

Sākotnējais izvērtējums par privātpersonas iesniegto izskatāmā gadījuma (*specific instance*) pieprasījumu par SIA “OMNIVA” darbību

Rīgā, 2022. gada 14. aprīlī

Par Nacionālo kontaktpunktu un tā lomu

2004. gadā Latvija pievienojās Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) Vadlīnijām daudznacionāliem uzņēmumiem par atbildīgu uzņēmējdarbību ([OECD Guidelines for Multinational Enterprises on Responsible Business Conduct](#), turpmāk – Vadlīnijas). Vadlīnijas ir valdību rekomendācijas uzņēmumiem, kas nosaka visaptverošus atbildīgas uzņēmējdarbības standartus, ietverot tādas jomas kā cilvēktiesības, darba tiesības, vide, korupcija, patērētāju tiesības, kā arī informācijas nodošanu atklātībai, zinātnei un tehnoloģijas, konkurenci un nodokļus. Vadlīnijas arī paredz strīdu risināšanas procedūru starp uzņēmumiem un kopienām vai indivīdiem, kurus negatīvi ietekmē uzņēmuma darbība.

Vadlīnijas attiecas uz daudznacionāliem uzņēmumiem, kas darbojas vai ir reģistrētas valstīs, kas ir parakstījušas OECD Starptautisko investīciju un daudznacionālo uzņēmumu deklarāciju ([OECD Declaration on International Investment and Multinational Enterprises](#)).

Vadlīnijām ir pievienojušās visas 38 OECD dalībvalstis un vēl 13 valstis, kas nav pievienojušās šai organizācijai. Visās šajās valstīs ir izveidots nacionālais kontaktpunkts (turpmāk – NKP) Vadlīniju ieviešanai.

LVNKP pilnvaras ir divējādas:

- 1) veicināt Vadlīniju pieejamību un sabiedrības informētību par tām;
- 2) izskatīt Kontaktpunktā iesniegtus pieteikumus par izskatāmiem gadījumiem (*specific instance*), kad tiek pamatota Vadlīniju rekomendācijas/ rekomendāciju neievērošana no daudznacionālā uzņēmuma puses.

NKP nav tiesu institūcija un nevar piespiest puses piedalīties dialoga vai mediācijas procesā vai likt izmaksāt kompensāciju.

Kopsavilkums

Izskatāmais gadījums (*specific instance*) ir saistīts ar privātpersonas iesniegumu par SIA OMNIVA autovadītāju praksi atstāt automašīnu ar ieslēgtu motoru, kamēr klientiem tiek aiznesti sūtījumi. Izskatāmais gadījums tika pārņemts no Igaunijas NKP, kuram tika adresēts iesniegums par iespējamu Vadlīniju pārkāpumu, ievērojot, ka SIA OMNIVA mātes kompānija ir Igaunijas AS Eesti Post. Iesniegumā norādīts, ka prakse neatbilst atbildīgas uzņēmējdarbības standartiem, jo rada apdraudējumu sabiedriskai drošībai (automašīna ar ieslēgtu motoru un atslēgām aizdedzē bez kontroles atrodas tieši blakus bērnu rotaļlaukumam), un piesārņojumu – kaitīgu emisiju un trokšņa veidā.

Faktiskie apstākļi un pušu argumenti

Izskatāmais gadījums saistīts ar privātpersonas, Latvijas iedzīvotāja, 2021. gada 8. jūlija iesniegumu Igaunijas NKP par uzņēmuma SIA OMNIVA vadītāju praksi, kas iesniedzēja skatījumā neatbilst atbildīgas uzņēmējdarbības principiem. Iesniegums Igaunijas NKP tapis pēc sarakstes ar SIA OMNIVA par šo jautājumu, ievērojot, ka SIA OMNIVA pieder kompānijai AS Eesti Post.

