



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. gegužės 24 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2023/0155(COD)

9734/23
ADD 2

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. gegužės 24 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2023) 138 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA. Pertraukų ir poilsio laikotarpių vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais sektoriuje taisyklės“, pridedamas prie pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento kuriuo dėl minimalių pertraukų ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpių minimaliųjų reikalavimų vienkartinio keleivių vežimo sektoriuje iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2023) 138 final.

Pridedama: SWD(2023) 138 final

Briuselis, 2023 05 24
SWD(2023) 138 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS
POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

**Pertraukų ir poilsio laikotarpių vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo
autobusais sektoriuje taisyklės**

pridedamas prie

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento

**kuriuo dėl minimalių pertraukų ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpių
minimaliųjų reikalavimų vienkartinio keleivių vežimo sektoriuje iš dalies keičiamas
Reglamentas (EB) Nr. 561/2006**

{COM(2023) 256 final} - {SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final}

A. Būtinybė imtis veiksmų

Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?

Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyta vairuotojų maksimali kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmė, minimalūs pertraukų laikotarpiai ir minimalūs kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Neskaitant tam tikrų išimčių, šis reglamentas vienodai taikomas vežėjams kelių transportu ir jų vairuotojams: i) neatsižvelgiant į tai, ar jie veža keleivius ar krovinius, ir ii) neatsižvelgiant į tai, ar keleiviai vežami reguliariais reisais, ar teikiant vienkartinio vežimo paslaugas. Tačiau, palyginti su kroviniu transportu arba net su reguliariais reisais teikiamomis (planinėmis) keleivių vežimo paslaugomis, vienkartinis keleivių vežimas pasižymi konkrečiomis savybėmis (pvz., dideliu sezoniškumu) ir poreikiais, susijusiais su vairuotojų darbu (pvz., neplanuotų ir (arba) netikėtų keleivių poreikių tenkinimu ir jų turstinės programos vykdymu).

2017 m. vykdant Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) buvo atliktas šio reglamento *ex post* vertinimas¹. Jame padaryta išvada, kad kai kurios pertraukų ir poilsio laikotarpių organizavimo taisyklės gali būti netinkamos vienkartinio keleivių vežimo sektoriui dėl jo skirtingų paslaugų poreikių. Atliekant poveikio vertinimą nustatytos dvi pagrindinės problemos: i) negalėjimas organizuoti efektyvių ir kokybiškų vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų ir ii) netinkamos darbo ir vairavimo sąlygos vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais veiklą vykdančioms vairuotojoms. Nustatytos problemos aktualios visoje ES.

Ką reikėtų pasiekti?

Šia iniciatyva siekiama: i) užtikrinti efektyvias ir kokybiškas vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugas ir ii) pagerinti vairuotojų darbo ir vairavimo sąlygas, be kita ko, sumažinant vienkartinio keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais veiklą vykdančių vairuotojų stresą ir nuovargį. Konkretūs tikslai: i) užtikrinti lankstesnį pertraukų ir poilsio laikotarpių paskirstymą ir ii) skatinti tarptautiniu mastu ir šalies viduje miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais vykdomai vienkartinio vežimo veiklai taikyti vienodas sąlygas.

Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?

Neatlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pakeitimų, nustatytos problemos greičiausiai išliks, todėl kils rizika vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais sektoriaus konkurencingumui ir darbo sąlygoms jame. Nustatytos problemos egzistuoja visoje ES ir jų pagrindinės priežastys yra vienodos. Todėl siekiant užtikrinti geras darbo sąlygas vairuotojams, padidinti kelių eismo saugumą ir užkirsti kelią konkurencijos iškreipimui Europos rinkoje, reikalingi ES lygmens veiksmai.

