

# DIREKTYVOS

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2020/1057

2020 m. liepos 15 d.

**kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012**

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 nuomonę <sup>(1)</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros <sup>(3)</sup>,

kadangi:

- (1) siekiant sukurti saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių, būtina, viena vertus, užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir socialinę apsaugą, o kita vertus, kelių transporto vežėjams (toliau – vežėjams) – tinkamas verslo ir sąžiningos konkurencijos sąlygas. Atsižvelgiant į didelį darbo jėgos judumo kelių transporto sektoriuje laipsnį, 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 laipsnio itin daug dėmesio reikia skirti tam, kad būtų užtikrinta, jog vairuotojai galėtų pasinaudoti jiems suteiktomis teisėmis, o vežėjai, kurių dauguma yra mažos įmonės, nesusidurtų su neproporcingomis administracinėmis kliūtimis arba diskriminuojančia kontrole, kuri nepagrįstai ribotų jų laisvę teikti tarpvalstybines paslaugas. Dėl tos pačios priežasties visos kelių transportui taikomos nacionalinės taisyklės turi būti proporcingos ir pagrįstos, atsižvelgiant į poreikį užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas bei socialinę apsaugą ir sudaryti palankesnes sąlygas naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas, remiantis sąžininga nacionalinių ir užsienio vežėjų konkurencija;
- (3) 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, nacionaliniams ir užsienio vežėjams sąžiningai konkuruojant;
- (4) įvertinus galiojančių Sąjungos kelių transporto sektoriui taikomų socialinės teisės aktų veiksmingumą ir efektyvumą, nustatyta, kad yra tam tikrų galiojančių nuostatų spragų ir jų vykdymo užtikrinimo trūkumų, pavyzdžiui, susijusių su naudojimosi priedangos įmonėmis. Be to, tas nuostatas valstybės narės aiškina, taiko ir įgyvendina nevienodai, todėl vairuotojams ir vežėjams sukuriama didelė administracinė našta. Tai sukuria teisinį netikrumą, kuris daro neigiamą poveikį vairuotojų socialinėms ir darbo sąlygoms, taip pat vežėjų sąžiningos konkurencijos sąlygoms šiame sektoriuje;
- (5) siekiant užtikrinti, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 96/71/EB <sup>(4)</sup> ir 2014/67/ES <sup>(5)</sup> būtų taikomos tinkamai, turėtų būti sustiprinti kontrolės priemonės ir bendradarbiavimas Sąjungos lygmeniu, kad būtų kovojama su sukčiavimu komandiruojuant vairuotojus;

<sup>(1)</sup> OL C 197, 2018 6 8, p. 45.

<sup>(2)</sup> OL C 176, 2018 5 23, p. 57.

<sup>(3)</sup> 2019 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2020 m. balandžio 7 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą (OL C 149, 2020 5 5, p. 1). 2020 m. liepos 9 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

- (6) 2016 m. kovo 8 d. pasiūlyme 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 problema būtų geriausia spręsti parengiant konkrečiai kelių transporto sektoriui skirtus teisės aktus;
- (7) 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;
- (8) kadangi transporto sektoriui būdingas didelis judumas, vairuotojai paprastai nėra komandiruojami į kitą valstybę narę pagal paslaugų sutartis ilgam laikotarpiui, kaip kartais būna kituose sektoriuose. Todėl turėtų būti patikslinta, kokiomis aplinkybėmis tokiems vairuotojams netaikomos Direktyvoje 96/71/EB nustatytos ilgalaikio komandiravimo taisyklės;
- (9) subalansuotos sektoriui skirtos taisyklės dėl darbuotojų komandiravimo turėtų būti pagrįstos pakankama vairuotojo bei teikiamų paslaugų ir priimančiosios valstybės narės teritorijos sąsaja. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas tų taisyklių vykdymui užtikrinti, turėtų būti atskirtos skirtingos vežimo operacijų rūšys, priklausomai nuo ryšio su priimančiosios valstybės narės teritorija laipsnio;
- (10) kai vairuotojas dalyvauja dvišalėse vežimo operacijose, vykdomose iš valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi įmonė (toliau – įsisteigimo valstybė narė), į kitos valstybės narės ar trečiosios valstybės teritoriją arba atgal į įsisteigimo valstybę narę, paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare. Tikėtina, kad vienos kelionės metu vairuotojas atliks kelias dvišales vežimo operacijas. Jeigu tokioms dvišalėms operacijoms būtų taikomos komandiravimo taisyklės, ir todėl priimančiojoje valstybėje narėje garantuojamos darbo sutarties sąlygos, būtų neproporcingai apribota laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas;
- (11) turėtų būti patikslinta, 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 būtų laikomas tranzitu;
- (12) kai 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. Tačiau, kai vežimo atitinkama kelio atkarpa operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje arba kaip nedvišalė tarptautinė vežimo operacija, tuomet tai laikoma pakankama sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija ir todėl tokiu atveju turėtų būti taikomos komandiravimo taisyklės;
- (13) kai vairuotojas vykdo kitų rūšių operacijas, visų pirma kabotažo operacijas arba nedvišales tarptautines vežimo operacijas, yra pakankama sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija. Sąsaja egzistuoja vykdamas kabotažo operacijas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 1072/2009 <sup>(6)</sup> ir (EB) Nr. 1073/2009 <sup>(7)</sup>, nes visa vežimo 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 komandiruojančios įmonės įsisteigimo valstybės narės ribų. Todėl teikiamos paslaugos yra susijusios su atitinkamomis priimančiosiomis valstybėmis narėmis, o ne su įsisteigimo valstybe nare. Tais atvejais konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisykles reikalaujama taikyti tik administracinių reikalavimų ir kontrolės priemonių atžvilgiu;
- (14) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad, vadovaujantis Direktyva 2014/67/ES, kitų valstybių narių transporto įmonėms bei komandiruotiems vairuotojams būtų prieinamai ir skaidriai sudaryta galimybė susipažinti 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 jų teritorijose buvo paskelbti visuotinai taikytinai arba kitaip taikomi pagal Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnio 1 ir 8 dalis. Tai turėtų apimti, kai

