



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. lapkričio 27 d.
(OR. en)

15972/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0155(COD)

TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 15208/23

Komisijos dok. Nr.: 9734/23

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių minimaliųjų reikalavimų vienkartinio keleivių vežimo sektoriuje iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006

– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2023 m. gegužės 24 d. Komisija pateikė Tarybai pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių minimaliųjų reikalavimų vienkartinio keleivių vežimo sektoriuje iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006.

2. Pasiūlymo tikslas – lanksčiau paskirstyti profesionalių vairuotojų, teikiančių vienkartinio keleivių vežimo paslaugas, pertraukas ir poilsio laikotarpius, taip pat suderinti šios rūšies tarptautinėms ir vidaus paslaugoms taikomas taisykles. Komisija nesiūlo minimalių pertraukų ar poilsio laikotarpių arba maksimalios vairavimo trukmės pakeitimų. Bendras tikslas – užtikrinti veiksmingas ir kokybiškas paslaugas keleiviams ir kartu pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, visų pirma kuo labiau sumažinti jų patiriamą stresą ir nuovargį.
3. Specialios taisyklės dėl pertraukų ir poilsio laikotarpių teikiant vienkartinio keleivių vežimo paslaugas grindžiamos tos paslaugos savybėmis, kurios skiriasi nuo reguliariųjų keleivių vežimo paslaugų ir nuo krovinių vežimo keliais paslaugų savybių. Tai susiję su:
 - sezoniškumu,
 - sąveika su keleiviais,
 - dažnais planavimo *ad hoc* pakeitimais,
 - trumpesne vidutine kasdienio vairavimo trukme ir
 - didesniu susikaupimu vairuojant kelionės pradžioje ir pabaigoje.

2020 m. Europos teisės aktų leidėjai paprašė Komisijos įvertinti galimas taisykles šioje srityje¹.

¹ Žr. Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 10 dalį, įrašytą dalinio keitimo Reglamentu (ES) 2020/1054 (OL L 249, 2020 7 31, p. 1).

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

4. Už šį pasiūlymą atsakingu komitetu Europos Parlamentas paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN), kurio pranešėja yra Henna VIRKKUNEN (PPE, FI), o susijusiu komitetu paskyrė Užimtumo ir socialinių reikalų komitetą (EMPL), kurio pranešėja yra Marianne VIND (S&D, DK). Balsavimas dėl M. VIND pranešimo įvyko 2023 m. lapkričio 7 d., o dėl H. VIRKKUNEN pranešimo – 2023 m. lapkričio 16 d. Balsavimas plenariniame posėdyje numatytas 2023 m. gruodžio 11–14 d. savaitę.
5. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę priėmė 2023 m. rugsėjo 21 d. Regionų komitetas nusprendė nuomonės nepateikti.

III. DARBAS TARYBOJE IR JOS PARENGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE

6. Pasiūlymas ir jo poveikio vertinimas Sausumos transporto darbo grupei buvo pristatyti 2023 m. birželio 7 d., pirmininkaujant Švedijai. Kai kurios delegacijos nurodė, jog būtų pageidavusios, kad būtų buvęs atliktas papildomas mokslinis tyrimas galimam naujųjų taisyklių poveikiui vairuotojų nuovargiui įvertinti.
7. Po to teisėkūros procedūra priimamo akto tekstas buvo aptartas Ispanijos pirmininkavimo laikotarpiu, nuo 2023 m. liepos 7 d. iki lapkričio 13 d. Delegacijos iš esmės pritarė tam, kad būtų nustatytos lankstesnės taisyklės vienkartinio keleivių vežimo paslaugas teikiantiems vairuotojams. Išsiskyrė jų nuomonės dėl pageidaujamo lankstumo masto ir susijusių apsaugos priemonių, visų pirma susijusių su minimaliomis pertraukomis vairuojant ir kasdienio poilsio pradžios atidėjimu. Be to, daugelis delegacijų pareiškė nerimąujančios dėl galimybės vykdyti kontrolę, kiek tai susiję su taip pakeistų taisyklių sudėtingumu, techninėmis kontrolės priemonėmis ir autobuse esančiais patvirtinamaisiais dokumentais.
8. 2023 m. rugsėjo mėn. pirmininkaujanti valstybė narė parengė kompromisinį pasiūlymą, kuriuo siekiama subalansuotai suformuluoti lankstumo ir susijusių apsaugos priemonių aprėptį ir sugriežtinti kontrolės nuostatas. Komisijos atstovas gynė Komisijos pasiūlymą ir pareiškė esąs atviras ribotam teksto koregavimui.

