



Europos Sąjungos
Taryba

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

9734/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0155 (COD)

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

PASIŪLYMAS

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.:	COM(2023) 256 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo dėl minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių minimaliųjų reikalavimų vienkartinio keleivių vežimo sektoriuje iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 256 final.

Pridedama: COM(2023) 256 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2023 05 24
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**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**

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Šis pasiūlymas susijęs su Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006¹ peržiūra. Tuo reglamentu nustatoma maksimali komercinio transporto sektoriaus vairuotojų kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmė, minimalių pertraukų ir minimalaus kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpiai.

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 taikomas dviejų tipų vairuotojams. Pirmojo tipo vairuotojai keliais veža krovinius transporto priemonėmis, kurių didžiausioji leidžiamoji masė yra didesnė už 3,5 tonos (nuo 2026 m. liepos 1 d. Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 bus taikomas ir transporto priemonėms, kurių didžiausioji leidžiamoji masė yra didesnė už 2,5 tonos, kai jos naudojamos tarptautinėms transporto operacijoms ar kabotažo operacijoms). Antrojo tipo vairuotojai veža keleivius transporto priemonėmis, kurios pagal savo konstrukciją gali vežti daugiau kaip devynis asmenis, įskaitant vairuotoją, arba yra pritaikytos tai nuolatos daryti.

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 taikomas vežėjams kelių transportu ir jų vairuotojams: i) neatsižvelgiant į tai, ar jie veža keleivius ar krovinius, arba ii) neatsižvelgiant į tai, ar keleiviai vežami reguliariais reisais ar vežimas yra vienkartinis. Tačiau vienkartinio keleivių vežimo sektorius skiriasi nuo krovinių vežimo ir keleivių vežimo reguliariais reisais sektorių. Tai reiškia, kad vienkartinio keleivių vežimo sektoriuje daromas kitoks poveikis vairuotojų darbo sąlygoms, todėl reikia atitinkamai pritaikyti taisykles dėl jiems taikytinos vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir poilsio laikotarpių.

Vienkartinis keleivių vežimas visų pirma pasižymi dideliu sezoniškumu (tam tikrais metų laikais labai didelė kelionių keleiviniu transportu paklausa, ypač žiemos ir vasaros atostogų metu). Be to, tokios paslaugos teikiamos skirtingais atstumais, kurie priklauso nuo keleivių turistinės veiklos, pvz., turistinių vietų lankymo. Tai reiškia, kad joms būdingi ilgesni atstumai kelionės pradžioje ir pabaigoje ir trumpesnė vairavimo trukmė atvykus į vietą, kurioje vyksta turistinė veikla. Šiame sektoriuje reikia tenkinti neplanuotus ir neprognozuojamus pagrįstus keleivių prašymus dėl papildomų sustojimų ir maršruto arba tvarkaraščio pakeitimų. Paprastai vairavimo trukmė yra trumpesnė nei vykdant krovinių vežimą ir vežimą reguliariais autobusų reisais. Vairuotojai taip pat paprastai nakvoja viešbučiuose ir retai vairuoja naktį. Kita vertus, darbo metu vairuotojams gali tekti užsiimti papildoma veikla, kurios dažnai atsiranda bendraujant su keleiviais, pvz., duoti jiems patarimų.

Vienkartinio keleivių vežimo sektoriaus atstovai dabartinių taisyklių tinkamumą ginčija jau daug metų. Dabartinių taisyklių tinkamumas taip pat buvo svarstomas per 2017 m. ES kelių transporto srities socialinės teisės aktų *ex post* vertinimą², atliktą vykdant Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT).

¹ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

² SWD(2017) 184 *final*, paskelbta adresu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

Tačiau po šio vertinimo rengdama pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto Komisija nusprendė pirmiau spręsti opiausias krovinio transporto vairuotojų problemas, pvz., dėl buvimo ilgus laikotarpius ne namuose ir netinkamų darbo ir poilsio sąlygų. Todėl pasiūlyme dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 peržiūros, kurį kaip I-ojo judumo dokumentų rinkinio dalį Komisija priėmė 2017 m. gegužės 31 d.³, konkrečios problemos, su kuriomis susiduria vairuotojai, dirbantys vienkartinio keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais sektoriuje, sprendžiamos nebuvo. Vis dėlto šį klausimą abi teisėkūros institucijos aptarė ir priimant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/1054⁴ buvo nuspręsta į Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 įtraukti 8 straipsnio 10 dalį. Pagal tą straipsnį Komisija turėjo įvertinti, ar būtų galima priimti vairuotojams, teikiantiems vienkartinio keleivių vežimo paslaugas, apibrėžtas Reglamento (EB) Nr. 1073/2009⁵ 2 straipsnio 4 punkte, tinkamesnes taisykles.

Atlikus šios iniciatyvos poveikio vertinimą⁶ patvirtinta, kad dabartinės taisyklės tam tikra apimtimi vienkartinio keleivių vežimo sektoriui netinka. Paisyti poilsio laikotarpių ir daryti pertraukas dažnai reikalaujama tada, kai vairuotojams jų nereikia, todėl jie negali organizuoti ir vykdyti kelionių taip, kaip pageidauja klientai, arba per intensyvius sezoninius laikotarpius. Tai gali turėti įtakos vairuotojų, visų pirma savarankiškai dirbančių vairuotojų, pajamoms. Be to, dabartinės taisyklės neigiamai veikia vairuotojų darbo sąlygas, nes jie negali daryti pertraukų jiems patogiu metu ir sumažinti nakvynių ne namuose skaičiaus. Savo ruožtu tai turi įtakos vairuotojų streso ir nuovargio lygiui, mažina vairuotojo profesijos patrauklumą ir kelia riziką kelių eismo saugumui.

Be to, šiuo metu tarptautinių ir šalies viduje teikiamų (nacionalinių) vienkartinio keleivių vežimo paslaugų teikėjams sudaromos nevienodos sąlygos. Taip yra dėl to, kad tik vienoje valstybėje narėje teikiamoms vienkartinio vežimo paslaugoms negalima taikyti dvylikos dienų nukrypti leidžiančios nuostatos (t. y. kassavaitinio poilsio laikotarpį atidėti ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui po ankstesnio normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio), kuri dėl tarptautinių paslaugų nustatyta Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 6 dalies a punkte. Pavyzdžiui, tolimai kelionei Vokietijoje dvylikos dienų nukrypti leidžiančios nuostatos taikyti negalima, tačiau ją galima taikyti kelionei tarp Belgijos ir Liuksemburgo, nors atstumo ir trukmės atžvilgiu šios kelionės gali būti vienodos.

Todėl šiuo pasiūlymu siekiama: i) užtikrinti lankstesnį pertraukų ir poilsio laikotarpių paskirstymą ir ii) nustatyti vienodas sąlygas tarptautinio ir šalies viduje vykdomo vienkartinio keleivių vežimo veiklai. Juo nėra nustatomi jokie minimalių pertraukų ar poilsio laikotarpių arba maksimalios vairavimo trukmės pakeitimai. Todėl juo siekiama garantuoti veiksmingas ir aukštos kokybės vienkartinio keleivių vežimo paslaugas ir pagerinti vairuotojų darbo ir vairavimo sąlygas, visų pirma siekiant kuo labiau sumažinti jų patiriamą stresą ir nuovargį.

³ COM(2017) 277 *final.*.

⁴ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami 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 (OL L 249, 2020 7 31, p. 1).

⁵ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (nauja redakcija) (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

⁶ SWD(2023) 137 *final.*

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis pasiūlymas dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 peržiūros atitinka Sąjungos kelių transporto politiką ir visų pirma susijusias taisykles, kurios sudaro Sąjungos kelių transporto vidaus rinkos pagrindą. Konkrečiai jis atitinka Reglamentą (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų⁷, Direktyvą 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo⁸ ir Direktyvą 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų su kelių transporto veikla susijusiems socialiniams teisės aktams įgyvendinti⁹. Jis taip pat atitinka Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių.

- **Suderinamumas su kitomis ES politikos sritimis**

Pasiūlymas dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 peržiūros visiškai atitinka Darnaus ir išmanaus judumo strategiją¹⁰. Toje strategijoje raginama padėti transporto sektoriui ir susijusiems sektoriams vertės grandinėje, pvz., kelionių ir turizmo veiklos vykdytojams, atsigaivinti po COVID-19 pandemijos ir tapti atsparesniems, kartu skatinant transporto sektoriaus darbuotojams patrauklesnę darbo aplinką. Be to, ši iniciatyva atitinka kitas ES politikos priemones, visų pirma priemones, kuriomis siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą.

Apskritai pasiūlymu prisidedama prie vieno iš darnaus vystymosi tikslų (DVT), kuriuos ES yra įsipareigojusi įgyvendinti pagal Darbotvarkę iki 2030 m., konkrečiai prie 8 DVT dėl ekonomikos augimo, produktyvaus užimtumo ir deramo darbo skatinimo¹¹.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Šiuo pasiūlymu iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, todėl jis yra pagrįstas tuo pačiu teisiniu pagrindu – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalimi.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Vadovaujantis SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktu, transporto reguliavimo srityje Sąjunga dalijasi įgaliojimais su valstybėmis narėmis. Tačiau esamos taisyklės gali būti iš dalies keičiamos tik Sąjungos teisės aktų leidėjo.

⁷ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

⁸ 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

⁹ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).

¹⁰ 2020 m. gruodžio 9 d. priimtas Komisijos komunikatas *Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį* (COM(2020) 789 final).

¹¹ 2016 m. lapkričio 22 d. priimtas Komisijos komunikatas *Tolesni tvarios Europos ateities užtikrinimo žingsniai. Europos veiksmai siekiant tvarumo* (COM(2016) 739 final).

Jeigu Sąjunga nesiimtų veiksmų, nustatytos problemos greičiausiai išliktų. Atsižvelgiant į tarpvalstybinį šių problemų pobūdį ir į tai, kad taisyklės dėl pertraukų ir minimalių kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpių, kurias reikia iš dalies pakeisti, šiuo metu yra nustatytos Sąjungos teisės aktuose, valstybės narės jų negali išspręsti individualiai. Todėl veiksmai Sąjungos lygmeniu yra pateisinami.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymu nesiekama daugiau nei būtina tam, kad būtų išspręstos nustatytos problemos dėl: i) netinkamų vairuotojų, teikiančių vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas, darbo sąlygų ir ii) nevienodų sąlygų, taikomų šalies viduje teikiamoms ir tarptautinėms vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugoms.

Kaip nurodyta poveikio vertinimo 8.1 skirsnyje, pasiūlymu įgyvendinama ta politikos galimybė, kuri yra laikoma tinkamiausiu ir proporcingiausiu sprendimu. Juo sukuriamas vairuotojų darbo ir poilsio sąlygų pusiausvyra, kartu suteikiant galimybę veiklos vykdytojams kuo efektyviau organizuoti transporto operacijas ir užtikrinant, kad esamos taisyklės būtų veiksmingai bei nuosekliai taikomos visose valstybėse narėse.

- **Priemonės pasirinkimas**

Pasiūlymu iš dalies keičiamas galiojantis reglamentas, todėl pasirinkta priemonė taip pat yra reglamentas. Atsižvelgiant į tai, kad siūlomų pakeitimų skaičius nėra didelis, reglamento išdėstyti nauja redakcija nebūtina ir netikslinga.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

2017 m. gegužės 31 d. baigtas Reglamento (EB) Nr. 561/2006 *ex post* vertinimas¹², kuris buvo atliktas vykdant Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT).

Iš esmės *ex post* vertinime padaryta išvada, kad kai kurios vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių taisyklės vienkartinio keleivių vežimo sektoriui dėl jo konkrečių paslaugų ypatumų ir poreikių gali būti netinkamos.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Šis pasiūlymas parengtas po išsamių konsultacijų, kurios vyko 2021 ir 2022 m.

2021 m. sausio 21 d. – vasario 18 d. Komisija surengė viešas konsultacijas dėl įžanginio poveikio vertinimo¹³. Iš viso buvo gauti 87 valdžios institucijų, pramonės suinteresuotųjų subjektų, profesinių sąjungų, vairuotojų ir visuomenės narių atsakymai. Apskritai atsiliepimuose atkreiptas dėmesys į problemą, kuri kyla dėl šiuo metu vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugoms taikomų taisyklių. Vėliau nuo 2021 m. lapkričio 23 d. iki 2022 m. vasario 18 d. vyko 12 savaitinių viešos konsultacijos, per kurias iš viso gauta 170 atsiliepimų.

¹² SWD(2017) 184 *final*.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Miesto-ir-tolimojo-susisiekimo-autobusu-vairuotojai-ES-vairavimo-ir-poilsio-laiko-taisykles_lt.

Per tas konsultacijas surinkta vertingos informacijos apie sektoriui ir jo dalyviams kylančius iššūkius ir apie respondentų pageidavimus dėl konkrečių politikos priemonių. Per išorės rangovo atliekamą pagrindžiamąjį tyrimą buvo vykdomos tikslinės konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais, siekiant gauti konkrečių ir išsamių įžvalgų apie: i) tai, kaip vykdomas vienkartinis keleivių vežimas keliais, ii) su esamais teisės aktais susijusias problemas ir iii) suinteresuotųjų subjektų nuomones dėl galimų politikos priemonių. Galiausiai išorės rangovas atliko tris atvejų tyrimus, kuriuose pagrindinis dėmesys buvo skiriamas mažiesiems, vidutinio dydžio ir dideliems veiklos vykdytojams skirtingose valstybėse narėse. Vykdamas įvairias konsultacijas visų pirma buvo siekiama gauti informacijos iš šių tipų suinteresuotųjų subjektų: verslo asociacijų, vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais veiklos vykdytojų, profesinių sąjungų, pavienių vairuotojų ir valdžios institucijų.

Per išsamias konsultacijas paaiškėjo, kad požiūriai – tiek darbdavių ir darbuotojų, tiek mažų ir didelių įmonių – į dabartines taisykles ir galimus tų taisyklių pakeitimus labai skiriasi. Iš esmės profesinės sąjungos ir dauguma (pagal sutartis dirbančių) vairuotojų nesutiko, kad miestų ir tolimojo susisiekimo autobusų vairuotojams būtų nustatytos naujos lankstesnės darbo organizavimo ir poilsio laikotarpių sąlygos. Jie manė, kad dėl tokių pakeitimų jų darbo sąlygos pablogėtų. Vis dėlto vairuotojai buvo linkę palaikyti kai kuriuos taisyklių pakeitimus, pavyzdžiui: i) dvylikos dienų nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo išplėtimą, kad ją būtų galima taikyti vienkartinėms kelionėms šalies viduje, ir ii) mažesnę taisyklių dėl pertraukų trukmės ir privalomų pertraukų padalijimo pakoregavimą. Didžiausio prieštaravimo sulaukė pakeitimai, susiję su kasdienių ir kassavaitinių poilsio laikotarpių paskirstymu. Ir, priešingai, dauguma vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais veiklos vykdytojų bei jų atstovų palankiai vertina didelių taisyklių dėl pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių paskirstymo pakeitimus, kuriais būtų atsižvelgta į sektoriaus ypatumus ir geriau prisitaikyta prie keleivių poreikių. Pasiūlyme atsižvelgiama į gautas skirtingas nuomones ir siekiama pusiausvyros tarp nustatytų problemų ir suinteresuotųjų subjektų, su kuriais konsultuotasi, teisėtų interesų.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Komisijai padėjo išorės rangovas, parengdamas tyrimą¹⁴, kuriuo prisidėta prie poveikio vertinimo, kuriuo grindžiamas šis pasiūlymas. Tyrimas suteikė Komisijai vertingų įžvalgų, visų pirma rengiant politikos galimybes, vertinant jų aplinkosauginį, ekonominį ir socialinį poveikį ir renkant tiesioginį poveikį patiriančių suinteresuotųjų subjektų nuomones.

- **Poveikio vertinimas**

Prie pasiūlymo pridedamas poveikio vertinimas, dėl kurio 2022 m. gruodžio 16 d. Reglamentavimo patikros valdyba išreiškė teigiamą nuomonę su išlygomis¹⁵. Į visas pagrindines valdybos pastabas atsižvelgta rengiant patikslintą poveikio vertinimo ataskaitą¹⁶.

Poveikio vertinime svarstytos trys politikos galimybės, kiekvieną iš jų sudarė politikos priemonių rinkinys. Politikos galimybės skyrėsi šiais aspektais: i) su pertraukomis susijusių sąlygų lankstumu, ii) atitikties kriterijais, susijusiais su kasdienio poilsio laikotarpių atidėjimu, ir iii) pritaikomų kassavaitinio poilsio laikotarpių poreikiu. Visos šios politikos galimybės, kurias ketinama taikyti tik vienkartinio keleivių vežimo keliais veiklai, yra

¹⁴ <https://op.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/514ace33-e3eb-11ed-a05c-01aa75ed71a1>

¹⁵ SEC(2023) 197 *final*.

¹⁶ SWD(2023) 137 *final*.

norminio pobūdžio. Šios galimybės apima: i) ribotą dabartinių taisyklių pritaikymą vienkartinio keleivių vežimo keliais veiklai pagal A politikos galimybę; ii) lankstesnes pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių sistemas ir tvarką pagal C politikos galimybę ir iii) pusiau lankstų požiūrį pagal B politikos galimybę.

Konkrečiau, pagal pirmąją politikos galimybę (A politikos galimybę) vairuotojams būtų leidžiama išskaidyti savo pertraukas į 30 ir 15 minučių laikotarpius arba į laikotarpius po 15 minučių. Taip pat būtų leidžiama kasdienio poilsio laikotarpį 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 būtų galima taikyti tik vieną kartą per 8 ar daugiau dienų kelionę. Be to, pagal A politikos galimybę taip pat būtų galima taisyklės dėl vienkartinio keleivių vežimo paslaugų, kurios teikiamos tik vienoje šalyje, suderinti su tarptautinių paslaugų taisyklėmis, leidžiant kassavaitinio poilsio laikotarpį atidėti ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui po ankstesnio normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio (vadinamoji dvylikos dienų nukrypti leidžianti nuostata).

Pagal antrąją politikos galimybę (B politikos galimybę) vairuotojams būtų leidžiama savo pertraukas skaidyti visiškai lanksčiai. Pagal ją vairuotojai galėtų 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 per 8 ar daugiau dienų kelionę būtų galima taikyti tik du kartus. Be to, pagal B politikos galimybę vairuotojai, teikiantys vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas, trunkančias ne mažiau kaip 8 dienas, galėtų savo kassavaitinio poilsio laikotarpius paskirstyti per 10 savaitių iš eilės.

Pagal trečiąją politikos galimybę (C galimybę) vairuotojams taip pat būtų leidžiama savo pertraukas skaidyti visiškai lanksčiai. Pagal ją vairuotojai galėtų 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 šių nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo skaičius galėtų būti neribotas. Be to, pagal C politikos galimybę dvylikos dienų nukrypti leidžiančią nuostatą būtų leidžiama taikyti ir šalies viduje teikiamoms vienkartinio keleivių vežimo paslaugoms, bet būtų panaikinta vienos vienkartinio vežimo paslaugos sąlyga¹⁷ bei pareiga pasinaudojus dvylikos dienų nukrypti leidžiančia nuostata pasinaudoti dviem normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpiais.

Tinkamiausia galimybė yra A galimybė, nes ji laikoma veiksmingiausia ir labiausiai atitinkančia Reglamento (EB) Nr. 561/2006 tikslą pagerinti vairuotojų darbo sąlygas. Ji yra tinkamiausia nepaisant jos mažesnio sąnaudų ir naudos santykio, palyginti su C ir B galimybėmis. Tačiau, kalbant apie priemonių, padedančių užtikrinti didesnę pertraukų ir poilsio laikotarpių organizavimo lankstumą, ir priemonių, padedančių išlaikyti vairuotojų darbo sąlygas, subalansavimą, A galimybė laikoma proporcingesne nei B ir C galimybės.

Tinkamiausia galimybė nedaro poveikio bendriems minimaliems pertraukų laikotarpiams ir maksimalioms kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmėms arba minimaliems kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiams. Pagal tinkamiausią politikos galimybę siūlomomis

¹⁷ Remiantis Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 6a dalimi, viena vienkartinio vežimo paslauga reiškia, kad vairuotojai gali atlikti tik vieną kelionę per 12 dienų, kad jiems būtų leidžiama kassavaitinį poilsio laikotarpį atidėti iki dvyliktos dienos pabaigos.

politikos priemonėmis numatomas tik: i) lankstus pertraukų ir kasdienio poilsio laikotarpių paskirstymas ir ii) dvylikos dienų nukrypti leidžiančios nuostatos taikymas vienkartinio keleivių vežimo paslaugoms šalies viduje.

Visos trys politikos galimybės duoda grynąją naudą, palyginti su atskaitos scenarijumi. Apskaičiuota, kad didžiausia grynoji nauda būtų pagal C politikos galimybę (171,3 mln.–242,2 mln. EUR), šiek tiek mažesnė – pagal B politikos galimybę (100,4 mln.–206,8 mln. EUR) ir A politikos galimybę (100,4 mln.–135,8 mln. EUR). Numatoma, kad vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais veiklos vykdytojų sutaupytos prisitaikymo išlaidos pagal A politikos galimybę, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, bus 106,4 mln.–141,9 mln. EUR. Pagal B politikos galimybę sutaupytos prisitaikymo išlaidos siektų 106,4 mln.–212,8 mln. EUR, o pagal C politikos galimybę – 177,3 mln.–248,3 mln. EUR. Taip pat numatoma, kad maksimalus su sutaupytais lėšomis susijęs poveikis, palyginti su atskaitos scenarijumi, būtų jaučiamas pirmaisiais dvejais naujų taisyklių įgyvendinimo metais, o tada ilgainiui palaipsniui mažėtų ir galiausiai išnyktų (iki 2050 m.).

Be to, dėl mažo vienkartinio keleivių vežimo paslaugų sektoriaus dydžio ir duomenų apie šį sektorių stokos neįmanoma kiekybiškai įvertinti tinkamiausios galimybės socialinio poveikio. Todėl buvo galima atlikti tik kokybinį poveikio darbo sąlygoms vertinimą. Taip pat įvertinta, kad bus padarytas nedidelis teigiamas aplinkosauginis poveikis, nors jo neįmanoma įvertinti kiekybiškai. Todėl apskaičiuotas naudos ir sąnaudų santykis neatspindi poveikio darbo sąlygoms ar aplinkai ir, siekiant atlikti visiškai informacija pagrįstą apžvalgą, būtina kartu atlikti kiekybinius ir kokybinius vertinimus.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Pritaikius dabartines taisykles prie vienkartinio keleivių vežimo sektoriaus specifikos, pasiūlymu dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 peržiūros veiklos vykdytojams ir vairuotojams bus sudarytos geresnės galimybės organizuoti efektyvias ir kokybiškas paslaugas. Tai turės teigiamą poveikį jų veiklos rezultatams, įskaitant sutaupytas lėšas ir geresnes siūlomas paslaugas. Apskaičiuota, kad pagal šį pasiūlymą įmonių sutaupytos grynosios išlaidos, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, bus 105,8 mln.–141,3 mln. EUR. MVI, kurios paprastai veikia naudodamos ribotą vairuotojų ir autobusų rezervą, iš siūlomų priemonių gaus daugiausiai naudos. Viešojo administravimo institucijos gali patirti kai kurių ribotų išlaidų susipažindamos su naujomis taisyklėmis – apskaičiuota, kad, išreikštos dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, jos sieks 5,4 mln. EUR. Tuo pat metu tikimasi teigiamo poveikio, kurį turės dabartinių su atitiktimi susijusių sunkumų panaikinimas, tačiau šios naudos neįmanoma įvertinti kiekybiškai.

- **Pagrindinės teisės**

Šiuo pasiūlymu prisidedama prie Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos¹⁸, visų pirma jos 31 straipsnio, kuriame nustatoma teisė į teisingas ir sąžiningas darbo sąlygas, tikslų įgyvendinimo. Taip yra dėl to, kad šiuo pasiūlymu numatoma pagerinti vienkartinio vežimo veiklą miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais vykdančių vairuotojų darbo sąlygas leidžiant

¹⁸ OL C 326, 2012 10 26, p. 2.

jiems ribotai, bet, kiek būtina, lanksčiai taikyti tam tikras taisykles dėl pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturės poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Igyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Šios iniciatyvos taikymas ir veiksmingumas bus stebimi rengiant nacionalines įgyvendinimo ataskaitas ir analizuojant ES vykdymo užtikrinimo organizacijų ir ES duomenų bazių šaltinių duomenis. Visų pirma, remiantis įgyvendinimo ataskaitomis pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnį, bus stebimi ir vertinami naujai pakeistų socialinių taisyklių pažeidimų skaičiaus, tipų ir dažnumo pokyčiai. Pagal šį straipsnį valstybės narės turi kas 2 metus teikti Komisijai būtiną informaciją, kad ji galėtų kas 2 metus parengti Reglamento taikymo ir pokyčių aptariamoje srityje ataskaitą. Be to, vykdant Eurostato ir (arba) specialius tyrimus bus stebimas ekonominis poveikis ir poveikis darbo sąlygoms ir vairuotojų gerovei.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Šiuo pasiūlymu atliekamas ribotas skaičius Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pakeitimų:

- 4 straipsnio n punktas iš dalies pakeičiamas siekiant atnaujinti nuorodą į Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1073/2009, kuriuo panaikintas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 684/92¹⁹;
- 4 straipsnyje įterpiamas naujas n punkto a papunktis, siekiant nustatyti būtiną vienkartinio keleivių vežimo paslaugų apibrėžtį, kaip nurodyta Reglamente (EB) Nr. 1073/2009, ir siekiant paaiškinti, kad ta apibrėžtis taikoma ir šalies viduje teikiamoms, ir tarptautinėms paslaugoms;
- 7 straipsnis papildomas nauja pastraipa, kad vairuotojai, kurie teikia vienkartinio keleivių vežimo paslaugas, galėtų savo privalomą pertrauką padalyti į tris atskiras ne trumpesnes kaip 15 minučių pertraukas, neskaitant jau esamos galimybės padalyti pertrauką į dvi atskiras 15 ir 30 minučių trukmės pertraukas;
- 8 straipsnio 2 dalis papildoma nauja pastraipa, kad vairuotojai, teikiantys vieną vienkartinio keleivių vežimo paslaugą, kuri trunka 8 ar daugiau dienų, galėtų 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. Naujoje pastraipoje taip pat paaiškinama, kokių sąlygų būtina laikytis, kad būtų galima taikyti tokias nukrypti leidžiančias nuostatas;
- 8 straipsnio 6a dalyje iš dalies pakeičiamas įvadinis sakinytis ir a punktas, kad galimybė atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui po ankstesnio normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio būtų taikoma ir šalies viduje teikiamoms vienkartinio keleivių vežimo paslaugoms.

¹⁹ 1992 m. kovo 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais taisyklių (OL L 74, 1992 3 20, p. 1).