Sarakstē ar SIA OMNIVA privātpersona vērsa šī uzņēmuma uzmanību uz situācijām, kad kurjeri bieži pamet automašīnu ar ieslēgtu motoru un dodas iznēsāt sūtījumus. Šī prakse ir īpaši bīstama, ja transporta līdzeklis ar atslēgu aizdedzē tiek atstāts blakus bērnu rotaļlaukumam. Šāda uzvedība nav pieņemama no sabiedriskās drošības viedokļa. Turklāt tā rada nevajadzīgu gaisa un trokšņa piesārņojumu, no kura jo īpaši cieš apkārtējo namu iedzīvotāji. Iesniedzējs lūdza uzņēmumu šo praksi pārtraukt, aicinot šoferus izslēgt motoru, ja tiek izkāpts no mašīnas.

Sarakstē ar iesniedzēju SIA OMNIVA norādīja, ka šāda prakse ir attaisnojama ar karsto laiku vasarā. Turklāt iesniedzēja nama pagalmā nav uzstādīta “Dzīvojamās zonas” zīme, kas liktu ierobežot laiku, cik ilgi mašīna var atrasties pie mājas ar ieslēgtu motoru.

Ievērojot, ka sarakste ar SIA OMNIVA nedeļa iesniedzējam vēlamu rezultātu, viņš vērsās ar iesniegumu Igaunijas NKP, norādot, ka OMNIVA pārkāpj atbildīgas uzņēmējdarbības standartus, radot kaitējumu videi (CO2) un iedzīvotājiem (troksnis un sabiedriskā drošība).

Igaunijas NKP sazinājās ar OMNIVA Igaunija.

Vienlaikus Igaunijas NKP sazinājās ar Latvijas NKP, informējot par saņemto iesniegumu un lūdzot iesaistīties, ievērojot, ka izskatāmais gadījums attiecas uz Latvijā notikušu iespējamu Vadlīniju pārkāpumu.

SIA OMNIVA skatījums uz situāciju

Ievērojot Igaunijas NKP lūgumu, 13.09.2021. Latvijas NKP videokonferences formātā sazinājās ar SIA OMNIVA, aicinot izklāstīt savu redzējumu par iesniedzēja aprakstīto situāciju un pasākumiem līdzīgu izskatāmo gadījumu novēršanai.

Tikšanās laikā uzņēmuma pārstāvji norādīja, ka SIA OMNIVA ir notikusi sarakste ar personu, kas sākotnēji pauda sūdzību uzņēmumam, bet vēlāk vērsās Igaunijas NKP. Risinot konkrēto gadījumu, SIA OMNIVA lūdza kurjeram, kurš parasti veic piegādes komersantam attiecīgajā adresē, mainīt praksi un neatstāt automašīnu ar iedarbinātu dzinēju. Atkārtoti gadījumi ir saistīti ar ‘cilvēcisku kļūdu’ – proti, piegādi veica cits uzņēmuma darbinieks, kas nebija atbilstoši instruēts.

SIA OMNIVA uzskata, ka tas, vai piegādes laikā dzīvojamā zonā var atstāt automašīnu ar iedarbinātu dzinēju, ir katra darbinieka ziņā. Liekot uzņēmuma darbiniekiem mainīt esošo praksi, uzņēmums riskē tos zaudēt. Svarīga ir autovadītāju ērtība un komforts, sasildot vai atdzesējot kabīni atkarībā no laika apstākļiem. Prakse, kad dzinējs netiek izslēgts, kamēr vadītājs veic sūtījumu piegādi, pēc uzņēmuma domām ir videi draudzīgāka nekā tāda, kad motors tiek izslēgts, bet pēc īsa laika atkal iedarbināts.

Uzņēmums piešķir lielu nozīmi ilgtspējas un aprites ekonomikas jautājumiem. SIA OMNIVA ir vienošanās ar Neste Latvija par atjaunojamās dīzeļdegvielas izmantošanu sūtījumu piegādes pakalpojumu nodrošināšanā. Pāreju uz tikai NESTE MY degvielas izmantošanu plānots īstenot pakāpeniski un ilgtermiņā tas ļaus SIA OMNIVA samazināt uzņēmuma autoparka radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz pat 90 %.

Iesniedzēja skatījums uz situāciju

Sarakstē ar Igaunijas un Latvijas NKP iesniedzējs pauda neizpratni, par ļoti atšķirīgo nostāju, ko savos paziņojumos par situāciju pauda OMNIVA mātes uzņēmums Tallinā un meitas uzņēmuma pārstāvji Rīgā. Iesniedzējs norāda, ka Igaunijas NKP 2021. gada 06.08.2021. e-pastā norādīja, ka no OMNIVA Igaunija ir saņemts šāds skaidrojums attiecībā uz procedūru: *Saskaņā ar [uzņēmuma] procedūru automašīnās vadītājam ir jābrauc pieklājīgi un rādīt priekšzīmi citiem, saskaņā ar ceļu satiksmes noteikumiem un labo praksi. Vadītājam ir jādara viss, lai novērstu automašīnas zādzību, tai skaitā jāaizslēdz mašīnas durvis un logus, kad tā tiek atstāta, un jāpārliedz signāls, ka ir ieslēgta signalizācija.*

Ievērojot iesniedzēja aprakstīto situāciju, OMNIVA Igaunija norādīja, ka *tā ir gatava iekšējās procedūras padarīt vēl stingrākas, pievienojot noteikumu, ka vadītājs izslēdz motoru, kad pamet automašīnu. OMNIVA Igaunija ieskatā pašreizējā procedūra jau nosaka šādu rīcības veidu un vadītājam vajadzēja tai sekot, taču OMNIVA Igaunija ir gatava formulēt šīs prasības detalizētāk un izskaidrot tās uzņēmuma darbiniekiem.*

Tāpat iesniedzējs paudis neizpratni, kādēļ pāris mēnešus vēlāk OMNIVA Igaunija mainīja savu nostāju attiecībā uz motora izslēgšanu, pamatot automašīnu. Proti, 15.10.2021. ar Igaunijas NKP starpniecību viņam tika paziņots, ka *SIA OMNIVA un AS Eesti Post apstiprina, ka situācijā, kad kurjers atstāj automašīnu, ir obligāti jāizslēdz motors un jāizslēdz automašīnas durvis. Veicot sūtījumu piegādi, var neizslēgt motoru un neaizslēgt durvis tikai gadījumā, ja piegāde notiek tiešā automašīnas tuvumā.* Iesniedzēja ieskatā, šī pozīcijas maiņa ir saistīta ar vēlmi pamatot un attaisnot līdzšinējo SIA OMNIVA praksi, kas bija par pamatu sākotnējam iesniegumam. Turklāt šāds paskaidrojums nesniedz atbildi, kas tiek saprasts ar atrašanos ‘tiešā tuvumā’.

Iesniedzēja ieskatā SIA OMNIVA nav sniegusi atbildi, kāpēc tā sākotnējā sarakstē ar iesniedzēju sagrozīja Ceļa satiksmes noteikumu saturu – proti, norādīja, ka Ceļu satiksmes noteikumu 142.2. punkts, kas paredz aizliegumu stāvēt transportlīdzekļiem ar iedarbinātu motoru ilgāk par piecām minūtēm, nav piemērojams, jo nama teritorijā nav uzstādīta dzīvojamās zonas zīme, taču noklusēja, ka saskaņā ar noteikumu 144. punktu šī pati prasība attiecas arī uz daudzdzīvokļu namu pagalmiem.

Iesniedzējs uzskata, ka SIA OMNIVA apgalvojumam, ka videi draudzīgāks risinājums ir neizslēgt motoru, ja mašīna ir atstāta stāvam uz īsu brīdi, nav nekāda pamatojuma. Tieši otrādi – Karaliskais automobilistu klubs (*Royal Automobile Club (RAC)*), lielākais Apvienotās Karalistes NVO transporta jomā, kas apvieno 12.7 miljonus biedrus un ir galvenais nevalstiskais

valdības partneris jautājumos par transportu un ceļu satiksmi, 2021. gada rudenī paziņoja, ka stāvoša mašīna rada CO2 un citu kaitīgo gāzu emisijas divreiz vairāk nekā braucoša mašīna.¹

Iesniedzēja ieskatā SIA OMNIVA teiktais par pakāpenisku pāreju uz NESTE atjaunojamās dīzeļdegvielas izmantošanu neskar viņa iesniegumā minētos jautājumus. Iesniedzējs norāda uz dīzeļdegvielas radītajām veselībai un jo īpaši plaušām kaitīgajām slāpekļa dioksīda (NO2) emisijām un pilsētu, piemēram, Londonas, politiku radīt zemo emisiju zonas šī piesārņojuma ierobežošanai.²

Iesniedzējs norāda, ka viņa vienīgā prasība ir prakses maiņa – SIA OMNIVA automašīnu vadītāji pirms automašīnas atstāšanas, izslēdz motoru un aizslēdz durvis. SIA OMNIVA menedžments veic kontroli, ka šāds rīcības protokols tiek ievērots viscaur kompānijā gan Igaunijā, gan Latvijā.

Sadarbība ar Igaunijas NKP

Latvijas NKP saņēma informāciju par iesniegumu attiecībā uz OMNIVA darbību no Igaunijas NKP, kuram iesniegums tika adresēts dēļ OMNIVA mātes kompānijas atrašanos Igaunijā. 2021. gada novembrī Latvijas NKP piekrita Igaunijas NKP lūgumam pārņemt iesnieguma izskatīšanu savā kompetencē. Lūgums tika pamatots ar to, ka izskatāmais gadījums uz attiecas uz uzņēmuma darbību Latvijā. Mātes uzņēmums Igaunijā ir paudis viedokli, ka SIA OMNIVA ir atbildīga vietējo kompetento iestāžu priekšā.

Ekspertu viedokļi

Izvērtējuma gaitā pēc NKP lūguma tika saņemti ekspertu viedokļi no trīs organizācijām – Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM), kā arī no Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS), kura pārstāvji ir arī NKP locekļi.

¹ RAC rekomendē izslēgt motoru, ja stāvēšanas laiks pārsniegs 2 minūtes. Saskaņā ar Igaunijas NKP sniegto informāciju Igaunijā stāvošu mašīnu ar ieslēgtu motoru var atstāt tikai uz divām minūtēm. Saskaņā ar Apvienotās Karalistes ceļu satiksmes noteikumiem sods par motora atstāšanu ieslēgtu stāvošā mašīnā (*engine idling*) soda nauda ir 20 GBP. Ja sods netiek samaksāts noteiktajā laikā, tas tiek dubultots.

² Jāatzīmē, ka saules gaismas ietekmē slāpekļa dioksīds reaģē ar ogļūdeņradi un rada ozonu un veicina PM (*particulate matter*) daļiņu veidošanos. Daļiņu piesārņojums ir īpaši bīstams bērniem un vecākiem cilvēkiem, izraisot elpošanas un sirds slimības, kā arī onkoloģiskas saslimšanas. Dīzeļdegvielas radītais piesārņojums ir vairāku Eiropas lielo pilsētu dienaskārtībā, gan ieviešot nodevu režīmu, gan aizliedzot ar dīzeļdegvielu darbināmām automašīnām iebraukt noteiktos rajonos <https://phys.org/news/2018-10-european-cities-diesel-polluted-air.html>

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)

VARAM uz NKP lūdza uzdotajiem jautājumiem sniedza šādas atbildes:

1) Vai Latvijā (vai ārvalstīs) ir veikti autoritatīvi pētījumi, kas apstiprina SIA OMNIVA apgalvojumu, ka motora neizslēgšana stāvošam automobilim ir videi draudzīga?

VARAM norāda, ka tās rīcībā nav informācijas, vai Latvijā līdz šim ir veikti autoritatīvi pētījumi, kuru ietvaros būtu salīdzinātas automobiļu radītās emisijas, kas veidojas, darbinot motoru tukšgaitā, un emisijas, kas veidojas, automobili restartējot (secīgi izslēdzot un iedarbinot automobiļa motoru). Vēršam uzmanību, ka šādi pētījumi tomēr ir veikti ārvalstīs. Piemēram, Amerikas Savienotajās Valstīs organizācija “*Environmental Defence Fund*” ir publicējusi apskatrakstu³, kurā, cita starpā, teikts, ka kopumā automašīna, darbinot to tukšgaitā ilgāk par 10 sekundēm, patērēs vairāk degvielas un līdz ar to arī radīs lielākas emisijas (izplūdes gāzēs), nekā automašīnas restartēšanas gadījumā. Šādu tēzi apstiprina “*Agronne National Laboratory*” veiktā eksperimentālā pētījuma⁴ rezultāti. Turklāt jāpiebilst, ka šo tēzi apstiprina arī tas, ka mūsdienu automobiļi tiek aprīkoti ar speciālām ierīcēm, kas novērš automobiļa motora darbināšanu tukšgaitā, piemēram, automobilim piebraucot klāt krustojumam un apstājoties, automobiļa motors tiek automātiski izslēgts, tādējādi sekmējot emisiju samazināšanu.

Papildinot iepriekšējā rindkopā minēto, jāatzīmē, ka vairākās valstīs ir paredzēti sodi par automašīnas darbināšanu tukšgaitā. Piemēram, naudas sodi automašīnu īpašniekiem par automašīnas darbināšanu tukšgaitā, kamēr automašīna ir novietota stāvvietā, Lielbritānijā pašvaldības var piemērot £ 20 lielu naudas sodu⁵. Arī Amerikas Savienotajās Valstīs daudzos štatos pastāv līdzīgs regulējums, piemēram, ASV Kolorado štata Winter Park pilsētā par jebkura automobiļa darbināšanu tukšgaitā ir paredzēts naudas sods līdz \$ 300 vai brīvības atņemšana līdz 90 dienām⁶. Šādu sodu mērķis ir nodrošināt sabiedrības drošību un novērst veselības apdraudējumus. Papildus vēršam uzmanību, ka Latvijā atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumu Nr. 279 “Ceļu satiksmes noteikumi” 142.2. punktam dzīvojamās zonās ir aizliegts stāvēt transportlīdzekļiem ar iedarbinātu motoru ilgāk par piecām minūtēm.

2) Vai atjaunojamā dīzeļdegviela dos iespēju samazināt ne tikai CO2 emisijas, bet arī citu dīzeļdegvielu radīto piesārņojumu (piem., slāpekļa oksīdi)?

Attiecībā uz otro jautājumu norādām, ka VARAM rīcībā nav informācijas par emisiju samazinājumiem, ko panāk, aizstājot fosilo dīzeļdegvielu ar atsevišķu ražotāju atjaunojamām

³ Idling gets you nowhere. The Health, Environmental and Economic Impacts of engine idling in the New York city. Pieejams: https://www.edf.org/sites/default/files/9236_Idling_Nowhere_2009.pdf ; Idling Reduction for Personal Vehicles. Pieejams: https://afdc.energy.gov/files/u/publication/idling_personal_vehicles.pdf

⁴ Which Is Greener: Idle, or Stop and Restart? Comparing Fuel Use and Emissions for Short Passenger-Car Stops. Pieejams: https://afdc.energy.gov/files/u/publication/which_is_greener.pdf

⁵ The Road Traffic (Vehicle Emissions) (Fixed Penalty) (England) Regulations 2002 No. 1808, Article 6(3)(a), Article 8(b). Pieejams: https://www.legislation.gov.uk/uksi/2002/1808/made; Engine switch-off. Enforcing stationary idling. Pieejams: https://www.norwich.gov.uk/info/20389/streets_and_travel/2210/engine_switch-off/2

⁶ Compilation of State, County, and Local Anti-Idling Regulations. Pieejams: <https://www.epa.gov/sites/default/files/documents/CompilationofStateIdlingRegulations.pdf> , 31. lpp

dīzeļdegvielām. Tāpēc atbilde uz šo jautājumu tiek sniegta tikai, balstoties uz publiskajos informācijas avotos pieejamo informāciju. Vadoties no Neste interneta vietnē⁷ un Nylund et al. 2011 pētījumā⁸ pieejamās informācijas, salīdzinājumā ar tīru fosilo dīzeļdegvielu, Neste dīzeļdegvielas, kas ir fosilas dīzeļdegvielas un atjaunojamās dīzeļdegvielas maisījums un kas atbilst EN 590 standartam, izmantošanai ir šādas priekšrocības: 1) slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas izplūdes gāzēs ir par 0-10% zemākas; 2) smalko daļiņu (PM) emisijas izplūdes gāzēs ir par 0-10% zemākas; 3) oglekļa monoksīda (CO) emisijas izplūdes gāzēs samazinās par 20-40%; 4) ogļūdeņražu (HC) izmeši izplūdes gāzēs ir mazāki par 10-30%; 5) izplūdes gāzēs novērojamas zemākas poliaromātisko ogļūdeņražu (PAH) emisijas.

Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija (CSDD)

CSDD uz NKP uzdotajiem jautājumiem sniedza šādas atbildes:

1) Vai Latvijā vadītājam ir atļauts atstāt automašīnu ar ieslēgtu motoru?

Saskaņā ar Ministru kabineta 02.06.2015. noteikumu Nr.279 „Ceļu satiksmes noteikumi” (turpmāk – CSN) 119.punktu transportlīdzekļa vadītājs drīkst atstāt transportlīdzekļa vadītāja vietu tikai tad, ja ir veikts viss nepieciešamais, lai novērstu transportlīdzekļa izkustēšanos no vietas, bet atstāt transportlīdzekli – ja novērsta arī iespēja to lietot bez transportlīdzekļa vadītāja ziņas.

2) Kādi bija galvenie apsvērumi, normatīvā aktā nosakot ierobežojumu neatstāt ieslēgtu motoru ilgāk par piecām minūtēm (troksnis, CO2 un citu kaitīgo emisiju piesārņojums.)?

CSN nav ietverts vispārējs aizliegums transportlīdzeklim stāvēt ar ieslēgtu motoru, savukārt CSN 142.2.apakšpunkts, kas liedz stāvēt transportlīdzekļiem ar iedarbinātu motoru ilgāk par piecām minūtēm dzīvojamās zonās, ir vērsts uz to, lai ierobežotu CO2 un citu kaitīgo emisiju piesārņojumu vietās, kas primāri paredzētas cilvēku dzīvošanai, nevis satiksmei un, lai nodrošinātu labāku dzīvošanas kvalitāti un labklājību. Saskaņā ar CSN 144.punktu šis aizliegums attiecas arī uz daudzdzīvokļu namu pagalmiem.

3) Kādi bija galvenie apsvērumi, normatīvā aktā nosakot, ka piecu minūšu ierobežojums attiecas tikai uz dzīvojamo pagalmiem, bet ne citām sabiedriskām vietām (ielu trotuāru malās, tirdzniecību centru stāvvietās u.c.)?

Nosakot šādu ierobežojumu citās sabiedriskās vietās, varētu tikt radīti traucējumi dažāda veida saimnieciskās darbības veikšanai un varētu būt gadījumi, kad ir nepieciešams darbināt transportlīdzekļa motoru ilgāk par piecām minūtēm.

4) Kas praksē tiek uzskatīts par ‘daudzdzīvokļu namu pagalmu’ – vai tam klasificējas arī teritorijas, kurā, neatdalīti tuvu viena otrai atrodas gan dzīvojamās mājas, gan komersantu un ražošanas ēkas?

⁷ Neste Renewable Diesel Handbook. Pieejams:

https://www.neste.com/sites/default/files/attachments/neste_renewable_diesel_handbook.pdf, 47. lpp

⁸ Nylund, N.O. Optimized usage of NExBTL renewable diesel fuel, 2011. Pieejams:

<https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/tiedotteet/2011/T2604.pdf>

Praksē daudzdzīvokļu nama pagalms ir teritorija, kur atrodas viena vai vairākas daudzdzīvokļu ēkas, šajā teritorijā var atrasties komersantu ēkas, kā arī atsevišķos gadījumos arī ražošanas ēkas, šīs teritorijas primāri nav paredzētas transportlīdzekļu braukšanai.

Vienlaikus paužam nostāju, ka transportlīdzekļa darbināšana ilgāk par piecām minūtēm pie dzīvojamām mājām, lai uzturētu kabīnē, kurā neviens neatrodas, vēlamu temperatūru, neatbilst mūsdienu izpratnei par “ilgtspējīgu un zaļu domāšanu” un kopējām pilsētvides attīstības tendencēm. Informējam, ka transportlīdzekļu izplūdes gāzes satur oglekļa monoksīdu, oglekļa dioksīdu un slāpekļa oksīdus, kuri izraisa skābo lietu un smogu pilsētās.

Latvijas Brīvo Arodbiedrību Savienība (LBAS)

LBAS eksperti attiecībā uz iesniegumā izklāstīto situāciju un SIA OMNIVA reakciju uz to (“tas, vai piegādes laikā dzīvojamā zonā var atstāt automašīnu ar iedarbinātu dzinēju, ir katra darbinieka ziņā”), ir snieguši savu viedokli, raugoties no darba tiesību aspekta.

Darba likuma 28. panta otrajā daļā ir noteikts, ka ar darba līgumu darbinieks uzņemas veikt noteiktu darbu, pakļaujoties noteiktai darba kārtībai un darba devēja rīkojumiem, bet darba devējs — maksāt nolīgto darba samaksu un nodrošināt taisnīgus, drošus un veselībai nekaitīgus darba apstākļus. Savukārt, Darba likuma 49. pants noteic, ka darbinieka saistības izpildījuma veidu, apmēru, laiku un vietu darba līgumā nosaka darba devējs, ciktāl tas nav pretrunā ar normatīvajos aktos, darba koplīgumā vai darba kārtības noteikumos ietvertajām pavēlošajām vai aizliedzošajām normām.

Tas nozīmē, ka darba devēja pienākums ir nodrošināt autovadītājiem drošus, ērtus un komfortablus darba apstākļus, savukārt, darbiniekiem ir pienākums pildīt ar līgumu uzņemtās saistības un pakļauties darba devēja likumīgajiem rīkojumiem.

Jautājums par to, vai autovadītājs ir vai nav tiesīgs atstāt automašīnu ar ieslēgtu motoru, ir saistīts ar darbinieka saistības izpildījuma veidu, apmēru, laiku un vietu.

Saskaņā ar Civillikuma 2347. pantu, transporta vadīšana ir darbība, kas saistīta ar paaugstinātu bīstamību apkārtējiem. Kaut arī Darba likuma 86.panta ceturrtā daļa noteic, ka darbinieks, kura darbs saistīts ar zaudējumu rašanās paaugstinātu risku, atbild vienīgi tad, ja zaudējumi darba devējam nodarīti ar ļaunu nolūku vai rupjas neuzmanības dēļ, LBAS ieskatā automašīnas atstāšanu bez uzraudzības ar ieslēgtu dzinēju, darba devējs varētu atzīt kā rupju neuzmanību, tāpēc nebūtu pieļaujams, ka izvēle – atstāt automašīnu ar ieslēgtu motoru vai izslēgt to – ir atstāta darbinieka ziņā.

Nebūtu pieļaujams, ka darbinieka izpildījums, ko darba devējs atzīst par labu un pareizu, tostarp ar konkludentām darbībām, varētu radīt darbinieka atbildības iestāšanos. Šajā aspektā norādāms, ka saskaņā ar Darba likuma 87. pantu darbinieks pilnībā vai daļēji atbrīvojams no civiltiesiskās atbildības par darba devējam nodarītajiem zaudējumiem, ja arī darba devējs pats — ar saviem rīkojumiem vai nenodrošinot pienācīgus darba apstākļus vai darba aprīkojumu — bijis vainīgs zaudējumu nodarīšanā.

Ņemot vērā augstāk minēto, LBAS ieskatā sociāli atbildīga uzņēmējdarbība ietver darba devēja pienākumu pēc iespējas skaidrāk noteikt darbiniekam izpildījuma veidu, apmēru, laiku un vietu

un novērst to, ka darbinieka rīcība, kuru pats darba devējs atzīst par labu un pareizu praksi, varētu radīt darbinieka atbildības iestāšanos.

Kontaktpunkta rekomendācija

NKP aicina uzņēmumu veikt savas darbības risku jeb negatīvo ietekmju analīzi un pasākumus to novēršanai vai mazināšanai atbilstoši rūpība pienākuma (*due diligence*) principiem, kas noteikti Vadlīnijās un OECD 2018. gada ieteikumos par atbildīgas uzņēmējdarbības rūpības pienākumu (*OECD Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct*).

Atgādinām, ka saskaņā ar OECD 2018. gada ieteikumiem par atbildīgas uzņēmējdarbības rūpības pienākumu, rūpība pienākuma process ietver šādus piecus soļus:

- 1) Pārskatīt un aktualizēt uzņēmuma atbildīgas uzņēmējdarbības politiku, to pieskaņojot Vadlīniju principiem un standartiem un integrējot pārvaldības sistēmās; informēt uzņēmuma darbiniekus par uzņēmuma atbildīgas uzņēmējdarbības politiku, to iekļaujot personāla apmācībasursos un instruktāžās; izstrādāt politiku vai rūpības pienākuma plānus jomās, kur uzņēmums rada īpaši augstu negatīvās ietekmes riskus.
- 2) Identificēt negatīvās ietekmes, ko uzņēmums rada pats savā darbībā vai veicinājis / ir saistīts ar darījumu attiecībās vai piegādes ķēdēs.
- 3) Veikt soļus, lai šīs negatīvās ietekmes pārtrauktu, novērstu vai mazinātu.
- 4) Sekot, cik efektīvi ir uzņēmuma rūpības pienākuma pasākumi un iekšējā atbildīgas uzņēmējdarbības politika. Sniegt precīzas norādes uzņēmuma darbiniekiem, kā rīkoties, lai īstenotu uzņēmuma rūpības pienākuma politiku un pasākumus.
- 5) Publiskot informāciju par uzņēmuma rūpības pienākuma politiku un pasākumiem, kas tiek izmantoti, lai identificētu esošo vai iespējamo negatīvo ietekmi, tai skaitā šo pasākumu rezultātus.

Tāpat atgādinām, ka saskaņā ar OECD 2018. gada ieteikumiem par atbildīgas uzņēmējdarbības rūpības pienākumu pirmais augšminētais solis ietver arī noteikt kārtību, kādā veidā tiek izskatītas sūdzības no uzņēmuma darbiniekiem un citām ieinteresētajām personām par atbildīgas uzņēmējdarbības principu neievērošanu.

Saskaņā ar Eiropas Vides aģentūras datiem, transporta nozarē nav vērojami būtiski oglekļa izmešu apjoma samazinājumi, un šobrīd tiem pat ir tendence pieaugt, neskatoties uz Eiropas Savienības un dalībvalstu kopīgu apņemšanos tiekties uz emisiju būtisku samazinājumu. Līdz ar to aicinām SIA OMNIVA negatīvo ietekmju izvērtējumā pievērst īpašu uzmanību vides aspektam. Vienlaikus, ievērojot, ka pārsvarā kompānijas darbojas blīvi apdzīvotā pilsētvidē, aicinām arī neaizmirst par iespējamām nelabvēlīgām ietekmēm, kas saistītas ar publisko drošību un troksni kā piesārņojumu.

NKP ieskatā apsveicama ir SIA OMNIVA paustā iniciatīva savās iekšējās procedūrās precizēt noteikumu, ka vadītājs izslēdz motoru, kad pamet automašīnu, un apņēmība šīs prasības mērķi

izskaidrot uzņēmuma darbiniekiem, kā arī kopumā palielināt viņu izpratni par atbildīgas uzņēmējdarbību. Kā sākums izpratnes veicināšanai varētu būt iedzīvināt atziņu, ka uzņēmums ir ne tikai pakļauts ārējiem riskiem, bet arī pats ir vai var būt risku vai negatīvu ietekmju avots. Bez atbildīgas uzņēmējdarbības principu ievērošanas nav iespējams sasniegt valstu un sabiedrību izvirzītos mērķus par vides un sociālo ilgtspēju.

Kontaktpunkta secinājums

NKP secina, ka iesniegtajā izskatāmajā gadījumā izvirzītie jautājumi ir piekritīgi tālākai izskatīšanai. Tā kā SIA OMNIVA uzskata, ka šī sākotnējā novērtējuma secinājumi un ieteikumi ir pārdomājami un apspriežami, NKP piedāvā brīvprātīgu starpniecības jeb mediācijas platformu.