

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

9734/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0155 (COD)

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

PRIEKŠLIKUMS

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.:	COM(2023) 256 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, 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 COM(2023) 256 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 256 *final*



Briselē, 24.5.2023.
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**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**

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis priekšlikums attiecas uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006¹ pārskatīšanu. Minētajā regulā ir noteikti komercpārvadājumu nozarē iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju maksimālie transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiki, minimālie pārtraukuma laikposmi un minimālie ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmi.

Regula (EK) Nr. 561/2006 attiecas uz divām transportlīdzekļu vadītāju grupām. Pirmā grupa ir transportlīdzekļu vadītāji, kas veic kravu autopārvadājumus ar transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas (no 2026. gada 1. jūlija Regula (EK) Nr. 561/2006 attieksies arī uz transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 2,5 tonnas, kad tos izmanto starptautiskos pārvadājumos vai kabotāžas pārvadājumos). Otrā grupa ir transportlīdzekļu vadītāji, kas veic pasažieru pārvadājumus ar transportlīdzekļiem, kuri ir konstruēti vai pastāvīgi pielāgoti vairāk nekā deviņu cilvēku — tajā skaitā transportlīdzekļa vadītāja — pārvadāšanai.

Regula (EK) Nr. 561/2006 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 pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarei ir atšķirīgas iezīmes salīdzinājumā ar kravu pārvadājumiem un pasažieru regulārajiem pārvadājumiem. Šīs atšķirīgās iezīmes nozīmē, ka pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarei ir atšķirīga ietekme uz transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem, un tāpēc ir jāpielāgo tiem piemērojamie noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem.

Pasažieru neregulārajiem pārvadājumiem ir īpaši raksturīga izteikta sezonālitate (paaugstināts pieprasījums pēc pasažieru braucieniem noteiktos gadalaikos, īpaši ziemas un vasaras brīvdienās). Tiem raksturīgi arī dažādi transportlīdzekļa vadīšanas attālumi atkarībā no pasažieru tūrisma aktivitātēm, piemēram, ceļojumiem. Tas nozīmē, ka tiem ir raksturīgi garāki attālumi, kas nobraukti ceļojuma sākumā un beigās, un īsāks transportlīdzekļa vadīšanas laiks tajā vietā, kur notiek tūrisma aktivitātes. Nozarei ir jāapmierina neplānoti un improvizēti pasažieru saprātīgie pieprasījumi saistībā ar papildu pieturām, maršrutu izmaiņām vai grafika izmaiņām. Parasti transportlīdzekļa vadīšanas laiks ir mazāks nekā kravu pārvadājumos vai regulārajos autobusu pārvadājumos. Transportlīdzekļu vadītāji parasti arī guļ viesnīcās un reti brauc naktī. Vienlaikus transportlīdzekļu vadītāji darba laikā var tikt iesaistīti atsevišķos papildu pasākumos, kas bieži rodas mijiedarbībā ar pasažieriem, piemēram, ieteikumu sniegšanā.

Pasažieru neregulāro pārvadājumu nozare jau daudzus gadus ir apstrīdējusi pašreizējo noteikumu piemērotību. Pašreizējo noteikumu piemērotība tika izskatīta arī normatīvās

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

atbilstības programmas (*REFIT*) ietvaros 2017. gadā veiktajā *ex post* izvērtējumā par ES autotransporta nozares sociālās jomas tiesību aktiem².

Tomēr, pēc šā izvērtējuma sagatavojot tiesību akta priekšlikumu, Komisija izvēlējās vispirms novērst kravas pārvadājumos iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju akūtākās problēmas, piemēram, ilgās prombūtnes no mājām un neatbilstošos darba un atpūtas apstākļus. Tāpēc Regulas (EK) Nr. 561/2006 pārskatīšanas priekšlikumā, ko Komisija pieņēma 2017. gada 31. maijā kā daļu no I mobilitātes paketes³, netika izskatīti tie konkrētie jautājumi, ar kuriem saskaras transportlīdzekļu vadītāji, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus ar autobusiem. Tomēr likumdevēji šo jautājumu apsprieda, un, pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1054⁴, tika nolemts Regulā (EK) Nr. 561/2006 iekļaut 8. panta 10. punktu. Minētajā pantā bija noteikta prasība Komisijai novērtēt, vai varētu tikt pieņemti piemērotāki noteikumi transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus, nekā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1073/2009⁵ 2. panta 4. punktā.

