



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. balandžio 7 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

Dalykas:	Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija, siekiant priimti EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTĄ, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kas savaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais
	– Tarybos motyvų pareiškimo projektas
	– Tarybos priimtas 2020 m. balandžio 7 d.

I. IVADAS

1. 2017 m. gegužės 31 d. Europos Komisija pateikė pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais.
2. Pasiūlymas buvo pateiktas kaip I judumo dokumentų rinkinio dalis, o teisėkūros procedūra buvo organizuojama kartu su kitais dviem pasiūlymais dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų: dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla ir patekimo į krovinių vežimo kelių transportu rinką ir dėl socialinės teisės aktų ir vairuotojų komandiravimo nuostatų vykdymo užtikrinimo.
3. Taryba (transportas, telekomunikacijos ir energetika) dėl bendro požiūrio susitarė 2018 m. gruodžio 3 d.¹.
4. Europos Parlamentas poziciją per pirmąją svarstymą priėmė 2019 m. balandžio 4 d.
5. Nuo 2019 m. spalio iki gruodžio mėn. vyko Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos derybos siekiant susitarti dėl pasiūlymo. 2019 m. gruodžio 11 d. derybininkai susitarė dėl kompromisinio teksto; jį 2019 m. gruodžio 20 d. patvirtino Nuolatinų atstovų komitetas².
6. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas (TRAN) patvirtino politinį susitarimą 2020 m. sausio 21 d., o Taryba jį patvirtino 2020 m. vasario 20 d.³.

¹ Dok. ST 15084/18.

² Dok. ST 15083/19.

³ Dok. ST 5424/20 + ADD 1–4.

7. Savo darbe Taryba atsižvelgė į 2018 m. sausio 18 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ir į 2018 m. vasario 1 d. Regionų komiteto nuomonę.
8. Atsižvelgiant į pirmiau nurodytą susitarimą ir teisininkams lingvistams peržiūrėjus tekstą, 2020 m. balandžio 7 d. Taryba, taikydama rašytinę procedūrą, priėmė Tarybos poziciją per pirmąjį svarstymą laikantis įprastos teisėkūros procedūros, nustatytos Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnyje.

II. TIKSLAS

9. Bendras pasiūlymo tikslas – suderinti taisykles dėl vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių kelių transporto srityje ir šių nuostatų laikymąsi naudojant tachografais, kad Europos Sąjungoje būtų išvengta konkurencijos iškraipymo, būtų užtikrintas geresnis kelių eismo saugumas ir geros vairuotojų darbo sąlygos.

III. PER PIRMAJĮ SVARSTYMĄ PRIIMTOS TARYBOS POZICIJOS ANALIZĖ

A) Bendra informacija

10. Remdamiesi Komisijos pasiūlymu, Parlamentas ir Taryba vedė derybas, kad būtų pasiektas susitarimas tame etape, kai Taryba priima poziciją per pirmąjį svarstymą. Tarybos pozicijos projekto tekstas visiškai atspindi abiejų teisėkūros institucijų pasiektą kompromisą.

B) Pagrindiniai politikos klausimai

11. Kompromisas, kurį atspindi per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija, apima šiuos pagrindinius aspektus:

