



Jautājumi un atbildes par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā saskaņā ar Direktīvu (ES) 2020/1057 kravu pārvadājumu kontekstā¹

ATRUNA. Šo ceļvedi ir sagatavojuši Komisijas dienesti, un tas neuzliek Eiropas Komisijai nekādas saistības. Autoritatīva Eiropas Savienības tiesību aktu interpretācija ir vienīgi Eiropas Savienības Tiesas kompetencē.

VISPĀRĪGI KRITĒRIJI, pēc kuriem nosaka, kad transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā saskaņā ar Direktīvu (ES) 2020/1057

Direktīvā (ES) 2020/1057² (turpmāk tekstā arī “Direktīva”) ir noteikti īpaši noteikumi attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK³ un Direktīvu 2014/67/ES⁴, kas abas ir tiesību akti par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā. Tajā ir nošķirti dažādi pārvadājumu veidi, attiecībā uz kuriem vajadzētu piemērot un attiecībā uz kuriem nevajadzētu piemērot noteikumus par norīkošanu darbā. Vispārīgs šāda nošķiruma kritērijs ir tas, cik cieša ir saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju⁵.

Konkrētāk, no Direktīvas (ES) 2020/1057 izriet, ka transportlīdzekļu vadītāji, kuri veic pārvadājumus dalībvalstīs, kas nav dalībvalsts, kurā transportlīdzekļa vadītāja darba devējs veic uzņēmējdarbību, ir **norīkoti darbā** tad, kad viņi veic šādas darbības:

- 1) **pārrobežu pārvadājumi**⁶ — pārvadājumi, kurus veic starp divām dalībvalstīm vai starp dalībvalsti un trešo valsti, no kurām neviena nav tā valsts, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību⁷;

¹ Šis ceļvedis attiecas tikai uz jautājumiem un atbildēm par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā kravu autopārvadājumu kontekstā. Attiecībā uz noteikumiem pasažieru pārvadājumu jomā par šo pašu tematu tiks sagatavots cits jautājumu un atbilžu apkopojums.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/1057 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (OV L 249, 31.7.2020., 49. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV L 18, 21.1.1997., 1. lpp.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/67/ES (2014. gada 15. maijs) par to, kā izpildīt Direktīvu 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (OV L 159, 28.5.2014., 11. lpp.).

⁵ Direktīvas (ES) 2020/1057 9. apsvēruma: “Sabalansētiem nozarei specifiskiem noteikumiem par darba ņēmēju norīkošanu būtu jābalstās uz pietiekamas saiknes esamību starp transportlīdzekļa vadītāju un sniegto pakalpojumu, un ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju. Lai veicinātu minēto noteikumu izpildi, būtu jānošķir dažādi pārvadājumu veidi atkarībā no tā, cik cieša ir saikne ar uzņēmējas dalībvalsts teritoriju.”

⁶ Direktīvas 12. un 13. apsvērumā minēti kā “starptautiski pārvadājumi, kas nav divpusēji”.

- 2) **kabotāžas** pārvadājumi — iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā dalībvalsts teritorijā veic pārvadātājs, kurš veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī⁸.

Transportlīdzekļa vadītāju **neuzskata** par **norīkotu darbā**, kad viņš:

- 1) veic **starptautiskus divpusējus** pārvadājumus⁹ — pārvadājumus, kurus veic uz pārvadājuma līguma pamata no dalībvalsts, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību (dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību), uz citu dalībvalsti vai trešo valsti vai no citas dalībvalsts vai trešās valsts uz dalībvalsti, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību;
- 2) veic **ierobežotas papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbības**¹⁰ (t. i., pārrobežu pārvadājumus, kā izklāstīts iepriekš), ko veic divpusēju pārvadājumu kontekstā dalībvalstīs vai trešās valstīs, kuras transportlīdzekļa vadītājs šķērso;
- 3) **tranzītā**¹¹ šķērso dalībvalsts teritoriju, neveicot iekraušanas vai izkraušanas darbības;
- 4) veic **kombinētā pārvadājuma sākuma vai beigu autoceļa posmu**¹², kā definēts Padomes Direktīvā 92/106/EEK¹³, ja attiecīgajā autoceļa posmā pašā par sevi ietilpst starptautisks divpusējs pārvadājums.

PĀRVADĀTĀJA ADMINISTRATĪVIE PIENĀKUMI pirms norīkošanas darbā, tās laikā un pēc tās

Direktīvas (ES) 2020/1057 1. panta 11. un 12. punktā ir noteiktas administratīvās prasības, kas pārvadātājiem ir jāizpilda, lai pierādītu atbilstību noteikumiem par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.

Pirms norīkošanas darbā pārvadātājs veic šādas darbības:

- nosūta norīkojuma deklarāciju tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, uz kuru transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots,
- vēlākais, līdz norīkojuma darbā laikposma sākumam,
- izmantojot daudzvalodu standarta veidlapu publiskajā saskarnē, kas ir savienota ar Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (*IMI*).

Norīkojuma deklarācijas saturs:

1. autopārvadātāja identitāte, norādot vismaz Kopienas atļaujas numuru, ja šis numurs ir pieejams;
2. pārvadājumu vadītāja vai citas kontaktpersonas kontaktinformācija dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, lai sazinātos ar tās uzņēmējas dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurās tiek sniegti pakalpojumi, kā arī lai nosūtītu un saņemtu dokumentus un paziņojumus;
3. transportlīdzekļa vadītāja identitāte, dzīves vietas adrese un vadītāja apliecības numurs;
4. transportlīdzekļa vadītāja darba līguma sākuma datums un tam piemērojamie tiesību akti;
5. plānotais norīkojuma sākuma un beigu datums;

⁷ Jēdziens “dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību” ir definēts Regulas (EK) Nr. 1071/2009 2. panta 8) punktā.

⁸ Jēdziens “kabotāžas pārvadājumi” kravu pārvadājumu kontekstā ir definēts Direktīvā, atsaucoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

⁹ Direktīvas (ES) 2020/1057 10. apsvēruma un 1. panta 3. un 4. punkts.

¹⁰ Direktīvas (ES) 2020/1057 1. panta 3. punkta trešā daļa.

¹¹ Direktīvas (ES) 2020/1057 11. apsvēruma un 1. panta 5. punkts.

¹² Direktīvas (ES) 2020/1057 12. apsvēruma un 1. panta 6. punkts.

¹³ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

6. mehānisko transportlīdzekļu numura zīmes;
7. pārvadājuma pakalpojumu veids (piem., kravu pārvadājumi, pasažieru pārvadājumi, starptautiskie pārvadājumi vai kabotāžas pārvadājumi).

Darbā norīkošanas laikā pārvadātājs veic šādas darbības:

- nodrošina, ka transportlīdzekļa vadītājiem ir šādi dokumenti:
 - norīkojuma deklarācija papīra vai elektroniskā formātā;
 - pierādījums par pārvadājumiem, kas tiek veikti uzņēmējā dalībvalstī, piemēram, elektronisku preču pavadzīme (*eCMR*);
 - tahogrāfa dati (jo īpaši to dalībvalstu valsts simboli, kurās transportlīdzekļa vadītājs veica pārvadājumus).

