autovadītājam neattiecas norīkošanas noteikumi.</p> <p><u>Vairāku divpusēju operāciju gadījums</u></p> <p>Vienā braucienā, kurā iesaistīta reģistrācijas valsts (brauciena sākumā vai beigās), var veikt vairākus divpusējus pārvadājumus, par katru no kuriem izdota atsevišķa pavadzīme, un uz tiem neattiecas nosūtīšanas noteikumi.</p> <p>Direktīvas (ES) 2020/1057 10. apsvēruma</p> <p>Piemēri:</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
				<p>-No reģistrācijas valsts: preces, kas iekrautas reģistrācijas valstī un daļēji izkrautas trīs dažādās valstīs, pamatojoties uz trim dažādām pavadzīmēm.</p> <p>- Uz reģistrācijas valsti: preces, kas iekrautas valstī, kura nav reģistrācijas valsts, tiek daļēji izkrautas divās citās valstīs, pamatojoties uz divām pavadzīmēm, pirms galīgās izkraušanas reģistrācijas valstī (pamatojoties uz trešo pavadzīmi).</p>
<p>Divpusēja operācija  + viena iekraušana un/vai izkraušana</p>	<p>Viena iekraušanas un/vai izkraušanas darbība valstī, kuru autovadītājs šķērso, tiek uzskatīta par tādu, uz kuru neattiecas norīkošanas noteikumi, pat ja šī darbība</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Visu 1+1 darbības laiku autovadītāju nevar uzskatīt par norīkotu darba ņēmēju.</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
valstī, kuru autovadītājs šķērso (1+1).	<p>nav daļa no darbības, kas saistīta ar reģistrācijas valsti.</p> <p>Lai izmantotu šo atbrīvojumu, ir jāizpilda divi kumulatīvi nosacījumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pirms iekraušanas-izkraušanas operācijas sākšanas sāka divpusēja operācija (ārpus nosūtīšanas noteikumu darbības jomas);</li> <li>• Preču iekraušanu un izkraušanu nevar veikt vienā un tajā pašā valstī (jo tas tiktu uzskatīts par kabotāžu un līdz ar to arī par tās darbības jomu).</li> </ul> <p><u>Vienu papildu aktivitāti var veidot:</u></p>			<p><u>Sākums un beigas:</u></p> <p>Saskaņā ar šo 1+1 noteikumu, ja notiekošas divpusējas operācijas kontekstā tiek veiktas vairākas papildu darbības, pirmā darbība ir atbrīvota no norīkošanas noteikumiem. Uz nākamajām darbībām attiecas norīkošanas noteikumi, jo autovadītājs jau ir izmantojis iespēju veikt vienu atbrīvotu papildu darbību - iekraušanu un/vai izkraušanu. Ja ir vairāk nekā viena papildu darbība, norīkošanu piemēro no preču iekraušanas līdz papildu darbības beigām izkraušanas laikā*: pēc tam autovadītājs atsāk divpusējo darbību un atbrīvojums tiek piemērots atkārtoti.</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• viena iekraušana vai viena izkraušana atsevišķi; VAI</li> <li>• viena preču iekraušana valstī A un viena to pašu preču izkraušana valstī B divpusējās operācijas ietvaros.</li> </ul> <p><u>1+1 noteikums:</u></p> <p>Ja vadītājs veic divas divpusējas operācijas, vadītājam ir iespēja pievienot 1 operāciju katrai divpusējai operācijai.</p> <p>Ja divas divpusējās operācijas tiek veiktas no un uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, katras no šīm divām operācijām laikā var veikt papildu savstarpējās tirdzniecības operāciju, kas</p>			

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
	<p>atbrīvota no nodokļa. Tas ir tā sauktais 1+1 noteikums.</p> <p>Viena atbrīvota papildu darbība var ietvert <u>gan</u> iekraušanu, <u>gan</u> izkraušanu.</p> <p>Viena atbrīvota papildu darbība var ietvert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- iekraušanas darbība;</li> <li>- izkraušanas darbība;</li> <li>- iekraušanas un izkraušanas darbība.</li> </ul>			
Divpusēja darbība	<p><u>0+2 noteikums:</u></p> <p>Ja autovadītājs nav izmantojis iespēju veikt vienu no nodokļa atbrīvotu</p>		<b>X</b>	Visu 0+2 darbības laiku autovadītāju nevar uzskatīt par norīkotu darba ņēmēju.

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
<p>+ divas iekraušanas/izkraušanas operācijas šādas divpusējas operācijas laikā</p>	<p>iekraušanas un/vai izkraušanas papildu darbību divpusējā pārvadājumā no dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, un pēc šā pārvadājuma seko divpusējs pārvadājums atpakaļ uz dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību, tad šajā divpusējā pārvadājumā atpakaļ var veikt divas no nodokļa atbrīvotas iekraušanas un/vai izkraušanas papildu darbības. Tas ir tā sauktais 0+2 noteikums.</p> <p>Kumulatīvie nosacījumi, kas jāizpilda, lai saņemtu atbrīvojumu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• notiekoša divpusēja darbība, kuras laikā transportlīdzekļa vadītājs nav izmantojis iespēju veikt vienu atbrīvotu papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbību;</li> </ul>			