Šis iniciatīvas ietekmes novērtējums⁶ apstiprināja, ka pašreizējie noteikumi zināmā mērā nav piemēroti pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarei. Atpūtas laikposmi un pārtraukumi bieži vien tiek prasīti tad, kad transportlīdzekļu vadītājiem tie nav vajadzīgi, tādējādi neļaujot tiem organizēt un veikt reisus pēc klientu vēlmēm vai aktīvo sezonu laikā. Tas var ietekmēt transportlīdzekļu vadītāju ienākumus, jo īpaši pašnodarbināto transportlīdzekļu vadītāju ienākumus. Pašreizējie noteikumi negatīvi ietekmē arī transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, jo viņi nevar izmantot pārtraukumus sev ērtā laikā un samazināt ārpus mājām pavadīto nakšu skaitu. Tas savukārt ietekmē transportlīdzekļu vadītāju stresa un noguruma līmeni, mazinot transportlīdzekļa vadītāja profesijas pievilcību un apdraudot ceļu satiksmes drošību.

Turklāt pašlaik pastāv nevienlīdzīgi konkurences apstākļi pasažieru neregulāro starptautisko un iekšzemes (nacionālo) pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem. Tas ir tāpēc, ka neregulāriem pārvadājumiem, kurus veic tikai vienā dalībvalstī, nevar piemērot Regulas (EK) 561/2006 8. panta 6. punkta a) apakšpunktā noteikto divpadsmit dienu atkāpi (t. i., iknedēļas atpūtas laikposma atlikšanu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem pēc iepriekšējā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma), kas attiecas uz starptautiskiem pārvadājumiem. Piemēram, tālsatiksmes braucienam Vācijā nevar piemērot divpadsmit dienu atkāpi, turpretim braucienam starp Beļģiju un Luksemburgu var piemērot šo atkāpi, lai gan attāluma un ilguma ziņā starp šiem diviem pārvadājumiem var nebūt nekādas atšķirības.

Tāpēc šā priekšlikuma mērķis ir i) nodrošināt pārtraukumu un atpūtas laikposmu elastīgāku sadalījumu un ii) nostiprināt vienlīdzīgu attieksmi pret pasažieru neregulāriem starptautiskiem

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

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), 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 (OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.).

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (pārstrādāta versija) (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

⁶ SWD(2023)137 final.

un iekšzemes pārvadājumiem. Ar šo priekšlikumu netiek ieviestas nekādas izmaiņas pārtraukumam vai atpūtas laikposmu minimālajā ilgumā vai maksimālajos transportlīdzekļa vadīšanas laikos. Tāpēc tā mērķis ir garantēt efektīvus un kvalitatīvus pasažieru neregulāros pārvadājumus un uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba un transportlīdzekļa vadīšanas apstākļus, jo īpaši lai mazinātu viņu stresu un nogurumu.

- **Saskanība ar konkrētajā politikas jomā spēkā esošajiem noteikumiem**

Šis Regulas (EK) Nr. 561/2006 pārskatīšanas priekšlikums ir saskaņā ar Savienības autotransporta politiku un jo īpaši attiecīgajiem noteikumiem, kas veido Savienības iekšējā autotransporta tirgus satvaru. Jo īpaši tas ir saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā⁷, Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi⁸ un Direktīvu 2006/22/EK par minimālajiem nosacījumiem sociālās jomas tiesību aktu īstenošanai attiecībā uz darbībām autotransporta jomā⁹. Tas ir arī saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum.

- **Saskanība ar citām ES politikas jomām**

Priekšlikums par Regulas (EK) Nr. 561/2006 pārskatīšanu ir pilnīgā saskaņā ar Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju¹⁰. Šajā stratēģijā ir aicināts palīdzēt transporta nozarei un vērtību ķēdē saistītajām nozarēm — piemēram, ceļojumu un tūrisma operatoriem — labāk atgūties no Covid-19 pandēmijas un kļūt noturīgākām, vienlaikus veicinot transporta nozares darbiniekiem pievilcīgākas darba vides izveidi. Turklāt šī iniciatīva ir saskaņā ar citām ES politikas jomām, jo īpaši pasākumiem, ceļu satiksmes drošības nodrošināšanai.

Plašākā kontekstā priekšlikums palīdz sasniegt vienu no ilgtspējīgas attīstības mērķiem (IAM), ko ES ir apņēmusies īstenot kā daļu no Programmas 2030. gadam, proti, 8. IAM par ekonomikas izaugsmes, produktīvas nodarbinātības un pienācīga darba veicināšanu¹¹.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Ar šo priekšlikumu groza Regulu (EK) Nr. 561/2006, tāpēc tas balstās uz to pašu juridisko pamatu, proti, Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punktu.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.).

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.).

¹⁰ Komisijas paziņojums *Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni*, pieņemts 2020. gada 9. decembrī (COM(2020) 789 final).

¹¹ Komisijas paziņojums *Turpmākie pasākumi ilgtspējīgai Eiropas nākotnei: Eiropas rīcība ilgtspējības jomā*, pieņemts 2016. gada 22. novembrī (COM(2016) 739 final).

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu pārvadājumu regulēšanā Savienībai un dalībvalstīm ir dalītas pilnvaras. Tomēr spēkā esošos noteikumus var grozīt vienīgi Savienības likumdevējs.

Ja darbības netiks veiktas Savienības līmenī, konstatētās problēmas, visticamāk, turpināsies. Dalībvalstis nevar risināt šādas problēmas atsevišķi, ņemot vērā to pārrobežu raksturu un to, ka grozāmie noteikumi par pārtraukumiem un minimālajiem ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem pašlaik ir noteikti Savienības tiesību aktos. Tāpēc rīcība Savienības līmenī ir pamatota.

- **Proporcionalitāte**

Šajā priekšlikumā ir paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas nepieciešami, lai risinātu konstatētās problēmas saistībā ar i) neatbilstošiem darba apstākļiem, kas skar transportlīdzekļu vadītājus, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, un ii) nevienlīdzīgiem konkurences apstākļiem starp pasažieru neregulārajiem iekšzemes autopārvadājumiem un pasažieru neregulārajiem starptautiskajiem autopārvadājumiem.

Kā minēts ietekmes novērtējuma 8.1. punktā, ar šo priekšlikumu tiek īstenots politikas risinājums, kuru uzskata par piemērotāko un samērīgāko risinājumu. Tas nodrošina līdzsvaru starp darba un atpūtas apstākļu uzlabošanu transportlīdzekļu vadītājiem, vienlaikus dodot pārvadātājiem iespēju organizēt pārvadājumus pēc iespējas efektīvāk, un spēkā esošo noteikumu sekmīgu un konsekventu izpildi visās dalībvalstīs.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā ar šo priekšlikumu groza spēkā esošu regulu, tad izvēlētais instruments arī ir regula. Ņemot vērā ierosināto izmaiņu nelielo skaitu, regulas pārstrādāšana nav nepieciešama vai lietderīga.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Regulai (EK) Nr. 561/2006 tika veikts *ex post* izvērtējums, kuru pabeidza 2017. gada 31. maijā¹² un īstenoja normatīvās atbilstības programmas (*REFIT*) ietvaros.

Ex post izvērtējumā būtībā tika secināts, ka atsevišķi noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas laiku, pārtraukumu un atpūtas laikposmu organizēšanu var nebūt piemēroti pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarei tās specifisko pakalpojumu īpatnību un vajadzību dēļ.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Šis priekšlikums ir izstrādāts pēc visaptverošas apspriešanās ar ieinteresētajām personām, kas notika 2021. un 2022. gadā.

¹² SWD(2017) 184 final.

Komisija laikposmā no 2021. gada 21. janvāra līdz 18. februārim rīkoja sākotnējā ietekmes novērtējuma sabiedrisko apspriešanu¹³. Kopumā tika saņemtas 87 atbildes no publiskā sektora struktūrām, nozares ieinteresētajām personām, arodbiedrībām, transportlīdzekļu vadītājiem un sabiedrības pārstāvjiem. Visumā atsauksmēs uzmanība tika pievērsta problēmai, kas saistīta ar spēkā esošajiem noteikumiem par pasažieru neregulāriem autopārvadājumiem. Pēc tam no 2021. gada 23. novembra līdz 2022. gada 18. februārim norisinājās 12 nedēļas ilga atklāta sabiedriskā apspriešana, kurā kopumā tika saņemtas 170 atbildes. Šajā apspriešanā tika savākta vērtīga informācija par problēmām, ar kurām saskaras nozare un tās dalībnieki, un par respondentu izvēli konkrētu politikas pasākumu gadījumā. Ārēja darbuzņēmēja veiktā atbalsta pētījuma laikā tika organizēta mērķorientēta apspriešanās ar ieinteresētajām personām, lai iegūtu konkrētu un detalizētu ieskatu i) tajā, kā notiek pasažieru neregulārie autopārvadājumi, ii) problēmās, kas saistītas ar spēkā esošajiem tiesību aktiem, un iii) ieinteresēto personu viedokļos par iespējamiem politikas pasākumiem. Visbeidzot, ārējs darbuzņēmējs veica trīs gadījumu izpēti, pievērsoties maziem, vidējiem un lieliem pārvadātājiem vairākās dalībvalstīs. Dažādos apspriešanās pasākumos informācija īpaši tika lūgta no šāda veida ieinteresētajām personām: uzņēmumu apvienībām, autobusu pārvadātājiem, arodbiedrībām, individuāliem transportlīdzekļa vadītājiem un publiskā sektora struktūrām.

Visaptverošā apspriešana atklāja, ka viedokļi par pašreizējiem noteikumiem un iespējamām izmaiņām tajos ļoti atšķiras gan darba devēju un darbinieku, gan mazo un lielo uzņēmumu vidū. Lielākoties arodbiedrības un vairums (nodarbināto) transportlīdzekļu vadītāju iebilda pret jaunu elastības iespēju ieviešanu autobusu vadītāju darba un atpūtas laikposmu organizācijā. Tas bija tāpēc, ka tie uzskatīja, ka šādas izmaiņas pasliktinās darba apstākļus. Tomēr transportlīdzekļu vadītāji izrādīja gatavību atbalstīt dažas izmaiņas noteikumos, piemēram: i) divpadsmit dienu atkāpes attiecināšanu uz iekšzemes neregulāriem reisiem un, kaut arī mazākā mērā, ii) pielāgojumus noteikumos par pārtraukumu laikiem un obligāto pārtraukumu sadalīšanu. Visvairāk iebildumu bija par izmaiņām ikdienas un iknedēļas atpūtas laika sadalījumā. Turpretim vairums autobusu pārvadātāju un to pārstāvju, lai ņemtu vērā nozares specifiku un labāk apmierinātu pasažieru vajadzības, atbalstīja plašas izmaiņas noteikumos par pārtraukumu sadalījumu un par ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem. Priekšlikumā ir ņemti vērā šie saņemtie atšķirīgie viedokļi, un tā mērķis ir panākt līdzsvaru starp konstatētajām problēmām un to ieinteresēto personu leģitīmajām interesēm, ar kurām notika apspriešanās.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Ārējais darbuzņēmējs palīdzēja Komisijai, sagatavojot pētījumu¹⁴, kas papildina šā priekšlikuma pamatā esošo ietekmes novērtējumu. Šis pētījums sniedza Komisijai vērtīgus ieskatus, jo īpaši par politikas risinājumu izstrādi, to vidiskās, ekonomiskās un sociālās ietekmes novērtēšanu un tieši ietekmēto ieinteresēto personu viedokļu apkopošanu.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Bus-and-coach-drivers-EU-rules-on-driving-and-rest-times_lv.

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

- **Ietekmes novērtējums**

Šim priekšlikumam ir pievienots ietekmes novērtējums, par kuru Regulējuma kontroles padome 2022. gada 16. decembrī sniedza pozitīvu atzinumu ar atrunām¹⁵. Visi padomes galvenie apsvērumi tika aplūkoti ietekmes novērtējuma ziņojuma pārstrādātajā redakcijā¹⁶.

Ietekmes novērtējumā tika izskatīti trīs politikas risinājumi, no kuriem katrs ietvēra politikas pasākumu kopumu. Politikas risinājumi atšķīrās pēc i) pārtraukumiem piešķirtās elastības, ii) atbilstības kritērijiem ikdienas atpūtas laikposmu atlikšanai un iii) nepieciešamības nodrošināt pielāgojamus iknedēļas atpūtas laikposmus. Visi šie politikas risinājumi, ko piemērotu tikai pasažieru neregulārajiem autopārvadājumiem, pēc būtības ir leģislatīvi. Šie risinājumi ietver i) nelielu pielāgojumu attiecībā uz pasažieru neregulārajiem autopārvadājumiem A politikas risinājumā, ii) elastīgākas shēmas un režīmus pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem C risinājumā un iii) daļēji elastīgu pieeju B risinājumā.

Konkrētāk, pirmais politikas risinājums ("A PR") ļautu transportlīdzekļu vadītājiem sadalīt pārtraukumus 30 un 15 minūšu laikposmos vai 15 minūšu laikposmos. Tas arī ļautu ikdienas atpūtas laikposma sākumu atlikt par 1 stundu, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks šajā dienā nepārsniedz 7 stundas, vai atlikt par 2 stundām, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks nepārsniedz 5 stundas. Šīs atkāpes būtu iespējamās tikai vienu reizi 8 dienu vai ilgāka reisa laikā. Turklāt A PR tiktu arī saskaņoti noteikumi par pasažieru neregulārajiem pārvadājumiem, kas notiek tikai vienā valstī, ar noteikumiem par starptautiskajiem pārvadājumiem, ļaujot atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem pēc iepriekšējā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma (tā dēvētā divpadsmit dienu atkāpe).

Otrais politikas risinājums ("B PR") ļautu vadītājiem pilnīgi brīvi sadalīt pārtraukumus. Tas arī ļautu transportlīdzekļu vadītājiem 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 būtu iespējamās tikai divas reizes 8 dienu vai ilgāka reisa laikā. Turklāt B PR ļautu transportlīdzekļu vadītājiem, kas iesaistīti pasažieru neregulārajos autopārvadājumos, kuri ilgst vismaz 8 dienas, sadalīt iknedēļas atpūtas laikposmus 10 secīgu nedēļu periodā.

Trešais politikas risinājums ("C PR") arī ļautu transportlīdzekļu vadītājiem pilnīgi brīvi sadalīt pārtraukumus. Tas arī ļautu transportlīdzekļu vadītājiem ikdienas atpūtas laikposmu sākumu atlikt par 1 stundu, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks šajā dienā nepārsniedz 7 stundas, vai atlikt ikdienas atpūtas laikposmu par 2 stundām, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks nepārsniedz 5 stundas. Šīs atkāpes būtu neierobežotas attiecībā uz to, cik reižu tās varētu piemērot 8 dienu vai ilgāka reisa laikā. Turklāt C PR ļautu arī pasažieru neregulārajiem iekšzemes pārvadājumiem izmantot divpadsmit dienu atkāpi, taču C PR arī atceltu nosacījumu "viens neregulārs pārvadājums"¹⁷

¹⁵ SEC(2023)197 final..

¹⁶ SWD(2023)137 final.

¹⁷ Viens neregulārs pārvadājums Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 6.a punkta kontekstā nozīmē to, ka transportlīdzekļu vadītāji 12 dienu laikā var veikt tikai vienu braucienu, lai iknedēļas atpūtas laikposmu varētu atlikt līdz divpadsmitās dienas beigām.

un pienākumu pēc divpadsmit dienu atkāpes izmantošanas izmantot divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus.

Vēlamais risinājums ir A PR, jo tas tiek uzskatīts par sekmīgāko un konsekventāko politikas risinājumu attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 561/2006 mērķi uzlabot darba apstākļus. Šāda situācija pastāv, lai gan A PR izmaksu un ieguvumu attiecība, salīdzinot ar C PR un B PR, ir zemāka. Tomēr attiecībā uz līdzsvara panākšanu starp pasākumiem, kas nodrošina lielāku elastību pārtraukumu un atpūtas laikposmu organizēšanā, no vienas puses, un transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļu uzturēšanu, no otras puses, A PR tiek uzskatīts par samērīgāku risinājumu nekā B PR un C PR.

Šis vēlamais risinājums neietekmē kopējos minimālos pārtraukumus, maksimālos transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikus vai minimālos ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmus. Saskaņā ar vēlamo risinājumu ierosinātie pasākumi nodrošina tikai i) elastību pārtraukumu un ikdienas atpūtas laikposmu sadalē un ii) divpadsmit dienu atkāpes piemērojamību pasažieru neregulāriem iekšzemes pārvadājumiem.

Visi trīs politikas risinājumi salīdzinājumā ar pamatscenāriju nodrošina neto ieguvumus. Tiek lēsts, ka lielākie neto ieguvumi ir C PR (no 171,3 miljoniem EUR līdz 242,2 miljoniem EUR), kam seko B PR (no 100,4 miljoniem EUR līdz 206,8 miljoniem EUR) un A PR (no 100,4 miljoniem EUR līdz 135,8 miljoniem EUR). Autobusu pārvadātāju pielāgošanas izmaksu ietaupījumi A PR salīdzinājumā ar pamatscenāriju tiek lēsti no 106,4 miljoniem EUR līdz 141,9 miljoniem EUR, kas izteikti kā pašreizējā vērtība 2025.–2050. gadā. B PR radītu pielāgošanas izmaksu ietaupījumus no 106,4 miljoniem EUR līdz 212,8 miljoniem EUR, un C PR radītu pielāgošanas izmaksu ietaupījumus no 177,3 miljoniem EUR līdz 248,3 miljoniem EUR. Sagaidāms, ka izmaksu ietaupījumi sasniegs maksimālo efektu pirmajos divos jauno noteikumu ieviešanas gados un pēc tam laika gaitā pakāpeniski samazināsies un ka salīdzinājumā ar pamatscenāriju ietaupījumi ilgtermiņā (līdz 2050. gadam) būs nulle.

Vēlamā risinājuma sociālo ietekmi nebija iespējams kvantitatīvi novērtēt, jo īpaši pasažieru neregulāro pārvadājumu nozares nelielā apmēra un par šo nozari pieejamo datu trūkuma dēļ. Tāpēc ietekmei uz darba apstākļiem varēja veikt tikai kvalitatīvu novērtējumu. Vidiskā ietekme arī tika novērtēta kā mēreni pozitīva, taču to nevarēja noteikt kvantitatīvi. Tāpēc aprēķinātā izmaksu un ieguvumu attiecība neatspoguļo ietekmi uz darba apstākļiem vai vidi un, lai varētu formulēt pilnīgi objektīvu viedokli, ir jāapvieno kvantitatīvie un kvalitatīvie novērtējumi.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Ar šo Regulas (EK) Nr. 561/2006 pārskatīšanas priekšlikumu, pielāgojot pašreizējos noteikumus pasažieru neregulāro pārvadājumu nozares specifikai, pārvadātājiem un transportlīdzekļu vadītājiem tiks atvieglota efektīvu un kvalitatīvu pakalpojumu organizēšana. Tas pozitīvi ietekmēs to darījumdarbības sniegumu, tajā skaitā ļaujot ietaupīt izmaksas un uzlabot pakalpojumu piedāvājumu. Uzņēmumu neto izmaksu ietaupījumi saskaņā ar priekšlikumu tiek lēsti no 105,8 miljoniem EUR līdz 141,3 miljoniem EUR, kas izteikti kā pašreizējā vērtība 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Vislielāko labumu no ierosinātajiem pasākumiem gūs MVU, kas parasti darbojas, izmantojot nelielu skaitu transportlīdzekļu vadītāju un autobusu. Valsts pārvaldes iestādēm, iepazīstoties ar jaunajiem noteikumiem, var rasties nelielas izmaksas, kas tiek lēstas 5,4 miljonu EUR apmērā un izteiktas kā pašreizējā vērtība 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Vienlaikus

ir sagaidāma pozitīva ietekme, atrisinot pašreizējās atbilstības problēmas, lai gan šos ieguvumus nevarēja noteikt kvantitatīvi.

- **Pamattiesības**

Šis priekšlikums sekmē Eiropas Savienības Pamattiesību hartas¹⁸ mērķu un it īpaši tās 31. panta — kurā ir noteiktas tiesības uz godīgiem un taisnīgiem darba apstākļiem — īstenošanu. Tas ir tāpēc, ka ir sagaidāms, ka priekšlikums uzlabos to autobusu vadītāju darba apstākļus, kas veic neregulārus pārvadājumus, pieļaujot ierobežotu, bet nepieciešamu elastību konkrētos noteikumos par pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmēs Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Šīs iniciatīvas piemērošana un iedarbīgums tiks uzraudzīta, apvienojot valstu īstenošanas ziņojumus un analizējot datus no ES izpildes nodrošināšanas organizācijām un ES datubāzu avotiem. Jo īpaši tiks pārraudzītas un izvērtētas nesen grozīto sociālālās jomas noteikumu pārkāpumu skaita, veidu un biežuma izmaiņas, izmantojot īstenošanas ziņojumus, kuru pamatā ir Regulas (EK) Nr. 561/2006 17. pants. Šajā pantā dalībvalstīm prasīts reizi divos gados paziņot vajadzīgo informāciju, lai Komisija ik pēc diviem gadiem varētu sagatavot ziņojumu gan par regulas piemērošanu, gan par attīstību attiecīgajā jomā. Turklāt gan ekonomiskā ietekme, gan ietekme uz darba apstākļiem un transportlīdzekļu vadītāju labklājību tiks pārraudzīta un izvērtēta ar *Eurostat* un/vai šim nolūkam veltītu apsekojumu palīdzību.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Ar šo priekšlikumu Regulā (EK) Nr. 561/2006 ievieš šādus grozījumus:

- regulas 4. panta n) punktu groza, lai atjauninātu atsauci uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1073/2009, ar kuru atcēla Padomes Regulu (EEK) Nr. 684/92¹⁹;
- regulas 4. pantā iekļauj jaunu na) punktu, lai ieviestu pasažieru neregulāriem pārvadājumiem nepieciešamo definīciju, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 1073/2009, un lai precizētu, ka šī definīcija aptver gan iekšzemes, gan starptautiskos pārvadājumus;
- regulas 7. pantam pievieno jaunu daļu, lai ļautu transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus, sadalīt obligāto pārtraukumu trīs atsevišķos pārtraukumos, kuru ilgums ir vismaz 15 minūtes, papildus pastāvošajai iespējai pārtraukumu sadalīt divos atsevišķos 15 un 30 minūšu ilgos pārtraukumos;
- regulas 8. panta 2. punktam pievieno jaunu daļu, lai ļautu transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic vienu pasažieru neregulāro pārvadājumu, kurš ilgst 8 dienas vai

¹⁸ OV C 326, 26.10.2012., 2. lpp.

¹⁹ Padomes Regula (EEK) Nr. 684/92 (1992. gada 16. marts) par kopējiem noteikumiem attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem (OV L 74, 20.3.1992., 1. lpp.).

ilgāk, ikdienas atpūtas laikposma sākumu atlikt par 1 stundu, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks šajā dienā nepārsniedz 7 stundas, vai ikdienas atpūtas laikposma sākumu atlikt par 2 stundām, ja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks šajā dienā nepārsniedz 5 stundas. Jaunajā daļā ir arī precizēti nosacījumi, kas jāievēro šādu atkāpju piemērošanā;

- regulas 8. panta 6.a punkta ievadfrāze, kā arī a) apakšpunkts ir grozīti, lai pasažieru neregulāro iekšzemes pārvadājumu gadījumā paplašinātu iespēju pēc iepriekšējā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

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

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²⁰,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²¹,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Labi darba apstākļi transportlīdzekļu vadītājiem un taisnīgi uzņēmējdarbības nosacījumi autopārvadājumu uzņēmumiem ir ļoti svarīgi, lai izveidotu efektīvu, drošu un sociāli atbildīgu autopārvadājumu nozari, nepieļautu diskriminēšanu un piesaistītu kvalificētus darbiniekus. Tāpēc ir būtiski, lai Savienības sociālās jomas noteikumi autopārvadājumu nozarē būtu skaidri, samērīgi, atbilstoši mērķim, viegli piemērojami un izpildāmi, kā arī tiktu sekmīgi un konsekventi īstenoti visā Savienībā.
- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006²² noteikumi par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem attiecas uz autopārvadātājiem un to transportlīdzekļu vadītājiem neatkarīgi no tā, vai tie ir iesaistīti pasažieru vai kravu pārvadāšanā un vai pasažieru pārvadājumu gadījumā pārvadājumi ir regulāri vai neregulāri.
- (3) Tomēr pasažieru neregulāro autopārvadājumu nozares specifika nav raksturīga ne kravu autopārvadājumu, ne pasažieru regulāro autopārvadājumu nozarei. Pasažieru neregulārajiem autopārvadājumiem ir raksturīga izteikta sezonālitate un dažāds transportlīdzekļa vadīšanas laiks, kas ir atkarīgs no pasažieru tūrisma aktivitātēm. Šiem autopārvadājumiem, ja vien iespējams, ir jāapmierina neplānoti un improvizēti pasažieru pieprasījumi par papildu pieturām un maršruta vai grafika izmaiņām. Pasažieru neregulārie autopārvadājumi parasti ir saistīti ar īsāku transportlīdzekļa

²⁰ OV C, , . lpp.

²¹ OV C, , . lpp.

²² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

vadīšanas laiku, salīdzinot ar kravu pārvadājumiem vai regulārajiem autobusu pārvadājumu pakalpojumiem. Turklāt transportlīdzekļu vadītāji parasti guļ viesnīcās un reti brauc naktī. No otras puses, transportlīdzekļu vadītāji darba laikā var tikt iesaistīti atsevišķos papildu pasākumos, kas bieži rodas mijiedarbībā ar pasažieriem.

- (4) Regulas (EK) Nr. 561/2006 *ex post* izvērtējumā secināts, ka daži vienādie noteikumi par minimālajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem neatbilst pasažieru neregulāro autopārvadājumu specifikai. Komisija šajā sakarā ir veikusi padziļinātus novērtējumus, kas liecina, ka dažas Regulas (EK) Nr. 561/2006 prasības par pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem ir nepraktiskas un nepiemērotas transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem, kas veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, jo tās negatīvi ietekmē spēju organizēt efektīvus un kvalitatīvus pasažieru neregulāros pārvadājumus, transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un līdz ar to arī ceļu satiksmes drošību.
- (5) Tāpēc ir lietderīgi pielāgot prasības par minimālajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, lai tās atbilstu arī pasažieru neregulāro autopārvadājumu specifiskajām prasībām. Ir arī lietderīgi saskaņot noteikumus, ko piemēro pasažieru neregulārajiem iekšzemes un starptautiskajiem autopārvadājumiem.
- (6) Elastīgāki noteikumi to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumu un atpūtas laikposmu plānošanā, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, nekādā gadījumā nedrīkst apdraudēt transportlīdzekļu vadītāju drošību un ceļu satiksmes drošību, palielināt transportlīdzekļu vadītāju noguruma līmeni vai izraisīt darba apstākļu pasliktināšanos. Tāpēc šāda elastība nedrīkst mainīt pašreizējos noteikumus par kopējiem minimālajiem pārtraukumiem, maksimālajiem transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem dienā un nedēļā un maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laiku divās nedēļās.
- (7) Lai pasažieru neregulārajiem pārvadājumiem nodrošinātu vienotu definīciju, ir jāprecizē, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009²³ noteiktā definīcija attiecas gan uz iekšzemes, gan starptautiskajiem pārvadājumiem. Ir arī lietderīgi atjaunināt atsauci uz Regulu (EK) Nr. 1073/2009, ar kuru tika atcelta Padomes Regula (EEK) Nr. 684/92²⁴.
- (8) Lielākai elastībai to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumu plānošanā, kuri veic pasažieru neregulārus autopārvadājumus, nevajadzētu liegt šiem transportlīdzekļu vadītājiem izmantot minimālā ilguma pārtraukumus, kas nepieciešami, lai viņi varētu pienācīgi atpūsties. Tāpēc ir lietderīgi katram pārtraukumam noteikt minimālo ilgumu. Tāpēc papildus otrajai pārtraukuma sadalīšanas iespējai transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, būtu jāļauj sadalīt obligāto pārtraukumu trīs atsevišķos pārtraukumos, kuru ilgums ir vismaz 15 minūtes.
- (9) Lai nodrošinātu, ka netiek ļaunprātīgi izmantota lielāka elastība to transportlīdzekļu vadītāju atpūtas laiku plānošanā, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus, ir svarīgi skaidri noteikt šādas elastības darbības jomu un arī nodrošināt pienācīgas pārbaudes. Tāpēc transportlīdzekļu vadītājiem vajadzētu būt iespējai atlikt ikdienas atpūtas laikposmu sākumu ne ilgāk kā par 1 stundu vai 2 stundām gadījumos, kad

