



Briselē, 2023. gada 27. novembrī
(OR. en)

15972/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0155(COD)

TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	15208/23
K-jas dok. Nr.:	9734/23
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarē – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. 2023. gada 24. maijā Komisija iesniedza Padomei priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarē.

2. Priekšlikuma mērķis ir elastīgāk sadalīt pārtraukumus un atpūtas laikposmus profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic pasažieru neregulārus pārvadājumus, un saskaņot šāda veida starptautisku un iekšzemes pārvadājumu noteikumus. Komisija neierosina izmaiņas pārtraukumu vai atpūtas laikposmu minimālajā ilgumā vai maksimālajos transportlīdzekļa vadīšanas laikos. Vispārējais mērķis ir pasažieriem nodrošināt efektīvus un kvalitatīvus pakalpojumus un vienlaikus uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, jo īpaši, lai līdz minimumam samazinātu viņu stresu un nogurumu.
3. Īpaši noteikumi par pārtraukumiem un atpūtas laikiem pasažieru neregulārajos pārvadājumos ir pamatoti ar šā pakalpojuma iezīmēm, kas atšķiras no pasažieru satiksmes līniju pakalpojumiem un kravu autopārvadājumiem. Tas ir saistīts ar šādiem aspektiem:
 - sezonālitate,
 - saziņa ar pasažieriem,
 - biežas *ad hoc* izmaiņas plānošanā,
 - mazāks vidējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks un
 - transportlīdzekļa ilgāka vadīšana reisa sākumā un beigās.

2020. gadā Eiropas likumdevēji lūdza Komisiju izvērtēt iespējamus noteikumus šajā sakarā ¹.

¹ Sk. 8. panta 10. punktu Regulā (EK) Nr. 561/2006, kurš iekļauts, veicot grozījumus Regulā (ES) 2020/1054, OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

4. Eiropas Parlaments kā par šo priekšlikumu atbildīgo ir izraudzījies Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN*), kuras referente ir *Henna VIRKKUNEN* (*PPE*, FI) kundze, un Nodarbinātības un sociālo lietu komiteju (*EMPL*) par iesaistīto komiteju – tās referente ir *Marianne VIND* kundze (*S&D*, DK). Balsojums par *VIND* kundzes ziņojumu notika 2023. gada 7. novembrī un par *VIRKKUNEN* kundzes ziņojumu – 2023. gada 16. novembrī. Balsojums plenārsēdē ir plānots 2023. gada 11.–14. decembra nedēļā.
5. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja pieņēma atzinumu 2023. gada 21. septembrī. Reģionu komiteja nolēma atzinumu nesniegt.

III. DARBS PADOMĒ UN TĀS DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

6. Priekšlikums un tā ietekmes novērtējums Zviedrijas prezidentūras laikā 2023. gada 7. jūnijā tika iesniegti Sauszemes transporta jautājumu darba grupai. Dažas delegācijas norādīja, ka tās vēlētos, ka tiktu veikts papildu zinātnisks pētījums, lai novērtētu jauno noteikumu iespējamo ietekmi uz vadītāja nogurumu.
7. Pēc tam Spānijas prezidentūras laikā tiesību akta teksts tika apspriests no 2023. gada 7. jūlija līdz 13. novembrim. Delegācijas principā atbalstīja elastīgāku noteikumu ieviešanu attiecībā uz transportlīdzekļu vadītājiem pasažieru neregulāros pārvadājumos. Viņu viedokļi atšķīrās par vēlamo elastīguma apjomu un saistītajiem aizsardzības pasākumiem, jo īpaši attiecībā uz minimālajiem pārtraukumiem transportlīdzekļa vadīšanas laikā un ikdienas atpūtas sākuma atlikšanu. Turklāt daudzas delegācijas pauda bažas par kontrolējamību attiecībā uz izrietošo noteikumu sarežģītību, tehniskās kontroles līdzekļiem un autobusā esošajiem apliecinošajiem dokumentiem.
8. Prezidentvalsts 2023. gada septembrī izstrādāja kompromisa priekšlikumu, kura mērķis ir līdzsvaroti formulēt elastības un saistīto aizsardzības pasākumu tvērumu un pastiprināt kontroles noteikumus. Komisijas pārstāvis aizstāvēja Komisijas priekšlikumu un izrādīja gatavību tekstā veikt sīkus pielāgojumus.