9. Paskutinis darbo grupės posėdis įvyko 2023 m. lapkričio 13 d. Dauguma delegacijų pritarė pirmininkaujančios valstybės narės parengtam kompromisui. Vienos delegacijos nuomone, kompromisu nebuvo pasiekta pakankama pusiausvyra. Kalbant apie konkrečias pertraukų ir poilsio laiko taisykles, kai kurios delegacijos pakartojo savo prašymą sugriežtinti naudojimosi pertraukomis vairuojant lankstumo apsaugą, kad toks lankstumas būtų taikomas tomis dienomis, kai bendra vairavimo trukmė neviršija šešių (o ne septynių) valandų; kitos delegacijos tam nepritarė. Tos kitos delegacijos galėjo pritarti apribojimui iki 7 valandų, tačiau, kaip ir Komisijos atstovas, būtų pageidavusios apribojimo, susijusio su vairavimu dienos metu. Kelios delegacijos pakartojo prašymą numatyti daugiau lankstumo, kai atidedamas kasdienio poilsio laikas, ir taikyti šią nukrypti leidžiančią nuostatą ilgesnėms nei keturių (o ne šešių) dienų kelionėms.
10. Kalbant apie kontrolės nuostatas, kai kurios delegacijos manė, kad jos yra pernelyg apsunkinančios, taip pat delegacijų nuomonės išsiskyrė dėl to, ar kelionės lapo suderinimas geriau būtų privalomas arba net būtų tiesiogiai nustatytas reglamente. Be to, kai kurios delegacijos pageidavo, kad būtų skatinama įdiegti būsimą tachografo versiją nustatant, kad nukrypti leidžiančiomis nuostatomis galima naudotis tik jei transporto priemonėje yra toks tachografas, o kitos prieštaravo tokiam požiūriui kaip pernelyg nelanksčiam.
11. Po to posėdžio padarius kompromisinio teksto pakeitimų, 2023 m. lapkričio 22 d. Nuolatinių atstovų komitetas parengė dokumentą, kad Taryboje būtų galima susitarti dėl bendro požiūrio¹. Delegacijos kompromisiniam tekstui pritarė. Dvi delegacijos pakartojo savo prašymą lanksčiau reglamentuoti keliones, kurių metu būtų galima pasinaudoti galimybe atidėti kasdienio poilsio laiką (nauja iš dalies pakeisto reglamento 8 straipsnio 2a dalis). Kai kurios kitos delegacijos pareiškė teikiančios pirmenybę 7 straipsnyje numatytai apsaugos priemonei, pagal kurią nukrypti leidžianti nuostata būtų taikoma tik dienos laikui. Pirmininkaujanti valstybė narė, aiškiau išdėsčiusi iš dalies pakeisto reglamento 16 straipsnio naujos 5 dalies tekstą, užbaigė debatus, kad pasiūlymas būtų pateiktas Tarybai siekiant susitarti dėl bendro požiūrio.

¹ Dok. 15208/23.

12. Svarbius padarytus Komisijos pasiūlymo pakeitimus galima apibendrinti taip:

- kalbant apie reguliarias kasdienio vairavimo trukmės pertraukas, taikant nukrypti leidžiančią nuostatą, pagal kurią leidžiama taikyti trumpesnes pertraukas, bus galima daryti kelias iš viso 45 minučių trukmės pertraukas, jei kiekviena pertrauka bus ne trumpesnė kaip 15 minučių. Nukrypti leidžiančią nuostatą galima taikyti tik tuo atveju, jei bendra kasdienio vairavimo trukmė neviršija 7 valandų,
- kalbant apie galimybę atidėti kasdienio poilsio laiką (8 straipsnio 2a dalis), numatyta galimybė atidėti tik viena valanda, tačiau šia galimybe galima pasinaudoti du kartus kelionės metu, priklausomai nuo jos trukmės. Kelionių aprėptis buvo išplėsta įtraukiant ne trumpesnes kaip šešių dienų trukmės keliones (vietoj aštuonių),
- kalbant apie kontrolės nuostatas (16 straipsnis), pagrindžiant bet kurios iš leidžiančių nukrypti nuostatų taikymą bus remiamasi kelionės lapo, kuris jau naudojamas teikiant tarptautines vienkartinės keleivių vežimo paslaugas, turėjimu transporto priemonėje. Komisija gali suderinti formas, kad jas būtų galima naudoti teikiant vidaus paslaugas,
- atliekant patikrinimus kelyje taip pat turi būti pateikti kelionės lapai, apimantys ankstesnes keliones,
- Komisija atnaujins tachografų specifikacijas, kad keleivių vežimo rūšį būtų galima nuskaityti iš tachografo,
- 19 straipsnyje paaiškinta, kad valstybės narės gali patraukti baudžiamojon atsakomybėn už kitoje valstybėje narėje padarytus tachografų taisyklių pažeidimus, kai pažeidimas nustatomas jos teritorijoje ir sankcijų dar nebuvo skirta.

IV. IŠVADOS

13. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Tarybos (transportas, telekomunikacijos ir energetika) prašoma 2023 m. gruodžio 4 d. posėdyje susitarti dėl bendro požiūrio dėl prie šio pranešimo pridedamo kompromisinio teksto.

2023/0155 (COD).

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl minimalių pertraukų ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpių minimaliųjų reikalavimų vienkartinio keleivių vežimo sektoriuje ir dėl valstybių narių įgaliojimų skirti sankcijas už kitoje valstybėje narėje padarytus Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimus iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

- (1) siekiant sukurti efektyvų, saugų ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių, užtikrinti, kad nebūtų diskriminavimo, ir pritraukti kvalifikuotų darbuotojų, itin svarbu vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto įmonėms – sąžiningas verslo sąlygas. Todėl būtina, kad kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės taisyklės būtų aiškos, proporcingos, atitiktų paskirtį, jas būtų lengva taikyti bei užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ir jos būtų veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje;
- (2) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006¹ išdėstytos taisyklės dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių taikomos vežėjams kelių transportu ir jų vairuotojams, neatsižvelgiant į tai, ar jie veža keleivius, ar krovinius, arba į tai, ar keleiviai vežami reguliariais reisais, ar teikiant vienkartinio vežimo paslaugas;
- (3) tačiau vienkartinio keleivių vežimo keliais sektorius pasižymi tam tikra specifika, kuri nėra būdinga krovinių vežimo keliais ar keleivių vežimo reguliariais reisais sektoriams. Vienkartiniam keleivių vežimui keliais būdingas didelis sezoniškumas ir įvairi vairavimo trukmė, kuri priklauso nuo keleivių vykdomos turistinės veiklos. Teikiant šias paslaugas reikia atsižvelgti į neplanuotus ir neprognozuojamus keleivių prašymus dėl papildomų sustojimų ir maršruto arba tvarkaraščio pakeitimų, kai tai įmanoma. Paprastai vienkartiniam keleivių vežimui keliais būdinga trumpesnė vairavimo trukmė nei krovinių vežimo ar reguliariais autobusų reisais teikiamoms paslaugoms. Be to, vairuotojai paprastai nakvoja viešbučiuose ir retai vairuoja naktį. Kita vertus, darbo metu vairuotojams gali tekti užsiimti papildoma veikla, kurios dažnai atsiranda bendraujant su keleiviais;

¹ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- (4) atlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 vertinimą, padaryta išvada, kad kai kurios vienodos taisyklės dėl minimalių pertraukų ir poilsio laikotarpių neatitinka vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugų specifikos. Komisijai šiuo klausimu atlikus papildomų vertinimų, paaiškėjo, kad kai kurie Reglamento (EB) Nr. 561/2006 reikalavimai dėl pertraukų ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpių yra netinkami ir nepraktiški vairuotojams ir veiklos vykdytojams, kurie vykdo vienkartinį keleivių vežimą keliais, nes daro neigiamą poveikį gebėjimui organizuoti efektyvias ir kokybiškas vienkartinio keleivių vežimo paslaugas, taip pat vairuotojų darbo sąlygoms ir galiausiai kelių eismo saugumui;
- (5) todėl tikslinga minimalių pertraukų ir poilsio laikotarpių reikalavimus pritaikyti, kad jie atitiktų ir konkrečius vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugų reikalavimus. Taip pat tikslinga suderinti taikytinas taisykles dėl šalies viduje ir tarptautiniu mastu teikiamų vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugų;
- (6) dėl lankstesnių vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukų ir kasdienio poilsio laikotarpių planavimo taisyklių jokių būdu neturėtų kilti pavojus vairuotojų saugumui, kelių eismo saugumui, neturėtų padidėti vairuotojų nuovargis arba pablogėti jų darbo sąlygos. Todėl dėl tokio lankstumo, kuris būtų taikomas 24 valandų laikotarpiams, kai iš viso vairuojama mažiau nei septynias valandas, neturėtų būti keičiamos dabartinės taisyklės dėl bendrų minimalių pertraukų laikotarpių, maksimalaus vairavimo laikotarpio per dieną ir per savaitę, taip pat dėl maksimalios dviejų savaitių vairavimo trukmės. Taip pat be pakeitimų turėtų būti toliau taikomi Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB¹ nustatyti asmenų, kurie verčiasi mobiliąją kelių transporto veikla, darbo laikui taikomi minimalieji reikalavimai;

¹ 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

- (7) siekiant užtikrinti vienodą vienkartinio keleivių vežimo paslaugų apibrėžtį, būtina paaiškinti, kad Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1073/2009¹ nustatyta apibrėžtis taikoma ir šalies viduje, ir tarptautiniu mastu teikiamoms paslaugoms. Taip pat tikslinga atnaujinti nuorodą į Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009, kuriuo panaikintas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 684/92²;
- (8) didesnis lankstumas planuojant vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukas neturėtų atimti galimybės tiems vairuotojams naudoti minimalios trukmės pertraukas, būtinas, kad jie galėtų tinkamai pailsėti. Todėl tikslinga nustatyti minimalią kiekvienos pertraukos trukmę. Taigi, vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiantiems vairuotojams turėtų būti leidžiama jiems privalomą pertrauką padalyti į atskiras ne trumpesnes kaip 15 minučių pertraukas, neskaitant kitos galimybės padalyti pertrauką;
- (9) siekiant užtikrinti, kad lankstesnėmis vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų poilsio laikotarpių planavimo sąlygomis nebūtų piktnaudžiaujama, būtina aiškiai apibrėžti tokio lankstumo taikymo sritį ir nustatyti tinkamas patikrinimo priemones. Todėl vairuotojams turėtų būti leidžiama atidėti savo kasdienio poilsio laikotarpių pradžią ne daugiau kaip 1 valanda, jeigu vairavimo laikotarpis tą dieną neviršijo 7 valandų, ir toks atidėjimas turėtų būti taikomas tik tuo atveju, kai vykdoma 6 ar daugiau dienų trunkanti viena vienkartinio vežimo paslauga. Toks lankstumas papildomai turėtų būti apribotas nustatant, kad nukrypti leidžiančią nuostatą vienos kelionės metu galima taikyti tik vieną kartą arba, 8 ar daugiau dienų trunkančios vienos vienkartinio vežimo paslaugos atveju, du kartus. Naudojantis nukrypti leidžiančia nuostata kassavaitinio poilsio laikotarpio paskiausias pradžios laikas nesikeičia. Taip pat turėtų būti galimybė tokias aplinkybes patikrinti naudojant ne tik tachografo įrašus, bet ir įrašymo įrangos spaudinį arba darbo grafiką;

¹ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (nauja redakcija) (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

² 1992 m. kovo 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais taisyklių (OL L 74, 1992 3 20, p. 1).

- (10) galimybės atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui taikymas išskirtinai tik tarptautinėms vienkartinio keleivių vežimo paslaugoms turi neigiamą poveikį, nes iškreipia konkurenciją ir sukuria nesąžiningas sąlygas veiklos vykdytojams, visų pirma mažosioms ir vidutinėms įmonėms. Vienkartinio keleivių vežimo paslaugas šalies viduje turėtų būti galima teikti tomis pačiomis sąlygomis, susijusiomis su nuvažiuotu atstumu, kelionės trukme ar keleiviams teikiamomis paslaugomis, kaip ir tarptautines vienkartinio keleivių vežimo paslaugas. Todėl tokia galimybė turėtų būti suteikta ir vienkartinio keleivių vežimo paslaugas teikiant šalies viduje;
- (10a) kad būtų sudarytos sąlygos veiksmingai ir efektyviai kontroliuoti, ar tinkamai naudojamosi pertraukų planavimo lankstumu ir galimybe atidėti kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpius teikiant vienkartinio keleivių vežimo paslaugas, vairuotojai turėtų visos kelionės metu transporto priemonėje turėti „kelionės lapą“, kuriame būtų pateikiama pagrindinė informacija apie kelionę; toks kelionės lapas jau naudojamas teikiant tarptautines vienkartinio keleivių vežimo paslaugas pagal Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009. Suderinant šią nuostatą su Reglamente (ES) Nr. 165/2014 išdėstytomis kontrolės nuostatomis dėl ranka darytų įrašų, vairuotojai transporto priemonėje taip pat turėtų turėti popierines arba elektronines kelionės lapų kopijas, susijusias su per ankstesnes 28 dienas vykdytu vienkartinio vežimu, o nuo 2024 m. gruodžio 31 d. – per ankstesnes 56 dienas vykdytu vienkartinio vežimu. Komisija, peržiūrėdama tachografo technines specifikacijas, turėtų numatyti galimybę registruoti keleivių vežimo paslaugos rūšį (reguliarus ar vienkartinis keleivių vežimas);
- (10b) Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų taisyklės dėl sankcijų, taikytinų už to reglamento ir Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimus, ir užtikrintų, kad jos būtų įgyvendinamos. Byloje C-906/19 priimtame sprendime Teisingumo teismas aiškiai nurodė, kad valstybėms narėms draudžiama skirti sankciją nustačius Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimą, padarytą kitos valstybės narės teritorijoje, už kurią sankcija dar nebuvo taikyta, ir sprendimo 45 punkte pripažino, kad „[k]adangi šis galiojančių Sąjungos teisės aktų aspektas gali turėti neigiamų pasekmių vairuotojų darbo sąlygoms ir kelių eismo saugumui, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi nuspręsti dėl galimo jų pakeitimo“. Kadangi šių dviejų reglamentų pažeidimai dažnai padaromi vienu metu, o Reglamento (ES) Nr. 165/2014 tikslas yra užtikrinti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 laikymąsi, tikslinga, kad sankcijų už vienos valstybės narės teritorijoje nustatytų, bet kitos valstybės narės teritorijoje padarytų pažeidimų skyrimas įmonei arba vairuotojui galėtų būti susijęs su abiejų reglamentų pažeidimais;

(11) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir pagerinti darbo sąlygas bei padidinti kelių eismo saugumą suderinant taisykles dėl vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukų ir poilsio laikotarpių, taip pat užtikrinti, kad valstybės narės galėtų skirti sankcijas už jų teritorijoje nustatytus tachografų taisyklių pažeidimus, nepriklausomai nuo to, kur tie pažeidimai buvo padaryti, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl tų tikslų pobūdžio jų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(12) todėl Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 iš dalies keičiamas taip:

1) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) n punktas pakeičiamas taip:

„n) reguliariais reisais teikiamos keleivių vežimo paslaugos – šalies viduje ir tarptautiniu mastu teikiamos paslaugos, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1073/2009* 2 straipsnio 2 ir 3 punktuose;

* 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).“;

b) įterpiamas šis na punktas:

„na) vienkartinio keleivių vežimo paslaugos – šalies viduje ir tarptautiniu mastu teikiamos paslaugos, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 2 straipsnio 4 punkte;“;

2) 7 straipsnis papildomas šia ketvirta pastraipa:

„Vienkartinio keleivių vežimo paslaugas teikiančiam vairuotojui pirmoje pastraipoje nurodyta pertrauka gali būti pakeista ne trumpesnėmis kaip 15 minučių pertraukomis, paskirstytomis per pirmoje pastraipoje nurodytą vairavimo laikotarpį taip, kad atitiktų joje nustatytas sąlygas, jeigu visa tos dienos vairavimo trukmė iš viso neviršija 7 valandų.“;

3) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši 2a dalis:

„2a. Su sąlyga, kad nekils pavojus kelių eismo saugumui, vieną vienkartinio keleivių vežimo paslaugą, trunkančią bent 6 vienas po kito einančius 24 valandų laikotarpius, teikiantis vairuotojas gali nesilaikyti 2 dalies pirmos pastraipos vieną kartą pasinaudodamas kasdienio poilsio laikotarpiu per ne daugiau kaip 25 valandas po ankstesnio kasdienio poilsio laikotarpio arba kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos, jeigu bendra sudėta tos dienos vairavimo trukmė neviršija 7 valandų. Laikantis tų pačių sąlygų, teikiant vieną vienkartinio keleivių vežimo paslaugą, trunkančią bent 8 vienas po kito einančius 24 valandų laikotarpius, šia nukrypti leidžiančia nuostata gali būti pasinaudojama du kartus.“;

b) 6a dalies įvadinė frazė pakeičiama taip:

„Nukrypstant nuo 6 dalies, vairuotojas, teikiantis vieną vienkartinio keleivių vežimo paslaugą, gali atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpį paeiliui po ankstesnio normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio, jei:“;

c) 6a dalies a punktas išbraukiamas;

4) 16 straipsnis papildomas šiomis dalimis:

„4. Patikrinimų kelyje atveju vairuotojas turi galėti pateisinti naudojimąsi 7 straipsnio 4 dalyje ir 8 straipsnio 2a bei 6a dalyse numatytais nukrypti leidžiančiomis nuostatomis:

a) transporto priemonėje turėdamas užpildytą formą („kelionės lapas“). Už tai, kad prieš kiekvieną kelionę vairuotojas būtų aprūpintas užpildytu kelionės lapu, yra atsakinga transporto įmonė. Kelionės lape nurodoma bent ši informacija:

i) paslaugos tipas;

ii) pagrindinis maršrutas, įskaitant kelionės data;

iii) paslaugą teikiantis vežėjas (-ai);

b) transporto priemonėje turėdamas popierines arba elektronines tokių kelionės lapų kopijas, susijusias su ankstesnėmis 28 dienomis, o nuo 2024 m. gruodžio 31 d. – ankstesnėmis 56 dienomis. Ta pareiga nebetaikoma, kai transporto priemonėje naudojamas tachografas, kuriuo sudaromos sąlygos registruoti 5 dalyje nurodytą keleivių vežimo paslaugos rūšį.

Teikiant paslaugas šalies viduje gali būti naudojamas tarptautinėms paslaugoms taikomas kelionės lapas, pritaikytas nurodant, kad jis naudojamas paslaugų teikimui šalies viduje. Kontrolei supaprastinti, jei tinkama, Komisija gali įgyvendinimo aktu nustatyti teikiant paslaugas šalies viduje naudojamo kelionės lapo formatą. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 24 straipsnio 2a dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

5. Siekiant užtikrinti vienodą 7 straipsnio 4 dalies ir 8 straipsnio 2a bei 6a dalių taikymą ir vykdymo užtikrinimą, Komisija, pirmą kartą peržiūrėdama Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2016/799 arba bet kurį kitą įgyvendinimo aktą, kuriuo pakeičiamas tas reglamentas, įtraukia tinkamas technines specifikacijas, kuriomis būtų sudaromos sąlygos tachografe registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su keleivių vežimo paslaugos rūšimi, t. y. reguliariomis arba vienkartinėmis keleivių vežimo paslaugomis. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2a dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros; tų įgyvendinimo aktų taikymo pradžios data nustatoma pasikonsultavus su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais.“;

5) 19 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„2. Valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankciją ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento arba Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje.“.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė