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> 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, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

tinkama, tas kolektyvinėse sutartyse nustatytas darbo sutarties sąlygas, kurios paprastai taikomos visoms panašioms įmonėms atitinkamoje geografinėje vietovėje. Atitinkama informacija visų pirma turėtų apimti sudedamąsias atlygio dalis, kurios tampa privalomos taikant tokias priemones. Pagal Direktyvą 2014/67/ES turi būti siekiama, kad dalyvautų socialiniai partneriai;

- (15) Sąjungos vežėjai susiduria su vis didėjančia trečiojoje šalyse įsisteigusių vežėjų konkurencija. Todėl labai svarbu užtikrinti, kad Sąjungos vežėjai nebūtų diskriminuojami tų vežėjų atžvilgiu. Pagal Direktyvos 96/71/EB 1 straipsnio 4 dalį ne Bendrijoje įsisteigusios įmonės negali būti taikomos palankesnės sąlygos už tas, kurios taikomos valstybės narės teritorijoje įsisteigusios įmonės. Tas principas taip pat turėtų būti taikomas šioje direktyvoje numatytų specialių komandiravimo taisyklių atžvilgiu. Jis visų pirma turėtų būti taikomas, kai trečiųjų valstybių vežėjai vykdo vežimo operacijas pagal dvišalius ar daugiašalius susitarimus, kuriais suteikiama galimybė patekti į Sąjungos rinką;
- (16) Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) daugiašalė kvotų sistema yra viena iš pagrindinių priemonių, kuriomis reglamentuojamas trečiųjų šalių vežėjų patekimas į Sąjungos rinką ir Sąjungos vežėjų patekimas į trečiųjų šalių rinkas. Dėl kiekvienai ETMK šaliai narei skiriamų leidimų skaičiaus sprendžiama kasmet. Valstybės narės turi gerbti savo išpareigojimą nediskriminuoti Sąjungos vežėjų, kai ETMK susitariama dėl patekimo į Sąjungos rinką sąlygų;
- (17) įgaliojimai derėtis dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ir ši susitarimą sudaryti priklauso Sąjungos išorės kompetencijai. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 <sup>(8)</sup> 2 straipsnio 3 dalį Sąjunga turėtų suderinti kontrolės mechanizmus, kuriuos galima taikyti siekiant kontroliuoti, ar trečiųjų šalių įmonės laikosi nacionalinių ir Sąjungos socialinių taisyklių, su Sąjungos įmonėmis taikomais kontrolės mechanizmais;
- (18) su sunkumais susidurta 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 buvo nepagrįstai apribota laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas, o tai daro neigiamą šalutinį poveikį darbo vietoms ir vežėjų konkurencingumui. Todėl būtina suderinti administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones. Tokiu būdu vežėjai būtų apsaugoti nuo bereikalingo gaišinimo;
- (19) norint užtikrinti veiksmingą ir efektyvų darbuotojų komandiravimo taisyklių, taikomų šiam konkrečiam sektoriui, vykdymą ir išvengti neproporcingos administracinės naštos, kuri tektų vežėjams, kurie nėra Sąjungos rezidentai, kelių transporto sektoriuje turėtų būti nustatyti konkretūs administraciniai reikalavimai ir kontrolės priemonės, visapusiškai pasinaudojant kontrolės priemonių, pavyzdžiui, skaitmeninių tachografų, teikiamomis galimybėmis. Siekiant stebėti, kaip laikomasi šioje direktyvoje bei Direktyvoje 96/71/EB nustatytų pareigų ir tuo pačiu metu tą užduotį padaryti mažiau sudėtingą, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama vežėjams taikyti tik šioje direktyvoje nurodytus administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones, kurie yra pritaikyti kelių transporto sektoriui;
- (20) transporto įmonėms reikia teisinio tikrumo taisyklių ir reikalavimų, kurių jos turi laikytis, atžvilgiu. Tos taisyklės ir tie reikalavimai turėtų būti aiškūs, suprantami ir lengvai prieinami transporto įmonėms ir jais turėtų būti sudaroma galimybė atlikti efektyvius patikrinimus. Svarbu, kad dėl naujų taisyklių neatsirastų nereikalingos administracinės naštos ir kad jas nustatant būtų tinkamai atsižvelgta į mažųjų ir vidutinių įmonių interesus;

<sup>(8)</sup> 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).

- (21) vairuotojams tenkanti administracinė našta ir dokumentų valdymo užduotys turėtų būti pagrįstos. Todėl, nors tam tikri dokumentai turėtų būti laikomi transporto priemonėje patikrinimų keliuose atliekamos inspekcijos atvejais, kitus dokumentus vežėjai ir, kai būtina, valstybės narės, kurioje yra įsisteigęs vežėjas, kompetentingos institucijos turėtų pateikti per Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1024/2012<sup>(9)</sup> sukurtą viešąją sąsają, sujungtą su Vidaus rinkos informacinė sistema (IMI). Kompetentingos institucijos turėtų naudotis valstybių narių savitarpio pagalbos sistema, nustatyta Direktyvoje 2014/67/ES;
- (22) siekiant palengvinti šioje direktyvoje nustatytų komandiravimo taisyklių laikymosi kontrolę, vežėjai valstybių narių, į kurias jie komandiruoja vairuotojus, kompetentingoms institucijoms turėtų pateikti komandiravimo deklaraciją.
- (23) siekiant sumažinti vežėjų administracinę naštą, būtina supaprastinti komandiravimo deklaracijų siuntimo ir atnaujinimo procesą. Todėl Komisija turėtų sukurti daugiakalbę viešąją sąsają, prie kurios vežėjai turėtų prieigą ir kuria naudodamiesi jie galėtų teikti bei atnaujinti informaciją apie komandiravimą ir, prireikus, pateikti IMI kitus svarbius dokumentus;
- (24) atsižvelgiant į tai, kad kai kuriose valstybėse narėse socialiniai partneriai atlieka itin svarbų vaidmenį užtikrinant socialinės teisės aktų vykdymą kelių transporto sektoriuje, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nacionaliniams socialiniams partneriams teikti atitinkamą informaciją, kuria buvo pasidalinta per IMI, siekiant vienintelio tikslo - patikrinti, ar laikomasi komandiravimo taisyklių, kartu laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679<sup>(10)</sup>. Atitinkama informacija socialiniams partneriams turėtų būti teikiama kitais nei būdais nei per IMI;
- (25) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai dėl viešosios sąsajos, sujungtos su IMI, funkcionalumo nustatymo. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojama laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011<sup>(11)</sup>;
- (26) norint padidinti saugumą keliuose, apsaugoti vairuotojų darbo sąlygas ir išvengti konkurencijos iškreipimo dėl reikalavimų nesilaikymo labai svarbu tinkamai, veiksmingai ir nuosekliai užtikrinti darbo ir poilsio laiko taisyklių vykdymą. Todėl pageidautina, kad galiojančių vienodų vykdymo užtikrinimo reikalavimų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/22/EB<sup>(12)</sup>, taikymo sritis būtų išplėsta ir apimtų tikrinimą, ar laikomasi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/15/EB<sup>(13)</sup> nustatytų darbo laiko nuostatų;
- (27) atsižvelgiant į duomenų sekas, reikalingas norint patikrinti, kaip laikomasi Direktyvoje 2002/15/EB nustatytų darbo laiko taisyklių, patikrinimų kelyje mastas priklauso nuo technologijos, leidžiančios apimti pakankamą laikotarpį, kūrimo ir diegimo. Atliekant patikrinimus kelyje turėtų būti tikrinami tik tie aspektai, kuriuos galima veiksmingai patikrinti naudojant tachografą ir susijusią įrangą transporto priemonėje, o išsamūs patikrinimai turėtų būti atliekami tik įmonių patalpose;
- (28) patikrinimai kelyje turėtų būti atliekami veiksmingai ir greitai, kad jie būtų užbaigti per kuo trumpesnę laiką ir vairuotojas būtų kuo mažiau gaišinamas. Turėtų būti aiškiai atskirtos vežėjų pareigos ir vairuotojų pareigos;

<sup>(9)</sup> 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 (VRI reglamentas) (OL L 316, 2012 11 14, p. 1).

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> 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).

<sup>(12)</sup> 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, panaikinanti Direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).

<sup>(13)</sup> 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).

- (29) valstybių narių vykdymo užtikrinimo institucijų bendradarbiavimas turėtų būti labiau skatinamas vykdant suderintus patikrinimus, kuriuos valstybės narės turėtų stengtis išplėsti apimdamos patikrinimus įmonių patalpose. Europos darbo institucija, kurios veiklos sritis, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1149 <sup>(14)</sup> 1 straipsnio 4 dalyje, apima Direktyvą 2006/22/EB, galėtų atlikti svarbų vaidmenį padedant valstybėms narėms atlikti suderintus patikrinimus ir galėtų remti jų dedamas pastangas švietimo ir mokymo srityje;
- (30) paaiškėjo, kad valstybių narių administracinis bendradarbiavimas įgyvendinant socialines taisykles kelių transporto sektoriuje yra nepakankamas, 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;
- (31) siekiant skatinti veiksmingą administracinį bendradarbiavimą ir veiksmingą keitimąsi informacija, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1071/2009 <sup>(15)</sup> reikalaujama, kad valstybės narės, pasitelkdamos Europos kelių transporto įmonių registro (ERRU) sistemą, sujungtų savo nacionalinius elektroninius registrus. Atliekant patikrinimus keliuose per tą sistemą prieinama informacija turėtų būti išplėsta;
- (32) siekiant palengvinti ir pagerinti valstybių narių komunikavimą, užtikrinti vienodesnę socialinių taisyklių taikymą transporto sektoriuje ir sudaryti palankesnes sąlygas vežėjams laikytis administracinių reikalavimų komandiruojuotais vairuotojais, Komisija turėtų parengti vieną ar daugiau naujų IMI modulių. Svarbu, kad IMI leistų patikrinti komandiravimo deklaracijų galiojimą atliekant patikrinimus keliuose;
- (33) keitimasis informacija, vykdant veiksmingą valstybių narių administracinį bendradarbiavimą ir teikiant savitarpio paramą, turėtų atitikti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (ES) 2016/679 ir (ES) 2018/1725 <sup>(16)</sup> nustatytas asmens duomenų apsaugos taisykles. Keičiantis informacija per IMI taip pat turėtų būti laikomasi Reglamento (ES) Nr. 1024/2012;
- (34) siekiant padidinti vykdymo užtikrinimo veiksmingumą, efektyvumą ir nuoseklumą, pageidautina išplėtoti funkcijas ir išplėsti esamų nacionalinių rizikos įvertinimo sistemų naudojimą. Prieiga prie duomenų, esančių rizikos įvertinimo sistemose, leistų atitinkamos valstybės narės kompetentingoms kontrolės institucijoms tiksliau tikrinti reikalavimų nesilaikančius vežėjus. Vienoda transporto įmonių rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulė turėtų padėti užtikrinti sąžiningesnes sąlygas, taikomas tikrinant vežėjus;
- (35) įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, Komisijai Direktyva 2006/22/EB suteikti įgaliojimai turėtų būti suderinti su Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 290 ir 291 straipsniais;
- (36) siekiant užtikrinti vienodas Direktyvos 2006/22/EB įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai padidinti minimalų darbo dienų, kurias dirbo valstybių narių patikrinti transporto priemonių vairuotojai, skaičių iki 4 %; išsamiai paaiškinti surinktųjų statistikos kategorijų sąvokas; skirti įstaigą skatinti aktyvų valstybių narių keitimąsi duomenimis, patirtimi ir žiniomis; nustatyti bendrą įmonės rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulę; nustatyti geriausios vykdymo užtikrinimo praktikos gaires; nustatyti bendrą požiūrį į kitų darbų laikotarpių registravimą ir kontroliavimą ir ne trumpesnių kaip vienos savaitės laikotarpių, kai vairuotojas yra ne transporto priemonėje ir negali su ja vykdyti jokios veiklos, registravimą ir kontroliavimą; ir remti bendrą požiūrį

<sup>(14)</sup> 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).

<sup>(15)</sup> 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).

<sup>(16)</sup> 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).



dėl tos direktyvos įgyvendinimo, skatinti vykdomųjų institucijų nuoseklų požiūrį ir suderintą Reglamento (EB) Nr. 261/2006 aiškinimą bei sudaryti palankesnes sąlygas transporto sektoriaus ir vykdomųjų institucijų dialogui. Visų pirma, priimdama įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma bendra įmonės rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulė, Komisija turėtų užtikrinti, kad įmonių atžvilgiu būtų laikomasi vienodo požiūrio taikant šioje direktyvoje numatytus kriterijus. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;

- (37) siekiant atspindėti geriausios praktikos pokyčius, kiek tai susiję su patikrinimais ir standartine įranga, kurią turi turėti patikrinimus atliekantys padaliniai, ir nustatyti arba atnaujinti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ar Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014<sup>(17)</sup> pažeidimų sunkumo vertinimą, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal SESV 290 straipsnį, kuriais atitinkamai būtų iš dalies keičiami Direktyvos 2006/22/EB I, II ir III priedai. 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 teisėkūros<sup>(18)</sup> 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;
- (38) todėl Direktyva 2006/22/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista;
- (39) transporto įmonėms taikomos tam tikros specialios komandiravimo taisyklės ir joms tenka atsakomybė už tų taisyklių pažeidimų, kuriuos jos padaro, pasekmes. Tačiau, siekdamas užkirsti kelią įmonių, užsakančių krovinių vežimo kelių transportu paslaugas, piktnaudžiavimui, valstybės narės taip pat turėtų nustatyti aiškias ir nuspėjamas taisykles, reglamentuojančias sankcijas krovinių siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams tais atvejais, kai jie žinojo arba, atsižvelgiant į visas susijusias aplinkybes, turėjo žinoti, kad jų užsakytomis vežimo paslaugomis bus pažeistos specialios komandiravimo taisyklės;
- (40) siekiant užtikrinti sąžiningas konkurencijos sąlygas 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;
- (41) Komisija turėtų įvertinti darbuotojų komandiravimo taisyklių taikymo ir vykdymo užtikrinimo poveikį kelių transporto sektoriui ir pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai to vertinimo rezultatų ataskaitą, kai tinkama, kartu su pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto;
- (42) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. viena vertus, užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir socialinę apsaugą, o kita vertus, vežėjams – tinkamas verslo ir sąžiningos konkurencijos sąlygas, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl šios direktyvos masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (43) nacionalinės priemonės, kuriomis ši direktyva perkeliama į nacionalinę teisę, turėtų būti taikomos nuo 18 mėnesių po šios direktyvos įsigaliojimo dienos. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/957<sup>(19)</sup> turi būti taikoma kelių transporto sektoriui pagal tos direktyvos 3 straipsnio 3 dalį nuo 2022 m. vasario 2 d.,

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 Direktyvos 2014/67/ES aspektų, susijusių su šių vairuotojų komandiravimui taikomais administraciniais reikalavimais ir kontrolės priemonėmis.

<sup>(17)</sup> 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).

<sup>(18)</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

<sup>(19)</sup> 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/957, kuria iš dalies keičiama Direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 173, 2018 7 9, p. 16).

2. Šios konkrečios taisyklės taikomos vairuotojams, įdarbintiems valstybėje narėje įsisteigusiose įmonėse, kurios priima tarpvalstybinę priemonę, nurodytą Direktyvos 96/71/EB 1 straipsnio 3 dalies a punkte.

3. Nepaisant Direktyvos 96/71/EB 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas, vykdamas dvišales vežimo operacijas prekių atžvilgiu, nelaikomas komandiruoju 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.

Nuo 2022 m. vasario 2 d., t. y. nuo dienos, kai reikalaujama, kad vairuotojai pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 7 dalį rankiniu būdu registruotų duomenis apie sienos kirtimą, valstybės narės šios dalies pirmoje ir antroje pastraipose nustatytą išimtį krovinių vežimui taip pat taiko, jeigu 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 pradedama vykdyti iš įsisteigimo valstybės narės ir per kurią nebuvo atliekama jokios papildomos veiklos, vykdoma dvišalė vežimo operacija į įsisteigimo valstybę narę, papildomai veiklai trečiojoje pastraipoje nustatyta išimtis taikoma ne daugiau kaip dviem papildomiems pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksams trečiojoje pastraipoje nustatytais sąlygomis.

Šios dalies trečioje ir ketvirtoje pastraipose numatytos papildomos veiklos išimties taikomos tik iki tos dienos, nuo kurios valstybėje narėje įregistruotose transporto priemonėse privaloma pirmą kartą montuoti išmaniuosius tachografus, atitinkančius reikalavimus registruoti sienos kirtimus ir papildomą veiklą, nurodytą Reglamento (ES) Nr. 165/2014 8 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje, kaip nurodyta to reglamento 8 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje. Nuo tos dienos šios dalies trečioje ir ketvirtoje pastraipose numatytos papildomos veiklos išimties taikomos tik tiems vairuotojams, kurie naudoja transporto priemones, kuriose sumontuoti pažangieji tachografai, kaip numatyta to reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.

4. Nepaisant Direktyvos 96/71/EB 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas, vykdamas dvišales keleivių vežimo operacijas, nelaikomas komandiruoju Direktyvos 96/71/EB tikslais.

Šioje direktyvoje dvišalė transporto operacija tarptautinio vienkartinio arba reguliaraus keleivių vežimo srityje, kaip suprantama Reglamente (EB) Nr. 1073/2009, yra laikoma atlikta tada, kai vairuotojas atlieka vieną iš šių operacijų:

- a) įlaipina keleivius įsisteigimo valstybėje narėje ir išlaipina juos kitoje valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje;
- b) įlaipina keleivius valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje ir išlaipina juos įsisteigimo valstybėje narėje arba
- c) 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.

Nuo 2022 m. vasario 2 d., t. y. nuo dienos, nuo kurios reikalaujama, kad vairuotojai pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 7 dalį rankiniu būdu registruotų sienos kirtimo duomenis, valstybės narės šios dalies pirmoje ir antroje pastraipose nustatytą išimtį taiko taip pat dvišalio keleivių vežimo operacijos atžvilgiu, kai vairuotojas taip pat vieną kartą įlaipina keleivius ir (arba) vieną kartą išlaipina keleivius valstybėse narėse arba trečiojoje valstybėje, kurias vairuotojas kerta, su sąlyga, kad jis neteikia keleivių vežimo paslaugų tarp dviejų kertamos valstybės narės vietovių. Ta pati nuostata taikoma grįžtamajai kelionei.

Šios dalies trečioje pastraipoje numatyta papildomos veiklos išimtis taikoma tik iki tos dienos, nuo kurios valstybėje narėje įregistruotose transporto priemonėse privaloma pirmą kartą montuoti išmaniuosius tachografus, atitinkančius reikalavimus registruoti sienos kirtimus ir papildomą veiklą, nurodytą Reglamento (ES) Nr. 165/2014 8 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje, kaip nurodyta to reglamento 8 straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje. Nuo tos dienos šios dalies trečioje pastraipoje numatyta papildomos veiklos išimtis taikoma tik tiems vairuotojams, kurie naudoja transporto priemones, kuriose sumontuoti išmanieji tachografai, kaip numatyta to reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.

5. Nepaisant Direktyvos 96/71/EB 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas nelaikomas komandiruoju Direktyvos 96/71/EB tikslais, jeigu vairuotojas kerta tranzitu valstybės narės teritoriją nepakraudamas ar neiškraudamas krovinių ir neišlipindamas ar neišlipindamas keleivių.

6. Nepaisant Direktyvos 96/71/EB 2 straipsnio 1 dalies, vairuotojas nelaikomas komandiruoju Direktyvos 96/71/EB tikslais, jei vykdo kombinuotojo vežimo operacijos, kaip apibrėžta Tarybos direktyvoje 92/106/EEB<sup>(20)</sup>, pradinę arba galutinę kelio atkarpą, jei kelio atkarpa savaime yra sudaryta iš dvišalių vežimo operacijų, kaip apibrėžta šio straipsnio 3 dalyje.

7. Vairuotojas, vykdydamas kabotažo operacijas, kaip apibrėžta reglamentuose (EB) Nr. 1072/2009 ir (EB) Nr. 1073/2009, laikomas komandiruoju pagal Direktyvą 96/71/EB.

8. 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. Tas komandiravimo laikotarpis nesumuojamas su ankstesniais komandiravimo laikotarpiais, kai tokias tarptautines operacijas vykdo tas pats vairuotojas arba kitas vairuotojas, kurį jis pakeičia.

9. Valstybės narės turi užtikrinti, kad, laikantis Direktyvos 2014/67/ES, su Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnyje nurodytomis darbo sutarties sąlygomis, nustatytais nacionaliniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose arba kolektyvinėse sutartyse ar arbitražo sprendimuose, kurie jų teritorijose buvo paskelbti visuotinai taikytiniais arba yra kitaip taikomi pagal tos Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnio 1 ir 8 dalis, būtų prienamai 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.

10. Ne valstybėje narėje įsisteigusioms transporto įmonėms nesudaromos palankesnės sąlygos nei valstybėje narėje įsisteigusioms įmonėms, įskaitant atvejus, kai jos vykdo transporto operacijas pagal dvišalius ar daugišalius susitarimus, kuriais suteikiama galimybė patekti į Sąjungos rinką ar jos dalis.

11. 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:

a) įpareigoti kitoje valstybėje narėje įsisteigusį vežėją 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; toje komandiravimo deklaracijoje nurodoma ši informacija:

i) vežėjo tapatybė, nurodant bent jau Bendrijos licencijos numerį (jei šis numeris turimas);

ii) transporto vadybininko arba kito kontaktnio asmens 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) vairuotojo tapatybė, 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) ar vykdoma transporto paslaugų rūšis yra krovinių vežimas, keleivių vežimas, tarptautinis vežimas arba kabotažo operacija;

b) įpareigoti vežėją užtikrinti, kad vairuotojas turėtų popierine arba elektronine forma, ir įpareigoti vairuotoją turėti ir pateikti, kai per patikrinimą kelyje jo to paprašoma:

i) per IMI pateiktos komandiravimo deklaracijos kopiją;

<sup>(20)</sup> 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).



- ii) transporto operacijos, vykdomos priimančiojoje valstybėje narėje, įrodymą, pavyzdžiui, elektroninį važtaraštį (e. CMR), arba įrodymą, nurodytą Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnio 3 dalyje;
  - iii) tachografų įrašus, visų pirma valstybių narių, kuriose vairuotojas buvo, kai vykdė tarptautines vežimo kelių transportu operacijas arba kabotažo operacijas, šalių simbolių, vadovaujantis reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytais registravimo ir įrašų saugojimo reikalavimais;
- c) įpareigoti vežėją po komandiravimo laikotarpio, gavus tiesioginį valstybės narės, į kurią buvo komandiruota, kompetentingų institucijų prašymą, per su IMI sujungtą viešąją sąsają pateikti šios dalies b punkto ii ir iii papunkčiuose nurodytų dokumentų kopijas, taip pat dokumentus apie komandirauto vairuotojo darbo užmokestį, susijusius su komandiravimo laikotarpiu, darbo sutartį arba lygiavertį dokumentą, kaip apibrėžta Tarybos direktyvos 91/533/EEB<sup>(21)</sup> 3 straipsnyje, darbo laiko apskaitos žiniaraščius, susijusius su vairuotojo darbu, ir mokėjimo patvirtinimus.

Vežėjas dokumentus per su IMI sujungtą viešąją sąsają atsiunčia ne vėliau kaip per aštuonias 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 su IMI sujungtą viešąją sąsają.

Įsisteigimo valstybės narės kompetentingos institucijos užtikrina, kad jie per IMI per 25 darbo dienas nuo savitarpio pagalbos prašymo dienos pateiktų prašomą dokumentaciją valstybės narės, į kurią buvo komandiruota, kompetentingoms institucijoms.

Siekdamos nustatyti, ar vairuotojai pagal šio straipsnio 3 ir 4 dalis neturi būti laikomi komandiruotais, valstybės narės kaip kontrolės priemonę gali nustatyti tik pareigą vairuotojui popierine arba elektronine forma turėti ir pateikti, jei per patikrinimą kelyje to paprašoma, atitinkamų tarptautinių vežimų įrodymus, pavyzdžiui, elektroninį važtaraštį (e. CMR) arba įrodymus, nurodytus Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnio 3 dalyje, ir tachografo įrašus, kaip nurodyta šios dalies b punkto iii papunktyje.

12. Kontrolės tikslais vežėjas su IMI susietoje viešojoje sąsajoje nuolat atnaujinama 11 dalies a punkte nurodytas komandiravimo deklaracijas.

13. Komandiravimo deklaracijose pateikta informacija 24 mėnesius saugoma IMI saugykloje, kad būtų galima atlikti patikrinimus.

Valstybė narė gali leisti kompetentingai institucijai teikti nacionaliniams socialiniams partneriams kitais nei per IMI būdais, atitinkamą IMI turimą informaciją tiek, kiek tai būtina siekiant patikrinti, ar laikomasi komandiravimo taisyklių, ir laikantis nacionalinės teisės ir praktikos, su sąlyga, kad:

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

14. Ne vėliau kaip 2021 m. vasario 2 d. Komisija įgyvendinimo aktu nustato su IMI susietos viešosios sąsajos funkcijas. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 4 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

15. Valstybės narės, įgyvendindamos kontrolės priemones, turi vengti bereikalingo gaišinimo, kuris galėtų turėti įtakos komandiravimo trukmei ir datoms.

<sup>(21)</sup> 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).

16. 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 daliniai 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 socialinės teisės aktų įgyvendinti, kuria panaikinama Tarybos direktyva 88/599/EEB“;

2. 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

#### Dalykas

„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.

(\*) 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 panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

(\*\*) 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 laikomasi Direktyvos 2002/15/EB, apsiriboja tik tais aspektais, kurie gali būti veiksmingai patikrinti naudojant tachografą ir susijusią įrašymo įrangą. Išsamus atitiktis Direktyvos 2002/15/EB nuostatomis patikrinimas gali būti atliekamas tik įmonių patalpose.“;

b) 3 dalies pirmą ir antrą pastraipą pakeičiamos taip:

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

Nuo 2012 m. sausio 1 d. Komisija įgyvendinimo aktu gali šį minimalų skaičių padidinti iki 4 %, jei pagal 3 straipsnį surinkti statistiniai duomenys parodo, kad vidutiniškai daugiau kaip 90 % visų patikrintų transporto priemonių yra sumontuoti skaitmeniniai tachografai. Priimdama sprendimą Komisija taip pat atsižvelgia į esamų vykdymo užtikrinimo priemonių efektyvumą, visų pirma į turimus skaitmeninių tachografų duomenis įmonėse. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

c) įterpiama ši dalis:

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

d) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnį ir Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnį Komisijai pateikiama informacija apima kelyje patikrintų vairuotojų, įmonėse atliktų patikrinimų, patikrintų darbo dienų ir nustatytų pažeidimų skaičių bei jų pobūdį, ir nurodoma, ar buvo vežami keleiviai, ar prekės.“;

4. 3 straipsnio penkta pastraipa pakeičiama taip:

„Prireikus Komisija įgyvendinimo aktais išsamiai paaiškina pirmos pastraipos a ir b punktuose minėtų kategorijų sąvokas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

5. 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

#### **Suderinti patikrinimai**

Valstybės narės bent šešis kartus per metus 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 įmonių patalpose.

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

6. 6 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Patikrinimai įmonių patalpose 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.“;

7. 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) b punktas pakeičiamas taip:

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

ii) 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.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Valstybių narių keitimąsi duomenimis, patirtimi ir žiniomis pirmiausia, bet ne tik, aktyviai skatina 12 straipsnio 1 dalyje nurodytas komitetas ir bet kokia įstaiga, kurią įgyvendinimo aktais gali paskirti Komisija. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

8. 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

**Keitimasis informacija**

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

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

b) jei atskirais atvejais valstybė narė pateikia pagrįstą prašymą.

2. Valstybė narė kitos valstybės narės pagal 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 nuo prašymo gavimo apie tai praneša prašymą pateikusiai valstybei narei. Prašymą pateikusi valstybė narė turi išsamiau pagrįsti prašymą. Jei prašymą pateikusi valstybė narė negali išsamiau pagrįsti savo prašymo, prašymą gavusi valstybė narė prašymą gali atmesti.

Jei patenkinti prašymą pateikti informaciją arba atlikti patikrinimus, kontrolę ar tyrimus yra sunku arba neįmanoma, valstybė narė, kuriai buvo pateiktas prašymas, apie tai per 10 darbo dienų nuo prašymo gavimo praneša prašymą pateikusiai valstybei narei ir tinkamai pagrindžia, kodėl tai padaryti sunku arba neįmanoma. Atitinkamos valstybės narės tai aptaria tarpusavyje siekdamos rasti sprendimo būdą.

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

3. Šiame straipsnyje numatytas keitimasis informacija vykdomas per Vidaus rinkos informacinę sistemą (toliau – IMI), nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1024/2012 (\*). Tai netaikoma informacijai, 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 panaikinant 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 atskiros įmonės 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 2021 m. birželio 2 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato bendrą įmonės rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulę. Ta bendra formulė atsižvelgiama į įvykdytų pažeidimų skaičių, sunkumą ir dažnumą, ir kontrolės, per kurią jokių pažeidimų nenustatyta, rezultatus, taip pat į tai, ar kelių transporto įmonė visose savo transporto priemonėse naudojo išmaniuosius tachografus pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 II skyrių. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šios direktyvos 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

b) 2 dalies antras sakinys 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 sunkumo 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 kategorijos turėtų apimti tuos pažeidimus, dėl kurių, nesilaikant atitinkamų Reglamentų (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nuostatų, kyla didelė mirties arba sunkaus kūno sužalojimo rizika.“;

d) papildoma šiomis dalimis:

„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 savo nacionalinėje rizikos įvertinimo sistemoje esančia informacija per sąveikius nacionalinius elektroninius registrus, kaip nurodyta to reglamento 16 straipsnyje.“;

10. 11 straipsnis pakeičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato geriausios vykdymo užtikrinimo praktikos gaires. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Tos gairės paskelbiamos kas dveji metai teikiamoje Komisijos ataskaitoje.“;

b) 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 šios direktyvos 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

11. 12–15 straipsniai pakeičiami taip:

„12 straipsnis

#### **Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Reglamento (ES) Nr. 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.



13 straipsnis

### **Įgyvendinimo priemonės**

Valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija priima įgyvendinimo aktus, turėdama vieną iš šių tikslų:

- a) remti bendrą požiūrį dėl šios direktyvos įgyvendinimo;
- b) skatinti vykdomųjų institucijų nuoseklų požiūrį ir suderintą Reglamento (EB) Nr. 561/2006 aiškinimą;
- c) sudaryti palankesnes sąlygas transporto sektoriaus ir vykdomųjų institucijų dialogui.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šios direktyvos 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

14 straipsnis

### **Derybos su trečiosiomis valstybėmis**

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

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

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 atspindinti geriausios praktikos pokyčius.

---

(\*) 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. 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 penkerių metų laikotarpiui nuo 2020 m. rugpjūčio 1 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki 5 metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiais 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.“;

13. I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) A dalis iš dalies keičiama taip:

i) 1 ir 2 punktai pakeičiami 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;
2. Reglamento (ES) Nr. 165/2014 36 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytam laikotarpiui, visi atvejai, kai viršijamas transporto priemonės leistinas greitis, N<sub>3</sub> kategorijos transporto priemonėms apibrėžtini kaip bet kokie ilgesni kaip vienos minutės laikotarpiai, kurių metu transporto priemonė viršija 90 km/h greitį, arba M<sub>3</sub> kategorijos transporto priemonėms – kai viršijamas 105 km/h greitis (N<sub>3</sub> ir M<sub>3</sub> 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).“;

ii) 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;“;

iii) papildoma šiuo 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.“;

b) B dalis iš dalies keičiama taip:

i) pirma pastraipa papildoma šiais punktais:

- „4. maksimalaus vidutinio savaitės darbo laiko, pertraukų ir naktinio darbo reikalavimų, nustatytų Direktyvos 2002/15/EB 4, 5 ir 7 straipsniuose, laikymasis;
5. stebėjimas, kaip įmonės laikosi pareigų dėl vairuotojų apgyvendinimo apmokėjimo ir vairuotojų darbo organizavimo pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 ir 8a dalis.“;

ii) antra pastraipa pakeičiama taip:

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

## 3 straipsnis

**Reglamento (ES) Nr. 1024/2012 dalinis 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 socialinės teisės aktų įgyvendinti ir kuria panaikinama Tarybos direktyva 88/599/EEB (\*): 8 straipsnis.
14. 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2020/1057, 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 (\*\*) 1 straipsnio 14 dalis.

(\*) OL L 102, 2006 4 11, p. 35.

(\*\*) OL L 249, 2020 7 31, p. 49.“

## 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

**Baudos ir sankcijos**

1. Valstybės narės nustato baudų, taikomų siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams pažeidus pagal 1 straipsnį priimtas nacionalines nuostatas, jei jie žinojo arba, atsižvelgiant į visas atitinkamas aplinkybes, turėjo žinoti, kad jų užsakytomis vežimo paslaugomis pažeidžiamos tos nuostatos.
2. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus pagal 1 straipsnį priimtas nacionalines nuostatas, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos 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 pareigų 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 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 pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai 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. Kai tinkama, prie vertinimo rezultatų 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, kylančias iš šios direktyvos.

*9 straipsnis***Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2022 m. vasario 2 d. priima ir paskelbia priemones, būtinas, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Tas nuostatas jos taiko nuo 2022 m. vasario 2 d.

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

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

*10 straipsnis***Įsigaliojimas**

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

*11 straipsnis***Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2020 m. liepos 15 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

D.M. SASSOLI

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

J. KLOECKNER

---