



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2020. gada 7. aprīlī
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

Temats: Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULU, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību

- Padomes paskaidrojuma raksts
- Padome pieņēmusi 2020. gada 7. aprīlī

I. IEVADS

1. Eiropas Komisija 2017. gada 31. maijā pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību.
2. Šis priekšlikums tika iesniegts kā daļa no mobilitātes paketes I, un likumdošanas procedūra tika organizēta saistībā ar diviem citiem tiesību aktu priekšlikumiem: vienu – par piekļuvi autopārvadātāja profesionālajai darbībai un kravas autopārvadājumu tirgum un otru – par izpildes nodrošināšanas noteikumiem attiecībā uz sociālās jomas tiesību aktiem un transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā.
3. Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) 2018. gada 3. decembrī vienojās par vispārēju pieeju ¹.
4. Eiropas Parlaments 2019. gada 4. aprīlī pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.
5. No 2019. gada oktobra līdz decembrim notika sarunas starp Eiropas Parlamentu, Padomi un Komisiju, lai panāktu vienošanos par priekšlikumu. 2019. gada 11. decembrī sarunu vedēji vienojās par kompromisa tekstu, ko pēc tam 2019. gada 20. decembrī apstiprināja Pastāvīgo pārstāvju komiteja ².
6. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) politisko vienošanos apstiprināja 2020. gada 21. janvārī, un Padome to apstiprināja 2020. gada 20. februārī. ³

¹ Dokuments ST 15084/18.

² Dokuments ST 15083/19.

³ Dokuments ST 5424/20 + ADD 1–4.

7. Savā darbā Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2018. gada 18. janvāra atzinumu un Reģionu komitejas 2018. gada 1. februāra atzinumu.
8. Ņemot vērā šo vienošanos un pēc tam, kad juristi lingvisti to bija pārskatījuši, Padome, izmantojot rakstisko procedūru, 2020. gada 7. aprīlī pieņēma Padomes nostāju pirmajā lasījumā saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, kas noteikta Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā.

II. MĒRKIS

9. Priekšlikuma vispārējais mērķis ir saskaņot noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem autotransporta nozarē un šo noteikumu īstenošanu, izmantojot tahogrāfus, lai novērstu konkurences izkropļojumus, uzlabotu ceļu satiksmes drošību un nodrošinātu labus darba apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem Eiropas Savienībā.

III. PADOMES PIRMĀ LASĪJUMA NOSTĀJAS ANALĪZE

A) Vispārīga informācija

10. Balstoties uz Komisijas priekšlikumu, Parlaments un Padome ir risinājuši sarunas, lai panāktu vienošanos posmā, kad tiek apstiprināta Padomes nostāja pirmajā lasījumā. Padomes nostājas projekta teksts pilnībā atspoguļo kompromisu, kas panākts starp abiem likumdevējiem.

B) Galvenie politikas jautājumi

11. Kompromisu, kas ir atspoguļots Padomes pirmā lasījuma nostājā, veido šādi galvenie elementi:

a) Vieglo komerciālo transportlīdzekļu iekļaušana

12. Savā sākotnējā priekšlikumā Komisija Regulas (EK) Nr. 561/2006 darbības jomā neiekļāva vieglos komerciālos transportlīdzekļus, savukārt Parlaments to atbalstīja. Padomes tekstā regulas darbības jomā tiek iekļauti minētie transportlīdzekļi, ja to maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabi vai puspiekabi, pārsniedz 2,5 tonnas un tos izmanto starptautiskiem komercpārvadājumiem (Regulas (EK) Nr. 561/2006 2. panta 1. punkts saistībā ar 3. panta ha) punktu). Līdz ar to arī šie transportlīdzekļi tiks iekļauti Regulas (ES) Nr. 165/2014 darbības jomā, tāpēc tie būs jāaprīko ar viedajiem tahogrāfiem.
13. Komisija izmantos pārejas periodu (2026. gada 1. jūlijs), lai 18 mēnešu laikā pēc grozošās regulas stāšanās spēkā pieņemtu īstenošanas aktus, kuros detalizēti noteiks tahogrāfu datus, funkcijas un uzstādīšanu vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos ar mērķi atlikušajā laikposmā organizēt iekārtu ražošanu un transportlīdzekļu aprīkošanu.
14. Ņemot vērā minēto, grozījumi Nr. 353/rev, 368, 373 un 375 Padomes nostājā tika akceptēti pārstrādātā redakcijā.