2017 m. atliktame *ex post* vertinime pripažinta, kad, suderinus minimalias darbo sąlygas vairuotojams ir veiklos vykdytojams, kurie šalies viduje ir tarptautiniu mastu vykdo vežimo veiklą Europos Sąjungoje, buvo gauta ES pridėtinė vertė ir visoje ES pasiekti teigiami rezultatai. ES lygmens veiksmai padėtų užtikrinti tinkamas taisykles vienkartinio keleivių vežimo keliais sektoriui ir padėtų sumažinti vairuotojų trūkumą. Numatoma, kad ES lygmens veiksmai turės teigiamą poveikį kelionių ir turizmo veiklos vykdytojams. Dėl jų veiklos vykdytojai ir vairuotojai galės efektyviau organizuoti transporto operacijas, kartu užtikrindami: i) aukštus vairuotojų darbo sąlygų standartus ir ii) veiksmingą ir nuoseklų esamų taisyklių vykdymą tarpvalstybiniu mastu.

B. Sprendimai

Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?

Siekiant išspręsti pagrindines problemų priežastis buvo parengtos trys politikos galimybės (A, B ir C politikos galimybės). Nustatytos problemos sprendžiamos pagal visas politikos galimybes, bet jos skiriasi šiais aspektais: i) su pertraukomis susijusių taisyklių lankstumu; ii) atitikties kriterijais, susijusiais su kasdienio poilsio laikotarpių atidėjimu, ir iii) pritaikomų kassavaitinio poilsio laikotarpių poreikiu. Visose politikos galimybėse atsižvelgiama į ryšį tarp pertraukų ir (arba) poilsio laikotarpių ir veiklos efektyvumo, darbo sąlygų ir kelių eismo saugumo.

Pagal A politikos galimybę numatomas ribotas su pertraukomis susijęs lankstumas, leidžiant vairuotojams išskaidyti savo pertraukas į 30 ir 15 minučių laikotarpių arba 15 minučių laikotarpių pertraukas. Pagal ją vairuotojams taip pat leidžiama kasdienio poilsio laikotarpio pradžią atidėti 1 valanda, kai bendras tos dienos

¹ SWD(2017) 184 *final*, paskelbta adresu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

vairavimo laikotarpis neviršija 7 valandų, arba 2 valandomis, kai bendras tos dienos vairavimo laikotarpis neviršija 5 valandų. Šias nukrypti leidžiančias nuostatas galima taikyti tik vieną kartą per 8 ar daugiau dienų kelionę. Be to, pagal A politikos galimybę taisyklės dėl vienoje valstybėje narėje teikiamų vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų suderinamos su taisyklėmis dėl tarptautinių paslaugų, kurias teikiant vykstama per dvi ar daugiau valstybių narių, taip pat leidžiant atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių (vadinamoji dvylikos dienų taisyklė), jeigu paslaugos teikiamos vienoje valstybėje narėje. Šiuo metu dvylikos dienų taisyklė taikoma tik tokioms tarptautiniu mastu teikiamoms paslaugoms – t. y., kai paslauga apima dvi ar daugiau valstybių narių.

Pagal B politikos galimybę vairuotojams leidžiama visiškai lanksčiai dalyti savo pertraukas. Pagal ją vairuotojams taip pat leidžiama kasdienio poilsio laikotarpio pradžią atidėti 1 valanda, kai bendras tos dienos vairavimo laikotarpis neviršija 7 valandų, arba 2 valandomis, kai bendras tos dienos vairavimo laikotarpis neviršija 5 valandų. Šias nukrypti leidžiančias nuostatas galima taikyti tik du kartus per 8 ar daugiau dienų kelionę. Pagal B politikos galimybę vairuotojai, teikiantys paslaugas, trunkančias ne mažiau kaip 8 dienas, taip pat gali savo kassavaitinio poilsio laikotarpius paskirstyti per 10 savaitių iš eilės.

Pagal C politikos galimybę vairuotojams leidžiama visiškai lanksčiai skaidyti savo pertraukas. Pagal ją vairuotojams taip pat leidžiama kasdienių poilsio laikotarpių pradžią atidėti 1 valanda, kai bendras tos dienos vairavimo laikotarpis neviršija 7 valandų, arba 2 valandomis, kai bendras tos dienos vairavimo laikotarpis neviršija 5 valandų. 8 ar daugiau dienų trunkančioms kelionėms šias nukrypti leidžiančias nuostatas galima taikyti neribotą kartų skaičių. Pagal C politikos galimybę šalies viduje teikiamoms vienkartinio keleivių vežimo paslaugoms taip pat leidžiama taikyti dvylikos dienų nukrypti leidžiančią nuostatą ir panaikinama Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 6a dalyje nurodyta vienos paslaugos sąlyga, taip pat pareiga pasinaudojus dvylikos dienų nukrypti leidžiančia nuostata pasinaudoti dviem normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpiais.

Kaip tinkamiausia pasirinkta A politikos galimybė, nes siekiant politikos tikslų ji yra veiksmingesnė už B ir C politikos galimybes. Efektyvumo atžvilgiu C ir B politikos galimybės pasižymi geresniu naudos ir sąnaudų santykiu. Tačiau tai neatspindi teigiamo A politikos galimybės poveikio darbo sąlygoms, kurių neįmanoma įvertinti kiekybiškai.

A politikos galimybė būtų sprendžiamos problemos, kurių kyla dėl dabartinių taisyklių dėl darbo sąlygų, kartu naudojant kompensacinius veiksmus rizikai sumažinti. Todėl numatoma, kad A politikos galimybė turės teigiamą poveikį darbo sąlygoms. B ir C politikos galimybėmis šios problemos taip pat būtų sprendžiamos, bet kiltų naujų problemų, kurios, kaip numatoma, turėtų neigiamą poveikį darbo sąlygoms. Konkrečiau, pagal B ir C politikos galimybes būtų galima dažniau pailginti darbo ciklą, o tai turėtų neigiamą poveikį darbo sąlygoms. B ir C politikos galimybės taip pat reikštų reikšmingus taisyklių dėl kassavaitinio poilsio laikotarpių pakeitimus, o tai neigiamai paveiktų darbo sąlygas ir taip dėl padidėjusio darbo krūvio gerokai nusvertų bet kokią dėl didesnio vairuotojų savarankiškumo ir laisvės gaunamą naudą.

Be to, A politikos galimybė labiausiai atitinka Reglamento (EB) Nr. 561/2006 tikslus suderinti įvairių rūšių sausumos transporto sektorių konkurencijos sąlygas, visų pirma užtikrinant vienodas tarptautinių ir šalies viduje teikiamų vienkartinio vežimo paslaugų sąlygas, ir pagerinti darbo sąlygas. Ji labiausiai dera ir su lyčių lygybės tikslu (nors ir nedideliu mastu). Subsidiarumo reikalavimą atitinka visos galimybės. Taip pat visos politikos galimybės laikomos proporcingomis.

Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?

Tinkamiausiai politikos galimybei (A politikos galimybei) pritaria vežėjai kelių transportu, verslo asociacijos ir savarankiškai dirbantys vairuotojai, nes pagal ją: i) leidžiama vadovautis lankstesnėmis taisyklėmis organizuojant efektyvesnes ir kokybiškesnes paslaugas ir ii) užtikrinamos vienodos sąlygos visiems vienkartinio keleivių vežimo veiklos vykdytojams visoje ES. Tačiau šie suinteresuotieji subjektai labiau pritartų C politikos galimybei, nes iš jos gautų didesnę ekonominę naudą. Profesinės sąjungos, pagal darbo sutartis dirbantys vairuotojai ir valdžios institucijos C ir B galimybes vertino daug nepalankiau ir mažiau prieštaravo į A galimybę įtrauktoms priemonėms.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Numatoma, kad tinkamiausia politikos galimybė bus ekonomiškai naudinga (dėl lankstesnių taisyklių sumažės išlaidos) ir užtikrins socialinę apsaugą (dėl geresnių darbo sąlygų vairuotojams). Visų pirma tikimasi, kad tai turės teigiamą poveikį vienkartinio keleivių vežimo paslaugų kokybei ir vienodoms sąlygoms visiems vienkartinio keleivių vežimo paslaugas (t. y. tiek tarptautines, tiek teikiamas šalies viduje) teikiantiems veiklos vykdytojams. Įvertinta, kad aplinkosauginis poveikis bus šiek tiek teigiamas, bet jo neįmanoma įvertinti kiekybiškai.

Numatoma, kad vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais **veiklos vykdytojų** sutaupytos

prisitaikymo išlaidos, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi (2021 m. kainomis), sieks 106,4 mln.–141,9 mln. EUR dėl: i) lankstesnių pertraukų ir poilsio laikotarpių taisyklių ir ii) leidimo dvylikos dienų taisyklę taikyti vienkartinio keleivių vežimo paslaugas šalies viduje teikiantiems veiklos vykdytojams.

Numatoma, kad tinkamiausia politikos galimybė **vairuotojams** lems geresnes darbo sąlygas ir palengvins taisyklių laikymąsi, todėl sumažės vairuotojų stresas ir nuovargis, pagal ją taip pat bus netiesiogiai prisidėta prie didesnio kelių eismo saugumo.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo sąnaudos?

Pagal tinkamiausią politikos galimybę nėra keičiama taisyklių laikymosi užtikrinimo ir jų laikymosi ataskaitų teikimo tvarka.

Tinkamiausia politikos galimybė apima nedidelius pakoregavimus, kuriuos atlikus valstybių narių institucijos turės susipažinti su pakeitimais. Apskaičiuota, kad šios valstybių narių institucijų vienkartinės prisitaikymo išlaidos 2025 m. sieks apie 5,4 mln. EUR, palyginti su atskaitos scenarijumi (2021 m. kainomis).

Be to, apskaičiuota, kad vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais veiklos vykdytojų vienkartinės prisitaikymo išlaidos siekiant susipažinti su naujomis taisyklėmis 2025 m. sieks 0,6 mln. EUR, palyginti su atskaitos scenarijumi (2021 m. kainomis). Tačiau, atsižvelgiant į sutaupytas prisitaikymo išlaidas, apskaičiuota, kad paslaugų miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais teikėjų sutaupytos grynosios išlaidos, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, bus 105,8 mln.–141,3 mln. EUR.

Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?

Numatomas teigiamas poveikis MVĮ. Numatoma, kad dėl tinkamiausios politikos galimybės vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugas teikiančių veiklos vykdytojų sutaupytos grynosios išlaidos, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, sieks 105,8 mln. – 141,3 mln. EUR. Atsižvelgiant į didelę MVĮ dalį vienkartinio vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais rinkoje, tikimasi, kad reikšminga šio grynųjų išlaidų sumažėjimo dalis teks MVĮ, nors nėra duomenų, pagal kuriuos būtų galima nustatyti MVĮ.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Tinkamiausia politikos galimybė apima nedidelius pakoregavimus, kuriuos atlikus valstybių narių institucijos turės susipažinti su pakeitimais. Apskaičiuota, kad šios valstybių narių institucijų vienkartinės prisitaikymo išlaidos 2025 m. sieks 5,4 mln. EUR, palyginti su atskaitos scenarijumi (2021 m. kainomis).

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Tikimasi teigiamo poveikio bendrajai rinkai ir konkurencijai. Be to, visoje ES bus išlaikyti aukšti darbo standartai ir saugumo lygis.

Proporcingumo principas

Tinkamiausia politikos galimybė neviršija to, kas būtina bendriems politikos tikslams pasiekti. Dėl siūlomų lankstų pertraukų ir poilsio laikotarpių sąlygų bei dėl dvylikos dienų taisyklės taikymo ir šalies viduje teikiamoms paslaugoms pagerės veiklos rezultatai ir paslaugų teikimo efektyvumas bei pagerės darbo sąlygos vairuotojams. Tinkamiausios politikos galimybės priemonių įgyvendinimo išlaidos yra labai nedidelės, ypač palyginti su tuo, kiek grynųjų išlaidų šios priemonės leistų sutaupyti.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?

Komisijos tarnybos stebės Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimą ir veiksmingumą pagal valstybių narių teikiamas ataskaitas, kaip nustatyta to reglamento 17 straipsnyje. Be to, iniciatyvos poveikis bus stebimas remiantis Eurostato ir (arba) specialiais tyrimais.