

Pasiūlymas dėl

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos,

kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI reglamentas)

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 nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) siekiant sukurti saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių, būtina užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir socialinę apsaugą, o vežėjams – tinkamas verslo ir sąžiningos konkurencijos sąlygas.

¹ OL C ..., ..., p.

² OL C ..., ..., p.

Atsižvelgiant į didelį darbo jėgos judumą kelių transporto sektoriuje, reikia nustatyti specialiai šiam sektoriui skirtas taisykles, kuriomis būtų užtikrinta vežėjų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas, laisvo prekių judėjimo, tinkamų vairuotojų darbo sąlygų ir jų socialinės apsaugos pusiausvyra;

- (2) dėl kelių transporto paslaugoms būdingo didelio judumo itin daug dėmesio reikia skirti tam, kad būtų užtikrinta, kad vairuotojai galėtų pasinaudoti savo teisėmis, o vežėjai, kurių dauguma yra mažos MVI, nesusidurtų su neproporcingomis administracinėmis kliūtimis arba diskriminuojančia kontrole, nes tai nepagrįstai ribotų jų laisvę teikti tarpvalstybines paslaugas;
- (3) dėl tos pačios priežasties visos kelių transportui taikomos nacionalinės taisyklės turi būti proporcingos ir pagrįstos, atsižvelgiant į poreikį užtikrinti tinkamas vairuotojų socialines ir darbo sąlygas ir sudaryti palankesnes sąlygas naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas, remiantis sąžininga nacionalinių ir užsienio vežėjų konkurencija;
- (4) norint užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, itin svarbu užtikrinti pusiausvyrą tarp vairuotojų socialinių bei darbo sąlygų gerinimo ir palankesnių sąlygų naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas sudarymo, šalies ir užsienio vežėjams sąžiningai konkuruojant;
- (5) įvertinus galiojančių Sąjungos kelių transporto sektoriui taikomų socialinės teisės aktų veiksmingumą ir efektyvumą, nustatyta tam tikrų galiojančių nuostatų spragų ir jų vykdymo užtikrinimo trūkumų, pavyzdžiui, susijusių su naudojimosi priedangos įmonėmis. Be to, taisyklės valstybės narės aiškina, taiko ir įgyvendina nevienodai, todėl vairuotojams ir vežėjams sukuriama didelė administracinė našta. Tai sukuria teisinį netikrumą, kuris daro neigiamą poveikį darbo ir socialinėms sąlygoms, taip pat konkurencijos sąlygoms šiame sektoriuje;

- (6) siekiant užtikrinti, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB³ ir Direktyva 2014/67/ES⁴ būtų taikomos tinkamai, turėtų būti sustiprintos kontrolės priemonės ir bendradarbiavimas Sąjungos lygmeniu, kad būtų kovojama su sukčiavimu komandiruojuant vairuotojus;
- (7) norint padidinti saugumą keliuose, apsaugoti vairuotojų darbo sąlygas ir išvengti konkurencijos iškraipymo dėl reikalavimų nesilaikymo labai svarbu tinkamai, veiksmingai ir nuosekliai užtikrinti darbo ir poilsio laiko nuostatų vykdymą. Todėl pageidautina, kad galiojančių vienodų vykdymo užtikrinimo reikalavimų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/22/EB⁵, taikymas būtų išplėstas ir apimtų tikrinimą, ar laikomasi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/15/EB⁶ nustatytų darbo laiko nuostatų;
- (8) atsižvelgiant į duomenų sekas, reikalingas norint patikrinti, kaip laikomasi Direktyvoje 2002/15/EB nustatytų darbo laiko taisyklių, patikrinimų kelyje mastas priklauso nuo technologijos, kuri leidžia apimti pakankamus laikotarpius, kūrimo ir diegimo. Atliekant patikrinimus kelyje turėtų būti tikrinami tik tie aspektai, kuriuos jau galima patikrinti naudojant tachografą ir susijusią įrangą transporto priemonėje, o išsamūs patikrinimai atliekami tik įmonėse;
- (9) patikrinimai kelyje turėtų būti atliekami veiksmingai ir greitai, kad jie būtų užbaigti per kuo trumpesnę laiką ir vairuotojas būtų kuo mažiau gaišinamas, taip pat turėtų būti aiškiai atskirtos vežėjų ir vairuotojų pareigos;

³ 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 18, 1997 1 21, p. 1.).

⁴ 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/67/ES dėl Direktyvos 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje vykdymo užtikrinimo ir kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI reglamentas) (OL L 159, 2014 5 28, p. 11).

⁵ 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).

⁶ 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).

- (10) valstybių narių vykdymo užtikrinimo institucijų bendradarbiavimas turėtų būti labiau skatinamas vykdant suderintus patikrinimus, kuriuos valstybės narės turėtų stengtis išplėsti apimdamos patikrinimus įmonėse. Europos darbo institucija, kurios veiklos sritis, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (ES) 2019/1149⁷ 1 straipsnio 4 dalyje, apima Direktyvą 2006/22/EB, galėtų atlikti svarbų vaidmenį padedant valstybėms narėms atlikti suderintus patikrinimus.
- Europos darbo institucija taip pat galėtų remti švietimo ir mokymo pastangas;
- (11) paaiškėjo, kad valstybių narių administracinis bendradarbiavimas įgyvendinant socialines taisykles kelių transporto sektoriuje nėra pakankamai veiksmingas, todėl vykdymo užtikrinimas tarpvalstybiniu mastu yra sudėtingesnis, neveiksmingas ir nenuoseklus. Todėl reikia nustatyti veiksmingo komunikavimo ir savitarpio pagalbos sistemą, įskaitant keitimąsi duomenimis apie pažeidimus ir informavimą apie vykdymo užtikrinimo geros praktikos pavyzdžius;
- (12) siekiant skatinti veiksmingą administracinį bendradarbiavimą ir veiksmingą keitimąsi informacija, Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (EB) Nr. 1071/2009⁸ 16 straipsnio 5 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės, pasitelkdamos Europos kelių transporto įmonių registro (ERRU) sistemą, sujungtų savo nacionalinius elektroninius registrus. Šioje sistemoje turėtų būti išplėsta informacijos, kuri yra prieinama atliekant patikrinimus keliuose, apimtis;

⁷ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1149, kuriuo įsteigiama Europos darbo institucija, iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 883/2004, (ES) Nr. 492/2011 ir (ES) 2016/589 ir panaikinamas Sprendimas (ES) 2016/344 (OL L 186, 2019 7 11, p. 21).

⁸ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009 11 14, p. 51).