b) Iknedēļas atpūtas laikposma organizēšana

15. Lai panāktu kompromisu attiecībā uz noteikumiem par iknedēļas atpūtas laikposmiem (Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 6. punkts), Padome piekrita saglabāt noteikumu, ka transportlīdzekļa vadītājam jebkurās divās secīgās nedēļās ir jāņem divi regulāri iknedēļas atpūtas laikposmi vai viens regulārs iknedēļas atpūtas laikposms un viens saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms, kas ir vismaz 24 stundas.
16. Tomēr Padome kompromisa tekstā, saskaņā ar Komisijas sākotnējo priekšlikumu, uzstāja uz zināmu elastību tālsatiksmes kravu pārvadājumu transportlīdzekļu vadītājiem. Konkrēti, transportlīdzekļa vadītājs, kas iesaistīts starptautiskos kravu pārvadājumos ārpus tās dalībvalsts, kurā tiek veikta uzņēmējdarbība, var paņemt divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus, ar noteikumu, ka minētais vadītājs jebkurās četrās secīgās nedēļās paņem vismaz divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus. Šādā gadījumā pēc tam, kad secīgi ir paņemti divi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi, pirms nākamā iknedēļas atpūtas laikposma ir jāņem atpūtas laikposms, ko izmanto kā kompensāciju par diviem saīsinātajiem atpūtas laikiem. Šajā pagarinātajā atpūtas laikposmā transportlīdzekļa vadītājs izmanto iespēju "atgriezties mājās" (skatīt 19. punktu). Ņemot vērā minēto, grozījums Nr. 379 Padomes nostājā tika saglabāts kā pamata pozīcija; grozījums Nr. 381 netika saglabāts.
17. Lai nodrošinātu atpūtas laiku pārbaudi uz ceļiem 4 nedēļu laikposmā, noteikumos par apstiprinošu pierādījumu glabāšanu transportlīdzeklī tika ietverts pagarinājums no 28 līdz 56 dienām (Regulas (ES) Nr. 165/2014 36. pants), sk. grozījumus Nr. 365, 420–422.

c) Aizliegums gulēt kabīnē

18. Padomes nostājā ir saglabāts Komisijas sākotnējais priekšlikums attiecībā uz aizliegumu regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un jebkuru iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ko izmanto kā kompensāciju par iepriekšējo saīsināto iknedēļas atpūtu, pavadīt transportlīdzeklī (Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 8. punkts). Padome akceptēja tās Parlamenta grozījuma Nr. 382 daļas, kurās sīkāk izklāstīts par piemērotu izmitināšanas vietu. Šajā kontekstā ir precizēts, ka jebkādas izmaksas par izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa ir jānodrošina darba devējam – šāda nostāja pausta arī Parlamenta grozījumā Nr. 383.

d) Transportlīdzekļa vadītāja regulāra atgriešanās

19. Padomes nostāja, kurā ir izvērstas Komisijas sākotnējais priekšlikums par to, ka transporta uzņēmumam ir jāorganizē transportlīdzekļu vadītāju darbs tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu regulāri atgriezties mājās un izmantot ilgu atpūtas laika posmu (Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkts), nostiprina šo prasību attiecībā uz pierādījumiem un uzraudzību un dod priekšroku lielākai skaidrībai attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāja atgriešanās vietu. Tādējādi Padomes tekstā ir noteikts, ka transportlīdzekļa vadītājam ir jāatgriežas darba devēja darbības centrā – kas ir transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta un kur sākas transportlīdzekļa vadītāja iknedēļas atpūta – vai arī savā dzīvesvietā, ievērojot to, ka transportlīdzekļa vadītājs izvēlas vietu, kur pavadīt atpūtas laika posmus, savukārt darba devējs ir atbildīgs par regulāras atgriešanās nodrošināšanu. Par pamata pozīciju attiecībā uz biežumu vienojās noteikt reizi četrās nedēļās saskaņā ar grozījumu Nr. 385. Vienkāršības labad un saistībā ar to, ka transportlīdzekļu vadītāji un to darba devēji ir nevienlīdzīgās sarunu pozīcijās, Padome neakceptēja papildu elastības elementus, ko Parlaments atbalstījis grozījumos Nr. 355, 377, 385.

e) Minimālie standarti stāvvietu infrastruktūrai

20. Lai gan Komisijas priekšlikumā nebija iekļauti nekādi īpaši noteikumi attiecībā uz stāvvietām, apspriedēs ar Parlamentu un Komisiju Padome piekrita prasībai, ka Komisijai oficiālā tīmekļa vietnē jāpublicē un regulāri jāatjaunina saraksts ar visām sertificētajām stāvvietām ar atbilstīgu infrastruktūru, kas pieejamas transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic kravu un pasažieru autopārvadājumus (Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a pants). Padomes tekstā ir noteikts, ka Komisijai ar deleģētajiem aktiem ir jānosaka pakalpojumu un drošības standarti, kā arī šo stāvvietu sertifikācijas procedūra. Šā kompromisa, kurā ņemti vērā galvenie Parlamenta interesējošie aspekti, kas ietverti grozījumā Nr. 387, rezultāts bija tāds, ka lūgumi sīkāk izstrādāt regulas noteikumus (grozījums Nr. 400) netika iekļauti Padomes tekstā.

f) Iknedēļas atpūtas laikposma, ko pavada uz prāmi vai vilcienā, pārtraukšana

21. Padomes tekstā ir saglabāts grozījums Komisijas priekšlikumā attiecībā uz noteikumiem par vadītāju, kas atpūtas laikposmā pavada transportlīdzekli, kuru pārvadā ar prāmi vai vilcienu. Transportlīdzekļa vadītāja ikdienas vai saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu var pārtraukt ne vairāk kā divas reizes ar citām darbībām, kas kopumā nepārsniedz vienu stundu (Regulas (EK) Nr. 561/2006 9. panta 1. punkts). Attiecībā uz regulārajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem Padomes tekstā ir noteikts, ka atkāpi var piemērot arī braucieniem ar prāmi vai vilcienu, kuru plānotais ilgums ir 8 stundas vai vairāk, ar noteikumu, ka transportlīdzekļa vadītājam ir pieejama guļamkabīne. Tādējādi grozījumi Nr. 364, 388 un 389 Padomes nostājā tika akceptēti daļēji pārstrādātā redakcijā.

g) Transportlīdzekļa vadīšanas laiks ārkārtas apstākļos

22. Padomes tekstā ir izvērsti Komisijas priekšlikums attiecībā uz ārkārtas apstākļiem, lai transportlīdzekļu vadītāji saskaņā ar stingriem nosacījumiem un drošības pasākumu ietvaros varētu pārsniegt ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiku par ne vairāk kā vienu stundu vai par ne vairāk kā divām stundām nolūkā nokļūt darba devēja darbības centrā vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietā, ar noteikumu, ka tieši pirms transportlīdzekļa papildu vadīšanas ir izmantots nepārtraukts 30 minūšu pārtraukums. Šo izņēmumu var izmantot tikai pirms ilgāku atpūtas laikposma sākuma, un ir nepieciešama pilna kompensācija (Regulas (EK) Nr. 561/2006 12. panta 2. punkts). Tādējādi grozījums Nr. 391 Padomes nostājā tika akceptēts daļēji pārstrādātā redakcijā.
23. Turklāt Padomes tekstā paredzēts, ka Komisijai ir nekavējoties publiskajā tīmekļa vietnē jāpublicē informācija par steidzamiem gadījumiem, kad dalībvalstis ārkārtas apstākļos var piešķirt pagaidu izņēmumus no noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem (Regulas (EK) Nr. 561/2006 14. pants). Tādējādi grozījums Nr. 395 Padomes nostājā tika akceptēts daļēji pārstrādātā redakcijā.

