

Briselē, 2023. gada 24. maijā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2023/0155(COD)

9734/23
ADD 2

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 24. maijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	SWD(2023) 138 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Noteikumi par pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāros pārvadājumos Pavaddokuments dokumentam Priekšlikums 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

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2023) 138 *final*.

Pielikumā: SWD(2023) 138 *final*

Briselē, 24.5.2023.
SWD(2023) 138 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

**Noteikumi par pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāros
pārvadājumos**

Pavaddokuments dokumentam

**Priekšlikums 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**

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

A. Rīcības nepieciešamība

Problēmas būtība un nozīme ES mērogā

Regulā (EK) Nr. 561/2006 transportlīdzekļu vadītājiem ir noteikti maksimālie transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiki, minimālais pārtraukumu ilgums un minimālie ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmi. Neskaitot dažus izņēmumus, regula vienlīdz attiecas uz autopārvadātājiem un to transportlīdzekļu vadītājiem i) neatkarīgi no tā, vai tie ir iesaistīti pasažieru vai kravas pārvadājumos, un ii) neatkarīgi no tā, vai, pārvadājot pasažierus, pārvadājumi ir regulāri vai neregulāri. Tomēr, salīdzinot ar kravu pārvadājumiem vai pat ar pasažieru regulārajiem pārvadājumiem, pasažieru neregulārajiem pārvadājumiem ir specifiskas īpašības (piem., izteikta sezonālitate) un vajadzības, kas saistītas ar transportlīdzekļa vadītāja darbu (piem., pasažieru un viņu tūrisma programmas improvizētu un neplānotu/negaidītu vajadzību apmierināšana).

Regulai 2017. gadā normatīvās atbilstības programmas (*REFIT*) ietvaros tika veikts *ex post* izvērtējums¹. *Ex post* izvērtējumā secināts, ka daži noteikumi par pārtraukumu un atpūtas laikposmu organizēšanu var nebūt piemēroti pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarei tās atšķirīgo pakalpojumu vajadzību dēļ. Ietekmes novērtējumā ir noteiktas divas galvenās problēmas: i) nespēja organizēt efektīvus un kvalitatīvus neregulāros autobusu pārvadājumus un ii) neregulārajos autobusu pārvadājumos iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju neatbilstošie darba un transportlīdzekļa vadīšanas apstākļi. Konstatētās problēmas pastāv visā ES.

Sasniedzamie mērķi

Šīs iniciatīvas mērķis ir i) nodrošināt efektīvus un kvalitatīvus neregulāros autobusu pārvadājumus un ii) uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba un transportlīdzekļa vadīšanas apstākļus, tajā skaitā mazinot neregulārajos autobusu pārvadājumos iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju stresu un nogurumu. Konkrētie mērķi ir šādi: i) nodrošināt pārtraukumu un atpūtas laikposmu elastīgāku sadalījumu un ii) veicināt vienlīdzīgu attieksmi pret neregulāriem starptautiskiem un iekšzemes pārvadājumiem ar autobusiem.

ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)

Ja Regulā (EK) Nr. 561/2006 netiks veikti grozījumi, konstatētās problēmas, visticamāk, turpināsies, apdraudot neregulāro autobusu pārvadājumu nozares konkurētspēju un darba apstākļus. Konstatētās problēmas pastāv visā ES, un tām ir vieni un tie paši pamatcēloņi. Tādējādi ir vajadzīga ES līmeņa rīcība, kas ļautu nodrošināt transportlīdzekļu vadītājiem labus darba apstākļus, uzlabot ceļu satiksmes drošību un novērst konkurences kropļojumus Eiropas tirgū.

2017. gada *ex post* izvērtējumā tika atzīta ES pievienotā vērtība un ES mēroga pozitīvie rezultāti, kas gūti, saskaņojot minimālos darba apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem, kuri ES veic iekšzemes un pārrobežu pārvadājumus. ES līmeņa rīcība palīdzētu panākt pasažieru neregulāro autopārvadājumu nozarei piemērotus noteikumus, kā arī palīdzētu samazināt transportlīdzekļu vadītāju trūkumu. Sagaidāms, ka ES līmeņa rīcībai būs pozitīva ietekme uz ceļojumu un tūrisma operatoriem. Tā ļaus pārvadātājiem un transportlīdzekļu vadītājiem efektīvāk organizēt pārvadājumus, vienlaikus i) nodrošinot augstus transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu standartus un ii) panākot spēkā esošo noteikumu sekmīgu un konsekventu izpildi visās dalībvalstīs.

B. Risinājumi

Risinājumu varianti izvirzīto mērķu sasniegšanai Vēlamais risinājums (ja ir) Iemesli (ja nav)

Lai novērstu problēmu pamatcēloņus, ir izstrādāti trīs politikas risinājumi (A PR, B PR un C PR). Visi politikas risinājumi novērš konstatētās problēmas, taču atšķiras pēc i) elastības, kas piešķirta noteikumiem par pārtraukumiem, ii) atbilstības kritērijiem, kas paredzēti ikdienas atpūtas laikposmu atlikšanai, un iii) nepieciešamības nodrošināt pielāgojamus iknedēļas atpūtas laikposmus. Visos politikas risinājumos ir ņemta vērā saistība starp pārtraukumiem/atpūtas laikiem un darbības efektivitāti, darba apstākļiem un ceļu satiksmes drošību.

A PR ir paredzēta pārtraukumu ierobežota elastība, ļaujot transportlīdzekļu vadītājiem sadalīt pārtraukumus 30 un 15 minūšu laikposmos vai 15 minūšu laikposmos. Šajā risinājumā transportlīdzekļu vadītājiem ir arī ļauts ikdienas atpūtas laikposma sākumu atlikt par 1 stundu, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks šajā dienā nepārsniedz 7 stundas, vai ikdienas atpūtas laikposmu atlikt par 2 stundām, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks nepārsniedz 5 stundas. Šīs atkāpes ir iespējamās tikai vienu reizi

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

8 dienu vai ilgāka reisa laikā. A PR tiek arī saskaņoti noteikumi par neregulāriem autobusu pārvadājumiem, ko veic vienā dalībvalstī, ar noteikumiem par starptautiskiem pārvadājumiem, kuros šķērso divas vai vairākas dalībvalstis, ļaujot atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem arī tiem pārvadājumiem, kas veikti vienā dalībvalstī (tā dēvētais divpadsmit dienu noteikums). Divpadsmit dienu noteikums pašlaik ir piemērojams tikai starptautiskiem pārvadājumiem, t. i., tad, ja pārvadājums notiek divās vai vairākās dalībvalstīs.

B PR transportlīdzekļu vadītājiem ir ļauts pilnīgi brīvi sadalīt pārtraukumus. Šajā risinājumā transportlīdzekļu vadītājiem ir arī ļauts ikdienas atpūtas laikposma sākumu atlikt par 1 stundu, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks šajā dienā nepārsniedz 7 stundas, vai ikdienas atpūtas laikposmu atlikt par 2 stundām, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks nepārsniedz 5 stundas. Minētās atkāpes ir iespējamās tikai divas reizes 8 dienu vai ilgāka reisa laikā. B PR ir arī ļauts transportlīdzekļu vadītājiem, kas iesaistīti vismaz 8 dienas ilgos pārvadājumos, sadalīt iknedēļas atpūtas laikposmus 10 secīgu nedēļu periodā.

C PR transportlīdzekļu vadītājiem ir ļauts pilnīgi brīvi sadalīt pārtraukumus. Šajā risinājumā transportlīdzekļu vadītājiem ir arī ļauts ikdienas atpūtas laikposma sākumu atlikt par 1 stundu, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks šajā dienā nepārsniedz 7 stundas, vai ikdienas atpūtas laikposmu atlikt par 2 stundām, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks nepārsniedz 5 stundas. Šīs atkāpes varētu būt neierobežotas attiecībā uz to, cik reižu tās var piemērot 8 dienu vai ilgāka reisa laikā. C PR ir arī ļauts pasažieru neregulāriem iekšzemes pārvadājumiem izmantot divpadsmit dienu atkāpi un tiek atcelts Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 6.a punktā minētais viena pārvadājuma nosacījums un pienākums pēc divpadsmit dienu atkāpes izmantošanas izmantot divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus.

A PR tika izraudzīts kā vēlamais politikas risinājums, jo tas ir sekmīgāks politikas mērķu sasniegšanā nekā B PR un C PR. Efektivitātes ziņā C PR un B PR uzrāda augstāku izmaksu un ieguvumu attiecību. Tomēr tas neatspoguļo A PR pozitīvo ietekmi uz darba apstākļiem, kuru nevarēja novērtēt kvantitatīvi.

Ar A PR tiktu novērstas problēmas, ko pašreizējie noteikumi rada darba apstākļiem, vienlaikus risku mazināšanai izmantojot kompensācijas pasākumu. Tādējādi sagaidāms, ka A PR pozitīvi ietekmēs darba apstākļus. B PR un C PR arī varētu novērst šīs problēmas, taču radītu jaunus jautājumus, kam, domājams, būtu negatīva ietekme uz darba apstākļiem. Konkrētāk, B PR un C PR varētu bieži tikt izmantoti darba cikla pagarinājumi, kas nozīmē, ka ietekme uz darba apstākļiem būtu negatīva. B PR un C PR ietvertu arī būtiskas izmaiņas noteikumos par iknedēļas atpūtas laikposmiem, radot negatīvu ietekmi uz darba apstākļiem, kas īpaši mazinātu jebkādu ieguvumu no lielākas transportlīdzekļa vadītāja autonomijas un brīvības noteikt savu darba slodzi.

Turklāt A PR visvairāk atbilst Regulas (EK) Nr. 561/2006 mērķiem — saskaņot konkurences nosacījumus starp iekšzemes pārvadājumu veidiem, jo īpaši vienlīdzīgu attieksmi pret neregulāriem starptautiskiem un iekšzemes pārvadājumiem, un uzlabot darba apstākļus. Tas arī visvairāk atbilst dzimumu līdztiesības mērķim (lai gan nelielā mērā). Visos risinājumos ir izpildīta subsidiaritātes prasība. Kā arī visi risinājumi tiek uzskatīti par samērīgiem.

Dažādu ieinteresēto personu viedokļi. Atbalsts konkrētiem risinājumiem

Vēlamo politikas risinājumu (A PR) atbalsta autopārvadātāji, uzņēmumu apvienības un pašnodarbinātie transportlīdzekļu vadītāji, jo tas i) ļaus pieņemt elastīgākus noteikumus, lai organizētu efektīvākus un kvalitatīvākus pakalpojumus, un ii) nodrošinās vienlīdzīgu attieksmi pret visiem pārvadātājiem, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus visā ES. Tomēr šīs ieinteresētās personas vairāk atbalstītu C PR, kas radītu lielākos ekonomiskos ieguvumus. Arod biedrības, nodarbinātie transportlīdzekļu vadītāji un iestādes pauda mazāk pozitīvu nostāju par C PR un B PR un mazāk iebilda pret A PR iekļautajiem pasākumiem.

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Ieguvumi no vēlamā risinājuma (ja tāda nav, tad no galvenajiem risinājumiem)

Sagaidāms, ka vēlamais politikas risinājums radīs ekonomiskus ieguvumus (izmaksu ietaupījumus no noteikumu lielākas elastības) un sociālo aizsardzību (uzlabotus transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus). Jo īpaši sagaidāms, ka tas pozitīvi ietekmēs pasažieru neregulāro pārvadājumu kvalitāti un vienlīdzīgu attieksmi pret visiem pārvadātājiem, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus (t. i., tiem, kas veic gan starptautiskus, gan iekšzemes pārvadājumus). Vidiskā ietekme tika novērtēta kā mēreni pozitīva, taču to nevarēja noteikt kvantitatīvi.

Sagaidāms, ka **pārvadātājiem**, kas veic neregulāros autobusu pārvadājumus, vēlamais politikas risinājums salīdzinājumā ar pamatscenāriju radīs pielāgošanas izmaksu ietaupījumus no 106,4 miljoniem EUR līdz 141,9 miljoniem EUR, kas izteikti kā pašreizējā vērtība 2025.–2050. gadā (2021. gada cenās), pateicoties i) elastīgākiem noteikumiem par pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem un ii) tam, ka divpadsmit dienu

noteikumu attiecinās uz pārvadātājiem, kas veic pasažieru neregulāros iekšzemes pārvadājumus.

Sagaidāms, ka **transportlīdzekļu vadītājiem** vēlmais politikas risinājums uzlabos darba apstākļus un atvieglos noteikumu ievērošanu, tādējādi samazinot transportlīdzekļu vadītāju stresu un nogurumu, kā arī netieši palielinot ceļu satiksmes drošību.

Vēlamā risinājuma (ja tāda nav, tad galveno risinājumu) izmaksas

Vēlamais politikas risinājums nemaina kārtību, kādā tiek panākta izpilde un ziņošana par atbilstību noteikumiem.

Vēlamais politikas risinājums ietver nelielus pielāgojumus, kas paredz, ka dalībvalstu iestādēm ir jāiepazīstas ar izmaiņām. Šīs dalībvalstu iestāžu vienreizējās pielāgošanas izmaksas tiek lēstas aptuveni 5,4 miljonu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju 2025. gadā (2021. gada cenās).

Turklāt pārvadātājiem, kas veic neregulāros autobusu pārvadājumus, vienreizējās pielāgošanas izmaksas saistībā ar iepazīšanos ar jaunajiem noteikumiem tiek lēstas 0,6 miljonu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju 2025. gadā (2021. gada cenās). Tomēr, ņemot vērā pielāgošanas izmaksu ietaupījumus, salīdzinājumā ar pamatscenāriju autobusu pārvadātāju neto izmaksu ietaupījumi tiek lēsti no 105,8 miljoniem EUR līdz 141,3 miljoniem EUR, kas izteikti kā pašreizējā vērtība 2025.–2050. gadā.

Ietekme uz MVU un konkurētspēju

Sagaidāms, ka ietekme uz MVU būs pozitīva. Domājams, ka vēlmais politikas risinājums pārvadātājiem, kas veic neregulāros autobusu pārvadājumus, salīdzinājumā ar pamatscenāriju radīs neto izmaksu ietaupījumus, kas tiek lēsti no 105,8 miljoniem EUR līdz 141,3 miljoniem EUR un kas izteikti kā pašreizējā vērtība 2025.–2050. gadā. ņemot vērā MVU lielo īpatsvaru autobusu neregulāro pārvadājumu tirgū, sagaidāms, ka ievērojama daļa no šiem neto izmaksu ietaupījumiem tiks attiecināta uz MVU, kaut arī dati, kas ļautu identificēt MVU, nebija pieejami.

Būtiska ietekme uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm

Vēlamais politikas risinājums ietver nelielus pielāgojumus, kas paredzēti, lai dalībvalstu iestādes varētu iepazīties ar izmaiņām. Dalībvalstu iestāžu vienreizējās pielāgošanas izmaksas tiek lēstas 5,4 miljonu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju 2025. gadā (2021. gada cenās).

Cita būtiska ietekme

Sagaidāma pozitīva ietekme uz vienoto tirgu un konkurenci. Turklāt visā ES tiks saglabāti augsti darba standarti un drošības līmenis.

Proporcionalitāte

Vēlamajā politikas risinājumā ir paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas nepieciešami vispārējo politikas mērķu sasniegšanai. Ierosinātā elastība attiecībā uz pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, kā arī divpadsmit dienu noteikuma saskaņošana ar iekšzemes pārvadājumiem paaugstinās darījumdarbības sniegumu un pārvadājumu efektivitāti, kā arī uzlabos transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus. Izmaksas, kas rodas, īstenojot vēlamo risinājuma pasākumus, ir ļoti nelielas, jo īpaši salīdzinot ar neto izmaksu ietaupījumiem, ko tie var dot.

D. Turpmākā rīcība

Politikas pārskatīšanas termiņš

Komisijas dienesti uzraudzīs Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošanu un rezultativitāti, pamatojoties uz dalībvalstu iesniegtajiem ziņojumiem, kā noteikts regulas 17. pantā. Turklāt, izmantojot *Eurostat* datus un/vai īpašus apsekojumus, tiks uzraudzīta šīs iniciatīvas ietekme.