Pēc norīkošanas darbā pārvadātājs veic šādas darbības:

- ne vēlāk kā astoņās nedēļās pēc pieprasījuma saņemšanas no uzņēmējas dalībvalsts nosūta pieprasītos dokumentus, izmantojot ar *IMI* savienotu publisko saskarni, piemēram:
 - tahogrāfa ierakstus;
 - preču pavadzīmes;
 - dokumentāciju saistībā ar darbā norīkotā transportlīdzekļa vadītāja atalgojumu, kas attiecas uz norīkojuma laika posmu;
 - darba līgumu;
 - darba laika uzskaites lapas saistībā ar transportlīdzekļa vadītāja darbu,
 - maksājumu apliecinājumus par transportlīdzekļa vadītājam samaksāto atalgojumu.

Dalībvalstis nedrīkst piemērot pārvadātājiem tādas papildu administratīvas prasības, kas nav norādītas Direktīvā, nolūkā pārbaudīt atbilstību tās noteikumiem.

PĀRVADĀJUMU SCENĀRIJI

Nākamajās sadaļās ir paskaidrots un izklāstīts tas, kā noteikumi par norīkošanu darbā ir jāpiemēro dažādos pārvadājumu scenārijos:

- I. DIVPUSĒJI PĀRVADĀJUMI
- II. PĀRROBEŽU PĀRVADĀJUMI
- III. KABOTĀŽA
- IV. TRANZĪTS
- V. BRAUCIENI BEZ KRAVAS

Apzīmējumi:

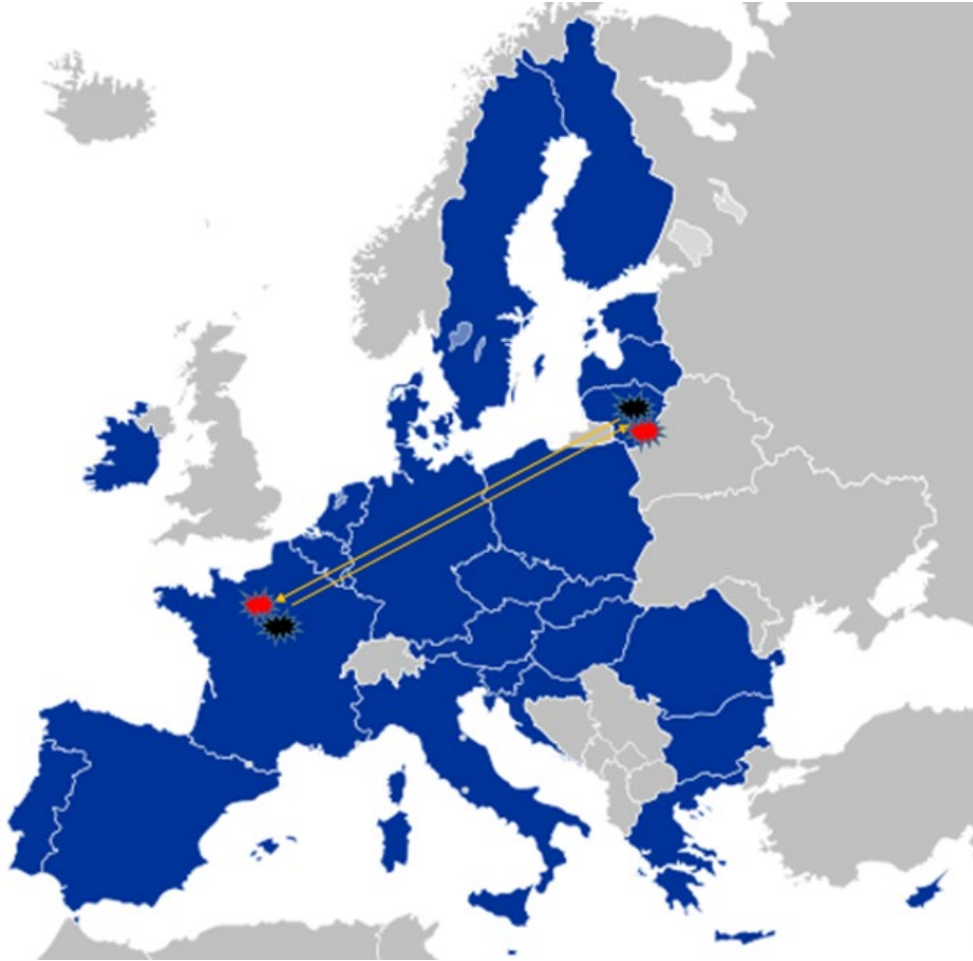
- ✳️ pārvadājuma sākums un iekraušana
- ✳️ izkraušana un pārvadājuma beigas
- ✳️ pirmā papildu darbība — iekraušana
- ✳️ pirmā papildu darbība — izkraušana
- ✳️ otrā papildu darbība — iekraušana
- ✳️ otrā papildu darbība — izkraušana
- ➡️ divpusējs pārvadājums
- ➡️ papildu atbrīvojums pārvadājumam
- ➡️ pārvadājums, kam nepiemēro atbrīvojumu
- ➡️ tranzīts / brauciens bez kravas

I. DIVPUSĒJI PĀRVADĀJUMI

1. Attiecībā uz kuriem starptautiskiem divpusējiem pārvadājumiem nav jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā?

1. scenārijs. Divi divpusēji pārvadājumi

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, pārvadā preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā no Viļņas (Lietuva) uz Parīzi (Francija). Transportlīdzekļa vadītājs izkrauj visas preces Parīzē. Pēc tam atpakaļceļam transportlīdzekļa vadītājs Parīzē iekrauj preces, lai nogādātu tās Viļņā (Lietuva).



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica divus divpusējus pārvadājumus: vienu no Lietuvas (dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību) uz Franciju (uzņēmēja dalībvalsts), bet otru — no Francijas atpakaļ uz Lietuvu. Tādējādi attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju visā brauciena laikā nebija jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.

2. scenārijs. Divpusēji pārvadājumi ar trim izkrašanas vietām

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Viļņā (Lietuva). Tad transportlīdzekļa vadītājs brauc uz Berlīni (Vācija) un izkrauj vienu trešdaļu no precēm, pēc tam uz Antverpeni (Beļģija), lai izkrautu vēl vienu trešdaļu no precēm. Vēlāk transportlīdzekļa vadītājs turpina ceļu uz Lionu (Francija), kur izkrauj atlikušās preces — vienu trešdaļu no transportlīdzekļa sākotnējās kravas.