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pēc šīs operācijas seko divpusēja atgriešanās operācija uz valsti, kurā veic uzņēmējdarbību;</li> <li>• var veikt divas atbrīvotas papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbības, ja vien tās netiek veiktas tajā pašā valstī.</li> </ul>			
Kombinētā pārvadājuma sākuma vai beigu posms  Operācija	Ja autotransporta posms pats par sevi ir starptautisks divpusējs pārvadājums.  12. apsvēruma  1.6. pants. 6  Kombinētais transports: Padomes Direktīva 92/106/EEK		<b>X</b>	
Tranzīts	Uz tranzīta situāciju vienmēr neattiecas norīkošanas noteikumi. Autovadītāju neuzskata par norīkotu valstī, kurā		<b>X</b>	Piemēram: ja tiek veikta (darbības jomā ietilpstoša) pārrobežu tirdzniecības operācija starp valsti A (kur tiek iekrautas preces) un valsti C (kur tiek izkrautas



OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
	<p>viņš/viņa tikai "tranzītā": ceļo caur dalībvalsts teritoriju, neveicot nekādas kravas iekraušanas vai izkraušanas darbības.</p> <p>Autovadītājs var izmantot savu ikdienas vai iknedēļas atpūtu: ikdienas vai iknedēļas atpūtas izmantošana tranzīta laikā nerada norīkošanas situāciju.</p>			<p>preces), tiks uzskatīts, ka autovadītājs ir norīkots darbā valstī A (līdz izbraukšanai no valsts robežšķērsošanas vietā) un norīkots darbā valstī C, bet netiks uzskatīts, ka autovadītājs ir norīkots darbā valstī B, kuru viņš šķērso ceļā uz valsti C.</p>
Tukši braucieni / braucieni bez kravas	Brauciens bez kravas ietilpst vai neietilpst darbības jomā atkarībā no tā,	X	X	Principā nosūtīšana beidzas ar preču izkraušanu, kas tiek pārvadātas operācijā, uz kuru attiecas

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
	<p>vai darbība, kas iedarbina/izraisa šo braucienu bez kravas, pati ietilpst vai neietilpst darbības jomā.</p> <p>Atbrīvots:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• brauciens bez kravas, kas saistīts ar divpusēju braucienu (piem., "atgriešanās mājās uz valsti, kurā esat reģistrēts");</li> <li>• brauciens bez kravas starp divām secīgām divpusējām operācijām.</li> </ul> <p>Nav atbrīvots: brauciens bez kravas, ko veic, lai veiktu kabotāžas vai savstarpējās tirdzniecības operāciju (starptautiska divpusēja operācija).</p>			<p>nosūtīšanas noteikumi (piemēram, kabotāžas vai savstarpējās tirdzniecības kontekstā). Turpmākā izkraušanas brauciena klasificēšana kā nosūtīšanu vai kā atbrīvojumu no nosūtīšanas ir atkarīga no tā, vai uz jauno operāciju, kas izraisa šo izkraušanas braucienu, attiecas nosūtīšanas noteikumi vai ne.</p> <p>Ja autovadītājs iebrauc uzņēmējas valsts teritorijā ar tukšu kravas automašīnu, lai iekrautu preces darbībai saskaņā ar norīkošanas noteikumiem, tad autovadītāju sāk norīkot uz šo dalībvalsti no iebraukšanas šīs dalībvalsts teritorijā.</p> <p>Ja tiek veiktas divas secīgas divpusējas operācijas (viena no uzņēmuma A valsts uz B valsti, kam seko viena no C valsts uz A valsti), uz tukšo braucienu no B valsts (pēc izkraušanas) uz C valsti (iekraušanai) neattiecas nosūtīšanas noteikumi.</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
				<p>IN darbības joma (piemērs no Komisijas jautājumu un atbilžu sadaļas):</p> <p>Autovadītājs veic divus atsevišķus braucienus bez kravas un vienu šķērsošanas operāciju starp tiem.</p> <p>Braucienų secība starp valstīm A, B un C</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bez kravas no punkta A uz punktu B</li> <li>2. Savstarpējā tirdzniecība no B uz C</li> <li>3. Bez kravas no C uz A</li> </ol> <p>Brauciens bez kravas no valsts A uz valsti B tiek veikts saistībā ar savstarpējās tirdzniecības operāciju, kas sākas valstī B. Citiem vārdiem sakot, autovadītājs dodas uz valsti B, lai iekrautu preces valstī B savstarpējās tirdzniecības operācijai (starp B un C). Tāpēc uzskata, ka autovadītājs ir norīkots uz valsti B no iebraukšanas brīža šajā valstī līdz</p>

OPERĀCIJAS	IZŠĶIROŠIE ELEMENTI	IN DARBĪBAS JOMA	OUT NO DARBĪBAS JOMAS	Norīkojuma sākums un beigas
				<p>brīdim, kad viņš atstāj šo valsti. Šis laikposms aptver braucienu ar tukšu kravas automašīnu uz iekraušanas vietu valstī B, preču iekraušanu valstī B un to pārvadāšanu caur šīs valsts teritoriju.</p> <p>Tad autovadītājs tiek uzskatīts par norīkotu uz C valsti no brīža, kad iebrauc šajā valstī, līdz brīdim, kad atstāj šo valsti.</p> <p>Autovadītājs netiek uzskatīts par norīkotu darbā valstīs, kuras viņš šķērso tranzītā (bez iekraušanas/izkraušanas), lai veiktu pārrobežu tirdzniecības operāciju starp divām citām valstīm.</p>

## **pielikums: Kad uz autovadītāju attiecas vai neattiecas norīkošanas noteikumi: paskaidrojumi par pasažieru pārvadājumiem**

Turpmāk sniegtā tabula un paskaidrojumi ir balstīti uz Komisijas dienestu sagatavoto jautājumu un atbilžu dokumentu. Ņemot vērā pasažieru pārvadājumu specifiku, šā dokumenta mērķis ir noteikt atšķirības norīkošanas noteikumu piemērošanā starp kravu un pasažieru pārvadājumiem un noskaidrot, vai daži pasažieru pārvadājumu braucienu veidi ietilpst vai neietilpst darbības jomā.

