

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2020/1055

2020 m. liepos 15 d.

**kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS 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) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 <sup>(4)</sup> ir (EB) Nr. 1072/2009 <sup>(5)</sup> įgyvendinimo patirtis rodo, kad tam tikri tų reglamentų taisyklių aspektai gali būti patobulinti;
- (2) jei nacionalinėje teisėje nenumatyta kitaip, kol kas taisyklės dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla netaikomos įmonėms, kurios krovinių vežimo kelių transportu veikla verčiasi naudodamos tik motorines transporto priemones, kurių leidžiama pakrautos motorinės transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos, arba tos ribos neviršijančius transporto priemonių junginius. Tokių įmonių, vykdančių ir nacionalines, ir tarptautines vežimo operacijas, skaičius didėja. Todėl kelios valstybės narės nusprendė toms įmonėms taikyti Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytas taisykles dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla. Siekiant, kad, taikant bendras taisykles, būtų išvengta galimų spragų ir būtų užtikrintas minimalus sektorius, kuriame naudojamos išimtinai kroviniams vežti skirtos motorinės transporto priemonės, kurių leidžiama pakrautos motorinės transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos, profesionalizacijos lygis ir taip būtų suderintos visų vežėjų konkurencijos sąlygos, tas reglamentas turėtų būti iš dalies pakeistas. Reikalavimai norint verstis šia profesine veikla turėtų tapti privalomi vežėjams, tarptautinio vežimo operacijose naudojantiems išimtinai kroviniams vežti skirtas motorines transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė viršija 2,5 tonos, bet neviršija 3,5 tonos;
- (3) Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009 tam tikra tarptautinio krovinių vežimo veikla atleidžiama nuo reikalavimo turėti Bendrijos licenciją siekiant patekti į Europos krovinių vežimo kelių transportu rinką. Pagal tos rinkos organizavimo principus krovinių vežimo kelių transportu įmonės, vežančios krovinius motorinėmis transporto priemonėmis arba transporto priemonių junginiais, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė neviršija 2,5 tonos, turėtų būti atleistos nuo reikalavimo turėti Bendrijos licenciją ar kitą vežimo leidimą;
- (4) nors transporto priemonėms, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra mažesnė už tam tikrą ribą, Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 netaikomas, tuo reglamentu valstybėms narėms suteikiama galimybė tokioms transporto priemonėms taikyti visas jo nuostatas arba jų dalį;
- (5) šiuo metu valstybės narės turi teisę asmenims, norintiems verstis profesine vežimo kelių transportu veikla taikyti ne tik Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytus, bet ir papildomus reikalavimus. Paaiškėjo, kad ši galimybė nėra reikalinga būtiniams poreikiams patenkinti, ir dėl jos atsirado skirtumų tokio patekimo atžvilgiu. Todėl ji turėtų būti panaikinta;

<sup>(1)</sup> OL C 197, 2018 6 8, p. 38.

<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 153, 2020 5 7, p. 1). 2020 m. liepos 9 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(4)</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>(5)</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).

- (6) siekiant kovoti su vadinamųjų priedangos įmonių reiškiniu ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir vienodas sąlygas vidaus rinkoje, būtina užtikrinti, valstybėje narėje įsisteigę vežėjai kelių transportu toje valstybėje narėje faktiškai ir nuolat būtų ir iš jos vykdytų savo veiklą. Todėl, atsižvelgiant į sukauptą patirtį, būtina patikslinti ir sugriežtinti nuostatas, susijusias su faktinės ir nuolatinės buveinės turėjimu, kartu vengiant neproporcingos administracinės naštos nustatymo;
- (7) faktinis ir nuolatinis buvimas įsisteigimo valstybėje narėje turėtų visų pirma reikšti reikalavimą, kad įmonė vykdytų vežimo operacijas naudodama tinkamą techninę įrangą, esančią toje valstybėje narėje;
- (8) pagal Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009 reikalaujama, kad įmonės faktiškai ir nepertraukiamai vykdytų veiklą įsisteigimo valstybėje narėje esančiame veiklos centre su tinkama technine įranga bei priemonėmis, ir juo leidžiama nustatyti papildomus reikalavimus nacionaliniu lygmeniu, iš kurių dažniausiai pasitaikantis – reikalavimas turėti stovėjimo vietas įsisteigimo valstybėje narėje. Tačiau tų nevienodai taikomų reikalavimų nepakanka tam, kad būtų užtikrintas tikras ryšys su ta valstybe nare veiksmingai kovojant su priedangos įmonėmis ir sumažinti sistemingo kabotažo ir vadinamųjų klajoklių vairuotojų veiklos, organizuojamos iš įmonės, į kurią transporto priemonės nesugrįžta, riziką. Atsižvelgiant į tai, kad tinkamam vidaus rinkos veikimui transporto srityje gali prireikti specifinių įsisteigimo teisės ir paslaugų teikimo taisyklių, tikslinga toliau derinti įsisteigimo reikalavimus ir griežtinti reikalavimus, susijusius su vežėjo naudojamų transporto priemonių buvimu įsisteigimo valstybėje narėje. Apibrėžiant aiškų minimalų laikotarpį, per kurį transporto priemonė turi sugrįžti, taip pat padedama užtikrinti, kad tos transporto priemonės galėtų būti tinkamai prižiūrimos naudojant techninę įrangą, esančią įsisteigimo valstybėje narėje, ir palengvinama kontrolė.

Tokio grįžimo ciklas turėtų būti sinchronizuotas su Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006 <sup>(6)</sup> nustatyta transporto įmonės pareiga organizuoti savo veiklą taip, kad vairuotojas galėtų grįžti namo bent kas keturias savaites, kad abi pareigas būtų galima įvykdyti vairuotojui grįžtant kartu su transporto priemone bent kas antrą keturių savaičių ciklą. Šiuo sinchronizavimu sustiprinama vairuotojo teisė grįžti ir sumažinama rizika, kad transporto priemonė turėtų grįžti tik tam, kad būtų įvykdytas šis naujas su įsisteigimo vieta susijęs reikalavimas. Tačiau reikalavimu sugrįžti į įsisteigimo valstybę narę neturėtų būti reikalaujama, kad įsisteigimo valstybėje narėje būtų vykdomas tam tikras operacijų skaičius arba neturėtų būti kitaip ribojama vežėjų galimybė teikti paslaugas vidaus rinkoje;

- (9) tiek, kiek galimybė verstis profesine vežimo kelių transportu veikla priklauso nuo nepriekaištingos atitinkamos įmonės reputacijos, reikia patikslinti, į kurių asmenų veiksmus turi būti atsižvelgiama, kokios administracinės procedūros turi būti taikomos ir po kokio laukimo laikotarpio nepriekaištingą reputaciją praradęs transporto vadybininkas ją gali atgauti;
- (10) atsižvelgiant į tai, kad sunkūs nacionalinių mokesčių taisyklių pažeidimai gali turėti didelį poveikį sąžiningos konkurencijos vežimo kelių transportu rinkoje sąlygoms, jie turėtų būti įtraukti į aspektų, svarbių atliekant nepriekaištingos reputacijos vertinimą, sąrašą;
- (11) atsižvelgiant į tai, kad sunkūs Sąjungos taisyklių, reglamentuojančių darbuotojų komandiravimą kelių transporto srityje, kabotažą ir sutartiniams išpareigojimams taikomą teisę, pažeidimai gali turėti didelį poveikį vežimo kelių transportu rinkai ir darbuotojų socialinei apsaugai, jie turėtų būti įtraukti į aspektų, svarbių atliekant nepriekaištingos reputacijos vertinimą, sąrašą;
- (12) atsižvelgiant į sąžiningos konkurencijos svarbą vidaus rinkoje, vertinant nepriekaištingą transporto vadybininkų ir transporto įmonių reputaciją turėtų būti atsižvelgiama į su šiuo klausimu susijusių Sąjungos taisyklių, įskaitant taisykles dėl patekimo į rinką, pavyzdžiui, kabotažo taisykles, pažeidimus. Atitinkamai turėtų būti patikslintos įgaliojimų sąlygos, pagal kurias Komisija turi apibrėžti susijusių pažeidimų sunkumo lygį;
- (13) nacionalinėms kompetentingoms institucijoms sunku nustatyti, kokius dokumentus turi pateikti įmonės, siekdamos įrodyti savo finansinę būklę, visų pirma, jei jos neturi patvirtintos metinės atskaitomybės. Turėtų būti paaiškintos taisyklės, susijusios su reikalaujamais finansinės būklės įrodymais;

<sup>(6)</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 panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- (14) įmonės, kurios krovinių vežimo kelių transportu veikla verčiasi tarptautinio vežimo operacijose naudodamos išimtinai kroviniams vežti skirtas motorines transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė viršija 2,5 tonos, tačiau neviršija 3,5 tonos, turėtų tenkinti minimalius finansinės būklės reikalavimus, kad užtikrintų, jog jos turi priemonių nuolat ir ilgą laiką vykdyti operacijas. Tačiau, kadangi šiomis transporto priemonėmis vykdomos operacijos paprastai būna riboto masto, atitinkami reikalavimai dėl finansinės būklės turėtų būti mažiau griežti nei tie, kurie taikomi tą ribą viršijančias transporto priemones naudojančioms vežėjams. Nustatant reikalaujamą finansinę būklę turėtų būti atsižvelgiama į transporto priemonių junginius. Kompetentinga institucija turėtų taikyti aukštesnio lygio finansinį reikalavimą, jei leidžiama pakrauto transporto priemonių junginio masė viršija 3,5 tonos;
- (15) siekiant toliau taikyti ir nustatyti aukštesnius įmonėms skirtus standartus, nedarant neigiamo poveikio vidaus rinkai kelių transporto srityje, valstybės narės turėtų būti leidžiama taikyti finansinius reikalavimus, susijusius su sunkiųjų transporto priemonių naudojimu, ir jų teritorijoje įsisteigusioms įmonėms transporto priemonių, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos, atžvilgiu;
- (16) siekiant užtikrinti kelių transporto sektoriaus patikimumą ir gerinti įsiskolinimo viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms mažinimą, valstybės narės turėtų būti suteikta galimybė reikalauti, kad būtų laikomasi mokėjimo viešiesiems subjektams prievolės, pavyzdžiui, pridėtinės vertės mokesčio skolos ir socialinio draudimo įmokų, ir reikalauti, kad įmonėms nebūtų taikomos procedūros, nustatytos jų turtui apsaugoti;
- (17) nacionaliniuose elektroniniuose registruose laikoma informacija apie vežėjus turėtų būti kuo išsamesnė ir nuolat atnaujinama, siekiant nacionalinėms institucijoms, atsakingoms už susijusių taisyklių vykdymo užtikrinimą, suteikti galimybę turėti pakankamai informacijos apie vežėjus, kurių veikla tirama. Visų pirma, informacija, susijusi su vežėjų turimų transporto priemonių valstybiniais numerio ženklais ir vežėjų rizikos įvertinimu, turėtų padėti geriau užtikrinti reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 nuostatų vykdymą nacionaliniu ir tarpvalstybiniu lygmenimis. Todėl nacionalinių elektroninių registrų reglamentuojančios taisyklės turėtų būti atitinkamai pakeistos;
- (18) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti, *inter alia*, technines procedūras dėl konsultavimosi su nacionaliniais elektroniniais kitų valstybių narių registrais. Tai galėtų apimti procedūras, kurių reikia siekiant užtikrinti, kad kompetentingos institucijos atliktamos patikrinimus keliuose galėtų susipažinti su įmonės suderintu rizikos įvertinimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB <sup>(7)</sup> 9 straipsnį. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojami laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 <sup>(8)</sup>;
- (19) Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 IV priede pateikta sunkiausio pažeidimo, susijusio su kasdienės vairavimo trukmės viršijimu, apibrėžtis neatitinka Reglamente (EB) Nr. 561/2006 išdėstytų atitinkamų galiojančių nuostatų. Dėl tokio neatitikimo nacionalinėms institucijoms kyla neaiškumų ir jos taiko skirtingą praktiką, o dėl to sunku užtikrinti aptariamų taisyklių vykdymą. Todėl siekiant užtikrinti šių dviejų reglamentų nuoseklumą apibrėžtis turėtų būti patikslinta;
- (20) nacionalines vežimo operacijas, kurias priimančiojoje valstybėje narėje laikinai vykdo vežėjai nerezidentai (toliau – kabotažas), reglamentuojančios taisyklės turėtų būti aiškios ir paprastos, o jų vykdymas – lengvai užtikrinamas, kartu išlaikant iki šiol užtikrintą liberalizavimo lygį;
- (21) kabotažo operacijos turėtų padėti padidinti sunkiųjų transporto priemonių pakrovimą ir sumažinti važiavimų be krovinių skaičių, ir jos turėtų būti leidžiamos, jei jos nėra vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęsinei veiklai atitinkamoje valstybėje narėje. Siekiant užtikrinti, kad kabotažo operacijos nebūtų vykdomos sudarant sąlygas nuolatinei ar tęsinei veiklai, vežėjams neturėtų būti leidžiama vykdyti kabotažo operacijų toje valstybėje narėje tam tikrą laiką po to, kai toje pačioje valstybėje narėje buvo įvykdytos kabotažo operacijos;

<sup>(7)</sup> 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 (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).

<sup>(8)</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).

- (22) nors Tarybos direktyvos 92/106/EEB<sup>(9)</sup> 4 straipsnyje numatytas palyginti su kabotažu pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 didesnis liberalizavimas buvo naudingas propaguojant mišrųjį krovinų vežimą ir turėtų, iš principo, būti išsaugotas, būtina užtikrinti, kad juo nebūtų piktnaudžiaujama. Patirtis rodo, kad ta nuostata tam tikrose Sąjungos vietose buvo sistemingai naudojama siekiant apeiti kabotažo laikiną pobūdį ir ji buvo laikoma pagrindu nuolat laikyti transporto priemonės kitoje nei įmonės įsisteigimo valstybėje narėje. Dėl tokios nesąžiningos praktikos kyla socialinio dempingo pavojus ir grėsmė su kabotažu susijusios teisinės sistemos laikymuisi. Todėl siekiant spręsti tokias problemas valstybės narės turėtų turėti galimybę nukrypti nuo Direktyvos 92/106/EEB 4 straipsnio ir taikyti Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatas, susijusias su kabotažu, nustatydamos proporcingą nuolatinio transporto priemonių buvimo jų teritorijoje apribojimą;
- (23) veiksmingas ir efektyvus taisyklių laikymosi užtikrinimas yra būtina sąžiningos konkurencijos vidaus rinkoje sąlyga. Itin svarbus tolesnis vykdymo užtikrinimo priemonių skaitmeninimas, kad atsirastų daugiau laisvų vykdymo užtikrinimo pajėgumų, būtų sumažinta tarptautiniams vežėjams – o ypač mažosioms ir vidutinėms įmonėms – tenkanti bereikalinga administracinė našta, tiksliau imamasi veiksmų didelės rizikos vežėjų atžvilgiu ir geriau aptinkama nesąžininga praktika. Turėtų būti patikslintos priemonės, kuriomis vežėjai kelių transportu galėtų įrodyti atitiktį kabotažo operacijas reglamentuojančioms taisyklėms. Kontrolė kelyje turėtų būti vykdoma remiantis transporto dokumentais ir tachografo įrašais, jei jų yra. Siekiant supaprastinti susijusių įrodymų teikimą, o kompetentingoms institucijoms – jų apdorojimą, elektroninės transporto informacijos naudojimas ir perdavimas turėtų būti pripažintas priemone atitiktį įrodyti. Šiam tikslui naudojamu formatu turėtų būti užtikrintas patikimumas ir autentiškumas. Atsižvelgiant į tai, kad transporto ir logistikos sektoriuose vis didesniu mastu veiksmingai keičiamasi informacija elektroninėmis priemonėmis, svarbu užtikrinti reglamentavimo sistemų nuoseklumą ir įtvirtinti nuostatas, skirtas administracinių procedūrų supaprastinimui;
- (24) tarptautinio vežimo taisyklės yra skirtos transporto įmonėms ir šios patiria jų pačių padarytų pažeidimų pasekmes. Tačiau, siekdamas užkirsti kelią įmonių, užsakančių vežimo paslaugas iš krovinų vežimo keliais paslaugų teikėjų, piktnaudžiavimui, valstybės narės taip pat turėtų nustatyti aiškias ir prognozuojamas taisykles, reglamentuojančias sankcijas ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams tais atvejais, kai jie žinojo arba, atsižvelgiant į visas susijusias aplinkybes, turėjo žinoti, kad jų užsakytomis vežimo paslaugomis pažeidžiamas Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009;
- (25) Europos darbo institucija, kurios vykdomos veiklos sritys, kaip išdėstyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1149<sup>(10)</sup> 1 straipsnio 4 dalyje, apima Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009, atliks svarbų vaidmenį padėdama valstybėms narėms tinkamai užtikrinti šiame reglamente nustatytų taisyklių vykdymą. Šis vaidmuo visų pirma bus susijęs su suderintais patikrinimais, palankesnių sąlygų valstybių narių bendradarbiavimui ir keitimuisi informacija sudarymu, geriausios praktikos skatinimu ir dalijimuisi ja, parama gebėjimų stiprinimui, mokymu ir informuotumo didinimo kampanijoms;
- (26) siekiant atsižvelgti į rinkos pokyčius ir technikos pažangą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiami Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 I, II ir III priedai ir iš dalies keičiami Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 I, II ir III priedai. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad konsultacijos būtų vykdomos pagal 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros<sup>(11)</sup> nustatytus principus. 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 turi būti sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (27) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. tam tikru lygiu suderinti tam tikras sritis, kurios iki šiol Sąjungos teisės aktais nebuvo suderintos, visų pirma, susijusias su vežimu mažos keliamosios galios krovininėmis transporto priemonėmis ir reikalavimų vykdymo užtikrinimo praktika, ir suderinti konkurencijos sąlygas bei pagerinti vykdymo