a) Taikymas lengvosioms komercinėms transporto priemonėms

12. Komisijos pirminiame pasiūlyme lengvosios komercinės transporto priemonės nebuvo įtrauktos į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo sritį, nors Parlamentas tam pritarė. Tarybos tekstu į to reglamento taikymo sritį buvo įtrauktos tos transporto priemonės, kurių maksimali leidžiama masė kartu su priekaba ar puspriekabe viršija 2,5 tonos ir kurios naudojamos tarptautiniam vežimui samdos pagrindais ar už atlygį (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 2 straipsnio 1 dalis kartu su 3 straipsnio 1a punktu). Todėl šioms transporto priemonėms taip pat bus taikomas Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 ir jose turės būti sumontuoti išmanieji tachografai.
13. Komisija pasinaudos pereinamuoju laikotarpiu (2026 m. liepos 1 d.), kad per 18 mėnesių nuo iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo priimtų įgyvendinimo aktus, kuriuose bus nustatyta išsami informacija apie lengvosiose komercinėse transporto priemonėse naudotinių tachografų duomenis, funkcijas ir montavimą, kad per likusią laikotarpio dalį būtų galima pasirūpinti įrangos gamyba ir sumontavimu transporto priemonėse.
14. Atsižvelgiant į tai, į Tarybos poziciją įtraukti performuluoti 353/rev, 368, 373 ir 375 pakeitimai.

b) Kassavaitinio poilsio laikotarpio organizavimas

15. Kad pasiektų kompromisą dėl kassavaitinio poilsio laikotarpius reglamentuojančių nuostatų (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalis), Taryba pritarė tam, kad būtų išsaugota taisyklė, pagal kurią vairuotojas per bet kurias dvi iš eilės einančias savaites turi pasinaudoti dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu bent 24 valandų sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu.
16. Tačiau kompromise Taryba reikalavo, kad, kaip ir pirminiame Komisijos pasiūlyme, būtų numatytas tam tikras lankstumas tolimųjų reisų krovininio transporto vairuotojams. Visų pirma tarptautinio krovininio transporto vairuotojas gali už įsisteigimo valstybės narės ribų pasinaudoti dviem iš eilės sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais su sąlyga, kad vairuotojas per bet kurias keturias iš eilės einančias savaites pasinaudoja bent dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Šiuo atveju, pasinaudojus dviem iš eilės sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, prieš kitą kassavaitinio poilsio laikotarpį turi būti pasinaudota poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami tie du kassavaitinio poilsio laikotarpių sutrumpinimai. Per tą pratęstą poilsio laikotarpį vairuotojas gali pasinaudoti galimybe grįžti namo (žr. 19 punktą). Atsižvelgiant į tai, į Tarybos poziciją kaip pagrindas įtrauktas 379 pakeitimas; 381 pakeitimas neįtrauktas.
17. Kad būtų užtikrintas poilsio keliuose patikrinimas vadovaujantis 4 savaitių grafiku, nuostatų dėl transporto priemonėje esančių patvirtinamųjų duomenų atveju taikomas laikotarpis buvo pratęstas nuo 28 iki 56 dienų (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 36 straipsnis), žr. 365, 420–422 pakeitimus.

c) Draudimas miegoti kabinoje

18. Tarybos pozicijoje išlaikytas pirminis Komisijos pasiūlymas dėl draudimo transporto priemonėje naudotis normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet koku ilgesniu nei 45 valandų kassavaitiniu poilsiu, kuriuo kompensuojamas ankstesnis sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalis). Taryba pritarė Parlamento 382 pakeitimo dalims, kuriose numatoma išsami informacija apie pasirūpinimą reikiamu apgyvendinimu. Šiame kontekste nurodyta, kad visas apgyvendinimo ne transporto priemonėje išlaidas turi padengti darbdavys; šiai pozicijai pritarė ir Parlamentas 383 pakeitime.