Atgādinājums: tāpat kā kravu pārvadāšanas gadījumā, Direktīvā (ES) 2020/1057 izmanto pārvadājuma kritērijus, lai noteiktu, vai transportlīdzekļa vadītājs, kas iesaistīts pārvadājumā(-os), ietilpst vai neietilpst norīkojuma darbības jomā. Tāpēc šajā tabulā ir ievērota šī loģika: tajā ir nošķirtas dažādas pārvadājumu operācijas, lai noteiktu, vai autovadītājs ietilpst vai neietilpst norīkojuma jomā.

Piezīme: turpmāk minētajos piemēros valsts A vienmēr ir vieta, kur uzņēmums ir dibināts un no kuras sākas ceļojums.

### **1. VIENKĀRŠOTS SKAIDROJUMS**

Iepriekš sniegtie paskaidrojumi par nosūtīšanas noteikumu piemērošanu kravu pārvadājumos, kā paskaidrots iepriekš, ir spēkā arī attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem, izņemot dažus gadījumus. Šie gadījumi ir šādi:

#### **1.1 Iepriekš izveidota pasažieru grupa**

Iepriekš izveidotās grupas pasažieru izsēdināšana dažādās neregulārā transporta vietās.

Saistībā ar divpusēju lidojumu no A uz B/C/D/... ar iepriekš izveidotu pasažieru grupu tas, ka pasažieri tiek izsēdināti dažādās vietās valstī B/C/D/..., nemaina darbības būtību. Tā joprojām ir divpusēja operācija, uz kuru neattiecas norīkošanas noteikumi, neatkarīgi no tā, ka pasažieri tiek izsēdināti dažādās vietās (ar nosacījumu, ka jauni pasažieri netiek uzņemti valstīs B/C/D/...).

Regulārajos pārvadājumos, veicot divpusējo pārvadājumu no valsts A uz valsti C, kas šķērso valsti B, tas pats attiecas (ārpus norīkošanas noteikumu darbības jomas) arī tad, ja autovadītājs uzņem jaunus pasažierus valstī B. Tas pats attiecas arī uz gadījumiem, kad autovadītājs izlaiž pasažierus dažādās valstīs pirms ierašanās valstī C.

Vietējās ekskursijas ar iepriekš izveidotu pasažieru grupu neregulārā transportā.

Saistībā ar divpusēju braucienu no A uz B ar iepriekš izveidotu pasažieru grupu norīkošanas noteikumi neattiecas uz vietējām ekskursijām valstī B ar to pašu grupu, ja:

1. tā ir tā pati iepriekš izveidotā grupa (nerezidenti valstī B);
2. vietējās ekskursijas tiek veiktas, izmantojot to pašu transportlīdzekli vai citu transportlīdzekli no tā paša pārvadātāja vai pārvadātāju grupas, kas veica starptautisko pakalpojumu;
3. visa operācija tiek veikta, izmantojot vienu brauciena veidlapu.

## 1.2 Divas no nodokļa atbrīvotas papildu darbības

Autovadītājam nav iespējams veikt divas papildu darbības, kas atbrīvotas no nodokļa, divpusējā pārvadājumā atpakaļ uz reģistrācijas dalībvalsti, ja divpusējā pārvadājumā no reģistrācijas dalībvalsts netika veiktas papildu darbības. Šāda iespēja pastāv kravu pārvadājumiem, bet ne pasažieru pārvadājumiem (Direktīvas 2020/1057 1. panta 4. punkta trešā daļa).

## 2. NORĪKOJUMA DARBĪBAS JOMĀ UN ĀRPUS TĀS

OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums
DIVPUSĒJIE BRAUCIENI	
Neregulārs transports	
Divas divpusējas operācijas  Iepriekš noteiktas pasažieru grupas pārvadāšana no valsts A uz valsti B un atpakaļ no B uz A ar citu iepriekš noteiktu pasažieru grupu.	Uz visu braucienu neattiecas norīkošanas noteikumi, jo tie ir divi starptautiski divpusēji braucieni, ar nosacījumu, ka katrai divpusējai operācijai ir atsevišķs brauciena formulārs. *
Divpusēja operācija ar divām vai vairāk norīkojuma vietām uzņēmējā valstī  Iepriekš izveidotās pasažieru grupas pārvadāšana no valsts A uz valsti B un pasažieru izsēdināšana dažādās vietās valstī B.	Uz visu braucienu neattiecas norīkošanas noteikumi, jo izkraušanas vietu skaits tajā pašā galamērķa valstī (B) nemaina divpusējo operācijas raksturu. Visa operācija tiek veikta, izmantojot vienu brauciena formulāru.

OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums
<p>Divpusējas operācijas ar vairākiem izkraušanas punktiem vairāk nekā vienā uzņēmējā valstī</p> <p>Iepriekš izveidotās pasažieru grupas pārvadāšana no A valsts; daži no pasažieriem tiek izsēdināti B valstī, bet citi - C valstī.</p>	<p>Uz visu braucienu neattiecas norīkošanas noteikumi, jo tiek uzskatīts, ka brauciens no valsts A uz valsti B un pēc tam uz valsti C ir divi divpusēji braucieni no valsts A (pirmais divpusējais brauciens ir no A uz B un otrs - no A uz C), ja uz tiem attiecas viens un tas pats brauciena formulārs.</p>
<p>Divpusējas operācijas ar vietējām ekskursijām vienā uzņēmējvalstī vienai iepriekš izveidotai pasažieru grupai un atpakaļ uz valsti A, kurā veic uzņēmējdarbību.</p> <p>Iepriekš izveidotās pasažieru grupas pārvadāšana no valsts A uz valsti B. Valstī B grupa tiek pārvadāta uz dažādām vietējām ekskursijām dažādās pilsētās. Grupa tiek nogādāta atpakaļ valstī A.</p>	<p>Uz divpusējām operācijām no valsts A uz valsti B, kā arī uz vietējo ekskursiju valstī B neattiecas norīkošanas noteikumi ar nosacījumu, ka:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. tā ir tā pati iepriekš izveidota grupa</li> <li>2. jāveic vietējās ekskursijas <ul style="list-style-type: none"> <li>- starptautiskā neregulārā dienesta ietvaros</li> <li>- pasažieriem nerezidentiem no grupas, ko iepriekš pārvadājis pārvadātājs, kurš veicis starptautisko pakalpojumu</li> <li>- ar to pašu transportlīdzekli vai citu transportlīdzekli no tā paša pārvadātāja vai pārvadātāju grupas, kas veica starptautisko pārvadājumu.</li> </ul> </li> <li>3. visa operācija tiek veikta, izmantojot vienu brauciena veidlapu.</li> </ol>
<p>Tas pats, kas iepriekš, bet autovadītājs atgriežas valstī bez pasažieriem.</p> <p>Tas pats, bet autovadītājs un pasažieri ar lidmašīnu dodas atpakaļ uz A valsti.</p>	<p>Norīkojuma noteikumi neattiecas uz visu braucienu, ieskaitot vietējo ekskursiju un atpakaļceļu uz valsti A bez pasažieriem.</p> <p>Lai gan autovadītājs neved iepriekš izveidotu pasažieru grupu atpakaļ uz valsti A, pakalpojuma būtība būtiski neatšķiras no iepriekšējā gadījuma (braukšana atpakaļ uz valsti kopā ar grupu), ja vien pārvadātājs nepiedāvā pakalpojumus vietējā</p>

OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums
	tirgū valstī B. Visai darbībai ir jāiekļauj viens brauciena formulārs.
<p>Divpusējas operācijas ar vietējām ekskursijām vairāk nekā vienā uzņēmējvalstī vienai iepriekš izveidotai pasažieru grupai un atpakaļ.</p> <p>Pārvadā iepriekš izveidotu pasažieru grupu no valsts A uz B/C/D un atpakaļ uz A. Valstī B/C/D grupa tiek pārvadāta uz dažādām vietējām ekskursijām dažādās pilsētās. Grupa tiek nogādāta atpakaļ valstī A.</p>	<p>Uz visu ceļojumu, tostarp vietējām ekskursijām vairāk nekā vienā uzņēmējvalstī, neattiecas norīkošanas noteikumi ar šādiem nosacījumiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. grupa vienmēr ir viena un tā pati; tā ir iepriekš izveidota grupa.</li> <li>2. Pakalpojums tika pārdots klientiem no A valsts tirgus, un tas joprojām ir cieši saistīts ar A valsti, neatkarīgi no tā, ka daļa pakalpojuma tiek piedāvāta ārvalstīs vienā vai vairākās valstīs.</li> </ol> <p>Visa operācija tiek veikta, izmantojot ceļojuma veidlapu.</p>
<p>Reizēm ceļojums turp un atpakaļ, kas sākas un beidzas uzņēmējā dalībvalstī</p> <p>Autovadītājs, kuru nodarbina A valstī reģistrēts uzņēmums, brauc tukšs uz B valsti. B valstī autovadītājs uzsāk braucienu iepriekš izveidotai tūristu grupai, lai aizvestu viņus uz dažādām valstīm un pēc tam nogādātu atpakaļ B valstī. Pēc tam autovadītājs tukšs atgriežas A valstī.</p>	<p>Jāizmanto kritēriji par braucieniem bez kravas (principā ietilpst norīkošanas noteikumu darbības jomā) un braucieniem bez kravas.</p> <p>No robežas šķērsošanas brīža uz valsti B uz braucienu attiecas norīkošanas noteikumi (jo tie nav divpusēji starptautiski braucieni). Norīkojuma noteikumi ir spēkā līdz brīdim, kad autovadītājs izlaiž pasažierus valstī B. Autovadītāja brauciens atpakaļ uz valsti A bez pasažieriem (brauciens bez pasažieriem) neietilpst norīkojuma noteikumu darbības jomā.</p>
KOMBINĒTAIS TRANSPORTS	NEREGULĀRAIS
Lidojums un brauciens turp un atpakaļ	Uz autovadītāju attiecas norīkošanas noteikumi no brīža, kad viņš/viņa sāk braukt, lai uzņemtu



OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums
<p>A valstī reģistrēta uzņēmuma nodarbināts autovadītājs veic lidojumu turp un atpakaļ ar iepriekš izveidotu grupu, kas sākas un beidzas A valstī. Grupa ar lidmašīnu dodas uz B valsti, kur tā veic lidojumu turp un atpakaļ ar A valstī reģistrētu autobusu un autovadītāju, kuru nodarbina tas pats A valsts operators, kas organizēja lidojumu. Autobusa brauciena beigās B valstī šoferis un grupa ar to pašu operatoru lido atpakaļ uz B valsti.</p>	<p>pasažierus B valstī, līdz brīdim, kad viņš/viņa pārtrauc darbu, veicot šo braucienu. Gadījumā, ja grupu iepriekš sastāda ceļojumu aģents, kas nav A valsts autobusu uzņēmums/operators, kurš uzņem un izlaiž pasažierus B valstī, scenārija būtība nemainītos. Visa autotransporta darbība tiek veikta, izmantojot ceļojuma formulāru. Citam transporta veidam (piemēram, lidojumam) nav nozīmes attiecībā uz norīkošanas situāciju, jo Direktīva (ES) 2020/1057 attiecas tikai uz autopārvadājumiem.</p>
Regulārs transports	
<p>Divas divpusējas operācijas</p> <p>Autovadītājs, kuru nodarbina A valstī reģistrēts uzņēmums, veic pasažieru pārvadājumus regulārā līnijā starp valstīm A-B-C bez starppastāšanās. Autovadītājs uzņem pasažierus valstī A, izlaiž tos valstī B, kur autovadītājs pēc tam uzņem pasažierus, lai nogādātu tos valstī A.</p>	<p>Viss brauciens (abas divpusējās operācijas) neietilpst norīkošanas noteikumu darbības jomā.</p> <p>Galvenais pārvadājuma dokuments, kas ļauj ceļu inspektoram noteikt pārvadājuma veidu, ir atļauja, kurā cita starpā ir norādīts pakalpojuma veids, maršruts, pieturas un kustības grafiks: Regulas (EK) Nr. 1073/2009 6. pantā noteikts, ka regulārajiem pārvadājumiem ir vajadzīga atļauja, un noteikts, kāda veida informācijai jābūt iekļautai šādā atļaujā.</p>
<p>Divpusējas operācijas ar trim nodošanas vietām</p> <p>Autovadītājs, kuru nodarbina A valstī reģistrēts uzņēmums, veic pārvadājumus regulārā līnijā no A valsts uz B valsti ar starppastāšanās vietām C un D valstīs, kas paredzētas tikai pasažieru izsēdināšanai.</p>	<p>Direktīvas (ES) 2020/1057 10. apsvēruma: "Ja autovadītājs veic divpusējus pārvadājumus no dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību ("uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts"), uz citas dalībvalsts vai trešās valsts teritoriju vai atpakaļ uz uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsti, pakalpojuma veids ir cieši saistīts ar uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsti. Iespējams, ka autovadītājs viena brauciena laikā veic vairākus divpusējus pārvadājumus."</p>

OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums
	<p>Tā kā viena brauciena laikā var veikt vairākus divpusējus pārvadājumus, kas atbrīvoti no nodokļa, uz autovadītāju neattiecas norīkošanas noteikumi visā brauciena laikā.</p> <p>Autovadītājs ir izsēdinājis pasažierus (kas iekāpuši A valstī) trīs dažādās valstīs.</p>
<p>Divpusējas operācijas ar trim savākšanas vietām</p> <p>Pēc iepriekšējā gadījumā aprakstīto darbību veikšanas autovadītājs veic pārvadājumus regulārā līnijā no valsts B uz valsti A ar starppastāšanās vietām valstīs E un F, kas paredzētas tikai pasažieru iekāpšanai. Autovadītājs izlaiž visus pasažierus valstī B.</p>	<p>Autovadītājs veica trīs divpusējas operācijas viena atpakaļceļa laikā uz B valsti (reģistrācijas dalībvalsts. Tā kā viena brauciena laikā var veikt vairākas no nodokļa atbrīvotas divpusējas operācijas, uz šoferi neattiecas norīkošanas noteikumi par visu braucienu.</p>
<p>STARPTAUTISKIE PĀRVADĀJUMI, KAS NAV DIVPUSĒJI</p>	
<p>Regulārs transports</p>	
<p>Divpusējas operācijas un vairākas nedivpusējas starptautiskas transporta operācijas</p> <p>Autovadītājs, kuru nodarbina A valstī reģistrēts uzņēmums, veic regulāru autobusu līniju ar pasažieriem uz B valsti. Pa ceļam uz B valsti autovadītājs uzņem un izlaiž pasažierus vairāk nekā vienā valstī (C, D, E).</p>	<p>Lai izlemtu, kad transportlīdzekļa vadītājam ir vai nav piemērojami norīkošanas noteikumi, jāizmanto divi principi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. uz starptautiskām divpusējām operācijām neattiecas norīkošanas noteikumi;</li> <li>2. var atbrīvot vienu papildu darbību/starptautisku divpusēju darbību, kas saistīta ar šo starptautisko divpusējo darbību**.</li> </ol> <p>Līdz ar to šajā gadījumā:</p>

OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- norīkošanas noteikumus nepiemēro no starptautisko divpusējo sacensību sākuma;</li> <li>- arī pirmā papildu darbība (pasažieru iekāpšana vai izkāpšana C valstī) ir atbrīvota no nodokļa;</li> <li>- norīkošanas noteikumus sāk piemērot no pasažiera iekāpšanas/izkāpšanas brīža, kad sākas otrā papildu darbība/starptautiskā nedivpusējā darbība (jo autovadītājs jau ir izmantojis iespēju veikt vienu papildu darbību, kas ir atbrīvota no maksas);</li> <li>- autovadītājs paliek norīkots darbā valstī, kurā ir uzsākta otrā papildu darbība, līdz brīdim, kad viņš/viņa atstāj šīs valsts teritoriju un no tās robežu šķērsošanas uzsāk norīkošanu darbā kaimiņvalstīs;</li> <li>- norīkošanas situācija beidzas, kad vadītājs izsēdina pēdējos pasažierus (ar to beidzas pēdējā papildu darbība) un uzsāk braucienu atpakaļ uz valsti A. Ja ceļā atpakaļ uz valsti A tiek veikta viena papildu darbība, tad uz šo +1 papildu darbību neattiecas norīkošanas noteikumi.</li> </ul>
<p>Divpusēja operācija ar vienu starptautisku transportu, kas nav divpusējs (1+1)</p> <p>Autovadītājs, kuru nodarbina A valstī reģistrēts uzņēmums, veic pārvadājumus regulārā līnijā no A uz B līdz C, uzņemot pasažierus A valstī, vienu reizi apstājoties B valstī un visus pasažierus izsēdinot C valstī.</p>	<p>Autovadītājs veica vienu divpusēju pārvadājumu operāciju (no A uz C) ar vienu papildu darbību B. Papildu darbība - pasažieru iekāpšana/izkāpšana B valstī - ir papildu darbība, kas saistīta ar atbrīvoto starptautisko divpusējo pārvadājumu (no A uz C), un uz to neattiecas norīkošanas noteikumi. Uz autovadītāju neattiecas norīkošanas noteikumi visā brauciena laikā.</p> <p>1. piezīme: no norīkošanas noteikumiem var atbrīvot tikai vienu papildu darbību, ko veic</p>

OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums
	<p>starptautiskās divpusējās operācijas kontekstā (1+1 noteikums).</p> <p>piezīme. Autovadītājam nav iespējams veikt divas papildu darbības, kas atbrīvotas no nodokļa, divpusējā pārvadājumā atpakaļ uz reģistrācijas dalībvalsti, ja divpusējā pārvadājumā no reģistrācijas dalībvalsts netika veiktas papildu darbības. Šāda iespēja pastāv kravu pārvadājumiem, bet ne pasažieru pārvadājumiem (Direktīvas 2020/1057 1. panta 4. punkta trešā daļa).</p>
CABOTAGE	
<p>Viena divpusēja operācija un kabotāža</p> <p>Autovadītājs veic divpusēju pārvadājumu no A valsts uz B valsti un pēc pasažieru izsēdināšanas B valstī veic kabotāžas pārvadājumus B valstī.</p>	<p>Norīkošanas noteikumus piemēro no kabotāžas operācijas sākuma B valstī līdz tās beigām: no pasažieru iekāpšanas vietas līdz viņu izkāpšanai.</p>
<p>Viens divpusējs pārvadājums ar vienu kabotāžas + nedivpusējs starptautisks pārvadājums</p> <p>Autovadītājs veic divpusēju pārvadājumu no valsts A uz C, braucot caur valsti B. Valstī B autovadītājs uzņem un izlaiž pasažierus un brauc uz C, kur izlaiž visus pasažierus.</p>	<p>Piemēro publicēšanas noteikumus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kabotāža: no pasažieru iekāpšanas B valstī līdz viņu izkāpšanai B valstī;</li> <li>- starptautiskie divpusējie pārvadājumi: no kabotāžas operācijas beigām līdz pasažieru izkāpšanai C valstī.</li> </ul>
TRANSIT	<p>Piemēro tos pašus noteikumus, kas attiecas uz kravu pārvadājumiem: uz tranzītu nosūtīšanas noteikumi neattiecas.</p>

OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums
NEPABEIGTI BRAUCIENI	
Divpusēja operācija, pēc kuras seko atgriešanās valstī, kurā veic uzņēmējdarbību	Piemēro tos pašus noteikumus, kas attiecas uz kravu pārvadājumiem: uz braucieniem bez kravas atpakaļ uz valsti, kurā veic uzņēmējdarbību, norīkošanas noteikumi neattiecas.
divpusēja operācija, kam seko brauciens bez kravas, pēc tam - starptautiska divpusēja transporta operācija un noslēdzas ar divpusēju operāciju (atgriešanās valstī, kurā kuģis ir reģistrēts).	<p>Piemēro tos pašus noteikumus, kas attiecas uz kravu pārvadājumiem: braucieni bez kravas ietilpst vai neietilpst darbības jomā atkarībā no tā, vai darbība, kurai tie ir piesaistīti, ietilpst vai neietilpst darbības jomā. Šajā gadījumā:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pirmā divpusējā operācija: uz to neattiecas norīkošanas noteikumi (no izbaušanas no valsts A, kurā veic uzņēmējdarbību, līdz pasažieru izsēdināšanai valstī B);</li> <li>- brauciens bez kravas: norīkošanas noteikumus piemēro, kad autovadītājs sāk virzīties uz vietu, kur autovadītājs uzņems pasažierus, lai nogādātu tos C valstī (jo tā ir starptautiska divpusēja darbība, uz kuru neattiecas norīkošanas noteikumi; pēc tam brauciens bez kravas tiek veikts šīs darbības dēļ);</li> <li>- autovadītājs ir norīkots B valstī līdz brīdim, kad viņš atstāj valsti robežšķērsošanas vietā, un ir norīkots C valstī līdz brīdim, kad autovadītājs izlaiž pasažierus;</li> <li>- autovadītājs nav norīkots darbā no brīža, kad autovadītājs uzņem pasažierus C valstī un nogādā viņus A valstī.</li> </ul> <p>Jautājums: kā ir ar laika periodu starp pasažieru izsēdināšanu C valstī un brīdi, kad autovadītājs dodas uzņemt pasažierus, lai tos nogādātu A valstī?</p>

OPERĀCIJAS	IN vai OUT no darbības jomas: paskaidrojums

\* Regulas (EK) Nr. 1073/2009 12. pantā noteikts, ka neregulāros pārvadājumus veic, izmantojot brauciena formulāru, ko aizpilda pirms katra brauciena. Brauciena formulārā iekļauj vismaz informāciju par pakalpojuma veidu, galveno maršrutu un iesaistīto(-ajiem) pārvadātāju(-iem).

\*\* Uz autovadītāju neattiecas norīkošanas noteikumi, ja viņš veic divpusējus pārvadājumus, veicot arī vienu starptautisku pārvadājumu darbību, kas nav divpusēji pārvadājumi, uzņemot pasažierus un/vai izlaižot tos dalībvalstī vai trešā valstī, kuru autovadītājs šķērso, ar nosacījumu, ka autovadītājs nepiedāvā pasažieru pārvadājumu pakalpojumus starp divām vietām šķērsotajā dalībvalstī. Tas pats attiecas uz atpakaļceļu.

Tas ir iespējams, piemēram, ja autovadītājs veic divpusēju braucienu bez pilna autobusa un pa ceļam apstājas, lai uzņemtu un/vai izsēdinātu papildu pasažierus. Divpusējā pārvadājuma laikā no dalībvalsts, kurā autovadītājs veic uzņēmējdarbību, uz uzņēmēju dalībvalsti autovadītājs var veikt vienu starptautisku pārvadājumu operāciju, kas nav divpusējais pārvadājums (t. i., papildu iekāpšanas un/vai izkāpšanas darbību). Veicot divus secīgus divpusējus pārvadājumus no uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts un uz to, katrā no šiem diviem pārvadājumiem var veikt vienu atbrīvotu papildu divpusēju starptautisku pārvadājumu darbību. Tas ir tā sauktais 1+1 noteikums.

### **3. pielikums: Piemērojamo darba tiesību noteikšana - *Romas I regula* .**

Saskaņā ar Direktīvu par norīkotajiem darba ņēmējiem norīkots darba ņēmējs ir "*darba ņēmējs, kurš uz ierobežotu laiku veic darbu citas dalībvalsts teritorijā, nevis tajā valstī, kurā viņš parasti strādā*"<sup>37</sup> . Tādējādi norīkojuma situācija nozīmē, ka pastāv stabila darba attiecības vienā dalībvalstī, uz kuru darba ņēmējam ir paredzēts atgriezties pēc norīkojuma perioda.

Darba devēja uzņēmējdarbības veikšanas vieta ne vienmēr nozīmē, ka tajā pašā dalībvalstī ir darba vieta. Regulā "Roma I" ir noteikts, kuras valsts darba tiesības reglamentē darba līgumu, ņemot vērā pastāvīgo darba vietu. Par šiem objektīvajiem noteikumiem vienojās, ņemot vērā vajadzību aizsargāt darba ņēmēju kā vājāko darba attiecību pusi.

Lai noteiktu darba attiecībām piemērojamus tiesību aktus, "*Roma I*" ievieš vairāku līmeņu sistēmu:

1. Darba līgumu reglamentē pušu izvēlētie tiesību akti.

Piemērojamo tiesību aktu izvēles klauzula ir pirmais solis, lai noteiktu piemērojamus tiesību aktus. Regulā precizēts, ka šī tiesību aktu izvēle nevar izslēgt konkrētu valsts tiesību aktu noteikumu piemērošanu, kas būtu piemērojami, ja nebūtu izdarīta izvēle (t. i., tiesību akti, kas noteikti saskaņā ar turpmāk 2. un 3. punktu). Šie noteikumi ir tādi noteikumi, par kuriem nevar vienoties civiltiesiskā līgumā.

Tas atbilst principam, ka darba ņēmējs kā vājākā darba attiecību puse ir jāaizsargā, ja līgumā ir ietverta neizdevīga tiesību aktu izvēles klauzula.

2. Ja puses nav izdarījušas skaidru izvēli, piemērojamie tiesību akti ir tās valsts tiesību akti, kurā vai no kuras darbinieks parasti veic savu darbu.

Valsts, no kuras darbinieks parasti veic savus uzdevumus, noteikšana ir īpaši svarīga autovadītājiem, kuri parasti veic uzdevumus dažādās valstīs, bet regulāri sāk un beidz savu braucienu vienā un tajā pašā dalībvalstī. Ja ir vairākas darba vietas, par pastāvīgo darba vietu uzskata vietu, no kuras darbinieks veic lielāko daļu savu pienākumu.

3. Ja pēc iepriekš minētā 2. punkta nav iespējams noteikt pastāvīgo darba vietu, piemērojamie tiesību akti ir uzņēmējdarbības vieta, caur kuru darbinieks tika pieņemts darbā.

Šis noteikums ir īpaši svarīgs darbiniekiem, kuri pārceļas no vienas dalībvalsts uz citu, bet nav pastāvīgas bāzes.

---

<sup>37</sup> Direktīvas 96/71 2. panta 1. punkts

4. Lai izvairītos no pārāk stingras sistēmas, tiesnesis var nolemt piemērot citus tiesību aktus, ja no lietas apstākļiem izriet, ka darba līgums ir acīmredzami ciešāk saistīts ar citu valsti.

Nosakot piemērojamos tiesību aktus, Eiropas Savienības Tiesa ("EST") lielu uzsvāru liek uz jēdzienu "pastāvīgā darba vieta", ko tā interpretē plaši. Citi kritēriji, tostarp jo īpaši darba ņēmēja darbā pieņemšanas valsts, ir uzskatāmi par pakārtotiem<sup>38</sup>. Turklāt Tiesa ir atgādinājusi, ka darba ņēmējs ir darba līguma vājākā puse, un tāpēc tas ir jāaizsargā ar vislabvēlīgākajām kolīziju normām<sup>39</sup>.

Lai noteiktu pastāvīgo darba vietu, jāņem vērā visi faktori, kas raksturo darbinieka darbību, tostarp: vieta, no kuras darbinieks veic savus uzdevumus, saņem norādījumus un organizē savu darbu, vieta, kur atrodas darba rīki, vietas, kur galvenokārt tiek veikts transports, kur tiek izkrautas preces, un vieta, uz kuru darbinieks atgriežas pēc savu uzdevumu izpildes<sup>40</sup>.

Ja ir nepieciešams kvantitatīvs novērtējums, lai novērtētu, no kuras valsts darba ņēmējs parasti veic savus uzdevumus (pretstatā gadījuma rakstura vai gadījuma rakstura uzdevumiem), iedvesmu varētu rast arī pašreizējā sociālā nodrošinājuma pārbaužu praksē, kur tiek uzskatīts, ka darba laiks ir vispiemērotākais kritērijs, lai novērtētu, kur notiek būtiska darbības daļa<sup>41</sup>.

Tikai tad, ja nav iespējams noteikt pastāvīgo darba vietu, piemēram, ja autovadītājs veic vienādu uzdevumu skaitu vairākās dalībvalstīs, valsts, kurā noslēgts darba līgums, kļūst par būtisku faktoru. EST uzstāj, ka nodarbinātības vieta ir tikai pakārtots faktors, kas kļūst būtisks apstākļos, kad nav iespējams noteikt pastāvīgo darba vietu. Ņemot vērā to, ka Tiesa plaši interpretē elementus, kas veido pastāvīgo darba vietu<sup>42</sup>, paļaušanās uz iesaistīšanās vietu būtu nepieciešama tikai retos gadījumos.

Iepriekš 4. punktā aprakstīto ciešākas saiknes klauzulu piemēro tiesnesis atkarībā no katras lietas konkrētajiem apstākļiem. Piemēram, EST ir nolēmusi, ka pastāvīgo darbavietu var neņemt vērā, ņemot vērā citus elementus, piemēram, kur darbinieks maksā ienākuma nodokli, kur viņš ir apdrošināts sociālās nodrošināšanas, pensiju, slimības un invaliditātes shēmās<sup>43</sup>.

Pastāvīgā darba vieta nemainās, ja darbinieks uz laiku ir nodarbināts citā valstī. Citiem vārdiem sakot, darbinieka pastāvīgās darba vietas tiesību akti turpina regulēt darba līgumu visā viņa pagaidu norīkojuma laikā citā dalībvalstī. Roma I nosaka, ka norīkojums ir pagaidu norīkojums, ja paredzams, ka darba ņēmējs pēc uzdevumu veikšanas ārzemēs atsāks strādāt izcelsmes

<sup>38</sup> *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>39</sup> *Koelzsch C-29/10*, 15.03.2011., 46. punkts.

<sup>40</sup> *Koelzsch*, 49. punkts un *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>41</sup> Skatīt Sociālās nodrošināšanas sistēmu koordinācijas administratīvās komisijas (2013. gada decembris), *Praktiskais ceļvedis par piemērojamiem tiesību aktiem*, 29. un 30. lpp.

<sup>42</sup> *Koelzsch C29/10*.

<sup>43</sup> 41. punkts *Schlecker C-64/12*.



valstī<sup>44</sup>. Šis punkts ir atspoguļots Norīkoto darba ņēmēju *direktīvā*: ja saikne ar pastāvīgo darba vietu ir pārtraukta, pagaidu norīkojums faktiski jāuzskata par pastāvīgās darba vietas maiņu. Tad autovadītājs būtu jānodarbina saskaņā ar šīs jaunās dalībvalsts tiesību aktiem. Piemēram, pieņemot darbā autovadītāju, viņš parasti veic savus uzdevumus dalībvalstī A. Pēc tam autovadītājs pārceļas uz dalībvalsti B, lai pastāvīgi veiktu jaunu uzdevumu kopumu šajā teritorijā vai no tās un bez saiknes ar dalībvalsti A. Šādā situācijā pastāvīgā darba vieta ir mainīta no dalībvalsts A uz dalībvalsti B.

1. Vieta, no kuras darbinieks veic savus uzdevumus.
2. Vieta, kur darbinieks saņem norādījumus par saviem uzdevumiem un organizē savu darbu.
3. Vieta, kur atrodas viņa darba rīki.
4. Vieta, kur galvenokārt tiek veikts pārvadājums.
5. Vieta, kur tiek izkrautas preces.
6. Vieta, uz kuru darbinieks atgriežas pēc uzdevumu izpildes.

*Kaste 7 - Indikatori autovadītāju pastāvīgās darba vietas noteikšanai*

---

<sup>44</sup> *Regulas 593/2008 36. apsvērums*