h) Viedo tahogrāfu ieviešana (2. versija) autoparkos

24. Attiecībā uz viedo tahogrāfu reģistrētajiem datiem Padomes tekstā ir papildināts, ka tahogrāfiem ir jāspēj reģistrēt transportlīdzekļa atrašanās vietu katru reizi, kad tas šķērso dalībvalsts robežu – šis elements jau bija paredzēts Komisijas priekšlikumā –, un katru reizi, kad transportlīdzeklis veic iekraušanas vai izkraušanas darbības, kā arī reģistrēt to, vai transportlīdzeklis ir izmantots kravu vai pasažieru pārvadāšanai (Regulas (ES) Nr. 165/2014 8. panta 1. punkts). Tādējādi grozījumi Nr. 409–411 Padomes nostājā tika pamatā saglabāti.
25. Attiecībā uz viedo tahogrāfu ieviešanu gan Parlaments, gan Padome atbalstīja ievērojami paātrinātu viedo tahogrāfu ieviešanu transportlīdzekļu parkā (Regulas (ES) Nr. 165/2014 3. panta 4. punkts). Kompromiss paredz, ka transportlīdzekļu (t. i., transportlīdzekļu, kas iepriekš aprīkoti ar analogo vai digitālo tahogrāfu) galvenā modernizēšana jāveic ne vēlāk kā trīs gadus pēc tā gada beigām, kad ir stājušies spēkā sīki izstrādātie noteikumi par jaunās paaudzes viedajiem tahogrāfiem, un ne vēlāk kā četrus gadus pēc tam, kad ir stājušies spēkā minētie sīki izstrādātie noteikumi, ja transportlīdzeklis jau ir aprīkots ar viedo tahogrāfu (1. versija). Komisijai būs 12 mēneši, lai pieņemtu specifikācijas otrās paaudzes viedajiem tahogrāfiem (Regulas (ES) Nr. 165/2014 11. panta 2. punkts); transportlīdzekļiem, ko pirmo reizi reģistrē 24 mēnešus pēc šo specifikāciju stāšanās spēkā, jau jābūt aprīkotiem ar jauno versiju (Regulas (ES) Nr. 165/2014 8. panta 1. punkts). Tādējādi grozījumi Nr. 368, 369, 403–406, 412, 415 Padomes nostājā tika akceptēti daļēji pārstrādātā redakcijā, taču grozījums Nr. 402 netika akceptēts.
26. Saistībā ar šīm izmaiņām Padome vienojās par prasību, lai dalībvalstis trīs gadus pēc tam, kad ir stājušies spēkā iepriekš minētie sīki izstrādātie noteikumi, savām kontroles iestādēm piemērotā apmērā piešķirtu attālinātas savlaicīgas konstatēšanas iekārtas (Regulas (ES) Nr. 165/2014 9. panta 2. punkts); tādējādi grozījums Nr. 413/rev tika daļēji saglabāts.
27. Tāpat šajā kontekstā Padomes tekstā ir precizēts Komisijas priekšlikums par robežšķērsošanas manuālu reģistrēšanu līdz tam, kad to automātiski nodrošinās viedie tahogrāfi (Regulas (ES) Nr. 165/2014 34. panta 1., 6. un 7. punkts), ņemot vērā grozījumu Nr. 417.

