Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2023. gada 4. decembrī
(OR. en)

16343/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0155(COD)

TRANS 571
SOC 849
CODEC 2382

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepr. dok. Nr.:	15972/23
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

Pielikumā informatīvā nolūkā pievienots minētā priekšlikuma teksts, par kuru Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome (Transports) 2023. gada 4. decembra sanāksmē panāca vispārēju pieeju.

PIELIKUMS

2023/0155 (COD)

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 apkalpes 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 apkalpes 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 proporcionalitātes 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. Pārbaužu 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 –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*