



Briuselis, 2014 06 06
COM(2014) 337 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 6a dalyje
numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos (12 dienų taisyklės) taikymo**

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 6a dalyje numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos (12 dienų taisyklės) taikymo

1. IŽANGA

Europos Sąjunga (ES) nustatė socialinių taisyklių sistemą, taikomą prekių ir keleivių vežimui keliais, siekdama išvengti konkurencijos iškreipimo, pagerinti saugumą keliuose ir užtikrinti tinkamas kelių transporto sektoriaus mobiliųjų darbuotojų sveikatos ir saugumo sąlygas. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, iš dalies keičiančiame Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančiame Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006)¹, numatytas bendras ES minimalių reikalavimų dėl, *inter alia*, vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių rinkinys. Šios taisyklės taikomos visiems profesionaliems vairuotojams, nesvarbu, ar jie būtų samdomi, ar dirbantys savarankiškai, vykdančioms keleivių ar krovinių vežimo operacijas, išskyrus atvejus, kai taikomos tam tikros išimtys ir nacionalinės leidžiančios nukrypti nuostatos.

Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnyje numatyta, kad paprastai vairuotojas turėtų pradėti kassavaitinį poilsio laikotarpį ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo pasinaudoto kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos. Tačiau 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekiimo ir miesto autobusais rinką taisyklių, iš dalies keičiančiu Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (nauja redakcija)², buvo įvesta nuo šios kassavaitinio poilsio nuostatos leidžianti nukrypti nuostata. Naujo 8 straipsnio 6a dalyje leidžiama, kad tarptautines vienkartinės keleivių vežimo paslaugas teikiantys vairuotojai kassavaitinio poilsio laikotarpį atidėtų ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių (toliau – 12 dienų taisyklė) paeiliui po ankstesnio reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpio, jei laikomasi konkrečių sąlygų.

Siekiant spręsti tam tikras šio reglamento priėmimo laikotarpiu iškilusias problemas, Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 6a dalyje numatyta, kad Komisija turėtų atidžiai kontroliuoti šios leidžiančios nukrypti nuostatos taikymą ir turėtų parengti ataskaitą, kurioje būtų įvertintos leidžiančios nukrypti nuostatos taikymo poveikis saugumui keliuose, taip pat socialiniams aspektams ir jei tai tinkama dėl to pasiūlyti šio reglamento pakeitimus. Ši ataskaita parengta vykdant šį įsipareigojimą dėl stebėsenos. Joje apžvelgiamas nuostatos, leidžiančios nukrypti nuo 12 dienų taisyklės, taikymas valstybėse narėse ir poveikio vertinimas siekiant reglamento pagrindinių tikslų.

¹ OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

² OL L 300, 2009 11 14, p. 88.

2. PAGRINDINIAI FAKTAI

12 dienų taisyklė pirmą kartą įvesta Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo³. To reglamento 6 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad:

(...)

Po ne daugiau kaip šešių kasdienio vairavimo laikotarpių vairuotojas privalo, kaip numatyta 8 straipsnio 3 dalies nuostatose, daryti kas savaitinę poilsio pertrauką.

Kas savaitinę poilsio pertrauką galima atidėti iki šeštos dienos pabaigos, jei bendra vairavimo trukmė per šešias dienas neviršija maksimalaus laiko, atitinkančio šešis kasdienio vairavimo laikotarpius.

Tuo atveju, kai yra vykdomas tarptautinis keleivių vežimas, jei tai nėra vežimas reguliariais reisais, antroje ir trečioje pastraipoje įrašyti žodžiai „šešios“ ir „šešta“ atitinkamai pakeičiami žodžiais „dvylika ir „dvylika“.

Valstybės narės ankstesnės pastraipos nuostatas gali taikyti savo šalies teritorijoje teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms, tačiau jos nėra taikomos keleivius vežant nuolatiniais maršrutais.

Šis reglamentas buvo panaikintas Reglamentu (EB) Nr. 561/2006, kuriame tokios nuostatos nebuvo. Todėl 12 dienų taisyklė nebetaikoma nuo 2007 m. balandžio 11 d., kai įsigaliojo Reglamentas (EB) Nr. 561/2006. Dėl šio pakeitimo kilo intensyvios įvairių suinteresuotųjų subjektų diskusijos. Europos turizmo autobusais pramonės atstovai laikė, kad pakeitimas sukėlė neigiamų pokyčių, ir nuolat siekė susitarimo su socialiniais partneriais, kad 12 dienų taisyklė būtų sugrąžinta. Sunkiausia buvo pašalinti pramonei iškilusias problemas, kad būtų galima veiksmingai ir ekonomiškai efektyviai organizuoti turistines keliones autobusais, ir kartu nekelti pavojaus saugumui keliuose ir nepabloginti vairuotojų sąlygų.

Ši problema ir susiję argumentai išsamiai pristatyti dviejuose tuo metu atliktuose tyrimuose. Europos Parlamento užsakytame tyrime „*The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the “12 Days Exception” for Buses*“⁴ (Naujas reglamentas dėl vairavimo ir poilsio laiko: 12 dienų išimties panaikinimo poveikis autobusams) įvertintas 12 dienų taisyklės panaikinimo poveikis tarptautiniam keleivių vežimui keliais, visų pirma, ekonominis, socialinis poveikis ir poveikis saugumui. Apibendrinant tyrime buvo tvirtinama, jog 12 dienų taisyklės panaikinimas turėtų labai neigiamą ekonominį poveikį, o teigiamas poveikis saugumui ir socialinė nauda būtų nedideli. Iš nagrinėtų politikos alternatyvų buvo rekomenduojama alternatyva, pagal kurią sugrąžinamas leidžiančios nukrypti nuostatos su tam tikromis papildomomis priemonėmis dėl ekskursijų saugumo ir vairuotojų darbo sąlygų taikymas. Siūlomos papildomos priemonės, *inter alia*, buvo susijusios su skaitmeninio tachografo naudojimo veiksmingu užtikrinimu, tarptautines keliones organizuojančių

³ OL L 370, 1985 12 31, p. 1.

⁴ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/405378/IPOL-TRAN_ET\(2008\)405378_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/405378/IPOL-TRAN_ET(2008)405378_EN.pdf)

bendrovių vairuotojų rotacijos, siekiant apriboti pernelyg didelį darbo krūvį, užtikrinimu, Direktyvos 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo⁵ laikymosi užtikrinimu ir daliniu 12 dienų taisyklės taikymu transporto įmonėms, kurios laikosi konkrečių kokybės rodiklių, ir tik skaitmeninį tachografą turinčioms transporto priemonėms. Po to, kai buvo atliktas šis tyrimas, Europos Parlamentas, remdamasi savo iniciatyva atlikta ataskaita, balsavo už tai, kad leidžianti nukrypti nuostata dėl 12 dienų būtų gražinta.

Kritinė pirmiau nurodyto tyrimo apžvalga buvo pateikta vėliau Europos Komisijos užsakytame tyrime „*Study of passenger transport by coach*“⁶ (Keleivių vežimo autobusais tyrimas). Apžvalgoje padaryta išvada, kad pirminiame Europos Parlamento tyrime 12 dienų taisyklės panaikinimo ekonominis poveikis galėjo būti gerokai pervertintas, o socialinis poveikis galbūt nepakankamai įvertintas. Apžvalgoje padaryta išvada, kad 12 dienų taisyklės panaikinimo socialinis poveikis ir poveikis aplinkai yra nedideli, ir kad kyla abejonių dėl to, ar grynasis poveikis būtų teigiamas ar neigiamas. Abiejuose tyrimuose teigiama, kad poveikis saugumui keliuose, nors ir sunku jį kiekybiškai įvertinti, yra gana nedidelis, nes autobusai jau yra santykinai saugi transporto rūšis.

Bendrų diskusijų rezultatas – 12 dienų taisyklės su tam tikrais papildomais reikalavimais gražinimas. Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 29 straipsnyje teigiama, kad:

„Į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnį įterpiama ši dalis:

„6a. Nukrypstant nuo 6 dalies, vairuotojas, teikiantis tarptautines vienkartinės keleivių vežimo paslaugas, kaip apibrėžta 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių (11), gali atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui po ankstesnio reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpio, jei:

a) paslaugos mažiausiai 24 paeiliui einančias valandas teikiamos kitoje valstybėje narėje ar trečiojoje šalyje, kuriai taikomas šis reglamentas, nei ta, kurioje paslauga pradėta teikti,

b) pasinaudojęs nukrypti leidžiančia nuostata, vairuotojas pasinaudoja:

arba dviem reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpiais; ar

ii) arba vienu reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu trumpesniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuris trunka bent 24 valandas. Tačiau kompensuojamuoju poilsiu naudojamas kaip nepertraukiamu laikotarpiu, prieš pasibaigiant trečiai savaitei po to, kai pasinaudota nukrypti leidžiančia nuostata;

⁵ OL L 226, 2003 9 10, p. 4.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009_06_passenger_transport_by_coach.pdf

c) nuo 2014 m. sausio 1 d., jei transporto priemonėje įrengta įrašymo aparatūra pagal Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priedo reikalavimus; ir

d) nuo 2014 m. sausio 1 d., jei vairuojant 22.00–6.00 val. transporto priemonėje yra daugiau nei vienas vairuotojas arba 7 straipsnyje nurodytas vairavimo laikotarpis sumažinamas iki trijų valandų.

Komisija atidžiai kontroliuoja šios leidžiančios nukrypti nuostatos naudojimą, siekdama užtikrinti labai griežtas saugumo keliuose sąlygas, ypač tikrindama, ar bendras sukauptas vairavimo laikas per laikotarpį, numatytą leidžiančioje nukrypti nuostatoje, nėra viršijamas. Ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 4 d. Komisija parengia ataskaitą, kurioje įvertinamas leidžiančios nukrypti nuostatos poveikis saugumui keliuose bei socialiniams aspektams. Komisija, jei tai tinkama, pateikia šio reglamento pakeitimus.

Dabartinės formuluotės 12 dienų taisyklė pradėta taikyti 2010 m. birželio 4 d. Nuo tada vyko tam tikros diskusijos dėl šios nuostatos taikymo reikalavimų ir, visų pirma, dėl vairuotojui taikomo reikalavimo vykdyti tarptautines vežimo operacijas. Europos Parlamentas, vykdydamas naujausią Reglamento (EEB) Nr. 3821/85⁷ peržiūrą, pasiūlė taisyklę taikyti ir vietinėms kelionėms, teigdamas, kad poveikis saugumui keliuose nėra susijęs su vežimo operacijos tarptautiniu pobūdžiu. Valstybės narės teisėkūros proceso metu nemanė, kad būtų tikslinga įvesti šį pakeitimą, ir 8 straipsnio 6a dalies nuostata liko nepakeista.

Islandija derybose dėl stojimo paprašė leisti nukrypti nuo šios nuostatos, siekdama šią taisyklę taikyti ir vidaus vežimui. Prašymas buvo pagrįstas argumentais dėl šalies geografinių aplinkybių (šalis yra toli nuo Europos žemyninės dalies), ypač mažo gyventojų tankumo ir turizmo pramonės svarbos šalies ekonomikai. Derybose Komisija šį prašymą atmetė, teigdama, kad tokia leidžianti nukrypti nuostata yra netaikoma kitoms valstybėms narėms ir kad, nepaisant Islandijos geografinių ypatumų, vidaus vežimas galėtų būtų organizuojamas laikantis bendrosios nuostatos, kad poilsis pradedamas po šešių 24 val. vairavimo laikotarpių. Be to, Islandijos turizmo sektoriui ši nuostata poveikio neturi, nes tarptautinė konkurencija jį veikia tik nežymiai.

3. DUOMENŲ RINKIMAS

Siekdama surinkti šiai ataskaitai parengti reikalingą informaciją, Komisija 2012 m. liepos mėn. pateikė valstybėms narėms keletą klausimų. Tas pats klausimynas buvo išsiųstas ir ES kelių transporto sektoriaus socialiniams partneriams, konkrečiai, darbdaviams atstovaujantiems Tarptautinei kelių transporto sąjungai (toliau – TKTS) ir darbuotojams atstovaujantiems Europos transporto darbuotojų federacijai (toliau – ETRDF).

Siekiant įvertinti galimą leidžiančios nukrypti nuostatos poveikį Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nurodytose srityse, klausimynas apėmė kelias temas. Kiekvienas klausimas buvo parengtas taip, kad būtų galima pateikti kiekybiškai įvertinamus ir aprašomojo pobūdžio

⁷ Panaikintas 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 165/2014, OL L 60, 2014 2 28, p. 1.

atsakymus ir kad valstybės narės ir (arba) socialiniai partneriai galėtų pasirinkti tinkamiausią atsakymo pateikimo formą.

Pirmais dviem klausimais buvo siekiama įvertinti, ar valstybės narės stebi leidžiančios nukrypti nuostatos taikymą registruodamos statistinius duomenis arba juos rinkdamos iš kitų šaltinių. Trečiu klausimu buvo siekiama įvertinti saugumą keliuose ir leidžiančios nukrypti nuostatos poveikį tokiam saugumui. Ketvirtu klausimu paliečiama turizmo skatinimo tema ir aplinką tausojančių transporto priemonių naudojimas, o penktame klausime susitelkiama į leidžiančios nukrypti nuostatos poveikį sąžiningai konkurencijai vežimo keliais sektoriuje. Šeštu klausimu prašoma įvertinti vairuotojų gerovę. Dviejuose paskutiniuose klausimuose buvo prašoma, kad valstybės narės ir (arba) socialiniai partneriai pateiktų bendrą nuomonę dėl aptariamų nuostatų, taip pat papildomas pastabas arba pasiūlymus, jei jų būtų.

2013 m. pabaigoje Komisija jau buvo gavusi atsakymus iš 23 valstybių narių ir iš pirmiau nurodytų darbdaviams ir darbuotojams atstovaujančių organizacijų. Po tos datos, nepaisant priminimų, nebuvo gauta jokios papildomos informacijos. Suvestinė atsakymų lentelė pateikta šios ataskaitos II priede. Atkreipiamas dėmesys į tai, kad Rumunija atsiuntė Rumunijos kelių transporto institucijos (toliau – ARR) ir Valstybinę kelių transporto inspekcija valstybinę (toliau – ISCTR) atsakymus. Abi institucijos nuo taisyklės taikymo pradžios buvo atsakingos už jos taikymo kontrolę (ARR iki 2011 m. gruodžio 4 d. ir ISCTR – po šios datos).

4. DUOMENŲ ANALIZĖ

Iš 23 į klausimyno klausimus atsakusių valstybių narių aštuonios valstybės narės, atsakydamos į 2–7 klausimus, nepateikė jokių skaičių, teigdamos, kad jos neturi informacijos, kuria remdamosi galėtų pateikti kiekybiškai įvertinamą atsakymą. Dėl nedidelio kiekybiškai įvertinamo duomenų kiekio (15 atvejų) išsami statistinė analizė nėra įmanoma. Tačiau remiantis gautais atsakymais ir aprašomojo pobūdžio atsakymais, gali būti padarytos įvairios išvados. Toliau pateiktoje analizėje laikomasi klausimyno ir kiekviename klausime aptariamų elementų struktūros.

4.1. Duomenų prieinamumas – leidžiančios nukrypti nuostatos taikymo dažnumas

Nė viena į klausimyno klausimus atsakusių valstybių narių nesaugo statistinių duomenų nei apie 12 dienų taisyklės taikymą, nei apie vairavimo trukmės laikymąsi šioje leidžiančioje nukrypti nuostatoje numatytu laikotarpiu. Galiojančiuose teisės aktuose toks įpareigojimas valstybėms narėms nėra nustatytas, ir todėl, kad jų kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos tokios stebėsenos nevykdo, jos neturi išsamios dabartinės padėties apžvalgos minėtoje srityje. Nežiūrint to, kad valstybės narės nėra įpareigosios sistemingai stebėti leidžiančios nukrypti nuostatos taikymą, kai kurios iš jų pateikė atitinkamus duomenis, kurie leidžia manyti, kad leidžianti nukrypti nuostata paprastai taikoma neintensyviai. Penkiose valstybėse narėse (EE, LT, LV, LU, SE) leidžiančios nukrypti nuostatos taikymas įvertintas skalėje pažymint vidurinę tašką (3-ioje skalės nuo 0 iki 5 pozicijoje), o visais kitais atvejais pateikti skaičiai rodo ne tokį intensyvų nuostatos taikymą. Paaiškinant reto taisyklės taikymo priežastis nurodomas ribojamasis nuostatos pobūdis (tarptautinė vienkartinė kelionė ir

pailgintas poilsio laikotarpis po jos) ir menkos ūkio subjektų ir (arba) vairuotojų žinios apie nuostatą.

4.2. Poveikis saugumui keliuose

Dauguma valstybių narių, kurios pateikė kiekybiškai įvertinamus atsakymus į šį klausimą, nurodė, kad nuostata neturėjo jokio neigiamo poveikio saugumui keliuose. Kita vertus, dvi valstybės narės (BE, LT) nurodė labai neigiamą poveikį (4-ą poziciją skalėje nuo 0 iki 5), kuris, vis dėlto, yra pagrįstas ne statistiniais duomenimis apie eismo įvykius, o prielaida, kad nepertraukiamas 12 dienų vairavimas gali turėti tiesioginį poveikį vairuotojo nuovargiui, kuris savo ruožtu gali sukelti pavojų saugumui keliuose. Tokios pat pozicijos savo atsakyme laikėsi ETDF: ji nurodė dar didesnę neigiamą poveikį dėl tariamo vairuotojo nuovargio. Kituose atsakymuose nurodytas minimalus neigiamas poveikis, kuris visais atvejais pagrįstas panašia prielaida, o ne faktiniais eismo įvykių duomenimis. TKTS nurodė, kad leidžianti nukrypti nuostata neturi jokio poveikio saugumui keliuose, pabrėždama, kad tokiose kelionėse faktinis kasdienis vairavimo laikas yra gana trumpas.

4.3. Poveikis turizmo skatinimui ir aplinką tausojančių transporto priemonių naudojimui

Nors kai kurios valstybės narės (AT, BE, DK, NL, PL, ES) ir ETDF nemano, kad taisyklė turėtų kokį poveikį turizmui ir aplinkai, kitos valstybės narės, pateikusios kiekybiškai įvertinamus atsakymus į šį klausimą, nurodė teigiamą poveikį. Trys valstybės narės (LU, RO, SE) nurodė labai didelį teigiamą poveikį (4–5-as pozicijas skalėje nuo 0 iki 5), pagrįsdamos šį faktą tuo, kad taisyklė leidžia sumažinti keleivių sąnaudas, geriau organizuoti keliones ir pagerinti tokiai ekonominei veiklai naudojamų autobusų kokybę. Dėl panašių priežasčių kitos keturios valstybės narės (BG, EE, LV, SI) nurodė didelį teigiamą poveikį (3-ią poziciją skalėje nuo 0 iki 5). TKTS nurodė, kad dėl ribojamojo leidžiančios nukrypti nuostatos poveikio, kuris sumažina jos patrauklumą transporto įmonėms, teigiamas poveikis buvo nedidelis.

4.4. Poveikis konkurencijai

Daugumos valstybių narių ir TKTS požiūris šiuo aspektu yra neutralus. Tačiau viena valstybė narė (BG) nurodė, kad poveikis rinkai gana neigiamas, nes rinka iškraipoma, remdamasi tuo faktu, kad leidžianti nukrypti nuostata taikoma tik vienkartinėi tarptautinei vežimo veiklai ir netaikoma reguliariai tarptautinei vežimo veiklai, todėl tarp šių dviejų sektorių atsiranda diskriminacija. Penkių kitų valstybių narių (HU, LT, LV, LU, SE) pozicija yra palankesnė: jos teigia, kad leidžiančia nukrypti nuostata suteiktas lankstumas sudaro daugiau galimybių įmonėms vykdyti veiklą nepažeidžiant taisyklių ir net suteikia vienodas galimybes mažoms įmonėms.

4.5. Poveikis vairuotojų gerovei

Šiuo klausimu darbuotojų atstovų pozicija yra labai neigiama: jie tvirtina, kad leidžianti nukrypti nuostata sudaro sąlygas ilgomis kelionėms, kurios tiesiogiai veikia vairuotojų sveikatą, daugiausiai dėl susikaupusio nuovargio. Išreikšdamos panašų požiūrį, tačiau daug

mažesniu mastu, trys valstybės narės (AT, BE, RO⁸) taip pat nurodė neigiamą poveikį. Ir atvirksčiai, kai kurios valstybės narės (EE, LU, RO⁹, SE) į šį klausimą žvelgia iš kitos perspektyvos: jos teigia, kad nuostatos suteikia galimybę vairuotojams turėti ilgesnius nepertraukiamo poilsio laikotarpius, paprastai namuose su savo šeimomis. Darbdavių požiūris yra kitoks: jie laiko, kad taikant leidžiančią nukrypti nuostatą vairuotojams suteikiami kompensuojami poilsio laikotarpiai reiškia jiems prarastas pajamas, ypač trumpais turizmo sezonais, ir jiems yra labiau priimtina ankstesnės formuluotės leidžianti nukrypti nuostata.

4.6. Bendras nuostatos vertinimas

Išnagrinėjus į atskirus klausimyno klausimus pateiktus atsakymus, paaiškėjo, kad dauguma valstybių narių, pateikusių kiekybiškai įvertinamus atsakymus į šį klausimą, leidžiančią nukrypti nuostatą apskritai vertino teigiamai, o kai kurios iš jų net labai teigiamai (HU, LU, SE, LV, EE). TKTS požiūris nebuvo toks teigiamas; ji laikė, kad dabartinės formuluotės leidžianti nukrypti nuostata dėl savo pernelyg ribojamo pobūdžio nėra tokia patraukli kaip ankstesnė. Taisyklę neigiamai vertina daugiausia tos valstybės narės, kurioms kelia rūpestį saugumas keliuose (AT, BE, LT). ETDF nuomone, ši leidžianti nukrypti nuostata nesuteikia jokios pridėtinės vertės, ir tvirtina, kad siekiant kontroliuoti jos neigiamą poveikį, ją reikėtų taikyti ribotai ir daugiau lankstumo suteikti nereikėtų.

4.7. Papildomos pastabos ir (arba) pasiūlymai

Šioje klausimyno dalyje valstybės narės galėjo laisvai teikti pastabas ir pasiūlymus dėl aptariamą leidžiančios nukrypti nuostatos. Nepaisant suteiktos laisvės, gauti atsakymai nebuvo išsamūs. Atrodo, kad kelios valstybės narės (BG, DE, LU, UK), kurių tikslai nebūtinai sutampa, yra pasirengusios taikyti lankstesnius kriterijus ir šiek tiek plačiau taikyti leidžiančią nukrypti nuostatą vidaus operacijoms arba tarptautinėms reguliariai teikiamoms paslaugoms. Viena valstybė narė (ES) teigė, kad leidžianti nukrypti nuostata turėtų būti taikoma ir prekių vežimui, nes tada pagerėtų bendrovės veiksmingumas: transporto priemonė į savo bazę grįžtų daug anksčiau, ir tai padėtų pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, nes jie galėtų savo kassavaitinį poilsio laikotarpį praleisti namuose. Kitos valstybės narės (AT) tokiai galimybei prieštarauja arba laiko, kad nuostata turėtų būti suderinta su krovinių vežimui taikomomis sąlygomis (LT). Kiti iškelti klausimai yra susiję su praktinėmis problemomis dėl saugumo keliuose (BE) ir suderinamumo su ES socialinėmis taisyklėmis ir Europos šalių susitarimu dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) (FI). ETDF griežtai prieštarauja, kad būtų kuriamos kokios nors atskiros socialinės nuostatos dėl keleivių vežimo, pažymėdama, kad tai nulemtų dar sudėtingesnę tvarką, masiškai kylančias reikalavimų vykdymo užtikrinimo problemas, ir būtų sunkiau įgyvendinti vairavimo ir poilsio laiko taisyklėmis siektinus tikslus. Kita vertus, TKTS tvirtina, kad pramonei skubiai reikia praktiškesnės tvarkos ir didesnio lankstumo teikiant visų rūšių nacionalines ir tarptautines paslaugas, ir tvirtai remia pasiūlymą išplėsti leidžiančios nukrypti nuostatos taikymo sritį įtraukiant vežimą šalies viduje.

⁸ Valstybinė kelių transporto inspekcija (ISCTR).

⁹ Rumunijos kelių transporto institucija (ARR).

5. IŠVADOS

Nepaisant faktinių duomenų trūkumo, remiantis pirmiau pateikta analize galima padaryti tam tikras išvadas dėl leidžiančios nukrypti nuostatos poveikio saugumui keliuose ir darbo sąlygoms tarptautinių keleivių vežimo paslaugų srityje.

Remiantis daugumos valstybių narių ir darbdavių nuomonėmis, nėra konkrečių požymių, kad leidžiančios nukrypti nuostata turėtų tikrai neigiamą poveikį saugumui keliuose. Darbuotojų nuomone, dėl 12 iš eilės kasdienio vairavimo laikotarpių vairuotojui susikaupia didelis ir neproporcingas nuovargis. Tačiau nepateikta jokių faktinių įrodymų dėl to, kad saugumas keliuose būtų pablogėjęs dėl leidžiančios nukrypti nuostatos taikymo. Kita vertus, darbdaviai laikosi nuomonės, kad tokio pobūdžio veikloje kasdienio vairavimo trukmė paprastai yra trumpesnė nei ilgiausia teisės aktais nustatyta trukmė. Pagrindinė leidžiančios nukrypti nuostatos įvedimo priežastis – tarptautinių ekskursijų autobusais specifiškumas.

Atsakymuose, susijusiuose su kitomis nagrinėtomis sritimis, konkrečiai, turizmo, aplinkosaugos, neiškraipytos konkurencijos ir vairuotojų gerovės, pateikti vertinimai buvo teigiami ir neigiami, tačiau dažniau teigiami (išskyrus dėl vairuotojo gyvenimo kokybės). Dėl vairuotojo gyvenimo kokybės tiek darbuotojai, tiek darbdaviai nurodė neigiamas pasekmes, bet dėl skirtingų priežasčių ir dėl skirtingų vairuotojų gerovės aspektų. Nors darbuotojų atstovai, kalbėdami apie neigiamas pasekmes, pabrėžė didesnę vairuotojų nuovargį dėl to, kad savaitinis poilsis yra atidedamas, darbdavių teigimu, vairuotojų galimybės gauti didesnes pajamas dėl privalomai ilgo kompensacinio savaitinio poilsio pritaikius leidžiančią nukrypti nuostatą yra nedidelės. Teigiami leidžiančios nukrypti nuostatos aspektai buvo tokie: išlaidų turistams sumažinimas, geresnių transporto priemonių naudojimas tokioms ilgomis, tarptautinėms kelionėms, didesnės galimybės įmonėms, įskaitant mažąsias įmones, ir geresnis vairuotojų poilsio laikotarpių organizavimas, jiems suteikiant galimybę praleisti daugiau laiko namuose. Daug kritikos susilaukė ribojamasis 12 dienų taisyklės pobūdis, o leidžiančios nukrypti nuostatos idėja laikoma vertinga.

Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad atsakymai į daugumą klausimų, atskleidžiantys skirtingą priemonės vertinimą, savo pobūdžiu buvo prieštaringi. Padėtį gerai iliustruojantys pavyzdys – apklausoje dalyvavusių darbuotojų ir darbdavių išreikštas požiūris. Darbdavių atstovai nurodo, kad pagrindinė kliūtis, dėl kurios negalima tinkamai įgyvendinti leidžiančios nukrypti nuostatos, yra jos papildomi reikalavimai, o vairuotojų atstovai mano, kad bet kokios pastangos sušvelninti šias nuostatas arba išplėsti leidžiančios nukrypti nuostatos taikymo sritį yra nepriimtinos.

Išnagrinėjusi valstybių narių ir socialinių partnerių išreikštą požiūrį ir atsižvelgdama į tam tikrus rinkos poreikius supaprastinti taisykles ir ekonomiškai veiksmingai užtikrinti reikalavimų laikymąsi, Komisija nemano, kad reikėtų siūlyti iš dalies pakeisti susijusius teisės aktus. Dabartinė tvarka buvo nustatyta po ilgų diskusijų, ir atrodo, kad ją taikant didelių problemų nėra ir kad suinteresuotosios šalys šią tvarką gerai žino. Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, toliau dės pastangas, kad būtų geriau užtikrintas galiojančių taisyklių laikymasis, visų pirma, tinkamas leidžiančių nukrypti nuostatų taikymas.

Komisija ragina valstybes nares ir socialinius partnerius toliau stebėti 12 dienų leidžiančios nukrypti nuostatos įgyvendinimą, poveikį saugumui keliuose bei socialinius aspektus ir prireikus gali šį klausimą svarstyti iš naujo.