i) Citi Padomes nostājas elementi

28. Padomes nostājas galīgajā tekstā tika iekļauti vēl šādi elementi, ko Padome pievienoja Komisijas priekšlikumam:

- a) sīkāka "nekomerciālu pārvadājumu" definīcija (Regulas (EK) Nr. 561/2006 4. pants);
- b) izvēles izņēmums transportlīdzekļiem, kurus izmanto gatavo betona maisījumu piegādei (Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta r) apakšpunkts);
- c) dažu īstenošanas aktu pārbaudes procedūra (Regulas (EK) Nr. 561/2006 25. panta 2. punkts);
- d) prasība tahogrāfa datus par maksimālā transportlīdzekļa vadīšanas laika pārsniegšanu paziņot kontroles iestādēm, lai tās varētu attālināti savlaicīgi konstatēt iespējamās manipulācijas vai ļaunprātīgu izmantošanu (Regulas (ES) Nr. 165/2014 9. panta 4. punkts);
- e) prasība pēc nākamās paaudzes tahogrāfiem, lai ļautu datus darba režīmā izmantot ārējai ierīcei (Regulas (ES) Nr. 165/2014 10. panta 2. punkts);
- f) procedūra noņemto vai nolauzto tahogrāfu plombu, ko atvēruši kontrolieri, atkārtotai uzlikšanai (Regulas (ES) Nr. 165/2014 22. panta 5. punkts);
- g) atļauja kompetentajai iestādei vajadzības gadījumā pieprasīt vadītāja kartes nomaiņu, lai nodrošinātu atbilstību jaunām tehniskajām specifikācijām (Regulas (ES) Nr. 165/2014 26. panta 7.a punkts).

29. Padome pilnībā vai principā akceptēja vēl šādus Parlamenta grozījumus Komisijas priekšlikumā:

- a) atbrīvojumu attiecināt uz amatniekiem, kas vada transportlīdzekli (Regulas (EK) Nr. 561/2006 3. panta 1. punkts), grozījums Nr. 374;

- b) noteikt, ka Komisijai jāizvērtē iespējami īpaši noteikumi par atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic neregulārus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus (Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 9.a punkts), grozījumi Nr. 354, 372, 380;
- c) papildu atalgojumu par piegādes ātrumu pievienot kaitējošu stimulu sarakstam (Regulas (EK) Nr. 561/2006 10. panta 1. punkts), grozījums Nr. 390;
- d) iekļaut izvēles izņēmumu attiecībā uz celtniecības uzņēmumu transportlīdzekļiem, kurus izmanto 100 km rādiusā (Regulas (EK) Nr. 561/2006 13. panta 1. punkta q) apakšpunkts), grozījums Nr. 394;
- e) noteikt, ka Komisijai jāsniedz īpašs ziņojums par autonomām vadīšanas sistēmām un to ietekmi uz noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmiem (Regulas (EK) Nr. 561/2006 9.a pants), grozījums Nr. 397;
- f) pievienot precizējumu, ka tahogrāfu un tahogrāfa karšu atmiņas ietilpībai jābūt pietiekamai vajadzīgo datu glabāšanai (Regulas (EK) Nr. 165/2014 4. panta 2. punkts), grozījums Nr. 406;
- g) nodrošināt kvalifikācijas celšanas apmācību transportlīdzekļu vadītājiem (apmācības izmaksas sedz darba devējs) un kontroles iestādēm (grozījums Nr. 418 un 419, 30. un 31. apsvērums);
- h) sniegt pilnīgāku dokumentāciju par atpūtu, pārtraukumiem un atvaļinājumiem, kā arī par atpūtu, kas pavadīta uz prāmja vai vilcienā (Regulas (EK) Nr. 165/2014 34. panta 5. punkts), grozījums Nr. 416.

IV. SECINĀJUMS

30. Padomes nostāja pirmajā lasījumā pilnībā atspoguļo kompromisu, kas panākts Padomes un Eiropas Parlamenta sarunās, kuras sekmēja Komisija. Šis kompromiss ir apstiprināts Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas (*TRAN*) priekšsēdētājas vēstulē Pastāvīgo pārstāvju komitejas priekšsēdētājam (2020. gada 23. janvāris). Minētajā vēstulē priekšsēdētāja norāda, ka viņa ieteiks *TRAN* komitejas locekļiem un pēc tam plenārsēdei, lai tie Parlamenta otrajā lasījumā bez grozījumiem pieņemtu Padomes nostāju pirmajā lasījumā, kad to būs pārbaudījuši abu iestāžu juristi lingvisti.
31. Tāpēc Padome uzskata, ka tās nostāja pirmajā lasījumā ir līdzsvarots rezultāts un ka grozītās regulas – kad tās būs pieņemtas – uzlabos transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un līdz ar veikto saskaņošanu, noteikumu precizēšanu un labāku kontroli sekmēs ceļu satiksmes drošību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus autotransporta nozarē.
-