d) Reguliarus vairuotojo grįžimas

19. Tarybos pozicija, kuria plėtojamas pirminis Komisijos pasiūlymas, kad transporto įmonė turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad jie galėtų reguliariai grįžti namo ir ten pasinaudoti ilgu poilsio laikotarpiu (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalis), sustiprinamas šis reikalavimas, kiek tai susiję su įrodymais ir stebėseną, ir norima suteikti daugiau aiškumo dėl to, į kurią vietą vairuotojas grįžta. Tarybos tekste reikalaujama, kad vairuotojas grįžtų į darbdavio veiklos centrą, kurioje tas vairuotojas paprastai būna ir kuriame prasideda vairuotojo kas savaitinis poilsis, įsisteigimo valstybėje narėje, arba į vairuotojo gyvenamąją vietą, numatant, kad pats vairuotojas pasirenka vietą, kurioje jis pasinaudos poilsio laikotarpiais, o darbdavys atsako už galimybės reguliariai sugrįžti garantavimą. Bazinis dažnumas, dėl kurio susitarta – keturios savaitės, pagal 385 pakeitimą. Siekdama supaprastinimo ir atsižvelgdama į nevienodas vairuotojų ir jų darbdavių derybines pozicijas, Taryba nepritarė papildomo lankstumo aspektams, kuriems Parlamentas pritarė 355, 377, 385 pakeitimuose.

e) Būtiniausi transporto priemonių stovėjimo infrastruktūrai taikomi standartai

20. Komisijos pasiūlyme nebuvo jokių konkrečių nuostatų dėl stovėjimo aikštelių, tačiau diskusijų su Parlamentu ir Komisija metu Taryba pritarė reikalavimui, kad Komisija oficialioje svetainėje paskelbtų ir reguliariai atnaujintų visų sertifikuotų stovėjimo aikštelių, kuriose yra keliais krovinius ir keleivius vežantiems vairuotojams tinkama infrastruktūra, sąrašą (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8a straipsnis). Tarybos tekste reikalaujama, kad Komisija deleguotaisiais aktais nustatytų šioms stovėjimo aikštelėms taikomus aptarnavimo ir saugumo standartus, taip pat jų sertifikavimo procedūrą. Dėl šio kompromiso, kuriuo atsižvelgiama į esminį Parlamento interesą, išdėstytą 387 pakeitime, prašymai įtraukti į reglamentą išsamesnes nuostatas (400 pakeitimas) į Tarybos tekstą nebuvo įtraukti.

f) Kassavaitinio poilsio pertrauka kelte arba traukinyje

21. Tarybos tekste išlaikytas Komisijos pasiūlyme numatytas taisyklių dėl vairuotojo, poilsio laikotarpiu lydinčio keltu arba traukiniu gabenamą transporto priemonę, pakeitimas.
- Vairuotojo kasdienio arba sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpis gali būti ne daugiau kaip du kartus pertraukiamas kita veikla, kurios bendra trukmė neviršija vienos valandos (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 9 straipsnio 1 dalis). Normalių kassavaitinio poilsio laikotarpių atveju Tarybos tekste leidžiančios nukrypti nuostatos taikymas išplečiamas įtraukiant keliones keltu arba traukiniu, kurių numatyta trukmė yra 8 ar daugiau valandų, jeigu vairuotojas gali naudotis miegamąja kajute (kupė). Todėl į Tarybos poziciją įtraukti iš dalies performuluoti 364, 388 ir 389 pakeitimai.

g) Vairavimo trukmė išimtinėmis aplinkybėmis

22. Tarybos tekstu Komisijos pasiūlymas išplečiamas, kad išimtinėmis aplinkybėmis, norėdami pasiekti darbdavio veiklos centrą arba savo gyvenamąją vietą, vairuotojai galėtų, taikant griežtas sąlygas ir apsaugos priemones, viršyti kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmę ne daugiau kaip viena valanda arba ne daugiau kaip dviem valandomis, jeigu prieš pat papildomo vairavimo laikotarpį pasinaudojama nepertraukiama 30 minučių pertrauka. Šia išimtimi gali būti naudojamosi tik prieš prasidedant ilgesniems poilsio laikotarpiams ir būtinas visiškas kompensavimas (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 12 straipsnio 2 dalis). Todėl į Tarybos poziciją įtrauktas iš dalies performuluotas 391 pakeitimas.
23. Be to, Tarybos tekste numatyta, kad Komisija nedelsiant viešoje svetainėje paskelbia informaciją, susijusią su skubos atvejais, kuriais valstybės narės gali išskirtinėmis aplinkybėmis leisti taikyti laikinas vairavimo trukmės ir poilsio laiko taisyklių išimtis (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 14 straipsnis). Todėl į Tarybos poziciją įtrauktas iš dalies performuluotas 395 pakeitimas.

h) Išmaniųjų tachografų (2 versija) įdiegimas transporto priemonių parkuose

24. Išmaniųjų tachografų registruojamų duomenų klausimu Tarybos tekste papildomai įrašyta, kad tachografai turi galėti registruoti transporto priemonės buvimo vietą kaskart, kai ji kerta valstybės narės sieną – šis aspektas jau buvo numatytas Komisijos pasiūlyme, ir kaskart, kai transporto priemonė pakraunama ar iškraunama, taip pat registruoti, ar vežami keleiviai, ar prekės (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 8 straipsnio 1 dalis). Taigi 409–411 pakeitimai Tarybos pozicijoje iš esmės buvo palikti.
25. Išmaniųjų tachografų įdiegimo klausimu tiek Parlamentas, tiek Taryba teikė pirmenybę tam, kad išmaniųjų tachografų diegimas transporto priemonių parkuose būtų gerokai paspartintas (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 3 straipsnio 4 dalis). Kompromisu reikalaujama, kad pagrindinis permontavimas transporto priemonėse (t. y. transporto priemonėse, kuriose anksčiau buvo sumontuotas analoginis arba skaitmeninis tachografas) būtų atliktas ne vėliau kaip per trejus metus nuo metų, kuriais įsigalioja išsamios nuostatos dėl naujos kartos išmaniųjų tachografų, pabaigos ir ne vėliau kaip per ketverius metus nuo tų išsamių nuostatų įsigaliojimo, jeigu transporto priemonėje jau yra sumontuotas išmanusis tachografas (1 versija). Komisija turės per 12 mėnesių patvirtinti antrosios kartos išmaniųjų tachografų specifikacijas (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 11 straipsnio 2 dalis); transporto priemonėse, kurios pirmą kartą įregistruojamos po 24 mėnesių nuo tų specifikacijų įsigaliojimo, naujoji versija jau turi būti sumontuota (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 8 straipsnio 1 dalis). Todėl į Tarybos poziciją įtraukti iš dalies performuluoti 368, 369, 403–406, 412 ir 415 pakeitimai, o 402 pakeitimas neįtrauktas.
26. Dėl šio pakeitimo Taryba pritarė reikalavimui, kad valstybės narės per trejus metus nuo pirmiau minėtų išsamių nuostatų įsigaliojimo tinkamu mastu aprūpintų savo kontrolės institucijas nuotolinio ankstyvo nustatymo įranga (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 9 straipsnio 2 dalis); todėl 413/rev pakeitimas buvo iš dalies paliktas.
27. Dėl tų pačių aplinkybių, atsižvelgiant į 417 pakeitimą, Tarybos tekste patikslinamas Komisijos pasiūlymas dėl sienos kirtimo registravimo rankiniu būdu, kol tai bus galima padaryti automatiškai išmaniaisiais tachografais (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 1, 6 ir 7 dalys).

i) Kiti Tarybos pozicijos aspektai

28. Į galutinį Tarybos pozicijos tekstą buvo įtraukti šie kiti aspektai, kuriais Taryba papildė Komisijos pasiūlymą:

- a) išsamesnė „vežimo nekomerciniais tikslais“ apibrėžtis (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 4 straipsnis);
- b) neprivaloma išimtis transporto priemonėms, naudojamoms prekinio betono mišiniui pristatyti (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 dalies r punktas);
- c) nagrinėjimo procedūros taikymas tam tikriems įgyvendinimo aktams (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 25 straipsnio 2 dalis);
- d) reikalavimas, kad tachografų duomenys apie maksimalios vairavimo trukmės viršijimą būtų perduodami kontrolės institucijoms, kad jos galėtų nuotoliniu būdu anksti nustatyti galimo manipuliavimo arba netinkamo naudojimo atvejus (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 9 straipsnio 4 dalis);
- e) reikalavimas, kad kitos kartos tachografais būtų sudaromos sąlygos veikimo režimu naudoti duomenis per išorinį įrenginį (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 10 straipsnio 2 dalis);
- f) plombų, kurios buvo nuimtos arba sulaužytos kontroliuojantiems pareigūnams atidarius tachografus, pakeitimo procedūra (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 22 straipsnio 5 dalis);
- g) leidimas kompetentingai institucijai prireikus reikalauti pakeisti vairuotojo kortelę, kad ji atitiktų naujas technines specifikacijas (Reglamento (ES) Nr. 165/2014 26 straipsnio 7a dalis).

29. Taryba visiškai arba iš esmės įtraukė šiuos kitus Parlamento padarytus Komisijos pasiūlymo pakeitimus:

- a) taikymo srities išplėtimas įtraukiant vairuojančius amatininkus (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 3 straipsnio 1 dalis), 374 pakeitimas;

- b) būtinybė Komisijai įvertinti galimas specialias taisykles dėl vairuotojų, teikiančių vienkartinės keleivių vežimo paslaugas, poilsio (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 9a dalis), 354, 372 ir 380 pakeitimai;
- c) į žalingų paskatų katalogą įtrauktas atlygis už pristatymo greitį (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 10 straipsnio 1 dalis), 390 pakeitimas;
- d) neprivaloma išimtis statybų transporto priemonėms, naudojamoms 100 km spinduliu (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 dalies q punktas), 394 pakeitimas;
- e) speciali Komisijos ataskaita dėl autonominio vairavimo sistemų ir jų poveikio vairavimo trukmės ir poilsio laiko taisyklėms (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 9a straipsnis), 397 pakeitimas;
- f) įtrauktas paaiškinimas, kad tachografų ir tachografo kortelių atminties talpa turi būti pakankama reikalaujamiems duomenims saugoti (Reglamento (EB) Nr. 165/2014 4 straipsnio 2 dalis), 406 pakeitimas;
- g) kvalifikacijos kėlimo mokymas, skirtas vairuotojams (kurio išlaidas turės padengti darbdavys) ir kontrolės institucijoms (418 ir 419 pakeitimai, 30 ir 31 konstatuojamosios dalys);
- h) išsamesnis poilsio laikotarpis, pertraukų ir atostogų, taip pat poilsio kelte arba traukinyje dokumentavimas (Reglamento (EB) Nr. 165/2014 34 straipsnio 5 dalis), 416 pakeitimas.

IV. IŠVADA

30. Per pirmąją svarstymą priimta Tarybos pozicija visiškai atspindi kompromisą, pasiektą Tarybos ir Europos Parlamento derybų metu, padedant Komisijai. Šis kompromisas patvirtintas Europos Parlamento TRAN komiteto pirmininkės laišku Nuolatinių atstovų komiteto pirmininkui (2020 m. sausio 23 d.). Šiame laiške TRAN komiteto pirmininkė nurodo, kad komiteto nariams, o vėliau ir plenariniame posėdyje ji rekomenduos per antrąją svarstymą Parlamente pritarti Tarybos per pirmąją svarstymą priimtai pozicijai be pakeitimų, abiejų institucijų teisininkams lingvistams patikrinus jos tekstą.
31. Todėl Taryba mano, kad jos per pirmąją svarstymą priimta pozicija yra subalansuotas rezultatas ir kad ją priėmus iš dalies pakeistais reglamentais bus pagerintos vairuotojų darbo sąlygos ir prisidėta prie kelių eismo saugumo ir vienodų sąlygų kelių transporto sektoriuje sudarymo suderinant bei paaiškinant taisykles ir užtikrinant geresnę kontrolę.
-