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (pārstrādāta versija) (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

²⁴ Padomes Regula (EEK) Nr. 684/92 (1992. gada 16. marts) par kopējiem noteikumiem attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem (OV L 74, 20.3.1992., 1. lpp.).

transportlīdzekļa vadīšanas laikposms šajā dienā nav pārsniedzis attiecīgi 7 vai 5 stundas, un sākums būtu jāatliek tikai tad, ja brauciens ilgst 8 dienas vai ilgāk. Šāda elastība būtu vēl vairāk jāierobežo, brauciena laikā to attiecinot tikai uz vienu no atkāpēm. Vajadzētu būt arī iespējai pārbaudīt šādus apstākļus, papildus tahogrāfa datiem izmantojot arī reģistrācijas kontrolierīces izdruku vai darba žurnālu.

- (10) Tas, ka tiek ierobežota iespēja atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem, attiecinot to tikai uz pasažieru neregulārajiem starptautiskajiem pārvadājumiem, negatīvi ietekmē neizkropļotu un godīgu konkurenci starp pārvadātājiem, jo īpaši mazajiem un vidējiem uzņēmumiem. Nobrauktā attāluma vai ilguma, vai pasažieriem sniegto pakalpojumu ziņā pasažieru neregulārie iekšzemes pārvadājumi varētu būt tādi paši kā pasažieru regulārie starptautiskie pārvadājumi. Tāpēc pārvadātājiem, kas veic pasažieru neregulāros iekšzemes pārvadājumus, arī būtu jāizmanto šāda iespēja.
- (11) Tā kā šīs regulas mērķus — proti, nodrošināt godīgu konkurenci un uzlabot darba apstākļus un ceļu satiksmes drošību, harmonizējot noteikumus par to transportlīdzekļu vadītāju pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, kuri veic pasažieru neregulāros autopārvadājumus — nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķas dalībvalstis, bet, ņemot vērā izvirzīto mērķu specifiku, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība varētu pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (12) Tāpēc Regula (EK) Nr. 561/2006 būtu attiecīgi jāgroza,
- IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

- (1) regulas 4. pantu groza šādi:
- (a) panta n) punktu aizstāj ar šādu:
- “n) “pasažieru regulārie pārvadājumi” ir iekšzemes un starptautiskie pārvadājumi, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1073/2009* 2. panta 2. un 3. punktā;
-
- * Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).”;
- (b) pantā iekļauj šādu na) punktu:
- “na) “pasažieru neregulārie pārvadājumi” ir neregulārie iekšzemes un starptautiskie pārvadājumi, kas definēti Regulas (EK) Nr. 1073/2009 2. panta 4. punktā;”;
- (2) regulas 7. pantam pievieno šādu ceturto daļu:
- “Transportlīdzekļa vadītājam, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus, pirmajā daļā minēto pārtraukumu var aizstāt arī ar trīs vismaz 15 minūšu ilgiem

pārtraukumiem, kas sadalīti pirmajā daļā minētajā transportlīdzekļa vadīšanas laikposmā tā, lai atbilstu pirmajai daļai.”;

(3) regulas 8. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu 2.a punktu:

“2.a Ja tas neapdraud ceļu satiksmes drošību, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic pasažieru neregulāros pārvadājumus vismaz 8 dienas, var atkāpties no 2. punkta pirmās daļas šādos veidos:

a) atlikt ikdienas atpūtas laikposmu ne ilgāk kā par 1 stundu, ja kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laiks šajā dienā nav pārsniedzis 7 stundas;

b) atlikt ikdienas atpūtas laikposmu ne ilgāk kā par 2 stundām, ja kopējais uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laiks šajā dienā nav pārsniedzis 5 stundas.

Katru pirmās daļas a) un b) apakšpunktā minēto atkāpi pirmajā daļā minētā brauciena laikā var izmantot tikai vienu reizi.

Transportlīdzekļa vadītājs, vēlākais, tūlīt pēc ierašanās galamērķī vai piemērotajā apstāšanās vietā manuāli norāda šādas atkāpšanās iemeslus reģistrācijas kontrolierīces reģistrācijas diagrammā, reģistrācijas kontrolierīces izdrukā vai savā darba žurnālā.”;

b) panta 6.a punkta ievadfrāzi un a) apakšpunktu aizstāj ar šādu tekstu:

“Atkāpjoties no 6. punkta, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic vienu pasažieru neregulāro pārvadājumu, pēc iepriekšējā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanas drīkst atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu laikposmiem ar nosacījumu, ka:

a) pārvadājums ilgst vismaz 24 secīgas stundas;”.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*