- (13) siekiant palengvinti ir pagerinti valstybių narių komunikavimą, užtikrinti vienodesnį socialinių taisyklių taikymą transporto sektoriuje ir sudaryti palankesnes sąlygas vežėjams kelių transportu laikytis administracinių reikalavimų komandiruojuant vairuotojus, Komisija turėtų parengti vieną ar daugiau naujų Vidaus rinkos informacinės sistemos (IMI), nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentu (ES) Nr. 1024/2012⁹, modulių. Svarbu, kad IMI leistų patikrinti komandiravimo deklaracijų galiojimą atliekant patikrinimus keliuose;
- (14) keitimasis informacija, vykdant veiksmingą valstybių narių administracinį bendradarbiavimą ir teikiant savitarpio paramą, turėtų atitikti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2016/679¹⁰ ir reglamente (ES) 2018/1725¹¹ nustatytas asmens duomenų apsaugos taisykles. Keičiantis informacija per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI) taip pat turėtų būti laikomasi Reglamento (EB) Nr. 1024/2012;
- (15) siekiant palengvinti šioje direktyvoje nustatytų komandiravimo taisyklių laikymosi kontrolę, vežėjai kelių transportu valstybių narių, kuriose jie komandiruoja vairuotojus, kompetentingoms institucijoms turėtų pateikti komandiravimo deklaraciją.
- (16) siekiant sumažinti vežėjų administracinę naštą, būtina supaprastinti komandiravimo deklaracijų siuntimo ir atnaujinimo procesą. Todėl Komisija turėtų sukurti daugiakalbę viešąją sąsają, kuria vežėjai galėtų naudotis ir kuria naudodamiesi galėtų teikti bei atnaujinti informaciją apie komandiravimą ir prireikus pateikti IMI kitus svarbius dokumentus;

⁹ 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą, kuriuo panaikinamas Komisijos sprendimas 2008/49/EB (IMI reglamentas) (OL L 316, 2012 11 14, p. 1).

¹⁰ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

¹¹ 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39).

- (17) siekiant dar labiau padidinti vykdymo užtikrinimo veiksmingumą, efektyvumą ir nuoseklumą, pageidautina išplėtoti funkcijas ir esamų nacionalines rizikos įvertinimo sistemų naudojimą. Priėgta prie duomenų, esančių rizikos įvertinimo sistemose, leistų tikslingiau tikrinti reikalavimų nesilaikančius vežėjus, o vienoda transporto įmonių rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulė turėtų padėti užtikrinti sąžiningesnes sąlygas, taikomas tikrinant vežėjus;
- (18) siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir vienodas sąlygas darbuotojams ir įmonėms, reikia siekti progreso pažangiojo vykdymo užtikrinimo srityje ir teikti bet kokią galimą paramą visiškam rizikos įvertinimo sistemų įdiegimui ir naudojimui;
- (19) siekiant užtikrinti vienodas Direktyvos 2006/22/EB įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Komisija, atsižvelgdama į šioje direktyvoje nurodytus kriterijus, skirtus bendrai įmonių rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulei nustatyti, turėtų užtikrinti, kad įmonių atžvilgiu būtų laikomasi vienodo požiūrio. Tais įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹²;
- (20) su sunkumais susidurta ir taikant Direktyvoje 96/71/EB nurodytas darbuotojų komandiravimo taisykles bei Direktyvoje 2014/67/ES nustatytas administracinių reikalavimų taisykles kelių transporto sektoriuje, kuriam būdingas didelis judumas. Dėl nekoordinuojamų nacionalinių priemonių, skirtų užtikrinti darbuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje nuostatų taikymą ir vykdymą, kyla teisinis netikrumas ir vežėjams, kurie nėra Sąjungos rezidentai, tenka didelė administracinė našta. Todėl nepagrįstai apribota laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas, o tai daro neigiamą šalutinį poveikį darbo vietoms ir transporto įmonių konkurencingumui. Būtina suderinti administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones, kad vežėjai būtų apsaugoti nuo bereikalingų vėlavimų;

¹² 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (21) transporto įmonėms taikomos tam tikros specialios komandiravimo taisyklės ir šios įmonės patiria jų pačių padarytų pažeidimų pasekmes. Tačiau, siekdamas užkirsti kelią įmonių, užsakančių krovinių vežimo kelių transportu paslaugas, piktnaudžiavimui, valstybės narės taip pat turėtų nustatyti aiškias ir numatomas taisykles, reglamentuojančias sankcijas krovinių siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams, jei jie žinojo arba, atsižvelgiant į visas susijusias aplinkybes, turėjo žinoti, kad jų užsakytomis vežimo paslaugomis pažeidžiamos specialios komandiravimo taisyklės;
- (22) 2016 m. kovo 8 d. pasiūlyme¹³ peržiūrėti Direktyvą 96/71/EB Komisija pripažino, kad įgyvendinant tą direktyvą kelių transporto sektoriuje, kuriam būdingas didelis judumas, kyla tam tikrų teisinių klausimų ir sunkumų, ir nurodė, kad tas problemas būtų geriausia spręsti parengiant konkrečiai kelių transporto sektoriui skirtus teisės aktus;
- (23) siekiant užtikrinti veiksmingą ir proporcingą Direktyvos 96/71/EB įgyvendinimą kelių transporto sektoriuje, būtina nustatyti konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisykles, kuriomis būtų atsižvelgiama į tai, kad kelių transporto sektoriui būdingas didelis darbo jėgos judumas, ir numatoma vairuotojų socialinės apsaugos ir vežėjų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas pusiausvyra. Kelių transporto sektoriui taikomos Direktyvos 96/71/EB nuostatos dėl darbuotojų komandiravimo ir Direktyvos 2014/67/ES nuostatos dėl tų nuostatų vykdymo užtikrinimo ir toms nuostatomis turėtų būti taikomos šioje direktyvoje nustatytos specialios taisyklės;
- (24) kadangi transporto sektoriui būdingas judumas, vairuotojai paprastai nėra komandiruojami į kitą valstybę narę pagal paslaugų sutartis ilgam laikotarpiui, kaip kartais būna kituose sektoriuose. Todėl turėtų būti aiškiai nurodyta, kokiomis aplinkybėmis tokiems vairuotojams netaikomos Direktyvoje 96/71/EB nustatytos ilgalaikio komandiravimo taisyklės;
- (25) tokie subalansuoti kriterijai turėtų būti pagrįsti koncepcija, pagal kurią teikiamos paslaugos ir vairuotojo sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija turi būti pakankama. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas taisyklių vykdymui užtikrinti, turėtų būti atskirtos skirtingos vežimo operacijų rūšys, priklausomai nuo ryšio su priimančiosios valstybės narės teritorija laipsnio;

- (26) turėtų būti paaiškinta, kad tarptautinis vežimas tranzitu per valstybės narės teritoriją nėra komandiravimo atvejis. Tokioms operacijoms būdinga tai, kad vairuotojas kerta valstybę narę nepakraudamas ar neiškraudamas krovinių ir neįlaipindamas ar neišlaipindamas keleivių, todėl nėra reikšmingos sąsajos tarp vairuotojo veiklos ir valstybės narės, kuri kertama tranzitu. Todėl sustojimai dėl, pavyzdžiui, higienos priemonių nedaro įtakos tam, kad vairuotojo buvimas valstybėje narėje laikomas tranzitu;
- (27) kai vairuotojas dalyvauja dvišalėse vežimo operacijose, vykdomose iš valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi įmonė, į kitos valstybės narės ar trečiosios valstybės teritoriją arba į įsisteigimo valstybę narę, paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare. Vienos kelionės metu vairuotojas gali atlikti kelias dvišales vežimo operacijas. Jeigu tokioms dvišalėms operacijoms būtų taikomos komandiravimo taisyklės, taigi, ir priimančiojoje valstybėje narėje garantuojamos darbo sutarties sąlygos, būtų neproporcingai apribota laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas;
- (28) kita vertus, sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija yra pakankama, kai vairuotojas toje valstybėje narėje vykdo kitų rūšių operacijas, visų pirma kabotažo operacijas arba nedvišales tarptautines vežimo operacijas. Ši pakankama sąsaja egzistuoja vykstant kabotažo operacijoms, apibrėžtoms Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 1072/2009¹⁴ ir (EB) Nr. 1073/2009¹⁵, nes visa transporto operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje ir todėl paslauga yra glaudžiai susijusi su priimančiosios valstybės narės teritorija. Nedvišalei tarptautinei vežimo operacijai būdinga tai, kad vairuotojas dalyvauja vykdamas tarptautinį vežimą už valstybės narės, kurioje įsisteigusi komandiruojanči įmonė, ribų. Todėl teikiamos paslaugos yra susijusios ne su buveinės valstybe nare, o su atitinkamomis priimančiosiomis valstybėmis narėmis. Šiais atvejais konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisyklės reikalaujama taikyti tik administracinių reikalavimų ir kontrolės priemonių atžvilgiu;

¹⁴ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

¹⁵ 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).

- (29) jeigu vairuotojas dalyvauja kombinuotojo vežimo operacijoje, pradinėje arba galutinėje kelio atkarpoje teikiamos paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare, jeigu pats vežimas ta kelio atkarpa yra dvišalė vežimo operacija. Kita vertus, kai vežimo atitinkama kelio atkarpa operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje arba kaip nedvišalė tarptautinė vežimo operacija, sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija yra pakankama ir todėl tokiu atveju turėtų būti taikomos komandiravimo taisyklės;
- (30) transporto įmonėms reikia teisinio tikrumo dėl taisyklių ir reikalavimų, kurių jos turi laikytis. Tos taisyklės ir tie reikalavimai turėtų būti aiškūs, suprantami ir lengvai prieinami transporto įmonėms, o juos nustatant turėtų būti suteikta galimybė atlikti efektyvius patikrinimus. Svarbu, kad dėl naujų taisyklių neatsirastų nereikalingos administracinės naštos ir kad jas nustatant būtų tinkamai atsižvelgta į MVĮ interesus;
- (31) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad, vadovaujantis Direktyva 2014/67/ES, Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnyje nurodytomis darbo sutarties sąlygomis, nustatytomis nacionaliniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose arba kolektyvinėse sutartyse ar arbitražo sprendimuose, kurie toje valstybėje narėje buvo paskelbti visuotinai taikytiniais arba kitaip taikomi pagal tos direktyvos 3 straipsnio 1 ir 8 dalis, be kita ko, kai tinkama, kolektyvinėse sutartyse, kurios paprastai taikomos visoms panašioms įmonėms atitinkamoje geografinėje vietovėje, būtų prieinamai ir skaidriai sudaryta galimybė susipažinti ir kitų valstybių narių transporto įmonėms bei komandiruotiems vairuotojams. Atitinkama informacija visų pirma turėtų apimti sudedamąsias atlygio dalis, kurios tampa privalomos taikant minėtas priemones. Pagal tą direktyvą turi būti siekiama, kad dalyvautų socialiniai partneriai;
- (32) ES vežėjai susiduria su vis didėjančia ne ES valstybėse įsisteigusių vežėjų konkurencija. Todėl labai svarbu užtikrinti, kad Sąjungos įmonės nebūtų diskriminuojamos tų vežėjų atžvilgiu. Pagal Direktyvos 96/71/EB 1 straipsnio 4 dalį ne Bendrijoje įsisteigusioms įmonėms negali būti taikomos palankesnės sąlygos už tas, kurios taikomos valstybės narės teritorijoje įsisteigusioms įmonėms. Tas principas taip pat turėtų būti taikomas šioje direktyvoje numatytų specialių komandiravimo taisyklių atžvilgiu. Jis visų pirma turėtų būti taikomas, kai trečiųjų valstybių įmonės vykdo vežimo operacijas pagal dvišalius ar daugiašalius susitarimus, kuriais suteikiama galimybė patekti į Sąjungos rinką;

- (33) ETMK daugiašalė kvotų sistema yra viena iš pagrindinių priemonių, kuriomis reglamentuojamas ne ES vežėjų patekimas į ES rinką ir ES vežėjų patekimas į ne ES rinkas. Dėl kiekvienai ETMK šaliai narei skiriamų leidimų skaičiaus sprendžiama kasmet. Siekiant užtikrinti, kad Sąjungos įmonės nebūtų diskriminuojamos, valstybių narių pareigų šioje srityje turi būti laikomasi ir tuomet, kai ETMK susitariama dėl patekimo į ES rinką sąlygų;
- (34) be to, Sąjungai kaip jos išimtinės išorės kompetencijos dalis priklauso įgaliojimai derėtis dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ir šį susitarimą sudaryti. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (EB) Nr. 561/2006¹⁶ 2 straipsnio 3 dalį Sąjunga turėtų suderinti kontrolės mechanizmus, kuriuos galima taikyti siekiant kontroliuoti, ar trečiųjų šalių vežėjai laikosi nacionalinių ir Sąjungos socialinių taisyklių, su Sąjungos vežėjams taikomais mechanizmais;
- (35) norint užtikrinti veiksmingą ir efektyvų darbuotojų komandiravimo taisyklių, taikomų šiam konkrečiam sektoriui, vykdymą ir išvengti neproporcingos administracinės naštos, kuri tektų vežėjams, kurie nėra rezidentai, kelių transporto sektoriuje reikėtų nustatyti konkrečius administracinius ir kontrolės reikalavimus, visapusiškai pasinaudojant kontrolės priemonių, pavyzdžiui, skaitmeninių tachografų, teikiamomis galimybėmis. Siekiant stebėti, kaip laikomasi šioje direktyvoje bei Direktyvoje 96/71/EB nustatytų įpareigojimų ir tuo pačiu metu šią užduotį padaryti mažiau sudėtingą, valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė vežėjams kelių transportu taikyti tik šioje direktyvoje nurodytus administracinius reikalavimus, kurie yra pritaikyti kelių transporto sektoriui;
- (36) vairuotojams tenkanti administracinė našta ir dokumentų valdymo užduotys turėtų būti pagrįstos. Todėl, nors tam tikri dokumentai turėtų būti laikomi transporto priemonėje, kad juos galima būtų pateikti per patikrinimą kelyje, kitus dokumentus per IMI viešąją sąsają turėtų teikti vežėjai kelių transportu ir, kai reikia, valstybės narės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs, kompetentingos institucijos. Kompetentingos institucijos turėtų naudotis valstybių narių savitarpio pagalbos sistema, nustatyta Direktyvoje 2014/67/ES;

¹⁶ 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 Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- (37)atsižvelgiant į tai, kad kai kuriose valstybėse narėse socialiniai partneriai atlieka itin svarbų vaidmenį užtikrinant socialinių teisės aktų vykdymą kelių transporto sektoriuje, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nacionaliniams socialiniams partneriams teikti atitinkamą informaciją, kuria dalijamasi per IMI, siekiant vienintelio tikslo – patikrinti, ar laikomasi komandiravimo taisyklių, kartu laikantis Reglamento (ES) 2016/679. Atitinkama informacija socialiniams partneriams turėtų būti teikiama ne per IMI;
- (38)siekiant suderinti šios direktyvos priedus su geriausios praktikos pavyzdžiais, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais tie priedai būtų iš dalies keičiami. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros¹⁷ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (39) Komisija turėtų įvertinti darbuotojų komandiravimo taisyklių taikymo ir vykdymo užtikrinimo poveikį kelių transporto sektoriui ir pateikti Parlamentui ir Tarybai to vertinimo rezultatų ataskaitą (kai tinkama, kartu su pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto);
- (40) ši direktyva turėtų būti taikoma nuo ... [18 mėnesių nuo įsigaliojimo dienos]. Tai bus data, nuo kurios Direktyva 2018/957 turi būti taikoma kelių transporto sektoriui pagal jos 3 straipsnio 3 dalį;
- (41) todėl Direktyva 2006/22/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

¹⁷ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Konkrečios vairuotojų komandiravimo taisyklės

1. Šiuo straipsniu nustatomos konkrečios taisyklės dėl tam tikrų Direktyvos 96/71/EB aspektų, susijusių su kelių transporto vairuotojų komandiravimu, ir tam tikrų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/67/ES aspektų, susijusių su šių vairuotojų komandiravimui taikomais administraciniais reikalavimais ir kontrolės priemonėmis.
2. Šios konkrečios taisyklės taikomos vairuotojams, įdarbintiems valstybėje narėje įsisteigusių įmonių, kurios imasi vienos iš tarpvalstybinių priemonių, nurodytų Direktyvos 96/71/EB 1 straipsnio 3 dalies a punkte.
3. Taikant Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnio 1a dalį laikoma, kad komandiravimo laikotarpis baigiasi, kai vairuotojas, vykdydamas tarptautinį krovinių ar keleivių vežimą, išvyksta iš priimančiosios valstybės narės, ir tas komandiravimo laikotarpis nesumuojamas su ankstesniais komandiravimo laikotarpiais, kai tokias tarptautines operacijas vykdo tas pats vairuotojas arba kitas vairuotojas, kurį jis pakeičia.
4. Vairuotojas, vykdamas dvišales vežimo operacijas, nelaikomas komandiruotu Direktyvos 96/71/EB tikslais.

Šioje direktyvoje dvišalė vežimo operacija prekių atžvilgiu – tai prekių judėjimas, grindžiamas vežimo sutartimi, iš įsisteigimo valstybės narės, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 2 straipsnio 8 punkte, į kitą valstybę narę arba trečiąją valstybę, arba iš kitos valstybės narės ar trečiosios valstybės į įsisteigimo valstybę narę.

5. Nuo tos dienos, kai vairuotojai rankiniu būdu registruoja duomenis apie sienos kirtimą, kaip reikalaujama Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (ES) Nr. 165/2014¹⁸ 34 straipsnio 7 dalyje, valstybės narės taip pat taiko 4 dalyje nustatytą išimtį krovinių vežimui, kai vairuotojas, vykdydamas dvišalę vežimo operaciją, taip pat atlieka vieną pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmą valstybėse narėse arba trečiojoje valstybėje, kurias jis kerta, su sąlyga, kad vairuotojas nepakrauna prekių ir jų neiškrauna toje pačioje valstybėje narėje.

Jeigu po dvišalės vežimo operacijos, kuri pradeda vykdyti iš įsisteigimo valstybės narės ir per kurią nebuvo atliekama jokios papildomos veiklos, vykdoma dvišalė vežimo operacija į įsisteigimo valstybę narę, išimtis taikoma ne daugiau kaip dviem papildomiems pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksams pirmiau nustatytomis sąlygomis.

Ši išimtis taikoma tik iki tos dienos, kai valstybėse narėse įregistruotose transporto priemonėse turi būti pradėti montuoti išmanieji tachografai, atitinkantys reikalavimus sienos kirtimui ir papildomai veiklai, nurodytai Reglamento (ES) 165/2014 8 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje, registruoti, kaip nurodyta minėto reglamento 8 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje. Nuo tos dienos šioje dalyje nurodyta išimtis taikoma tik tiems vairuotojams, kurie naudoja transporto priemones, kuriose sumontuoti pažangieji tachografai, kaip numatyta to reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.

6. Šioje direktyvoje dvišalė transporto operacija tarptautinio vienkartinio arba reguliaraus keleivių vežimo srityje, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 1073/2009, yra laikoma atlikta tada, kai vairuotojas:

- įlaipina keleivius įsisteigimo valstybėje narėje ir išlaipina juos kitoje valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje; arba
- įlaipina keleivius valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje ir išlaipina juos įsisteigimo valstybėje narėje; arba

¹⁸ 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).

- įlaipina ir išlaipina keleivius įsisteigimo valstybėje narėje, kad būtų galima vykdyti vietinio pobūdžio ekskursijas kitoje valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje pagal Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009.

7. Nuo dienos, kada vairuotojai privalo rankiniu būdu registruoti sienos kirtimo duomenis, kaip to reikalaujama Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 7 dalyje, valstybės narės 6 dalyje nurodytą išimtį taiko ir keleivių vežimo atžvilgiu, kai vairuotojas, vykdydamas dvišalę transporto operaciją, taip pat:

- vieną kartą įlaipina keleivius ir (arba)
- vieną kartą išlaipina keleivius valstybėse narėse arba trečiosiose valstybėse, kurias vairuotojas kerta, su sąlyga, kad jis neteikia keleivių vežimo paslaugų tarp dviejų kertamos valstybės narės vietovių. Ta pati nuostata taikoma grįžtamajai kelionei.

Ši išimtis taikoma tik iki tos dienos, kai valstybėse narėse įregistruotose transporto priemonėse turi būti pradėti montuoti išmanieji tachografai, atitinkantys reikalavimus sienos kirtimui ir papildomai veiksmai, nurodytai Reglamento (ES) 165/2014 8 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje, registruoti, kaip nurodyta minėto reglamento 8 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje. Nuo tos dienos šioje dalyje nurodyta išimtis taikoma tik tiems vairuotojams, kurie naudoja transporto priemones, kuriose sumontuoti pažangieji tachografai, kaip numatyta to reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.

8. Vairuotojas, vykdydamas kabotažą, kaip apibrėžta reglamentuose (EB) Nr. 1072/2009 ir (EB) Nr. 1073/2009, laikomas komandiruoju pagal Direktyvą 96/71/EB.
9. Nepaisant Direktyvos 96/71/EB 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas nelaikomas komandiruoju į valstybės narės, kurią vairuotojas kerta tranzitu nepakraudamas ar neiškraudamas krovinių ir neįlaipindamas ar neišlaipindamas keleivių, teritoriją.

10. Tuo atveju, kai vairuotojas, vykdydamas kombinuotojo vežimo operaciją, kaip apibrėžta Tarybos direktyvoje 92/106/EEB¹⁹, vykdo vežimą pradine arba galutine kelio atkarpa, jis nelaikomas komandiruoju Direktyvos 96/71/EB tikslais, jei patį vežimą ta kelio atkarpa sudaro dvišalės vežimo operacijos, kaip apibrėžta 4 dalyje.
11. Valstybės narės turi užtikrinti, kad, laikantis Direktyvos 2014/67/ES, su Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnyje nurodytomis darbo sutarties sąlygomis, nustatytomis nacionaliniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose arba kolektyvinėse sutartyse ar arbitražo sprendimuose, kurie toje valstybėje narėje buvo paskelbti visuotinai taikytiniais arba yra kitaip taikomi pagal tos direktyvos 3 straipsnio 1 ir 8 dalis, būtų prieinamai ir skaidriai sudaryta galimybė susipažinti ir kitų valstybių narių transporto įmonėms bei komandiruotiems vairuotojams. Atitinkama informacija visų pirma apima darbo užmokesčio sudedamąsias dalis, kurios yra privalomos pagal tokias priemones, be kita ko, kai tinkama, pagal kolektyvines sutartis, kurios paprastai taikomos visoms panašioms įmonėms atitinkamoje geografinėje vietovėje.
12. Ne valstybėje narėje įsisteigusioms transporto įmonėms nesudaromos palankesnės sąlygos nei valstybėje narėje įsisteigusioms įmonėms, įskaitant atvejus, kai jos vykdo transporto operacijas pagal dvišalius ar daugiašalius susitarimus, kuriais suteikiama galimybė patekti į Sąjungos rinką ar jos dalis.
13. Nukrypstant nuo Direktyvos 2014/67/ES 9 straipsnio 1 ir 2 dalių, valstybės narės gali nustatyti tik šiuos administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones vairuotojų komandiravimo atžvilgiu:

¹⁹ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

- a) įpareigoti kitoje valstybėje narėje įsisteigusį vežėją kelių transportu ne vėliau kaip prasidėjus komandiruotei pateikti valstybės narės, į kurią komandiruojamas vairuotojas, nacionalinėms kompetentingoms institucijoms komandiravimo deklaraciją, naudojantis viešosios sąsajos, sujungtos su Vidaus rinkos informacine sistema (IMI), nustatyta Reglamentu (ES) Nr. 1024/2012, daugiakalbe standartine forma. Komandiravimo deklaracijoje nurodoma ši informacija:
- i) vežėjo kelių transportu tapatybė, nurodant (jei turimas) bent jau Bendrijos licencijos numerį;
 - ii) transporto vadybininko arba kito (-ų) kontaktinio (-ių) asmens (-ų) įsisteigimo valstybėje narėje, kuris palaikytų ryšius su priimančiosios valstybės narės, kurioje teikiamos paslaugos, kompetentingomis institucijomis ir kuris siųstų dokumentus arba pranešimus ir juos gautų, kontaktiniai duomenys;
 - iii) ši informacija apie komandiruotą vairuotoją: vairuotojo tapatybė, vairuotojo gyvenamosios vietos adresas ir jo vairuotojo pažymėjimo numeris;
 - iv) vairuotojo darbo sutarties galiojimo pradžios data ir jai taikoma teisė;
 - v) numatoma komandiravimo pradžios ir pabaigos data;
 - vi) motorinių transporto priemonių registracijos numeriai;
 - vii) transporto paslaugų rūšis, t. y. krovinių vežimas, keleivių vežimas, tarptautinis vežimas, kabotažo operacija;
- b) vežėją kelių transportu įpareigoti užtikrinti, kad vairuotojas turėtų, o vairuotoją įpareigoti popierine arba elektronine forma turėti ir pateikti, jei per patikrinimą kelyje jo to paprašoma:
- i) per IMI pateiktos komandiravimo deklaracijos kopiją;

- ii) vežimo (-ų) transporto priemone, vykdomo (-ų) priimančiojoje valstybėje narėje, įrodymą, pavyzdžiui, elektroninį važtaraštį (e. CMR), arba įrodymą, nurodytą Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnyje;
 - iii) tachografų įrašus, visų pirma valstybių narių, kuriose vairuotojas buvo, kai vykdė tarptautines vežimo kelių transportu operacijas arba kabotažo operacijas, šalių kodus, vadovaujantis reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytais registravimo ir įrašų saugojimo reikalavimais;
- c) įpareigoti vežėją kelių transportu po komandiravimo laikotarpio, gavus tiesioginį valstybės narės, į kurią buvo komandiruota, kompetentingų valdžios institucijų prašymą, per IMI viešąją sąsają pateikti b punkto ii ir iii papunkčiuose nurodytų dokumentų kopijas, taip pat dokumentus apie komandiravimo vairuotojo darbo užmokestį, susijusius su komandiravimo laikotarpiu, darbo sutartį arba lygiavertį dokumentą, kaip apibrėžta Tarybos direktyvos 91/533/EEB²⁰ 3 straipsnyje, darbo laiko apskaitos žiniaraščius, susijusius su vairuotojo darbu, ir mokėjimo patvirtinimus.

Vežėjas dokumentus per IMI viešąją sąsają atsiunčia ne vėliau kaip per 8 savaites nuo prašymo dienos. Jei vežėjas per nustatytą terminą nepateikia prašomų dokumentų, valstybės narės, į kurią buvo komandiruota, kompetentingos institucijos gali per IMI paprašyti įsisteigimo valstybės narės kompetentingų institucijų pagalbos pagal Direktyvos 2014/67/ES 6 ir 7 straipsnius. Kai pateikiamas toks savitarpio pagalbos prašymas, vežėjo įsisteigimo valstybės narės kompetentingos institucijos turi teisę susipažinti su komandiravimo deklaracija ir kita atitinkama informacija, kurią vežėjas pateikė per IMI viešąją sąsają.

²⁰ 1991 m. spalio 14 d. Tarybos direktyva 91/533/EEB dėl darbdavio pareigos informuoti darbuotojus apie galiojančias sutartis arba darbo santykių sąlygas (OL L 288, 1991 10 18, p. 32).

Vežėjo įsisteigimo valstybės narės kompetentingos institucijos užtikrina, kad dokumentai, kurių prašo valstybės narės, į kurią buvo komandiruota, kompetentingos institucijos, būtų pateikti per IMI per 25 darbo dienas nuo prašymo dienos.

Siekdamos nustatyti, ar vairuotojai pagal 4–7 dalis neturi būti laikomi komandiruotais, valstybės narės kaip kontrolės priemonę gali nustatyti tik įpareigojimą vairuotojui popierine arba elektronine forma turėti ir pateikti, jei per patikrinimą kelyje jo to paprašoma, atitinkamo (-ų) tarptautinio (-ių) vežimo (-ų) įrodymą, pavyzdžiui, elektroninį važtaraštį (e. CMR), arba įrodymus, nurodytus Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnyje, ir tachografo įrašus, nurodytus b punkto iii papunktyje.

14. Kontrolės tikslais vežėjas IMI viešojoje sąsajoje nuolat atnaujina 13 dalies a punkte nurodytas komandiravimo deklaracijas.
15. Deklaracijose pateikta informacija 24 mėnesius saugoma IMI saugykloje, kad būtų galima atlikti patikrinimus.

Valstybė narė gali leisti kompetentingai institucijai teikti nacionaliniams socialiniams partneriams, kurie negali naudotis IMI sistema, atitinkamą IMI sistemoje turimą informaciją tiek, kiek tai būtina siekiant patikrinti, ar laikomasi komandiravimo taisyklių, ir laikantis nacionalinės teisės ir praktikos, su sąlyga, kad ta informacija:

- yra susijusi su komandiravimu į atitinkamos valstybės narės teritoriją;
- yra naudojama tik siekiant užtikrinti komandiravimo taisyklių laikymąsi, ir
- duomenys tvarkomi laikantis Reglamento (ES) 2016/679.

16. Ne vėliau kaip ... [OL: 6 mėnesiai nuo šios dalinio keitimo direktyvos įsigaliojimo dienos] Komisija įgyvendinimo aktu nustato IMI viešosios sąsajos funkcijas. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 4 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

17. Valstybės narės, įgyvendindamos kontrolės priemones, turi vengti bereikalingo gaišinimo, kuris gali turėti įtakos komandiravimo trukmei ir datoms.
18. Valstybių narių kompetentingos institucijos glaudžiai bendradarbiauja ir teikia savitarpio pagalbą ir visą atitinkamą informaciją, laikydamosi Direktyvoje 2014/67/ES ir Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytų sąlygų.

2 straipsnis

Direktyvos 2006/22/EB pakeitimai

Direktyva 2006/22/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) pavadinimas pakeičiamas taip:

„2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentams (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 ir Direktyvai 2002/15/EB dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir kuria panaikinama Direktyvą 88/599/EEB“;

2) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

„Šia direktyva nustatomos būtiniausios sąlygos Europos Parlamento ir Tarybos reglamentams (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014* ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2002/15/EB** įgyvendinti.“

* 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).

** 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).“.

3) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„Šie patikrinimai kasmet apima didelę tipinę atrankinę mobilių darbuotojų, vairuotojų, įmonių bei transporto priemonių, kurioms taikomi reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014, ir mobilių darbuotojų ir vairuotojų, kuriems taikoma Direktyva 2002/15/EB, grupę. Patikrinimai keliuose, kaip įgyvendinama Direktyva 2002/15/EB, apsiriboja tik tomis taisyklėmis, kurios gali būti veiksmingai kontroliuojamos naudojant tachografą ir susijusią įrašymo įrangą. Išsamus Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo patikrinimas gali būti atliekamas tik įmonėse.“;

b) 3 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Kiekviena valstybė narė patikrinimus organizuoja taip, kad būtų patikrinama bent 3 % darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, vairuotojai. Per patikrinimą keliuose vairuotojas gali susisiekti su centrine administracija, transporto vadybininku arba bet kuriuo kitu asmeniu ar subjektu, kad patikrinimo kelyje metu galėtų pateikti visus įrodymus, kurių nėra transporto priemonėje; tai nedaro poveikio vairuotojo pareigoms užtikrinti tinkamą tachografo įrangos naudojimą.“;

c) įterpiama ši dalis:

„3a. Kiekviena valstybė narė organizuoja patikrinimus, kaip laikomasi Direktyvos 2002/15/EB nuostatų, atsižvelgdama į šios direktyvos 9 straipsnyje numatytą rizikos įvertinimo sistemą. Tie patikrinimai taikomi įmonei, jeigu vienas ar daugiau jos vairuotojų nuolat arba šiurkščiai pažeidinėjo Reglamento (EB) Nr. 561/2006 arba Reglamento (ES) Nr. 165/2014 nuostatas.“;

d) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnį ir Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnį Komisijai pateikiamoje informacijoje nurodomas kelyje patikrintų vairuotojų, įmonėse atliktų patikrinimų, patikrintų darbo dienų ir nustatytų pažeidimų skaičius bei jų pobūdis, nurodant, ar buvo vežami keleiviai, ar prekės.“.

4) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Mažiausiai šešis kartus per metus valstybės narės atlieka vairuotojų ir transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 arba (ES) Nr. 165/2014, suderintus patikrinimus keliuose. Be to, valstybės narės stengiasi organizuoti suderintus patikrinimus įmonėse.

Šiuos patikrinimus tuo pat metu vykdo dviejų ar daugiau valstybių narių vykdomosios institucijos, kiekviena savo šalies teritorijoje.“;

5) 6 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Patikrinimai įmonėse planuojami atsižvelgiant į ankstesnę patirtį, susijusią su įvairiomis transporto ir įmonių rūšimis. Jie taip pat atliekami tais atvejais, kai tikrinant kelyje buvo nustatyta sunkių Reglamento (EB) Nr. 561/2006, Reglamento (ES) Nr. 165/2014 arba Direktyvos 2002/15/EB pažeidimų.“.

6) 7 straipsnio 1 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnį kas dveji metai Komisijai siunčia statistines ataskaitas;

7) 7 straipsnio 1 dalis papildoma šiuo punktu:

„d) užtikrina keitimąsi informacija su kitomis valstybėmis narėmis pagal šios direktyvos 8 straipsnį dėl nacionalinių nuostatų, kuriomis į nacionalinę teisę perkeliama ši direktyva ir Direktyva 2002/15/EB, taikymo.“.

8) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Informacija, kuria keičiamasi dvišaliu pagrindu pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 22 straipsnio 3 dalį, taip pat keičiasi paskirtosios įstaigos, apie kurias pagal 7 straipsnį pranešta Komisijai:

a) mažiausiai vieną kartą kas šešis mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo;

b) jei atskirais atvejais valstybė narė pateikia pagrįstą prašymą.“;

b) įterpiama ši dalis:

„1a. Valstybė narė kitų valstybių narių pagal šio straipsnio 1 dalies b punktą prašomą informaciją pateikia per 25 darbo dienas nuo prašymo gavimo. Valstybės narės gali tarpusavyje susitarti dėl trumpesnio termino. Skubiais atvejais arba tais atvejais, kai reikia tik atlikti paiešką registruose, pavyzdžiui, rizikos įvertinimo sistemoje, prašoma informacija pateikiama per tris darbo dienas.

Jei prašymą gavusi valstybė narė mano, kad prašymas nėra pakankamai pagrįstas, ji per dešimt darbo dienų apie tai praneša prašymą pateikusiai valstybei narei. Prašymą pateikusi valstybė narė turi išsamiau pagrįsti prašymą. Jei tai neįmanoma, valstybė narė prašymą gali atmesti.

Jei patenkinti prašymą pateikti informacijos arba atlikti patikrinimus, kontrolę ar tyrimus yra sunku, valstybė narė, kurios to prašoma, apie tai per 10 darbo dienų praneša prašymą pateikusiai valstybei narei ir nurodo priežastis, tinkamai paaiškindama, kodėl sunku arba neįmanoma pateikti atitinkamą informaciją. Šį klausimą atitinkamos valstybės narės aptaria tarpusavyje siekdamos rasti iškilusios problemos sprendimo būdą.

Jei nuolat vėluojama pateikti informaciją valstybei narei, į kurios teritoriją darbuotojas komandiruotas, apie tai informuojama Komisija ir ji imasi atitinkamų priemonių.“;

c) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Šiame straipsnyje numatytas keitimasis informacija vykdomas per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI), nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1024/2012*, išskyrus informaciją, kuria valstybės narės keičiasi atlikdamos tiesioginę paiešką nacionaliniuose elektroniniuose registruose, nurodytuose Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009** 16 straipsnio 5 dalyje.

* 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą, kuriuo panaikinamas Komisijos sprendimas 2008/49/EB (IMI reglamentas) (OL L 316, 2012 11 14, p. 1).

** 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009 11 14, p. 51).“.

9) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės įdiegia įmonių rizikos įvertinimo sistemą, pagrįstą atskirų įmonių padarytų reglamentų (EB) Nr. 561/2006, (ES) Nr. 165/2014 arba nacionalinių nuostatų, kuriomis į nacionalinę teisę perkeliama Direktyva 2002/15/EB, pažeidimų skaičiumi ir šių pažeidimų sunkumu.

Ne vėliau kaip ... [OL: prašom įrašyti datą – 10 mėnesių po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato bendrą įmonių rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulę, kurioje atsižvelgiama į pažeidimų skaičių, sunkumą ir dažnumą, taip pat kontrolės, per kurią jokių pažeidimų nenustatyta, rezultatus ir į tai, ar kelių transporto įmonė visose savo transporto priemonėse pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 II skyrių naudojo išmaniuosius tachografus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šios direktyvos 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

b) 2 dalies antras sakinyš išbraukiamas;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Pradinis Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ir Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimų sąrašas ir jų sunkumo vertinimas pateikiami III priede.

Siekiant nustatyti arba atnaujinti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 arba (ES) Nr. 165/2014 pažeidimų vertinimą, Komisijai pagal šios direktyvos 15a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais, atsižvelgiant į reglamentavimo pokyčius ir kelių eismo saugumo aspektus, iš dalies keičiamas III priedas.

Sunkiausių pažeidimų kategorija turėtų apimti tuos pažeidimus, dėl kurių, nesilaikant atitinkamų Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ir Reglamento (ES) Nr. 165/2014 nuostatų, kyla didelė mirties arba rimto kūno sužalojimo rizika.“;

d) įrašomos šios dalys:

„4. Siekiant palengvinti tikslinius patikrinimus keliuose, nacionalinėse rizikos įvertinimo sistemoje esantys duomenys kontrolės metu turi būti prieinami visoms atitinkamos valstybės narės kompetentingoms kontrolės institucijoms.

5. Valstybės narės pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 16 straipsnio 2 dalį suteikia galimybę kompetentingoms kitų valstybių narių institucijoms tiesiogiai naudotis nacionalinėje rizikos įvertinimo sistemoje esančia informacija per sąveikius nacionalinius elektroninius registrus, kaip nurodyta to reglamento 16 straipsnyje.“;

10) 11 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas bendras požiūris į kitų darbų, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 561/2006 4 straipsnio e punkte, laikotarpių registravimą ir kontroliavimą, įskaitant registravimo formą ir konkrečius atvejus, kuriais jie turi būti vykdomi, ir ne trumpesnių kaip vienos savaitės laikotarpių, kai vairuotojas yra ne transporto priemonėje ir negali su ja vykdyti jokios veiklos, registravimą ir kontroliavimą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“.

11) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Reglamento (ES) 165/2014 42 straipsnio 1 dalį. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011*.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

* 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).“;

12) 13 straipsnio b punktas pakeičiamas taip:

„b) skatinti vykdomųjų institucijų nuoseklų požiūrį ir suderintą Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatų aiškinimą;“

13) 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

Derybos su trečiosiomis šalimis

Šiai direktyvai įsigaliojus, Sąjunga pradeda derybas su atitinkamomis trečiosiomis šalimis, siekdama, kad būtų taikomos tokios pat taisyklės, kaip ir nustatytos šioje direktyvoje.

Iki šių derybų užbaigimo valstybės narės į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnyje numatytą Komisijai pateikiamą informaciją įtraukia duomenis apie patikrinimus, atliktus transporto priemonių iš trečiųjų šalių atžvilgiu.“;

14) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Priedų atnaujinimas

Komisijai pagal 15a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I ir II priedai, siekiant juos būtinu mastu suderinti su geriausios praktikos pokyčiais.“.

15) Įterpiamas šis straipsnis:

„15a straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 9 straipsnio 3 dalyje ir 15 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami 5 metų laikotarpiui nuo ... [šios direktyvos įsigaliojimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki 5 metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 9 straipsnio 3 dalyje ir 15 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros* nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 9 straipsnio 3 dalį ir 15 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

* OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“;

16) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) A dalies 1 punktas pakeičiamas taip:

„1) kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmė, pertraukos ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpiai; taip pat ankstesnių dienų registracijos lapai, kurie privalo būti transporto priemonėje pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 36 straipsnio 1 ir 2 dalis ir (arba) to paties laikotarpio duomenys, saugomi vairuotojo kortelėje ir (arba) įrašymo įrangos atmintyje pagal šios direktyvos II priedą ir (arba) spaudiniuose;“;

b) A dalies 2 punktas pakeičiamas taip:

„2) Reglamento (ES) Nr. 165/2014 36 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytam laikotarpiui, visi atvejai, kai viršijamas transporto priemonės leistinas greitis, N3 kategorijos transporto priemonėms apibrėžtini kaip bet kokie ilgesni kaip vienos minutės laikotarpiai, kurių metu transporto priemonė viršija 90 km/h greitį, arba M3 kategorijos transporto priemonėms – kai viršijamas 105 km/h greitis (N3 ir M3 kategorijos yra apibrėžtos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB*);

* 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).“;

c) A dalies 4 punktas pakeičiamas taip:

„4) geras įrašymo įrangos veikimas (nustatomi galimi tachografo, vairuotojo kortelės ir (arba) registracijos lapų trūkumai) arba, kai tinkama, reglamento (EB) Nr. 561/2006 16 straipsnio 2 dalyje nurodytų dokumentų buvimas transporto priemonėje;“

d) A dalis papildoma šiuo 6 punktu:

„6) maksimalus pailgintas 60 valandų savaitės darbo laikas, kaip nustatyta Direktyvos 2002/15/EB 4 straipsnio a punkte; kitas savaitės darbo laikas, kaip nustatyta Direktyvos 2002/15/EB 4 ir 5 straipsniuose, tik tuo atveju, jeigu technologija suteikia galimybę atlikti efektyvius patikrinimus.“;

e) B dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„2) Jei nustatomas pažeidimas, jei tinkama, valstybės narės gali tikrinti galimą bendrą kitų transporto grandinės dalyvių, kurie kurstė ar padėjo padaryti pažeidimą, pavyzdžiui, krovinio siuntėjų, ekspeditorių ar rangovų, atsakomybę, įskaitant tikrinimą, ar transporto paslaugų teikimo sutartyse laikomasi Reglamentų (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014.“;

f) B dalis papildoma šiais punktais:

„4) maksimalaus vidutinio savaitės darbo laiko, pertraukų ir naktinio darbo reikalavimai, nustatyti Direktyvos 2002/15/EB 4, 5 ir 7 straipsniuose;

5) stebėjimas, kaip įmonės laikosi įpareigojimų dėl vairuotojų apgyvendinimo apmokėjimo ir vairuotojų darbo organizavimo pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 ir 8a dalis.“.

3 straipsnis
Reglamento (ES) Nr. 1024/2012 pakeitimas

Reglamento (ES) Nr. 1024/2012 priedas papildomas šiais punktais:

- “13. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentams (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 ir Direktyvai 2002/15/EB dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir kuria panaikinama Direktyva 88/599/EEB: [8] straipsnis.
14. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) .../..., kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI reglamentas): [1 straipsnio 14] dalis.“

„4 straipsnis
Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 42 straipsnio 1 dalį. Tas komitetas – komitetas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

5 straipsnis
Taisyklės ir sankcijos

1. Valstybės narės nustato taisykles, reglamentuojančias sankcijas siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams už šios direktyvos 1 straipsnio nesilaikymą, jei jie žinojo arba, atsižvelgiant į visas atitinkamas aplinkybes, turėjo žinoti, kad jų užsakytomis vežimo paslaugomis pažeidžiamas tas straipsnis.

2. Valstybės narės nustato taisykles, reglamentuojančias sankcijas už šios direktyvos 1 straipsnio nuostatų pažeidimus, ir imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad jos būtų taikomos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasomos ir nediskriminuojančios.

6 straipsnis

Pažangus vykdymo užtikrinimas

Nedarant poveikio Direktyvai 2014/67/ES ir siekiant toliau užtikrinti šios direktyvos 1 straipsnyje nustatytų įpareigojimų vykdymą, valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje būtų taikoma nuosekli nacionalinė vykdymo užtikrinimo strategija. Šioje strategijoje daugiausia dėmesio skiriama įmonėms, priklausančioms didesnio rizikos laipsnio grupei, nurodytoms Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB 9 straipsnyje.

7 straipsnis

Vertinimas

1. Komisija įvertina šios direktyvos įgyvendinimą, visų pirma 1 straipsnio poveikį, ne vėliau kaip [2025 m. gruodžio 31 d.] ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šios direktyvos taikymo ataskaitą. Prireikus prie Komisijos ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto. Ataskaita skelbiama viešai.
2. Pateikusi 1 dalyje nurodytą ataskaitą Komisija reguliariai vertina šią direktyvą ir pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai vertinimo rezultatus.
3. Kai tinkama, prie 1 ir 2 dalyse nurodytų ataskaitų pridedami atitinkami pasiūlymai.

8 straipsnis

Mokymas

Valstybės narės bendradarbiauja teikdamos švietimo ir mokymo paslaugas vykdymo užtikrinimo institucijoms, remdamosi esamomis vykdymo užtikrinimo sistemomis.

Darbdaviai užtikrina, kad jų vairuotojai įgytų žinių apie savo teises ir pareigas, susijusias su šia direktyva.

9 straipsnis

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [OL: įrašyti datą – 18 mėnesių po šios direktyvos įsigaliojimo dienos] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Tas nuostatas jos taiko nuo [OL: prašom įrašyti tą pačią datą kaip ankstesnėje pastraipoje].

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

10 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

11 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta [...]

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas