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**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**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²⁰,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²¹,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) siekiant sukurti efektyvų, saugų ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių, užtikrinti, kad nebūtų diskriminavimo, ir pritraukti kvalifikuotų darbuotojų, itin svarbu vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto įmonėms – sąžiningas verslo sąlygas. Todėl būtina, kad kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės taisyklės būtų aiškos, proporcingos, atitiktų paskirtį, jas būtų lengva taikyti bei užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ir jos būtų veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje;
- (2) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006 išdėstytos taisyklės dėl maksimalios kasdienio bei kas savaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpių²² taikomos vežėjams kelių transportu ir jų vairuotojams, neatsižvelgiant į tai, ar jie veža keleivius, ar krovinius, arba į tai, ar keleiviai vežami reguliariais reisais, ar teikiant vienkartinio vežimo paslaugas;
- (3) tačiau vienkartinio keleivių vežimo keliais sektorius pasižymi tam tikra specifika, kuri nėra būdinga krovinių vežimo keliais ar keleivių vežimo reguliariais reisais sektoriams. Vienkartiniam keleivių vežimui keliais būdingas didelis sezoniškumas ir įvairi vairavimo trukmė, kuri priklauso nuo keleivių vykdomos turistinės veiklos. Teikiant šias paslaugas reikia atsižvelgti į neplanuotus ir neprognozuojamus keleivių prašymus dėl papildomų sustojimų ir maršruto arba tvarkaraščio pakeitimų, kai tai įmanoma. Paprastai vienkartiniam keleivių vežimui keliais būdinga trumpesnė

²⁰ OL C , , p. .

²¹ OL C , , p. .

²² 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

vairavimo trukmė nei krovinių vežimo ar reguliariais autobusų reisais teikiamoms paslaugoms. Be to, vairuotojai paprastai nakvoja viešbučiuose ir retai vairuoja naktį. Kita vertus, darbo metu vairuotojams gali tekti užsiimti papildoma veikla, kurios dažnai atsiranda bendraujant su keleiviais;

- (4) atlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 vertinimą, padaryta išvada, kad kai kurios vienodos taisyklės dėl minimalių pertraukų ir poilsio laikotarpių neatitinka vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugų specifikos. Komisijai šiuo klausimu atlikus papildomų vertinimų, paaiškėjo, kad kai kurie Reglamento (EB) Nr. 561/2006 reikalavimai dėl pertraukų ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpių yra netinkami ir nepraktiški vairuotojams ir veiklos vykdytojams, kurie vykdo vienkartinį keleivių vežimą keliais, nes daro neigiamą poveikį gebėjimui organizuoti efektyvias ir kokybiškas vienkartinio keleivių vežimo paslaugas, taip pat vairuotojų darbo sąlygoms ir galiausiai kelių eismo saugumui;
- (5) todėl tikslinga minimalių pertraukų ir poilsio laikotarpių reikalavimus pritaikyti, kad jie atitiktų ir konkrečius vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugų reikalavimus. Taip pat tikslinga suderinti taikytinas taisykles dėl šalies viduje ir tarptautiniu mastu teikiamų vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugų;
- (6) dėl lankstesnių vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukų ir poilsio laikotarpių planavimo taisyklių jokių būdu neturėtų kilti pavojus vairuotojų saugumui, kelių eismo saugumui, neturėtų padidėti vairuotojų nuovargis arba pablogėti jų darbo sąlygos. Todėl dėl tokio lankstumo neturėtų būti keičiamos dabartinės taisyklės dėl bendrų minimalių pertraukų laikotarpių, maksimalaus vairavimo laikotarpio per dieną ir per savaitę, taip pat dėl maksimalios dviejų savaitių vairavimo trukmės;
- (7) siekiant užtikrinti vienodą vienkartinio keleivių vežimo paslaugų apibrėžtį, būtina paaiškinti, kad Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1073/2009²³ nustatyta apibrėžtis taikoma ir šalies viduje, ir tarptautiniu mastu teikiamoms paslaugoms. Taip pat tikslinga atnaujinti nuorodą į Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009, kuriuo panaikintas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 684/92²⁴;
- (8) didesnis lankstumas planuojant vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukas neturėtų atimti galimybės tiems vairuotojams naudoti minimalios trukmės pertraukas, būtinas, kad jie galėtų tinkamai pailsėti. Todėl tikslinga nustatyti minimalią kiekvienos pertraukos trukmę. Taigi, vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiantiems vairuotojams turėtų būti leidžiama jiems privalomą pertrauką padalyti į tris atskiras ne mažiau kaip 15 minučių trukmės pertraukas, neskaitant kitos galimybės padalyti pertrauką;
- (9) siekiant užtikrinti, kad lankstesnėmis vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų poilsio laikotarpių planavimo sąlygomis nebūtų piktnaudžiaujama, būtina aiškiai apibrėžti tokio lankstumo taikymo sritį ir nustatyti tinkamas patikrinimo priemones. Todėl vairuotojams turėtų būti leidžiama atidėti savo kasdinių poilsio laikotarpių pradžią ne daugiau kaip 1 arba 2 valandomis, jeigu vairavimo laikotarpis tą dieną neviršijo atitinkamai 5 ar 7 valandų, ir toks atidėjimas

²³ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (nauja redakcija) (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

²⁴ 1992 m. kovo 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais taisyklių (OL L 74, 1992 3 20, p. 1).

turėtų būti taikomas tik tuo atveju, kai kelionės trunka 8 ar daugiau dienų. Toks lankstumas papildomai turėtų būti apribotas nustatant, kad vienos kelionės metu kiekvieną nukrypti leidžiančią nuostatą galima taikyti tik vieną kartą. Taip pat turėtų būti galimybė tokias aplinkybes patikrinti naudojant ne tik tachografo įrašus, bet ir įrašymo įrangos spaudinį arba darbo grafiką;

- (10) galimybės atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui taikymas išskirtinai tik tarptautinėms vienkartinio keleivių vežimo paslaugoms turi neigiamą poveikį, nes iškreipia konkurenciją ir sukuria nesažiningas sąlygas veiklos vykdytojams, visų pirma mažosioms ir vidutinėms įmonėms. Vienkartinio keleivių vežimo paslaugas šalies viduje turėtų būti galima teikti tomis pačiomis sąlygomis, susijusiomis su nuvažiuotu atstumu, kelionės trukme ar keleiviams teikiamomis paslaugomis, kaip ir tarptautines vienkartinio keleivių vežimo paslaugas. Todėl tokia galimybė turėtų būti suteikta ir vienkartinio keleivių vežimo paslaugas teikiant šalies viduje;
- (11) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir pagerinti darbo sąlygas bei padidinti kelių eismo saugumą suderinant taisykles dėl vienkartinio keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukų ir poilsio laikotarpių, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl to tikslo pobūdžio jo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (12) todėl Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,
- PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 iš dalies keičiamas taip:

- (1) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) n punktas pakeičiamas taip:

„n) reguliariais reisais teikiamos keleivių vežimo paslaugos – šalies viduje ir tarptautiniu mastu teikiamos paslaugos, apibrėžtos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1073/2009* 2 straipsnio 2 ir 3 punktuose;

* 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).“;

- (b) įterpiamas šis na punktas:

„na) vienkartinio keleivių vežimo paslaugos – šalies viduje ir tarptautiniu mastu teikiamos paslaugos, apibrėžtos Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 2 straipsnio 4 punkte;“;

- (2) 7 straipsnis papildomas ketvirta pastraipa:

„Vienkartinio keleivių vežimo paslaugas teikiančiam vairuotojui pirmoje pastraipoje nurodyta pertrauka gali būti pakeista trimis ne trumpesnėmis kaip 15 minučių pertraukomis, paskirstytomis per pirmoje pastraipoje nurodytą vairavimo laikotarpį taip, kad atitiktų joje nustatytas sąlygas.“;

(3) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama 2a dalis:

„2a. Su sąlyga, kad nekils pavojus kelių eismo saugumui, vienkartinio keleivių vežimo paslaugą, kurios trukmė yra 8 ar daugiau dienų, teikiantis vairuotojas gali nesilaikyti 2 dalies pirmos pastraipos tokiais būdais:

a) atidėdamas kasdienio poilsio laikotarpį ne daugiau kaip 1 valanda, jeigu bendra sudėta tos dienos vairavimo trukmė neviršija 7 valandų;

b) atidėdamas kasdienio poilsio laikotarpį ne daugiau kaip 2 valandomis, jeigu bendra sudėta tos dienos vairavimo trukmė neviršija 5 valandų.

Kiekviena iš pirmos pastraipos a ir b punktuose nurodytų nukrypti leidžiančių nuostatų per pirmoje pastraipoje nurodytą kelionę gali būti taikoma tik vieną kartą.

Tokios nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo priežastį vairuotojas ne vėliau nei atvykęs į paskirties vietą arba tinkamą sustojimo vietą ranka nurodo įrašymo įrangos registracijos lape, įrašymo įrangos spaudinyje arba darbo grafike.“;

b) 6a dalies įvadinis sakinyss ir a punktas pakeičiami taip:

„Nukrypstant nuo 6 dalies, vairuotojas, teikiantis vieną vienkartinio keleivių vežimo paslaugą, gali atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui po ankstesnio normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio, jei:

a) paslauga teikiama bent 24 valandas iš eilės;“.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė