



Briselē, 6.6.2014.  
COM(2014) 337 final

**KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI**

**par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 6.a punktā  
paredzētās atkāpes ("12 dienu noteikums") piemērošanu**

## KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

### par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 6.a punktā paredzētās atkāpes ("12 dienu noteikums") piemērošanu

#### 1. IEVADS

Eiropas Savienība (ES) ir izveidojusi sociālo noteikumu satvaru kravu un pasažieru autopārvadājumiem, kura mērķis ir izvairīties no konkurences kropļošanas, uzlabot ceļu satiksmes drošību un autopārvadājumu jomā strādājošajiem mobilajiem darbiniekiem nodrošināt pienācīgu veselības aizsardzību un drošību. Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulā (EK) Nr. 561/2006, 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 ("Regula (EK) Nr. 561/2006")<sup>1</sup>, cita starpā ir noteikts vienots ES minimālo prasību kopums attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem. Šos noteikumus piemēro visiem profesionālajiem transportlīdzekļu vadītājiem — transporta uzņēmumos strādājošiem vai pašnodarbinātiem —, kuri ir iesaistīti pasažieru vai kravu pārvadājumu operācijās, ievērojot īpašus izņēmumus un valstu atkāpes.

Kopumā Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. pants paredz, ka transportlīdzekļa vadītāja iknedēļas atpūtas laikposmam būtu jāsākas ne vēlāk kā sešu 24 stundu periodu beigās no iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām. Tomēr Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulā (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (pārstrādāta versija)<sup>2</sup> noteikumam par iknedēļas atpūtu tiek piemērota atkāpe. Saskaņā ar jauno 8. panta 6.a punktu transportlīdzekļa vadītāji, kuri veic individuālus neregulāros pasažieru pārvadājumus, pēc iepriekšējā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanas var atlikt iknedēļas atpūtas laikposmu līdz 12 secīgiem 24 stundu periodiem (turpmāk "12 dienu noteikums") ar nosacījumu, ka tiek ievēroti īpaši nosacījumi.

Lai kļiedētu zināmas bažas, kas tika paustas laikā, kad šis pants tika pieņemts, Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 6.a punktā ir īpaši norādīts, ka Komisijai būtu cieši jāuzrauga šīs atkāpes piemērošana un būtu jāsapatavo ziņojums, kurā tiek novērtēta atkāpes piemērošanas ietekme uz ceļu satiksmes drošību, kā arī tās sociālie aspekti, un, ja Komisija uzskata par vajadzīgu, šajā sakarā ierosina grozīt minēto regulu. Šajā ziņojumā minētais uzraudzības pienākums tiek ievērots un tiek sniegts pārskats par "12 dienu noteikuma" atkāpes piemērošanu dalībvalstīs, kā arī par ietekmi, ko tā varētu radīt saistībā ar regulas galvenajiem mērķiem.

<sup>1</sup> OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

<sup>2</sup> OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.

## 2. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

"12 dienu noteikumu" pirmoreiz ieviesa ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu<sup>3</sup>. Minētās regulas 6. panta 1. punkts nosaka, ka:

(...)

*Transporta līdzekļa vadītājam ne vairāk kā pēc sešiem ikdienas transporta līdzekļa vadīšanas laikposmiem jāņem iknedēļas pārtraukuma laikposms, kas noteikts 8. panta 3. punktā.*

*Iknedēļas atpūtas laikposmu var atlikt līdz sestās dienas beigām, ja kopējais transporta līdzekļa vadīšanas laiks sešās dienās nepārsniedz maksimālo laiku, kas atbilst sešiem ikdienas transporta līdzekļa vadīšanas laikposmiem.*

*Attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem, kas nav regulārie pakalpojumi, terminus "sešiem" un "sestās" otrajā un trešajā apakšpunktā aizstāj attiecīgi ar "divpadsmit" un "divpadsmitās".*

*Dalībvalstis var paplašināt iepriekšējā apakšpunkta piemērošanas jomu, attiecinot to arī uz tādiem pasažieru pārvadājumiem valsts teritorijā, kas nav regulārie pārvadājumi.*

Šo regulu atcēla ar Regulu (EK) Nr. 561/2006, kurā šāds noteikums nebija iekļauts. Tādēļ, sākot ar 2007. gada 11. aprīli, kad spēkā stājās Regula (EK) Nr. 561/2006, "12 dienu noteikumu" vairs nepiemēroja. Šis grozījums izraisīja plašas diskusijas dažādu ieinteresēto personu vidū. Eiropas autobusu tūrisma nozare šādu pavērsienu uzskatīja par nevēlamu un sistemātiski centās panākt vienošanos starp sociālajiem partneriem par "12 dienu noteikuma" atjaunošanu. Problēma bija apmierināt nozares pārstāvju bažas, kas bija saistītas ar tūrisma braucieni ar autobusu efektīvu un rentablu organizēšanu, un vienlaicīgi nemazināt ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļu vadītāju labklājību.

Detalizēts šā jautājuma un attiecīgo argumentu pārskats tika sniegts divos vienlaicīgi veiktos pētījumos. Eiropas Parlamenta pasūtītajā pētījumā "*The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the "12 Days Exception" for Buses*"<sup>4</sup> tika novērtēta ietekme, ko radītu "12 dienu noteikuma" atcelšana starptautiskajiem pasažieru autopārvadājumiem, jo īpaši ietekme uz ekonomiku, sociālo jomu un ceļu satiksmes drošību. Rezumējot, šajā pētījumā tika norādīts, ka "12 dienu noteikuma" atcelšana ļoti negatīvi ietekmētu ekonomiku, bet tai nebūtu būtiskas pozitīvas ietekmes uz ceļu satiksmes drošību vai sociālo jomu. Vienā no izvērtētajiem politikas risinājumiem bija ieteikts atjaunot šo atkāpi, to papildinot ar konkrētiem papildu pasākumiem, kas ir saistīti ar ekskursiju drošību un transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļiem. Ierosinātie papildu pasākumi cita starpā attiecās uz digitālā tahogrāfa efektīvu izmantošanu, starptautiskajos braucienos iesaistītu uzņēmumu

<sup>3</sup> OV L 370, 31.12.1985., 1. lpp.

<sup>4</sup> [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).

transportlīdzekļu vadītāju rotāciju, lai mazinātu pārmērīgu darba slodzi, Direktīvas 2003/59/EK par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību<sup>5</sup> īstenošanu un "12 dienu noteikuma" daļēju atjaunošanu tajos transporta uzņēmumos, kuri izpilda visus specifiskos kvalitātes rādītājus, un tikai tiem transportlīdzekļiem, kuros ir uzstādīts digitālais tahogrāfs. Pēc šī pētījuma Eiropas Parlaments balsoja par patstāvīgo ziņojumu par "12 dienu noteikuma" atkāpes atjaunošanu.

Pētījumā "*Study of passenger transport by coach*"<sup>6</sup>, ko pēc tam pasūtīja Eiropas Komisija, tika sniegts iepriekš minētā pētījuma kritisks pārskats. Šajā pārskatā tika secināts, ka Eiropas Parlamenta sākotnējā pētījumā aplēstā ietekme uz ekonomiku, ko radītu "12 dienu noteikuma" atcelšana, varētu būt mazliet pārspīlēta un arī, iespējams, nav pietiekami novērtēta ietekme uz sociālo jomu. Pārskatā tika secināts, ka "12 dienu noteikuma" atcelšana pavisam nedaudz ietekmētu sociālo jomu un vidi, un atsevišķi tika paustas bažas par to, vai tīrā ietekme būtu pozitīva vai negatīva. Abi pētījumi vienlīdz norādīja, ka — kaut arī to ir grūti izteikt skaitļos — ceļu satiksmes drošība tiek ietekmēta pavisam nedaudz, jo autobusi jau ir salīdzinoši drošs pārvadājumu veids.

Pēc vispārējām pārrunām "12 dienu noteikums" tika atjaunots ar konkrētām papildu prasībām. Regulas (EK) Nr. 1073/2009 29. pants nosaka, ka:

*"Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. pantam pievieno šādu punktu:*

*"6.a Atkāpjoties no 6. punkta, transportlīdzekļa vadītājs, kurš veic vienu neregulāru starptautisko pasažieru pārvadājumu, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum, pēc iepriekšējā regulārā nedēļas atpūtas perioda izmantošanas ir tiesīgs atlikt nedēļas atpūtas laiku līdz 12 secīgiem 24 stundu periodiem ar nosacījumu, ka:*

*a) pārvadājums ilgst vismaz 24 stundas dalībvalstī vai trešā valstī, kas nav tā pati valsts, kurā pārvadājums sācies;*

*b) pēc minētās atkāpes izmantošanas transportlīdzekļa vadītājs:*

*i) izmanto divus regulāros nedēļas atpūtas periodus; vai*

*ii) arī izmanto vienu regulāro nedēļas atpūtas periodu un vienu saīsināto nedēļas atpūtas periodu, kas ilgst vismaz 24 stundas. Tomēr saīsināto atpūtas periodu kompensē ar līdzvērtīgu nepārtrauktu atpūtas periodu, ko izmanto līdz atkāpes piemērošanas periodam sekojošās trešās nedēļas beigām;*

<sup>5</sup> OV L 226, 10.9.2003., 4. lpp.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009\\_06\\_passenger\\_transport\\_by\\_coach.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009_06_passenger_transport_by_coach.pdf).

*c) sākot no 2014. gada 1. janvāra, transportlīdzeklis ir aprīkots ar reģistrācijas kontrolierīcēm atbilstīgi Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikuma prasībām; un*

*d) sākot no 2014. gada 1. janvāra, gadījumos, ja brauciens notiek no plkst. 22.00 līdz plkst. 06.00, transportlīdzekli pārmaiņus vada vairāki autovadītāji, vai arī 7. pantā minētais braukšanas laiks ir jāsamazina līdz trīs stundām.*

*Komisija cieši uzrauga minētās atkāpes piemērošanu, lai nodrošinātu, ka ar ļoti stingriem noteikumiem tiek saglabāta ceļu satiksmes drošība, jo īpaši pārbaudot, vai atkāpes piemērošanas periodā kopējais braukšanas laiks nav pārmērīgi ilgs. Līdz 2012. gada 4. decembrim Komisija sagatavo ziņojumu, kurā novērtē atkāpes piemērošanas ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, kā arī sociālos aspektus. Ja Komisija uzskata par vajadzīgu, tā ierosina šajā sakarā grozīt šo regulu.*

Pašreizējo "12 dienu noteikumu" sāka piemērot no 2010. gada 4. jūnija. Kopš tā laika ir notikušas dažas diskusijas par prasībām šā noteikuma piemērošanai, jo īpaši par prasību attiecībā uz transportlīdzekļa vadītāja iesaistīšanos starptautisko pārvadājumu veikšanā. Nesen pārskatot Regulu (EEK) Nr. 3821/85<sup>7</sup>, Eiropas Parlaments ierosināja šo noteikumu piemērot arī vietējiem pārvadājumiem, norādot, ka ietekme uz ceļu satiksmes drošību nav saistīta ar to, vai pārvadājumi ir vai nav starptautiski. Tiesību aktu izstrādes laikā dalībvalstis šā pienākuma ieviešanu neuzskatīja par piemērotu, un 8. panta 6.a punkta noteikums netika grozīts.

Šajā pašā kontekstā Islande pievienošanās sarunu laikā lūdza šim noteikumam piemērot atkāpi, lai to būtu iespējams piemērot arī iekšzemes pārvadājumiem. Šo argumentu pamatā bija šīs valsts ģeogrāfiskie apstākļi — tā atrodas tālu no Eiropas kontinentālās daļas, tajā ir ārkārtīgi zems iedzīvotāju blīvums un tūrisma nozare Islandes ekonomikai ir svarīga. Sarunu laikā Komisija šo lūgumu noraidīja, norādot, ka tādu atkāpi nepiemēro citām dalībvalstīm un ka, neskatoties uz ģeogrāfiskajām īpatnībām, iekšzemes pārvadājumus Islandē varētu organizēt tā, lai tiktu ievērots vispārējais noteikums par atpūtu pēc sešiem 24 stundu braukšanas periodiem. Turklāt attiecīgais noteikums Islandes tūrisma nozari neietekmē, jo starptautiskā konkurence to ietekmē minimāli.

### **3. DATU VĀKŠANA**

Lai savāktu šim ziņojumam nepieciešamo informāciju, Komisija 2012. gada jūlijā dalībvalstīm nosūtīja anketu ar vairākiem jautājumiem. Tāda pati anketa tika nosūtīta arī ES sociālajiem partneriem autotransporta jomā, proti, Starptautiskajai Autotransporta savienībai (IRU), kas pārstāv darba devējus, un Eiropas Transporta darbinieku federācijai (ETDF), kas pārstāv šīs nozares darbiniekus.

Anketā bija aptvertas vairākas tēmas, lai būtu iespējams novērtēt atkāpes iespējamo ietekmi Regulas (EK) Nr. 561/2006 minētajās jomās. Katrs jautājums bija formulēts tā, lai būtu iespējams sniegt gan skaitliskas, gan aprakstošas atbildes, un dalībvalstīm/sociālajiem partneriem bija iespējams izvēlēties, kā tās vēlas atbildēt.

<sup>7</sup> Atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 4. februāra Regulu (EK) Nr. 165/2014, OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.

Pirmo divu jautājumu mērķis bija novērtēt, vai dalībvalstis uzrauga šīs atkāpes piemērošanu, apkopojot statistikas datus vai izmantojot citus līdzekļus. Trešais jautājums bija veltīts ceļu satiksmes drošībai un ietekmei, ko uz to radītu atkāpes piemērošana. Ceturtais jautājums attiecās uz tūrisma veicināšanu un videi draudzīgu pārvadājumu veidu izmantošanu, savukārt piektais jautājums bija veltīts tam, kā atkāpes piemērošana ietekmētu godīgu konkurenci autotransporta nozarē. Sestajā jautājumā bija lūgts novērtēt transportlīdzekļu vadītāju labklājību. Pēdējos divos jautājumos dalībvalstis/sociālie partneri tika lūgti sniegt vispārēju viedokli par šo konkrēto noteikumu, kā arī jebkādas citas papildu piezīmes vai priekšlikumus.

Līdz 2013. gada beigām Komisija saņēma atbildes no 23 dalībvalstīm un iepriekš minētajām darba devēju un darbinieku organizācijām. Pēc minētā datuma, neskatoties uz atgādinājumiem, vairs nekāda informācija netika saņemta. Šā ziņojuma II pielikumā ir iekļauta tabula, kurā ir apkopotas saņemtās atbildes. Ir ņemts vērā, ka Rumānija ir nosūtījusi atbildes, ko sniedza gan Rumānijas Autotransporta pārvalde (*Romanian Road Transport Authority - ARR*), gan Ceļu satiksmes kontroles iestāde (*Road Transport Control - ISCTR*). Šīs abas iestādes ir bijušas atbildīgas par kontroli kopš šā noteikuma piemērošanas (*ARR* līdz 2011. gada 4. decembrim, *ISCTR* pēc šā datuma).

#### **4. DATU ANALĪZE**

No 23 dalībvalstīm, kuras atbildēja uz anketas jautājumiem, astoņas nebija sniegušas skaitļus 2.–7. jautājumā, jo nebija pieejama informācija, ar ko būtu iespējams sniegt skaitlisku atbildi. Tā kā tika saņemts neliels skaits skaitlisku datu (15), nav iespējams veikt padziļinātu statistisko analīzi. Tomēr, pamatojoties uz sniegtajām atbildēm un kopā ar aptaujas aprakstošajām daļām, ir iespējams izdarīt dažādus secinājumus. Turpmākajā analīzē ir ievērota aptaujas struktūra un katrā jautājumā izvērtētie elementi.

##### **4.1. Datu pieejamība – atkāpes izmantošanas biežums**

Nevienai no dalībvalstīm, kuras atbildēja uz anketas jautājumiem, nav pieejami statistikas dati par "12 dienu noteikuma" piemērošanu vai braukšanas laika ierobežojumu ievērošanu atkāpē ietvertajā laikposmā. Spēkā esošajos tiesību aktos dalībvalstīm nav iekļauts tāds pienākums, un, tā kā atbildīgās valstu iestādes neveic uzraudzību, tām nav iespējams iegūt visaptverošu pārskatu par pašreizējo situāciju šajā jomā. Neskatoties uz to, ka nepastāv prasība par šīs atkāpes piemērošanas sistemātisku uzraudzīšanu, dažas dalībvalstis sniedza atbilstīgos skaitļus, kuri apliecina, ka vairumā gadījumu šī atkāpe netiek intensīvi piemērota. Piecās dalībvalstīs (EE, LT, LV, LU, SE) atkāpes piemērošanas biežums atrodas norādītās skalas vidū (3 skalā no 0 līdz 5), savukārt visos pārējos gadījumos norādītie skaitļi apliecina, ka šā noteikuma piemērošanas intensitāte ir vēl mazāka. Skaidrojums, kas tika sniegti saistībā ar šā noteikuma mazāku piemērošanu, ir ietverts tā ierobežojošais raksturs (neregulārs starptautiskais pārvadājums un garāks atpūtas laikposms pēc tā veikšanas) un operatoru/transportlīdzekļu vadītāju neinformētība par šo noteikumu.

##### **4.2. Ietekme uz ceļu satiksmes drošību**

Lielākā daļa dalībvalstu, kuras uz šo jautājumu sniedza skaitliskas atbildes, norādīja, ka šim noteikumam nav negatīvas ietekmes uz ceļu satiksmes drošību. No otras puses, divas

dalībvalstis (BE, LT) norādīja spēcīgu negatīvu ietekmi (4 skalā no 0 līdz 5), tomēr tā pamatā bija nevis statistikas dati par negadījumiem, bet gan pieņēmums par to, ka 12 dienu gara secīga braukšana var tieši ietekmēt transportlīdzekļa vadītāja nogurumu, kas savukārt apdraud ceļu satiksmes drošību. Tāds pats viedoklis ir sniegts *ETF* atbildē, kurā bija norādīta vēl spēcīgāka negatīva ietekme, pamatojoties uz transportlīdzekļa vadītāja iespējamo nogurumu. Pārējās saņemtās atbildes norādīja uz minimālu negatīvu ietekmi, kā pamatā vienmēr bija līdzīgs pieņēmums, nevis reāli dati par negadījumiem. *IRU* norādīja, ka ceļu satiksmes drošība netiek ietekmēta, un uzsvēra, ka šādu braucienu laikā faktiskais transportlīdzekļa vadīšanas laikposms vienā dienā ir salīdzinoši īss.

#### **4.3. Ietekme uz tūrisma veicināšanu un videi draudzīgu pārvadājumu veida izmantošanu**

Atsevišķas dalībvalstis (AT, BE, DK, NL, PL, ES) un *ETF* nesaskata ietekmi uz tūrismu un vidi, savukārt citas dalībvalstis, kuras uz šo jautājumu sniedza kvantificējamās atbildes, norādīja uz pozitīvu ietekmi. Trīs dalībvalstis (LU, RO, SE) norādīja ļoti spēcīgu pozitīvu ietekmi (4-5 skalā no 0 līdz 5), to pamatojot ar faktu, ka šis noteikums sekmē izmaksu samazināšanos pasažieriem, braucienu labāku organizēšanu un pārvadājumos izmantoto autobusu kvalitātes uzlabošanu. Minot līdzīgus iemeslus, četras citas dalībvalstis (BG, EE, LV, SI) norādīja svarīgu pozitīvu ietekmi (3 skalā no 0 līdz 5). *IRU* uzsvēra nelielu pozitīvu ietekmi, jo šai atkāpei ir ierobežojošs raksturs, kas mazina tās pievilcību transporta uzņēmumu vidū.

#### **4.4. Ietekme uz konkurenci**

Lielākajai daļai dalībvalstu un *IRU* šajā aspektā ir neitrāla nostāja. Tomēr viena dalībvalsts (BG) norādīja uz salīdzinoši negatīvu ietekmi saistībā ar konkurences kropļošanu un pamatoja to ar faktu, ka šo atkāpi piemēro tikai neregulārajiem, nevis regulārajiem starptautiskajiem pārvadājumiem, līdz ar to starp šīm abām jomām tiek radīta diskriminācija. Piecām dalībvalstīm (HU, LT, LV, LU, SE) ir daudz pozitīvāka nostāja – tās apgalvo, ka šajā atkāpē paredzētais elastīgums nodrošina lielāku iespēju, ka uzņēmumi darbosies, nepārkāpjot noteikumus, un pat ļauj mazajiem uzņēmumiem gūt vienlīdz lielu labumu.

#### **4.5. Ietekme uz transportlīdzekļu vadītāju labklājību**

Šajā jautājumā darbinieku pārstāvjiem ir ļoti spēcīga negatīva nostāja — viņi apgalvo, ka šī atkāpe ļauj veikt garus braucienus, kas tieši ietekmē transportlīdzekļa vadītāju veselību, ko lielākoties iespaido uzkrājies nogurums. Līdzīgā veidā, bet daudz ierobežotākā apmērā trīs dalībvalstis (AT, BE, RO<sup>8</sup>) arī norādīja uz negatīvu ietekmi. Turpretī dažām dalībvalstīm (EE, LU, RO, SE<sup>9</sup>) par šo jautājumu ir cits uzskats — tās apgalvo, ka šis noteikums ļauj transportlīdzekļa vadītājiem ņemt garākus secīgus atpūtas laikposmus, kurus viņi parasti pavada mājās un kopā ar ģimeni. Darba devējiem ir cits viedoklis — viņi uzskata, ka gari kompensējošie atpūtas laikposmi, kas jāņem pēc atkāpes piemērošanas, samazina transportlīdzekļu vadītāju ienākumus, jo īpaši tad, ja tūrisma sezonas ir īsas, un tādēļ tie dod priekšroku iepriekšējam šīs atkāpes formulējumam.

<sup>8</sup> Valsts Autotransporta kontroles inspekcija (*ISCTR*).

<sup>9</sup> Rumānijas Autotransporta pārvalde (*ARR*).

#### 4.6. Vispārējs viedoklis par šo noteikumu

Saskaņā ar atbildēm, kas tika sniegtas anketā attiecībā uz atsevišķiem aspektiem, lielākajai daļai dalībvalstu, kuras šajā jautājumā sniedza kvantificējamās atbildes, par šo noteikumu bija pozitīvs vispārējs viedoklis un dažos gadījumos — ļoti pozitīvs viedoklis (HU, LU, SE, LV, EE). *IRU* bija mazāk pozitīvs viedoklis — tā uzskatīja, ka pašreizējais atkāpes formulējums nav tik pievilcīgs kā iepriekšējais, jo tas ir pārāk ierobežojošs. Tās dalībvalstis, kurām par šo noteikumu bija negatīvs viedoklis, lielākoties bažījās par ceļu satiksmes drošību (AT, BE, LT). *ETF* neuzskata, ka šai atkāpei būtu pievienotā vērtība, un apgalvo, ka tās piemērošanai jābūt ierobežotai, lai kontrolētu tās negatīvo ietekmi, un ka būtu jāļauj lielāks elastīgums.

#### 4.7. Papildu piezīmes/priekšlikumi

Šajā anketas daļā dalībvalstis varēja brīvi paust savas piezīmes un priekšlikumus par konkrēto atkāpi. Neskatoties uz atļauto izpausmes brīvību, saņemtās atbildes bija diezgan ierobežotas. Vairākas dalībvalstis (BG, DE, LU, UK), lai gan to mērķi ne vienmēr sakrīt, liekas, ir gatavas apsvērt elastīgākus kritērijus un paplašināt atkāpes darbības jomu, to attiecinot arī uz iekšzemes pārvadājumiem vai starptautiskajiem regulārajiem pārvadājumiem. Viena dalībvalsts (ES) apgalvoja, ka šo atkāpi būtu jāspēj piemērot kravu pārvadājumiem, kas uzlabotu uzņēmuma efektivitāti, jo tādējādi transportlīdzeklis atgrieztos daudz ātrāk un tiktu uzlaboti darba apstākļi, ļaujot transportlīdzekļu vadītājiem iknedēļas atpūtas periodu pavadīt mājās. Citas dalībvalstis pret tādu iespēju iebilst (AT) vai uzskata, ka šis noteikums būtu jāpieskaņo noteikumiem kravu pārvadājumu jomā (LT). Citi norādītie jautājumi ir praktiskas problēmas saistībā ar ceļu satiksmes drošību (BE) un ES sociālās jomas un Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) noteikumu ievērošanu (FI). *ETF* spēcīgi iebilst pret jebkādu atsevišķu sociālo noteikumu izstrādi pasažieru pārvadājumu jomā, atzīmējot, ka tas vēl vairāk sarežģītu situāciju, radītu ārkārtīgi lielas problēmas ar īstenošanu un apdraudētu transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikposmu vispārējos mērķus. No otras puses, *IRU* apgalvo, ka šajā nozarē ir steidzami vajadzīgi praktiskāki pasākumi un lielāks elastīgums attiecībā uz visiem iekšzemes un starptautisko pārvadājumu pakalpojumu veidiem, un stingri atbalsta atkāpes darbības jomas attiecināšanu arī uz iekšzemes pārvadājumiem.

### 5. SECINĀJUMI

Neskatoties uz reālu datu trūkumu, pēc iepriekš izklāstītās analīzes ir iespējams izdarīt noteiktus secinājumus par to, kā atkāpes piemērošana ietekmē ceļu satiksmes drošību un pasažieru starptautisko pārvadājumu pakalpojumu jomā strādājošo darba apstākļus.

Lielākā daļa dalībvalstu un darba devēju pārstāvju uzskata, ka nav konkrētas norādes par patiesu negatīvu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību. Darba ņēmēji pauda viedokli, ka 12 dienu garš secīgs transportlīdzekļa vadīšanas laikposms transportlīdzekļa vadītājam veicina nesamērīga noguruma uzkrāšanos. Tomēr netika sniegti faktiski pierādījumi, kas apliecinātu ceļu satiksmes drošības pasliktināšanos šīs atkāpes piemērošanas dēļ. No otras puses, darba ņēmēji uzskata, ka šādā darbības veidā transportlīdzekļa vadīšanas laiks diennaktī parasti ir



īsāks nekā tiesību aktos noteiktie maksimālie ierobežojumi. Starptautisko braucienu ar autobusu specifika bija galvenais iemesls, kādēļ šī atkāpe tika ieviesta.

Attiecībā uz citām izvērtētajām jomām, proti, tūrismu, vidi, nekropļotu konkurenci un transportlīdzekļu vadītāju labklājību, saņemtās atbildes ietvēra gan pozitīvus, gan negatīvus novērtējumus, turklāt pārsvarā dominēja pozitīvie aspekti, izņemot jautājumā par transportlīdzekļa vadītāja dzīves kvalitāti. Saistībā ar pēdējo nozares abas puses norādīja negatīvās sekas, bet sniedza atšķirīgus iemeslus un minēja ietekmi uz dažādiem transportlīdzekļa vadītāja labklājības aspektiem. Darbinieki uzsvēra negatīvās sekas, proti, lielāku transportlīdzekļu vadītāju nogurumu, ko rada iknedēļas atpūtas pārceļšana, savukārt darba devēji norādīja uz transportlīdzekļa vadītāja ierobežoto iespēju gūt lielākus ieņēmumus, jo pēc atkāpes piemērošanas obligāti jāizmanto garš kompensējošais iknedēļas atpūtas laikposms. Atkāpes pozitīvie aspekti ietvēra mazākas izmaksas tūristiem, labākas kvalitātes transportlīdzekļu izmantošanu gariem starptautiskajiem braucieniem, lielākas iespējas uzņēmumiem un arī mazajiem uzņēmumiem un transportlīdzekļu vadītāju atpūtas laikposmu labāku organizēšanu, sniedzot iespēju vairāk laika pavadīt mājās. Liela kritika tika veltīta "12 dienu noteikuma" ierobežojošajam raksturam, savukārt atkāpes koncepcija tika atzīta par vērtīgu.

Ir vērts atzīmēt, ka uz lielāko daļu jautājumu saņemtās atbildes bija pretrunīgas, un tādējādi tika konstatēts, ka šis pasākums tiek uztverts atšķirīgi. To ļoti labi parāda viedokļi, ko šajā anketas aptaujā paudušas nozares abas puses. Darba devēju pārstāvji norāda, ka atkāpes papildu prasības ir galvenais šķērslis, lai to pienācīgi īstenotu, savukārt transportlīdzekļu vadītāju pārstāvis uzskata, ka jebkādi centieni šos noteikumus vājināt vai paplašināt atkāpes darbības jomu ir nepieņemami.

Pēc dalībvalstu un sociālo partneru pausto viedokļu izanalizēšanas un paturot prātā konkrētas tirgus prasības, piemēram, noteikumu vienkāršošanu un rentablu īstenošanu, Komisija neuzskata, ka būtu pienācīgi attiecīgajos tiesību aktos ierosināt grozījumus. Pašreizējā sistēma tika izveidota pēc garām pārrunām un, liekas, darbojas bez būtiskām problēmām, un ieinteresētajām personām tā ir ļoti labi pazīstama. Komisija, sadarbojoties ar dalībvalstīm, arī turpmāk centīsies sekmēt spēkā esošo noteikumu īstenošanu, jo īpaši saistībā ar atkāpju pienācīgu piemērošanu.

Komisija aicina dalībvalstis un sociālos partnerus arī turpmāk uzraudzīt "12 dienu noteikuma" atkāpes piemērošanu un tās ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un sociālajiem aspektiem, un vajadzības gadījumā šo jautājumu var skatīt vēlreiz.