9. Pēdējā darba grupas sanāksme notika 2023. gada 13. novembrī. Lielākā daļa delegāciju atbalstīja prezidentvalsts piedāvāto kompromisu. Viena delegācija kompromisā nesaskatīja pietiekamu līdzsvaru. Attiecībā uz konkrētiem pārtraukumu un atpūtas laika noteikumiem dažas delegācijas atkārtoja savu lūgumu elastīguma aizsardzības pasākumu attiecībā uz pārtraukumu izmantošanu transportlīdzekļa vadīšanas laikā attiecināt uz dienām, kurās kopējais transportlīdzekļa vadīšanas laiks nepārsniedz sešas stundas (nevis septiņas stundas), ko citas delegācijas noraidīja. Šīs citas delegācijas varētu piekrist septiņu stundu ierobežojumam, bet, tāpat kā Komisijas pārstāvis, dotu priekšroku ierobežojumam, kas saistīts ar transportlīdzekļa vadīšanu dienā. Dažas delegācijas atkārtoja lūgumu nodrošināt lielāku elastību attiecībā uz ikdienas atpūtas laika atlikšanu un šo atkāpi piemērot reisiem ar ilgumu, sākot no četrām dienām un ilgāk (sešu dienu vietā).
10. Attiecībā uz kontroles noteikumiem dažas delegācijas uzskatīja, ka tie ir pārāk apgrūtināši, un delegāciju viedokli atšķīrās par to, vai brauciena formulāra saskaņošana būtu jāpadara par obligātu vai pat jānosaka tieši regulā. Turklāt dažas delegācijas vēlējās stimulēt topošās tahogrāfa versijas ieviešanu, nosakot, ka atkāpes var izmantot, ja tahogrāfs atrodas transportlīdzeklī, savukārt citas iebilda pret šādu pieeju kā pārāk stingru.
11. Pēc tam, kad minētās sanāksmes rezultātā kompromisa tekstā tika izdarīti grozījumi, Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2023. gada 22. novembrī sagatavoja dosjē, lai Padomē panāktu vispārēju pieeju ¹. Delegācijas kompromisu atbalstīja. Divas delegācijas atkārtoja savu lūgumu nodrošināt lielāku elastību attiecībā uz tiem braucieniem, kuros varētu izmantot iespēju atlikt ikdienas atpūtas laiku (grozītās regulas jaunais 8. panta 2.a punkts). Dažas citas delegācijas deva priekšroku aizsardzības pasākumam 7. pantā, kas ierobežo atkāpi, to attiecinot vienīgi uz dienas laiku. Pēc tam, kad bija precizēts grozītās regulas 16. panta jaunā 5. punkta teksts, prezidentvalsts noslēdza debates norādot, ka priekšlikums būtu jāiesniedz Padomei, lai tā panāktu vispārēju pieeju.

¹ Dokuments 15208/23.

12. Svarīgas izmaiņas salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu ir izklāstītas turpmāk.
- Ciktāl ir runa par transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laika regulārajiem pārtraukumiem, ar atkāpi, kas ļauj izmantot īsākus pārtraukumus, būs iespējams veikt vairākus pārtraukumus, kuru kopējais ilgums ir 45 minūtes, ar nosacījumu, ka katrs pārtraukums ir vismaz 15 minūtes ilgs. Atkāpi var izmantot tikai tad, ja uzkrātais ikdienas transportlīdzekļa vadīšanas laiks nepārsniedz 7 stundas.
 - Ciktāl ir runa par iespēju atlikt ikdienas atpūtas laiku (8. panta 2.a punkts), atlikšanas ilgums bija ierobežots līdz vienai stundai, bet šo iespēju var izmantot divas reizes reisa laikā atkarībā no tā ilguma. Piemērošanas joma tika paplašināta, tajā ietverot braucienus, kuru ilgums ir, sākot ar sešām dienām (astoņu dienu vietā).
 - Attiecībā uz kontroles noteikumiem (16. pants) jebkuras atkāpes pamatojums būs jābalsta uz tādu transportlīdzeklī pārvadātu brauciena formulāru, ko jau izmanto pasažieru neregulāros starptautiskos pārvadājumos. Komisija formulārus var saskaņot to izmantošanai iekšzemes pārvadājumos.
 - Kad notiek pārbaudes uz ceļa, ir jāuzrāda arī brauciena formulāri, kas attiecas uz iepriekšējiem reisiem.
 - Komisija strādā pie tahogrāfa specifikāciju atjaunināšanas, lai no tahogrāfa būtu nolasāms pasažieru pārvadājuma veids.
 - 19. pantā tika precizēts, ka dalībvalstis var saukt pie atbildības par tahogrāfu noteikumu pārkāpumiem, kas izdarīti citā dalībvalstī, ja pārkāpums ir konstatēts tās teritorijā un sods vēl nav piemērots.

IV. NOBEIGUMS

13. Ņemot vērā minēto, Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) tiek aicināta 2023. gada 4. decembra sanāsmē vienoties par vispārēju pieeju šim ziņojumam pievienotajam kompromisa tekstam.

Priekšlikums –

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarē un attiecībā uz dalībvalstu pilnvarām piemērot sodus par Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, kas izdarīti citā dalībvalstī

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

- (1) Labi darba apstākļi transportlīdzekļu vadītājiem un taisnīgi uzņēmējdarbības nosacījumi autopārvadājumu uzņēmumiem ir ļoti svarīgi, lai izveidotu efektīvu, drošu un sociāli atbildīgu autopārvadājumu nozari, nepieļautu diskriminēšanu un piesaistītu kvalificētus darbiniekus. Tāpēc ir būtiski, lai Savienības sociālās jomas noteikumi autopārvadājumu nozarē būtu skaidri, samērīgi, atbilstoši mērķim, viegli piemērojami un izpildāmi, kā arī tiktu sekmīgi un konsekventi īstenoti visā Savienībā.
- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 ¹ noteikumi par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem attiecas uz autopārvadātājiem un to transportlīdzekļu vadītājiem neatkarīgi no tā, vai tie ir iesaistīti pasažieru vai kravu pārvadāšanā un vai pasažieru pārvadājumu gadījumā pārvadājumi ir regulāri vai neregulāri.
- (3) Tomēr pasažieru neregulāro autopārvadājumu nozares specifika nav raksturīga ne kravu autopārvadājumu, ne pasažieru regulāro autopārvadājumu nozarei. Pasažieru neregulārajiem autopārvadājumiem ir raksturīga izteikta sezonalitāte un dažāds transportlīdzekļa vadīšanas laiks, kas ir atkarīgs no pasažieru tūrisma aktivitātēm. Šiem autopārvadājumiem, ja vien iespējams, ir jāapmierina neplānoti un improvizēti pasažieru pieprasījumi par papildu pieturām un maršruta vai grafika izmaiņām. Pasažieru neregulārie autopārvadājumi parasti ir saistīti ar īsāku transportlīdzekļa vadīšanas laiku, salīdzinot ar kravu pārvadājumiem vai regulārajiem autobusu pārvadājumu pakalpojumiem. Turklāt transportlīdzekļu vadītāji parasti guļ viesnīcās un reti brauc naktī. No otras puses, transportlīdzekļu vadītāji darba laikā var tikt iesaistīti atsevišķos papildu pasākumos, kas bieži rodas mijiedarbībā ar pasažieriem.

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

- (4) Regulas (EK) Nr. 561/2006 *ex post* izvērtējumā secināts, ka daži vienādie noteikumi par minimālajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem neatbilst pasažieru neregulāro autopārvadājumu specifikai. Komisija šajā sakarā ir veikusi padziļinātus novērtējumus, kas liecina, ka dažas Regulas (EK) Nr. 561/2006 prasības par pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem ir nepraktiskas un nepiemērotas transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem, kas veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, jo tās negatīvi ietekmē spēju organizēt efektīvus un kvalitatīvus pasažieru neregulāros pārvadājumus, transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un līdz ar to arī ceļu satiksmes drošību.
- (5) Tāpēc ir lietderīgi pielāgot prasības par minimālajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, lai tās atbilstu arī pasažieru neregulāro autopārvadājumu specifiskajām prasībām. Ir arī lietderīgi saskaņot noteikumus, ko piemēro pasažieru neregulārajiem iekšzemes un starptautiskajiem autopārvadājumiem.
- (6) Elastīgāki noteikumi to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumu un ikdienas atpūtas laikposmu plānošanā, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, nekādā gadījumā nedrīkst apdraudēt transportlīdzekļu vadītāju drošību un ceļu satiksmes drošību, palielināt transportlīdzekļu vadītāju noguruma līmeni vai izraisīt darba apstākļu pasliktināšanos. Tāpēc šāda elastība, ko piemērotu 24 stundu laikposmiem ar mazāk par septiņām uzkrātajām transportlīdzekļa vadīšanas stundām, nedrīkst mainīt pašreizējos noteikumus par kopējiem minimālajiem pārtraukumiem, maksimālajiem transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem dienā un nedēļā un maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laiku divās nedēļās. Bez izmaiņām būtu arī jāturpina piemērot minimālās prasības attiecībā uz tādu personu darba laiku, kas ir autotransporta apkopes locekļi, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/15/EK ¹.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkopes locekļi (OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.).

- (7) Lai pasažieru neregulārajiem pārvadājumiem nodrošinātu vienotu definīciju, ir jāprecizē, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009 ¹ noteiktā definīcija attiecas gan uz iekšzemes, gan starptautiskajiem pārvadājumiem. Ir arī lietderīgi atjaunināt atsauci uz Regulu (EK) Nr. 1073/2009, ar kuru tika atcelta Padomes Regula (EEK) Nr. 684/92 ².
- (8) Lielākai elastībai to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumu plānošanā, kuri veic pasažieru neregulārus autopārvadājumus, nevajadzētu liegt šiem transportlīdzekļu vadītājiem izmantot minimālā ilguma pārtraukumus, kas nepieciešami, lai viņi varētu pienācīgi atpūsties. Tāpēc ir lietderīgi katram pārtraukumam noteikt minimālo ilgumu. Tāpēc papildus otrajai pārtraukuma sadalīšanas iespējai transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, būtu jāļauj sadalīt obligāto pārtraukumu atsevišķos pārtraukumos, kuru ilgums ir vismaz 15 minūtes.
- (9) Lai nodrošinātu, ka netiek ļaunprātīgi izmantota lielāka elastība to transportlīdzekļu vadītāju atpūtas laiku plānošanā, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, ir svarīgi skaidri noteikt šādas elastības darbības jomu un arī nodrošināt pienācīgas pārbaudes. Tāpēc transportlīdzekļu vadītājiem vajadzētu būt iespējai atlikt ikdienas atpūtas laikposmu sākumu ne ilgāk kā par 1 stundu gadījumos, kad transportlīdzekļa vadīšanas laikposms šajā dienā nav pārsniedzis 7 stundas, un sākums būtu jāatliek tikai tad, ja tiek veikts viens neregulārs pārvadājums, kas ilgst 6 dienas vai ilgāk. Šāda elastība būtu jāierobežo vēl vairāk, proti tā, ka atkāpi var izmantot tikai vienu reizi brauciena laikā vai divas reizes tāda vienā neregulāra pārvadājuma laikā, kas ilgst 8 dienas vai ilgāk. Atkāpes izmantošana nemaina iknedēļas atpūtas laikposma vēlāko sākuma laiku. Vajadzētu būt arī iespējai pārbaudīt šādus apstākļus, papildus tahogrāfa datiem izmantojot arī reģistrācijas kontrolierīces izdruku vai darba žurnālu.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (pārstrādāta versija) (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

² Padomes Regula (EEK) Nr. 684/92 (1992. gada 16. marts) par kopējiem noteikumiem attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem (OV L 74, 20.3.1992., 1. lpp.).

- (10) Tas, ka tiek ierobežota iespēja atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem, attiecinot to tikai uz pasažieru neregulārajiem starptautiskajiem pārvadājumiem, negatīvi ietekmē neizkropļotu un godīgu konkurenci starp pārvadātājiem, jo īpaši mazajiem un vidējiem uzņēmumiem. Nobrauktā attāluma vai ilguma, vai pasažieriem sniegto pakalpojumu ziņā pasažieru neregulārie iekšzemes pārvadājumi varētu būt tādi paši kā pasažieru regulārie starptautiskie pārvadājumi. Tāpēc pārvadātājiem, kas veic pasažieru neregulāros iekšzemes pārvadājumus, arī būtu jāizmanto šāda iespēja.
- (10.a) Lai varētu efektīvi un lietderīgi kontrolēt to, vai pareizi tiek izmantota elastība pārtraukumu plānošanā un iespēja atlikt ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmus neregulāros pasažieru pārvadājumos, transportlīdzekļa vadītājiem visa brauciena laikā transportlīdzeklī būtu jāpārvadā “brauciena formulārs”, kurā ietverta pamatinformācija par braucienu; šādu brauciena formulāru jau izmanto pasažieru neregulāros starptautiskos pārvadājumos saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009. Pieskaņojoties Regulā (ES) Nr. 165/2014 paredzētajiem kontroles noteikumiem par manuālu pierakstu glabāšanu, transportlīdzekļa vadītājiem transportlīdzeklī būtu jāpārvadā arī brauciena formulāru papīra vai elektroniskās kopijas attiecībā uz neregulāriem pārvadājumiem, kuri veikti iepriekšējās 28 dienās un, sākot ar 2024. gada 31. decembri, – iepriekšējās 56 dienās. Komisijai, pārskatot tahogrāfa tehniskās specifikācijas, būtu jāizstrādā iespēja reģistrēt pasažieru pārvadājumu veidu (regulāri vai neregulāri pasažieru pārvadājumi).
- (10.b) Regulā (EK) Nr. 561/2006 ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāparedz noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par minētās regulas un Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, un jānodrošina to izpilde. Spriedumā lietā C-906/19 Tiesa skaidri norādīja, ka dalībvalstīm ir liegts piemērot sodu pēc tam, kad tās ir konstatējušas Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumu, kas izdarīts citas dalībvalsts teritorijā un par kuru vēl nav piemērots sods, un tā 45. punktā atzina, ka, “[t]ā kā šis spēkā esošā Savienības tiesiskā regulējuma aspekts var nelabvēlīgi ietekmēt transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, Savienības likumdevējam ir jālemj par iespējamiem grozījumiem”. Ņemot vērā to, ka šo divu regulu pārkāpumi bieži notiek vienlaicīgi un ka Regulas (ES) Nr. 165/2014 nolūks ir nodrošināt atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, ir lietderīgi, ka sodu piemērošana uzņēmumam vai transportlīdzekļa vadītājam par pārkāpumu, kas konstatēts vienas dalībvalsts teritorijā, bet izdarīts citas dalībvalsts teritorijā, var būt saistīta ar abu regulu pārkāpumiem.

(11) Tā kā šīs regulas mērķus – proti, nodrošināt godīgu konkurenci un uzlabot darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, harmonizējot noteikumus par to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, un nodrošināt, ka dalībvalstis var piemērot sodus par tādiem tahogrāfu noteikumu pārkāpumiem, kas konstatēti to teritorijā neatkarīgi no tā, kur šie pārkāpumi izdarīti, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķas dalībvalstis, bet, ņemot vērā izvirzīto mērķu specifiku, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība varētu pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(12) Tāpēc Regula (EK) Nr. 561/2006 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

1) regulas 4. pantu groza šādi:

a) panta n) punktu aizstāj ar šādu:

“n) “pasažieru regulārie pārvadājumi” ir iekšzemes un starptautiskie pārvadājumi, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1073/2009 * 2. panta 2. un 3. punktā;

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).”;

b) pantā iekļauj šādu na) punktu:

“na) “pasažieru neregulārie pārvadājumi” ir neregulārie iekšzemes un starptautiskie pārvadājumi, kā definēts Regulas (EK) Nr. 1073/2009 2. panta 4. punktā;”;

2) regulas 7. pantam pievieno šādu ceturto daļu:

“Transportlīdzekļa vadītājam, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus, pirmajā daļā minēto pārtraukumu var aizstāt arī ar vismaz 15 minūšu ilgiem pārtraukumiem, kas sadalīti pirmajā daļā minētajā transportlīdzekļa vadīšanas laikposmā tā, lai atbilstu pirmajai daļai, ar noteikumu, ka kopējais uzkrātais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks minētajā dienā nepārsniedz 7 stundas.”;

3) regulas 8. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu 2.a punktu:

“2.a Ja tas neapdraud ceļu satiksmes drošību, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic vienu pasažieru neregulāro pārvadājumu, kura ilgums ir vismaz 6 secīgi 24 stundu laikposmi, var atkāpties no 2. punkta pirmās daļas, vienu reizi izmantojot ikdienas atpūtas laikposmu ne vēlāk kā 25 stundu laikā pēc tam, kad ir beidzies iepriekšējais ikdienas atpūtas laikposms vai iknedēļas atpūtas laikposms, ar noteikumu, ka kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laiks šajā dienā nav pārsniedzis 7 stundas. Ievērojot tos pašus nosacījumus, šo atkāpi var izmantot divas reizes vienā pasažieru neregulārā pārvadājumā, kura ilgums ir vismaz 8 secīgi 24 stundu laikposmi.”;

b) panta 6.a punkta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Atkāpjoties no 6. punkta, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic vienu pasažieru neregulāro pārvadājumu, pēc iepriekšējā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanas drīkst atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem ar nosacījumu, ka:”;

c) regulas 6.a punkta a) apakšpunktu svītro;

4) regulas 16. pantam pievieno šādus punktus:

“4. Pārbaūžu uz ceļa nolūkā transportlīdzekļa vadītājs spēj pamatot atkāpju izmantošanu saskaņā ar 7. panta 4. punktu un 8. panta 2.a un 6.a punktu:

a) transportlīdzeklī pārvadājot aizpildītu veidlapu (“brauciena formulāru”). Transporta uzņēmums ir atbildīgs par to, lai transportlīdzekļa vadītājam pirms katra brauciena būtu aizpildīts brauciena formulārs. Brauciena formulārā jābūt vismaz šādai informācijai:

i) pārvadājuma veids;

ii) galvenais maršruts, arī brauciena datumi;

iii) pārvadātājs (pārvadātāji), kas iesaistīti pārvadājuma veikšanā.

b) transportlīdzeklī pārvadājot šādu brauciena formulāru papīra vai elektroniskās kopijas par iepriekšējām 28 dienām un, sākot ar 2024. gada 31. decembri, – par iepriekšējām 56 dienām. Minēto pienākumu beidz piemērot, ja transportlīdzeklis izmanto tahogrāfu, kas ļauj reģistrēt 5. punktā minēto pasažieru pārvadājumu veidu.

Iekšzemes pārvadājumiem var izmantot starptautiskajiem pārvadājumiem domāto brauciena formulāru, kas ir pielāgots tā, lai tajā būtu norādīta tā izmantošana iekšzemes pārvadājumiem. Komisija ar īstenošanas aktu var noteikt iekšzemes pakalpojumiem paredzētā brauciena formulāra formātu, lai vajadzības gadījumā vienkāršotu kontroli. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā 24. panta 2.a punktā minēto pārbaudes procedūru.

5. Lai nodrošinātu 7. panta 4. punkta un 8. panta 2.a un 6.a punkta vienādu piemērošanu un izpildi, Komisija, pie pirmās izdevības pārskatot Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2016/799 vai jebkuru īstenošanas aktu, kas to aizstāj, iekļauj atbilstīgas tehniskās specifikācijas, kas ļauj tahogrāfā reģistrēt un uzglabāt datus par pasažieru pārvadājumu veidu, proti, regulāriem vai neregulāriem pasažieru pārvadājumiem. Īstenošanas aktus pieņem saskaņā 24. panta 2.a punktā minēto pārbaudes procedūru; minēto īstenošanas aktu piemērošanas dienu nosaka pēc apspriešanās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām.”;

5) regulas 19. panta 2. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“2. Dalībvalsts dod iespēju kompetentajām iestādēm piemērot sodus uzņēmumiem un/vai transportlīdzekļu vadītājiem par šīs regulas vai Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumu, kas konstatēts tās teritorijā un par ko sods vēl nav piemērots, pat tad, ja pārkāpums ir izdarīts citas dalībvalsts teritorijā vai trešā valstī.”.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*