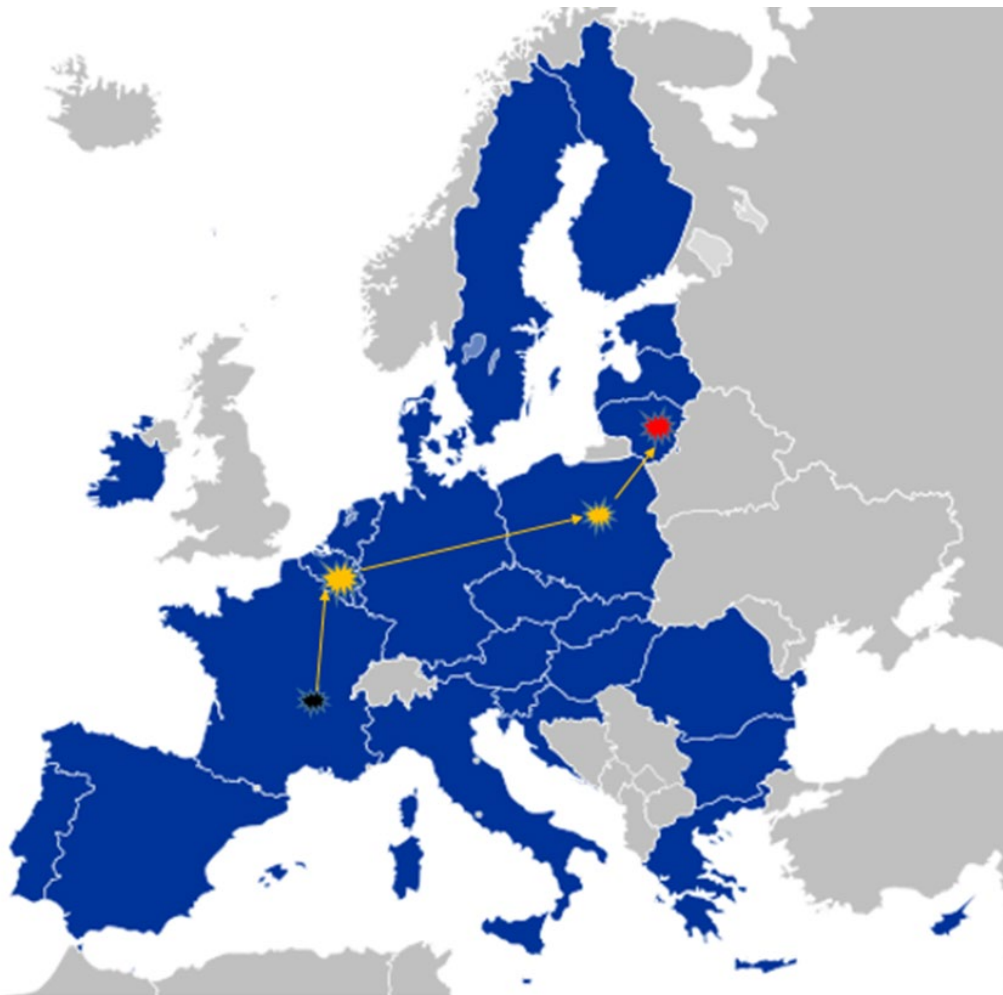


Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica trīs divpusējus pārvadājumus vienā braucienā. Brauciens sākas ar preču iekraušanu pilna kravnesības tilpuma apmērā kravas transportlīdzeklī Lietuvā (dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību), pēc tam šīs preces tika izkrautas trijās dažādās valstīs (daļēja preču izkraušana Vācijā, Beļģijā un Francijā). Tā kā vienā braucienā drīkst veikt vairākus divpusējus pārvadājumus, kuriem piemēro atbrīvojumu (t. i., uz katru no tiem attiecas atsevišķa preču pavadzīme)¹⁴, attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju visā brauciena laikā nebija jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.

¹⁴ Direktīvas (ES) 2020/1057 10. apsvēruma: “Kad transportlīdzekļa vadītājs iesaistās divpusējos pārvadājumos no dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību (dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību), uz citas dalībvalsts teritoriju vai uz trešās valsts teritoriju, vai atpakaļ uz tās dalībvalsts teritoriju, kurā veic uzņēmējdarbību, pakalpojuma raksturam ir cieša saikne ar to dalībvalsti, kurā veic uzņēmējdarbību. Ir iespējams, ka transportlīdzekļa vadītājs veic vairākus divpusējus pārvadājumus viena brauciena laikā.”

3. scenārijs. Divpusēji pārvadājumi ar trim iekraušanas vietām

Pēc 2. scenārijā aprakstīto pārvadājumu veikšanas atpakaļceļā uz Lietuvu transportlīdzekļa vadītājs, kurš ir nodarbināts uzņēmumā, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, Lionā (Francija) iekrauj preces vienas trešdaļas transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā. Tad transportlīdzekļa vadītājs brauc uz Briseli (Beļģija) un iekrauj preces vēl vienas trešdaļas transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā, bet pēc tam dodas uz Varšavu (Polija), lai iekrautu preces atlikušās trešdaļas kravnesības tilpuma apmērā. Vēlāk transportlīdzekļa vadītājs turpina ceļu uz Viļņu (Lietuva), lai tur izkrautu visas preces.



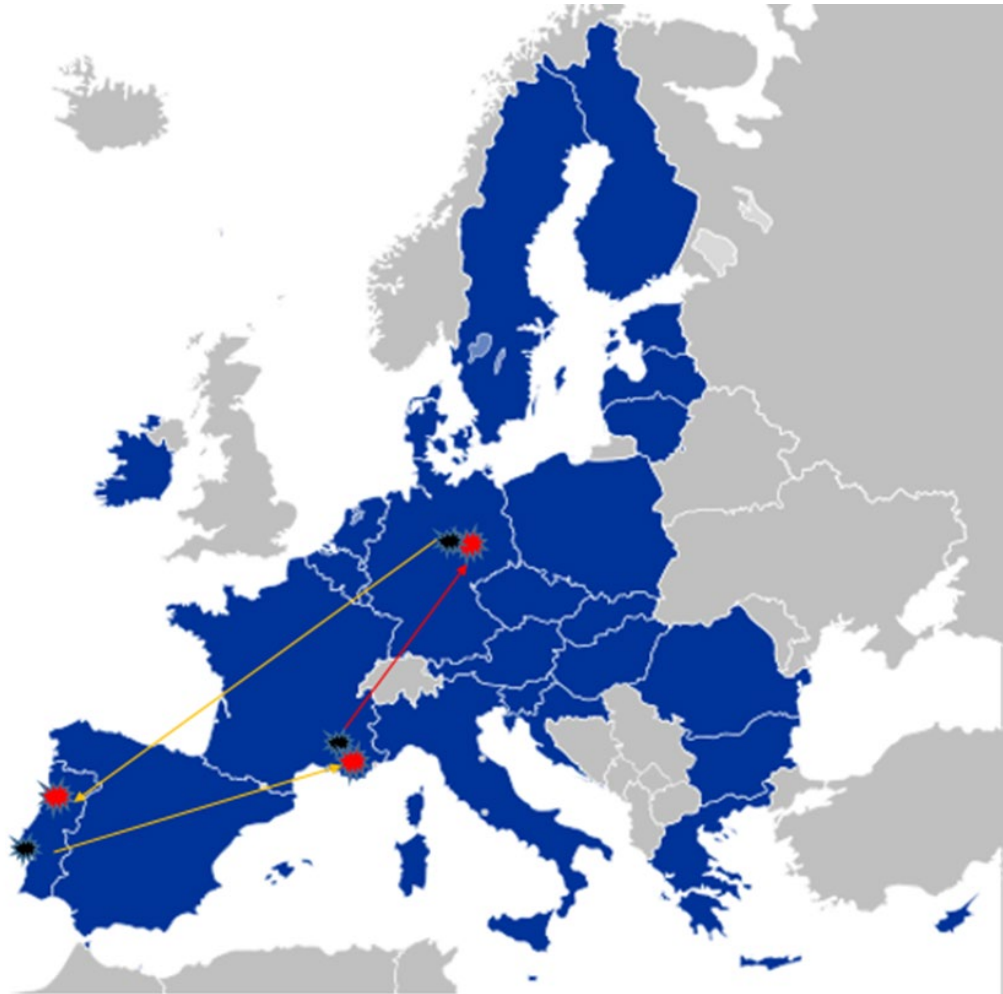
Secinājums. Atpakaļceļā uz dalībvalsti, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, transportlīdzekļa vadītājs veica trīs divpusējus pārvadājumus. Tā kā vienā braucienā drīkst veikt vairākus divpusējus pārvadājumus, kuriem piemērojams atbrīvojums (t. i., katram no tiem bija atsevišķa preču pavadzīme), attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju visā brauciena laikā nebija jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.

II. PĀRROBEŽU PĀRVADĀJUMI

2. Vai attiecībā uz transportlīdzekļa vadītājiem, kuri veic pārrobežu pārvadājumus, ir jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā?

4. scenārijs. Pārrobežu pārvadājums starp diviem divpusējiem pārvadājumiem

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Portugālē, pārvadā preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā no Lisabonas (Portugāle) uz Marseļu (Francija). Transportlīdzekļa vadītājs izkrauj visas preces Marseļā. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs Marseļā (Francija) iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā un pārvadā tās uz Berlīni (Vācija), kur tās izkrauj. Berlīnē (Vācija) transportlīdzekļa vadītājs iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā un pārvadā tās uz Portu (Portugāle), kur tās izkrauj.



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica divus divpusējus pārvadājumus un vienu pārrobežu pārvadājumu. Pirmais divpusējais pārvadājums sākās Portugālē (dalībvalsts, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību) ar preču iekraušanu un noslēdzās Francijā ar šo preču izkraušanu. Otrais divpusējais pārvadājums tika veikts, iekraujot preces Vācijā, lai izkrautu tās Portugālē (dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību). Šo divu divpusējo pārvadājumu laikā attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju nebija jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā. Preču iekraušana Francijā un izkraušana Vācijā bija pārrobežu pārvadājums, kas nebija saistīts ar nevienu no divpusējiem pārvadājumiem. Tādējādi transportlīdzekļa vadītājs uzsāk norīkojumu darbā uz Franciju pēc divpusējā pārvadājuma beigām, kad viņš sāk braukt uz iekraušanas punktu, kur tiks iekrautas preces, kuras ir jāpārvadā pārrobežu pārvadājuma kontekstā. Norīkojums darbā uz Franciju noslēdzas, kad transportlīdzekļa vadītājs atstāj Francijas teritoriju. Tad tiek uzskatīts, ka

transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Vāciju, t. i., no brīža, kad viņš ie brauc Vācijas teritorijā, līdz brīdim, kad tiek izkrautas preces šajā dalībvalstī.

5. scenārijs. Pārrobežu pārvadājums starp divpusēju pārvadājumu un braucienu bez kravas

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Portugālē, iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Lisabonā (Portugāle) un brauc uz Berlīni (Vācija), kur šīs preces tiek izkrautas. Berlīnē (Vācija) transportlīdzekļa vadītājs piekrauj pilnu kravas transportlīdzekli ar citām precēm un aizved tās uz Madridi (Spānija), kur tās izkrauj. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs brauc ar tukšu kravas transportlīdzekli no Madrides (Spānija) atpakaļ uz savu dalībvalsti, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību (Portugāle).



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica vienu divpusēju pārvadājumu no Portugāles uz Vāciju, vienu pārrobežu pārvadājumu no Vācijas uz Spāniju un vienu braucienu bez kravas atpakaļceļā no Spānijas uz Portugāli. Transportlīdzekļa vadītājs uzsāk norīkojumu darbā uz Vāciju pēc divpusējā pārvadājuma beigām, kad viņš sāk braukt uz iekraušanas punktu, kur tiks iekrautas preces, kuras ir jāpārvadā no Vācijas uz Spāniju pārrobežu pārvadājuma kontekstā. Norīkojums darbā uz Vāciju noslēdzas, kad transportlīdzekļa vadītājs atstāj Vācijas teritoriju. Pēc tam tiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Spāniju, t. i., no brīža, kad viņš iebrauc Spānijas teritorijā, līdz brīdim, kad preces, kas pārvadātas no Vācijas pārrobežu pārvadājuma ietvaros, tiek izkrautas un transportlīdzekļa vadītājs pabeidz pārrobežu pārvadājumu. Brauciens bez kravas atpakaļceļā caur Spānijas teritoriju netiek uzskatīts par norīkojumu. Transportlīdzekļa vadītājs netiek uzskatīts par norīkotu darbā Francijā, kuru viņš šķērso tranzītā divpusējā pārvadājuma laikā no Portugāles uz Vāciju un pārrobežu pārvadājuma laikā no Vācijas uz Spāniju.

3. Kurām ierobežotām papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbībām nav jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā?

Attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju nav jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā, ja notiekoša divpusēja pārvadājuma kontekstā viņš veic arī **vienu “pārrobežu” pārvadājuma** iekraušanas un/vai izkraušanas **darbību** dalībvalstī vai trešā valstī, kuru transportlīdzekļa vadītājs šķērso, ar nosacījumu, ka transportlīdzekļa vadītājs neiekrauj un neizkrauj preces vienā un tajā pašā dalībvalstī.

Tas ir iespējams, piemēram, gadījumā, ja transportlīdzekļa vadītājs veic divpusēju pārvadājumu ar nepilnu kravu un iekrauj papildu preces pa ceļam, lai maksimāli izmantotu transportlīdzekļa kravnesību. Transportlīdzekļa vadītājs var veikt vienu pārrobežu pārvadājuma darbību, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums (t. i., papildu iekraušanas un/vai izkraušanas darbību), izpildot divpusēju pārvadājumu no dalībvalsts, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, uz uzņēmēju dalībvalsti. Kad tiek veikti divi secīgi divpusējie pārvadājumi no dalībvalsts, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, un uz to, katra šāda pārvadājuma laikā drīkst veikt vienu papildu pārrobežu pārvadājuma darbību, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums. Šis ir tā saucamais “**1+1 noteikums**”.

6. scenārijs. Divi divpusēji pārvadājumi ar diviem pārrobežu pārvadājumiem (1+1)

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, iekrauj preces puses transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Viļņā (Lietuva), lai piegādātu tās Barselonā (Spānija). Transportlīdzekļa vadītājs pietur Berlīnē (Vācija) un iekrauj atšķirīgas preces atlikušās puses transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs dodas uz Briseli (Beļģija) un tur izkrauj Berlīnē (Vācija) iekrautās preces. Tad transportlīdzekļa vadītājs turpina braucienu un Barselonā (Spānija) izkrauj Viļņā (Lietuva) iekrautās preces. Veicot divpusējo atpakaļceļa pārvadājumu, transportlīdzekļa vadītājs Barselonā (Spānija) iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā. Transportlīdzekļa vadītājs pietur Briselē (Beļģija), lai izkrautu pusi preču. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs turpina braucienu uz Viļņu (Lietuva), lai izkrautu atlikušo pusi preču.



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica divus divpusējus pārvadājumus, katrā divpusējā pārvadājumā veicot vienu papildu iekraušanas un/vai izkraušanas (pārrobežu pārvadājuma) darbību. Pirmais divpusējais pārvadājums tika veikts maršrutā no Lietuvas uz Spāniju, veicot vienu papildu darbību, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums (t. i., iekraujot preces Vācijā un izkraujot tās Beļģijā). Otrais (atpakaļceļa) divpusējais pārvadājums tika veikts maršrutā no Spānijas uz Lietuvu, arī veicot vienu papildu darbību, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums (t. i., iekraujot preces Spānijā un izkraujot daļu no tām Beļģijā). Attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju visā brauciena laikā nebija jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.

Jāņem vērā, ka viena papildu darbība, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums, var ietvert:

- iekraušanas darbību;
- izkraušanas darbību vai
- iekraušanas un izkraušanas darbību,

kā norādīts Direktīvas (ES) 2020/1057 1. panta 3. punktā.

4. *Vai atpakaļceļa divpusējā pārvadājuma laikā uz dalībvalsti, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, transportlīdzekļa vadītājs drīkst veikt divas papildu darbības, attiecībā uz kurām ir jāpiemēro atbrīvojums, ja divpusējā pārvadājuma laikā no dalībvalsts, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, netika veikta neviena papildu darbība?*

Jā, ja transportlīdzekļa vadītājs nav izmantojis iespēju veikt vienu papildu iekraušanas un/vai izkraušanas (pārrobežu pārvadājuma) darbību, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums, divpusējā pārvadājuma laikā no dalībvalsts, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, un šādam pārvadājumam seko atpakaļceļa divpusējs pārvadājums uz dalībvalsti, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību, attiecīgā atpakaļceļa divpusējā pārvadājuma laikā drīkst veikt divas papildu iekraušanas un/vai izkraušanas (pārrobežu pārvadājuma) darbības, attiecībā uz kurām ir jāpiemēro atbrīvojums. Šis ir tā saucamais “0+2 noteikums”.

7. scenārijs. Viens divpusējs pārvadājums ar diviem pārrobežu pārvadājumiem (0+2)

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Viļņā (Lietuva) un piegādā tās Madridē (Spānija).

Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Madridē (Spānija). Transportlīdzekļa vadītājs pietur Briselē (Beļģija), lai izkrautu vienu ceturtdaļu no minētajām precēm. Tad transportlīdzekļa vadītājs brauc uz Berlīni (Vācija) un izkrauj vienu ceturtdaļu no minētajām precēm. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs turpina braucienu uz Viļņu (Lietuva), lai izkrautu atlikušo pusi no minētajām precēm.



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica divus divpusējus pārvadājumus, atpakaļceļa divpusējā pārvadājumā veicot divas papildu izkrašanas (pārrobežu pārvadājuma) darbības. Pirmais divpusējais pārvadājums tika veikts no Lietuvas uz Spāniju, neveicot nevienu papildu darbību. Otrais (atpakaļceļa) divpusējais pārvadājums tika veikts no Spānijas uz Lietuvu, veicot divas papildu darbības, attiecībā uz kurām ir jāpiemēro atbrīvojums (t. i., pārrobežu pārvadājumus posmā Spānija–Beļģija un Spānija–Vācija, kas ietvēra divas papildu izkrašanas darbības). Attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju visā brauciena laikā nebija jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.

8. scenārijs. Viens divpusējs pārvadājums ar diviem pārrobežu pārvadājumiem (0+2)

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Viļņā (Lietuva) un piegādā tās Barselonā (Spānija). Transportlīdzekļa vadītājs iekrauj preces puses transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Barselonā (Spānija) un pēc tam pietur Lionā (Francija) un iekrauj cita veida preces puses transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs brauc uz Briseli (Beļģija) un izkrauj preces, kas tika iekrautas Lionā (Francija). Tad transportlīdzekļa vadītājs brauc uz Berlīni (Vācija), lai iekrautu citas preces puses transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā, kas vēlāk tiek izkrautas Varšavā (Polija). Visbeidzot, transportlīdzekļa vadītājs turpina braukt uz Viļņu (Lietuva), kur viņš izkrauj Barselonā (Spānija) iekrautās preces.



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs izpildīja divus divpusējus pārvadājumus ar divām papildu darbībām atpakaļceļa divpusējā pārvadājuma laikā, katrā no kurām tika veikta viena iekraušanas un viena izkraušanas (pārrobežu pārvadājuma) darbība. Pirmais divpusējais pārvadājums tika veikts no Lietuvas uz Spāniju, neveicot nevienu papildu darbību. Otrais (atpakaļceļa) divpusējais pārvadājums tika veikts no Spānijas uz Lietuvu, veicot divas papildu darbības, attiecībā uz kurām ir jāpiemēro atbrīvojums (t. i., pārrobežu pārvadājumus posmā Francija–Beļģija un Vācija–Polija, no kuriem katrs ietver vienu papildu iekraušanas un izkraušanas darbību). Attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāju visā brauciena laikā nebija jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.

5. Veicot vairākas papildu darbības divpusēja pārvadājuma kontekstā, attiecībā uz kurām no šīm darbībām ir jāpiemēro atbrīvojums un attiecībā uz kurām ir jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā?

Ja notiekoša divpusēja pārvadājuma kontekstā tiek veikti vairāki pārrobežu pārvadājumi, tad atbrīvojums no noteikumiem par norīkošanu darbā ir jāpiemēro **pirmajai darbībai** (“1+1 noteikuma” gadījumā) vai **pirmajām divām darbībām** (“0+2 noteikuma” gadījumā). Tādējādi, ja pārvadātājs veic trešo papildu darbību (“1+1 noteikuma” vai “0+2 noteikuma” scenārijā) vai vēl kādas papildu darbības, tad attiecībā uz šīm darbībām vairs nevar piemērot atbrīvojumu un ir jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.

9. scenārijs. Divpusēji pārvadājumi ar vienu pārrobežu pārvadājumu, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums, un vienu pārrobežu pārvadājumu, attiecībā uz kuru nav jāpiemēro atbrīvojums

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, iekrauj preces puses transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Viļņā (Lietuva), lai piegādātu tās Madridē (Spānija). Pa ceļam uz Madridi transportlīdzekļa vadītājs pietur Varšavā (Polija), lai iekrautu citas preces puses transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā, kuras ir jāpiegādā Berlīnē (Vācija). Pēc Varšavā iekrauto preču izkraušanas Berlīnē transportlīdzekļa vadītājs Berlīnē (Vācija) iekrauj cita veida preces puses transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā un dodas uz Briseli (Beļģija), kur tās izkrauj. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs turpina braukt uz Madridi (Spānija) un tur izkrauj Viļņā (Lietuva) iekrautās preces.



Secinājums. Šā divpusējā pārvadājuma ietvaros transportlīdzekļa vadītājs veica vienu divpusējo pārvadājumu (no Lietuvas uz Spāniju) un divas papildu iekraušanas un izkraušanas (pārrobežu pārvadājuma) darbības. Attiecībā uz pirmo papildu darbību, kas ir preču iekraušana Polijā un izkraušana Vācijā, ir jāpiemēro atbrīvojums no noteikumiem par norīkošanu darbā, savukārt attiecībā uz otro papildu darbību, kas ir preču iekraušana Vācijā un izkraušana Beļģijā, ir jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā. Tas tā ir tādēļ, ka transportlīdzekļa vadītājs jau ir izmantojis iespēju veikt vienu papildu iekraušanas un izkraušanas darbību, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums. Norīkojums darbā sākas ar preču iekraušanu Berlīnē (Vācija) un beidzas

ar to izkrašanu Briselē (Beļģija), pēc tam transportlīdzekļa vadītājs atsāk divpusējo pārvadājumu, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums no noteikumiem par norīkošanu darbā. Tādējādi tiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Vāciju no brīža, kad preces tiek iekrautas Berlīnē, līdz brīdim, kad viņš atstāj Vācijas teritoriju. Tad tiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Beļģiju, t. i., no iebrukšanas Beļģijas teritorijā līdz preču izkraušanai Briselē. Pēc preču izkraušanas Briselē transportlīdzekļa vadītājs atsāk divpusējo pārvadājumu, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro atbrīvojums no noteikumiem par norīkošanu darbā.

III. KABOTĀŽA

10. scenārijs. Divi divpusēji pārvadājumi + kabotāža

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Portugālē, iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Lisabonā (Portugāle) un piegādā tās Hamburgā (Vācija). Pēc preču izkraušanas Hamburgā (Vācija) transportlīdzekļa vadītājs iekrauj citas preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā un piegādā tās Minhenē (Vācija), kur tās izkrauj. Pēc tam Minhenē (Vācija) transportlīdzekļa vadītājs iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā, kuras ir jāpiegādā Lisabonā (Portugāle).



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica divus divpusējus pārvadājumus (vienu posmā Portugāle–Vācija, bet otru no Vācijas atpakaļceļā uz Portugāli) un vienu kabotāžas pārvadājumu Vācijā. Transportlīdzekļa vadītāja norīkojums darbā sākas pēc divpusējā pārvadājuma beigām (pēc preču izkraušanas Hamburgā), kad viņš sāk braukt uz preču iekraušanas punktu kabotāžas pārvadājumam Vācijā. Norīkojums darbā turpinās, veicot kabotāžas pārvadājumu, un beidzas tad, kad preces ir izkrautas un kabotāžas pārvadājums ir pabeigts. Netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Vāciju brauciena posmā pēc kabotāžas pārvadājuma beigām un tad, kad viņš uzsāk atpakaļceļā divpusējo pārvadājumu (t. i., brauc uz iekraušanas punktu, iekrauj preces divpusējam pārvadājumam un ved tās cauri Vācijas teritorijai).

IV. TRANZĪTS

6. Ko nozīmē jēdziens “tranzīts”, un vai uz to neattiecas noteikumi par norīkošanu darbā?

Tranzīta jēdzienu raksturo fakts, ka transportlīdzekļa vadītājs šķērso dalībvalsts teritoriju, neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu. Tādējādi transportlīdzekļa vadītāja atrašanās dalībvalstī kvalificēšanu par tranzītu neietekmē apstāšanās, piemēram, higiēnisku apsvērumu dēļ, kā arī degvielas uzpildes, pārtraukumu vai atpūtas periodu nolūkā¹⁵. Tas nozīmē, ka noteikumi par norīkošanu darbā neattiecas uz tranzīta situācijām.

11. scenārijs. Tranzīts + divpusējs pārvadājums + pārrobežu pārvadājums + tranzīts

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Portugālē, iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Lisabonā (Portugāle), lai piegādātu tās Madridē (Spānija). Pēc tam Madridē (Spānija) transportlīdzekļa vadītājs iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā, lai piegādātu tās Dortmundē (Vācija). Pēc preču piegādes Dortmundē transportlīdzekļa vadītājs atgriežas Lisabonā (Portugāle) ar tukšu transportlīdzekli.



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica vienu divpusēju pārvadājumu no Portugāles uz Spāniju, vienu pārrobežu pārvadājumu no Spānijas uz Vāciju un vienu braucienu bez kravas atpakaļceļā no Vācijas uz Portugāli. Netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā Spānijā tajā brauciena posmā, kurā tiek veikts divpusējais pārvadājums. Transportlīdzekļa vadītāja norīkojums darbā uz Spāniju sākas pēc divpusējā pārvadājuma beigām (pēc preču izkraušanas Madridē), kad viņš sāk braukt uz iekraušanas punktu, lai iekrautu preces pārrobežu pārvadājumam no Spānijas uz Vāciju. Norīkojums darbā uz Spāniju beidzas, kad transportlīdzekļa vadītājs atstāj Spānijas teritoriju. Tiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Vāciju no brīža, kad viņš iebruc Vācijas teritorijā, līdz brīdim, kad viņš pabeidz trešo valstu pārvadājumu Vācijā. Netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā Vācijā, kad viņš veic braucienu bez kravas atpakaļceļā uz Portugāli pēc pārrobežu pārvadājuma beigām. Netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā ne Francijā, ne Beļģijā, jo viņš šķērso šo valstu teritoriju tikai tranzītā, veicot pārrobežu pārvadājumu.

¹⁵ Direktīvas (ES) 2020/1057 11. apsvēruma.

V. BRAUCIENI BEZ KRAVAS

7. *Vai var uzskatīt, ka brauciens bez kravas ir līdzvērtīgs tranzītam?*

Nē. Attiecībā uz tranzīta situāciju vienmēr piemēro atbrīvojumu no noteikumiem par norīkošanu darbā, savukārt attiecībā uz braucienu bez kravas¹⁶ piemēro atbrīvojumu, ja to veic saistībā ar divpusēju pārvadājumu. Atbrīvojumu nepiemēro, ja to veic saistībā ar kabotāžu vai starptautiskiem pārvadājumiem, kas nav divpusēji pārvadājumi, attiecībā uz kuriem ir jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā (pārrobežu pārvadājumi).

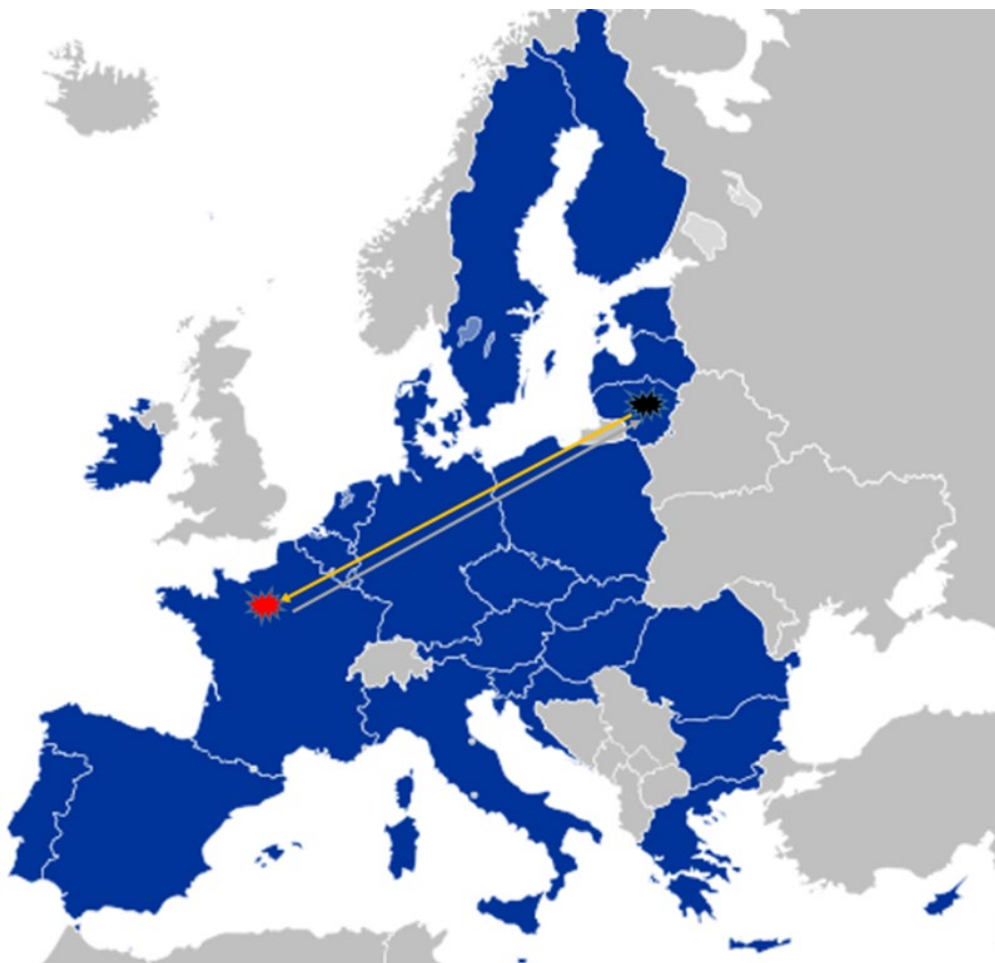
Principā norīkojums darbā beidzas ar preču izkraušanu tāda pārvadājuma gadījumā, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā (piem., kabotāža vai pārrobežu pārvadājumi). Noteikumu par norīkošanu darbā vai atbrīvojuma piemērošana tam sekojošajam braucienam bez kravas ir atkarīga no tā, vai attiecībā uz jauno pārvadājumu, kurš izraisa attiecīgo braucienu bez kravas, ir jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā. Šajā kontekstā ir svarīgi norādīt, ka netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā, ja pēc preču izkraušanas pārvadājumā, attiecībā uz kuru ir jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā, viņš veic braucienu bez kravas atpakaļ uz dalībvalsti, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību.

¹⁶ Regulas (EK) Nr. 1072/2009 2. panta 2) punktā ir noteikts, ka “starptautisks pārvadājums” ir:

- a) brauciens ar kravu, ko transportlīdzeklis veic no pārvadājuma sākuma vietas līdz galamērķa vietai, kuras atrodas divās dažādās dalībvalstīs, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;
- b) brauciens ar kravu, kuru transportlīdzeklis veic no dalībvalsts uz trešo valsti vai otrādi, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;
- c) brauciens ar kravu, kuru transportlīdzeklis veic starp trešām valstīm tranzītā cauri vienas vai vairāku dalībvalstu teritorijai; vai
- d) brauciens bez kravas saistībā ar a), b) un c) apakšpunktā minētajiem pārvadājumiem;”.

12. scenārijs. Divpusējs pārvadājums + brauciens bez kravas

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Viļņā (Lietuva) un piegādā un izkrauj tās Parīzē (Francija). Atpakaļceļā transportlīdzekļa vadītājs brauc no Francijas uz Lietuvu ar tukšu transportlīdzekli.



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica vienu divpusēju pārvadājumu no Lietuvas uz Franciju, kam sekoja brauciens bez kravas atpakaļ no Francijas uz Lietuvu. Netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā visa brauciena laikā: ne divpusējā pārvadājuma laikā uz Franciju, ne brauciena bez kravas laikā, kas tika veikts pēc divpusējā pārvadājuma beigām no dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, nolūkā atgriezties šajā dalībvalstī.

13. scenārijs. Divi divpusēji pārvadājumi + viens brauciens bez kravas

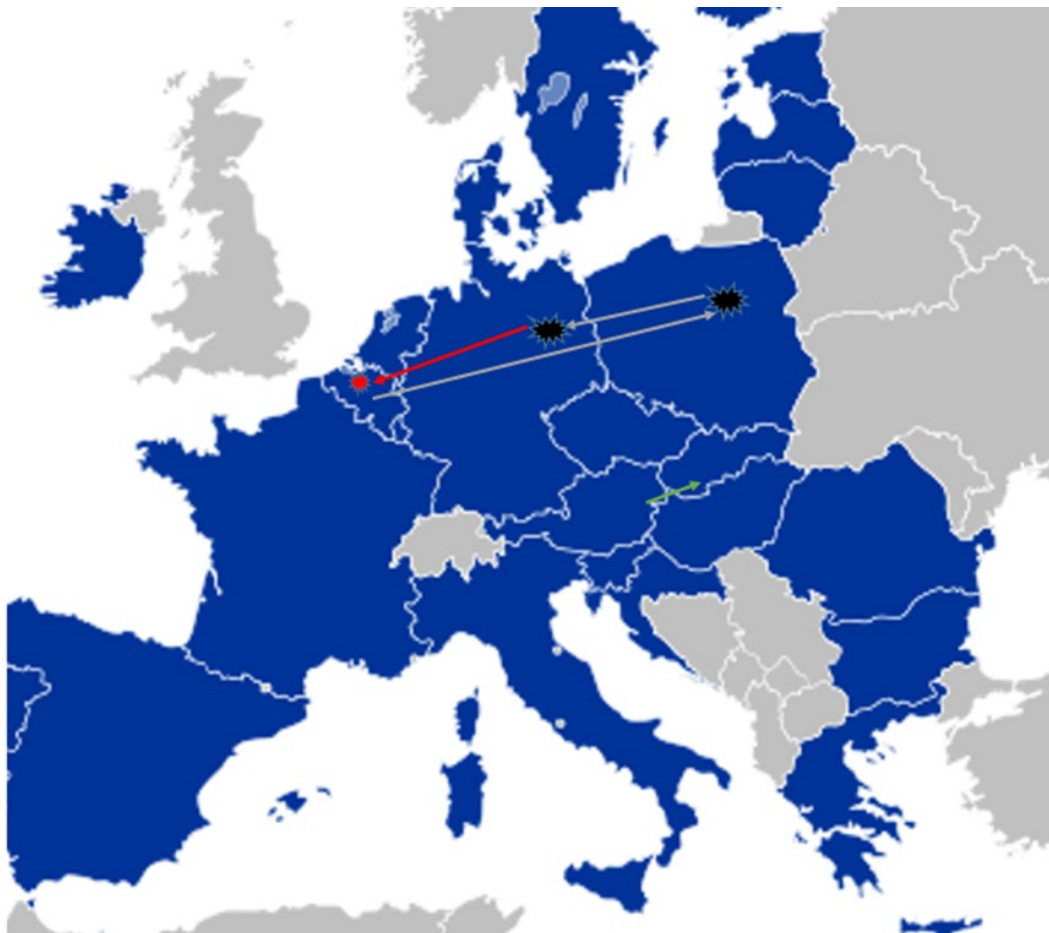
Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Lietuvā, iekrauj preces Viļņā (Lietuva) un piegādā un izkrauj tās Parīzē (Francija). Tad transportlīdzekļa vadītājs brauc ar tukšu transportlīdzekli no Parīzes (Francija) uz Antverpeni (Beļģija). Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs iekrauj preces Antverpenē (Beļģija) un piegādā un izkrauj tās Viļņā (Lietuva).



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica divus divpusējus pārvadājumus un starp tiem vienu braucienu bez kravas. Pirmais divpusējais pārvadājums tika veikts no Lietuvas uz Franciju, savukārt otrais divpusējais pārvadājums tika veikts no Beļģijas uz Lietuvu. Būtu jāuzskata, ka brauciens bez kravas starp Franciju un Beļģiju tika veikts saistībā ar otro divpusējo pārvadājumu, kas sākas Beļģijā, tādēļ noteikumi par norīkošanu darbā nav jāpiemēro. Tādējādi nevienā no šiem pārvadājumiem netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā.

14. scenārijs. Divi braucieni bez kravas + viens pārobežu pārvadājums

Transportlīdzekļa vadītājs, kura uzņēmums īsteno uzņēmējdarbību Polijā, veic braucienu bez kravas no Varšavas (Polija) uz Berlīni (Vācija). Berlīnē (Vācija) transportlīdzekļa vadītājs piekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā un pārvadā tās uz Briseli (Beļģija), kur tās izkrauj. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs brauc bez kravas no Briseles (Beļģija) uz Varšavu (Polija).



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica divus atsevišķus braucienus bez kravas un vienu pārobežu pārvadājumu starp tiem. Pirmajam braucienam bez kravas starp Poliju un Vāciju sekoja pārobežu pārvadājums starp Vāciju un Beļģiju, kuram sekoja brauciens bez kravas atpakaļceļā no Beļģijas uz Poliju. Brauciens bez kravas posmā no Polijas uz Vāciju tika veikts saistībā ar pārobežu pārvadājumu, kas sākās Vācijā. Tādēļ tiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Vāciju no brīža, kad viņš iebrauc Vācijas teritorijā, līdz brīdim, kad viņš izbrauc no Vācijas teritorijas. Šis laikposms ietver braukšanu ar tukšu transportlīdzekli uz iekraušanas punktu Vācijā, preču iekraušanu Vācijā un to pārvadāšanu cauri Vācijas teritorijai. Pēc tam tiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Beļģiju no brīža, kad viņš iebrauc Beļģijas teritorijā, līdz brīdim, kad viņš pabeidz pārobežu pārvadājumu Beļģijā. Netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Beļģiju pēc pārobežu pārvadājuma beigām, kad notiek brauciens bez kravas atpakaļceļā uz dalībvalsti, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību. Netiek uzskatīts, ka transportlīdzekļa vadītājs ir norīkots darbā uz Nīderlandi laikā, kad viņš veic pārobežu pārvadājumu starp Vāciju un Beļģiju, jo viņš tikai izbrauc cauri Nīderlandes teritorijai tranzītā, neveicot iekraušanas vai izkraušanas darbības.

15. scenārijs. Divi divpusēji pārvadājumi + kabotāža + divi braucieni bez kravas

Transportlīdzekļa vadītājs, kura darba devējs ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Vācijā, iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Berlīnē (Vācija), brauc uz Parīzi (Francija) un izkrauj visas šīs preces. Tad transportlīdzekļa vadītājs brauc ar tukšu transportlīdzekli uz Lionu (Francija), kur viņš iekrauj preces un pēc tam pārved tās uz Marseļu (Francija), kur tās izkrauj. Pēc tam transportlīdzekļa vadītājs brauc ar tukšu transportlīdzekli no Marseļas (Francija) uz Nanti (Francija). Atpakaļceļā uz Vācijas transportlīdzekļa vadītājs iekrauj preces pilna transportlīdzekļa kravnesības tilpuma apmērā Nantē (Francija) un izkrauj tās Berlīnē (Vācija).



Secinājums. Transportlīdzekļa vadītājs veica divus divpusējus pārvadājumus (no Vācijas uz Franciju un no Francijas uz Vāciju), vienu kabotāžas pārvadājumu Francijā un divus braucienus bez kravas Francijā. Pirmais divpusējais pārvadājums no Vācijas noslēdzās ar preču izkraušanu Parīzē (Francija). Transportlīdzekļa vadītāja norīkojums darbā uz Franciju sākas pēc divpusējā pārvadājuma beigām, kad viņš sāk braukt (brauciens bez kravas) uz iekraušanas punktu, kur viņš iekraus preces, kas kabotāžas pārvadājuma veidā ir jāpiegādā Francijā. Norīkojums darbā uz Franciju beidzas tad, kad tiek pabeigts kabotāžas pārvadājums, jo pēc tam transportlīdzekļa vadītājs brauc ar tukšu transportlīdzekli nolūkā iekraut preces, kuras ir jāpiegādā no Francijas uz Vācijas divpusēja pārvadājuma veidā. Tādējādi attiecībā uz pirmo braucienu bez kravas starp Parīzi un Lionu ir piemērojami noteikumi par norīkošanu darbā, jo šis brauciens ir saistīts ar kabotāžas pārvadājumu, kas tiek veikts starp Lionu un Marseļu. Attiecībā uz otro braucienu bez kravas posmā starp Marseļu un Nanti nav jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā, jo šis brauciens ir saistīts ar atpakaļceļa divpusējo pārvadājumu no Nantes (Francija) uz Berlīni (Vācija), attiecībā uz kuru nav jāpiemēro noteikumi par norīkošanu darbā.