<sup>(9)</sup> 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinų vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

<sup>(10)</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>(11)</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

užtikrinimą, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siekiamų tikslų ir tarpvalstybinio kelių transporto pobūdžio 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 šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

- (28) todėl reglamentai (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 <sup>(12)</sup> turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

#### 1 straipsnis

### Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 daliniai pakeitimai

Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 iš dalies keičiamas taip:

- 1) 1 straipsnio 4 dalis iš dalies keičiama taip:

- a) a punktas pakeičiamas taip:

„a) įmonėms, kurios verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla naudojamos tik motorines transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė neviršija 3,5 tonos, ir kurie naudojami vykdant išimtinai nacionalines vežimo operacijas jų įsisteigimo valstybėje narėje;“;

- b) įterpiamas šis punktas:

„aa) įmonėms, kurios verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla naudojamos tik motorines transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė neviršija 2,5 tonos;“;

- c) b punktas pakeičiamas taip:

„b) įmonėms, kurios teikia keleivių vežimo kelių transportu paslaugas išimtinai nekomerciniais tikslais arba kurioms keleivių vežimas kelių transportu nėra pagrindinė veikla.“;

- d) įterpiama ši pastraipa:

„Pirmos pastraipos b punkto tikslais, bet koks vežimas keliais, išskyrus vežimą samdos pagrindais ar už atlygį arba savo sąskaita, už kurį transporto priemonės vairuotojas arba kiti asmenys negauna tiesioginio ar netiesioginio atlygio ir tiesioginių ar netiesioginių pajamų ir kuris nėra susijęs su profesine veikla, yra laikomas vežimu išimtinai nekomerciniais tikslais;“;

- 2) 3 straipsnio 2 dalis išbraukiama;

- 3) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

#### Sąlygos, susijusios su įsisteigimo reikalavimu

1. Siekdama įvykdyti 3 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytą reikalavimą, įmonė įsisteigimo valstybėje narėje turi:

- a) turėti patalpas, kuriose ji turi prieigą prie svarbiausių įmonės dokumentų originalų elektronine ar bet kuria kita forma, visų pirma prie savo vežimo sutarčių, su įmonės turimomis transporto priemonėmis susijusių dokumentų, apskaitos dokumentų, personalo valdymo dokumentų, darbo sutarčių, socialinio draudimo dokumentų, dokumentų, kuriuose pateikiami duomenys apie vairuotojų paskirstymą ir komandiravimą, dokumentų, kuriuose pateikiami duomenys apie kabotažą, vairavimo ir poilsio laiką, ir kitų dokumentų, su kuriais kompetentinga institucija turi turėti galimybę susipažinti, kad galėtų patikrinti, ar įmonė laikosi šiame reglamente nustatytų sąlygų;

- b) organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, jog įmonės turimos transporto priemonės, kurios naudojamos tarptautiniam krovinių vežimui, grįžtų į vieną iš veiklos centrų toje valstybėje narėje ne vėliau kaip per aštuonias savaites nuo išvažiavimo iš jos;

<sup>(12)</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 (IMI reglamentas) (OL L 316, 2012 11 14, p. 1).



- c) būti užregistruota tos valstybės narės komercinių bendrovių registre arba panašiam registre, kai to reikalaujama pagal nacionalinę teisę;
  - d) būti apmokestinama pajamų mokesčiu, ir, kai to reikalaujama pagal nacionalinę teisę, turėti galiojantį pridėtinės vertės mokesčio mokėtojo kodą;
  - e) būti gavusi leidimą, turėti jai priklausančią vieną ar daugiau transporto priemonių, registruotų ar pradėtų naudoti ir leidžiamų naudoti pagal tos valstybės narės teisės aktus, neatsižvelgiant į tai, ar tos transporto priemonės visiškai priklauso pagal nuosavybės teisę arba yra turimos, pavyzdžiui, pagal išperkamosios nuomos, nuomos ar lizingo sutartį;
  - f) faktiškai ir nepertraukiamai vykdyti savo administracinę ir komercinę veiklą su tinkama įranga ir priemonėmis, kaip nurodyta a punkte, toje valstybėje narėje esančiose patalpose ir faktiškai ir nepertraukiamai vykdyti vežimo operacijas naudojant g punkte nurodytas transporto priemones pasitelkiant toje valstybėje narėje esančią tinkamą techninę įrangą;
  - g) nuolat turėti tam tikrą transporto priemonių, kurios atitinka e punkte nustatytas sąlygas, skaičių ir vairuotojų, paprastai esančių toje valstybėje narėje esančiame veiklos centre, skaičių, kurie abiem atvejais būtų proporcingi įmonės vykdomų vežimo operacijų mastui.
2. Be 1 dalyje nustatytų reikalavimų, valstybės narės gali reikalauti, kad įmonė įsisteigimo valstybėje narėje turėtų:
- a) įmonės veiklos mastui proporcingą jos patalpose dirbančių tinkamos kvalifikacijos administracijos darbuotojų skaičių arba transporto vadybininką, su kuriuo būtų galima susisiekti įprastomis darbo valandomis;
  - b) įmonės veiklos mastui proporcingą kitą veiklos infrastruktūrą tos valstybės narės teritorijoje, nei 1 dalies f punkte nurodyta techninė įranga, įskaitant biurą, kuris dirbtų įprastomis darbo valandomis.“;
- 4) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:
    - i) antra pastraipa pakeičiama taip:

„Nustatydamos, ar įmonė atitinka tą reikalavimą, valstybės narės išnagrinėja tos įmonės, jos transporto vadybininkų, vykdomųjų direktorių ir kitų atitinkamų asmenų, kuriuos ta valstybė narė gali nurodyti, veiksmus. Bet kurios šiame straipsnyje daromos nuorodos į teistumus, sankcijas ar pažeidimus apima pačios įmonės, jos transporto vadybininkų, vykdomųjų direktorių ir kitų atitinkamų asmenų, kuriuos valstybė narė gali nurodyti, teistumus, jiems taikytas sankcijas ar jų padarytus pažeidimus.“;
    - ii) trečios pastraipos a punkto vi papunktyje žodis „ir“ išbraukiamas;
    - iii) trečios pastraipos a punktas papildomas šiuo papunkčiu:

„vii) mokesčių teisės, ir“;
    - iv) trečios pastraipos b punktas papildomas šiais papunkčiais:
      - „xi) darbuotojų komandiravimu kelių transporto srityje;
      - xii) sutartiniams įsipareigojimams taikomais teisės aktais;
      - xiii) kabotažu.“;
  - b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 1 dalies trečios pastraipos b punkto tikslais, jeigu transporto vadybininkas ar transporto įmonė vienoje ar daugiau valstybių narių buvo nuteisti už sunkių nusikaltimą arba jiems buvo taikoma sankcija už vieną iš sunkiausių Sąjungos taisyklių pažeidimų, nurodytų IV priede, įsisteigimo valstybės narės kompetentinga institucija tinkamai ir laiku atlieka ir užbaigia administracinę procedūrą, kuri prireikus apima patikrinimą atitinkamos įmonės patalpose.

Administracinės procedūros metu transporto vadybininkui arba, atsižvelgiant į atvejį, kitiems transporto įmonės teisiniams atstovams suteikiama teisė pateikti argumentus ir paaiškinimus.

Administracinės procedūros metu kompetentinga institucija įvertina, ar, atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes, nepriekaištingos reputacijos praradimas konkrečiu atveju būtų neproporcinga priemonė. Tai vertindama, kompetentinga institucija atsižvelgia į 1 dalies trečioje pastraipoje nurodytų sunkių nacionalinių ir Sąjungos taisyklių pažeidimų ir IV priede nurodytų sunkiausių Sąjungos taisyklių pažeidimų, už kuriuos transporto vadybininkas arba transporto įmonė buvo nuteisti arba jiems buvo pritaikytos sankcijos, skaičių. Visos tokios išvados turi būti tinkamai pagrįstos ir pateisinamos.

Jei kompetentinga institucija padaro išvadą, kad nepriekaištingos reputacijos praradimas būtų neproporcingas, ji priima sprendimą, kad atitinkama įmonė ir toliau yra nepriekaištingos reputacijos. Šio sprendimo priežastys nurodomos nacionaliniame registre. Tokių sprendimų skaičius nurodomas 26 straipsnio 1 dalyje nurodytoje ataskaitoje.

Jeigu kompetentinga institucija padaro išvadą, kad nepriekaištingos reputacijos praradimas nebūtų neproporcingas, dėl teistumo arba sankcijos nepriekaištinga reputacija yra prarandama.“;

c) įterpiama ši dalis:

„2a. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas 1 dalies trečios pastraipos b punkte nurodytų Sąjungos taisyklių sunkių pažeidimų, be nustatytųjų IV priede, dėl kurių gali būti prarasta nepriekaištinga reputacija, kategorijų, rūšių ir sunkumo lygių sąrašas. Nustatydamas patikrinimų pagal 12 straipsnio 1 dalį prioritetus, valstybės narės atsižvelgia į informaciją apie šiuos pažeidimus, įskaitant iš kitų valstybių narių gautą informaciją.

Tuo tikslu Komisija:

- a) nustato dažniausiai pasitaikančių pažeidimų kategorijas ir rūšis;
- b) nustato pažeidimų sunkumo lygį pagal tai, ar dėl jų gali kilti pavojus gyvybei arba gali būti padaryta sunkių sužalojimų ir ar dėl jų gali būti iškreipta konkurencija kelių transporto rinkoje, be kita ko, dėl to, kad pabloginamos transporto srityje dirbančių darbuotojų darbo sąlygos;
- c) nustato pažeidimų dažnumą, kurį viršijus pakartotiniai pažeidimai laikomi sunkesniais, atsižvelgdama į transporto priemonių, naudojamų vykdyti transporto veiklą, kuriai vadovauja transporto vadybininkas, skaičių.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 25 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

5) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„1. Kad įvykdytų 3 straipsnio 1 dalies c punkte nustatytus reikalavimus, įmonė per finansinius metus turi nuolat galėti vykdyti savo finansinius išpareigojimus. Įmonė, remdamasi auditoriaus arba tinkamai įgalioto asmens patvirtinta metine atskaitomybe, turi įrodyti, kad kiekvienais metais disponuoja kapitalu ir rezervais, kurių vertė ne mažesnė kaip:

- a) 9 000 EUR pirmai naudojamai transporto priemonei,
- b) 5 000 EUR už kiekvieną papildomai naudojamą transporto priemonę arba transporto priemonių junginį, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė viršija 3,5 tonos, ir
- c) 900 EUR už kiekvieną papildomai naudojamą transporto priemonę arba transporto priemonių junginį, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė yra didesnė nei 2,5 tonos, bet neviršija 3,5 tonos.“;

Įmonės, kurios verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla naudodamos tik motorines transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė yra didesnė nei 2,5 tonos, bet neviršija 3,5 tonos, turi įrodyti, remdamosi auditoriaus arba tinkamai įgalioto asmens patvirtinta metine atskaitomybe, kad kiekvienais metais disponuoja nuosavu kapitalu ir rezervais, kurių vertė ne mažesnė kaip:

- a) 1 800 EUR, jei naudoja tik vieną transporto priemonę, ir
- b) 900 EUR už kiekvieną papildomai naudojamą transporto priemonę.

Valstybės narės gali reikalauti, kad jų teritorijoje įsisteigusios įmonės įrodytų, jog jos šių transporto priemonių atveju disponuoja tokia pačia kapitalo ir rezervų suma, kaip ir pirmoje pastraipoje nurodytų transporto priemonių atveju. Tokiais atvejais atitinkamos valstybės narės kompetentinga institucija atitinkamai informuoja Komisiją, o Komisija tą informaciją paskelbia viešai.“;

b) įterpiama ši dalis:

„1a. Be 1 dalyje išdėstytų reikalavimų valstybės narės gali reikalauti, kad įmonė, transporto vadybininkas ar kitas valstybių narių nustatytas atitinkamas asmuo neturėtų nesumokėtų ne asmeninių skolų viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms ir kad jie nebūtų bankrutavę ar jiems nebūtų taikomos nemokumo arba likvidavimo procedūros.“;

c) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nukrypstant nuo 1 dalies, kompetentinga institucija gali sutikti arba reikalauti, kad įmonė savo finansinę būklę įrodytų pateikdama kompetentingos valdžios institucijos nustatytą pažymėjimą, pavyzdžiui, banko garantiją arba draudimą, įskaitant profesinės atsakomybės draudimą, išduotą vieno ar daugiau bankų ar kitų finansų įstaigų, įskaitant draudimo bendroves, arba kitą oficialų dokumentą, suteikiantį įmonei solidariąją garantiją dėl 1 dalyje nurodytų sumų.“;

d) įterpiama ši dalis:

„2a. Nukrypstant nuo 1 dalies, jei įmonė neturi patvirtintos metinės atskaitomybės už įmonės registravimo metus, kompetentinga institucija sutinka, kad įmonė savo finansinę būklę gali įrodyti pateikdama pažymėjimą, pavyzdžiui, banko garantiją, finansų įstaigos išduotą dokumentą, kuriame nurodoma, kad įmonės vardu suteikiama galimybė naudotis kreditu, arba kitą oficialų dokumentą, kaip yra nustačiusi kompetentinga institucija, įrodanti, kad įmonė disponuoja 1 dalyje nurodytomis sumomis.“;

6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Valstybės narės, siekdamos užtikrinti, kad 1 dalyje nurodytas asmuo ar asmenys turėtų pakankamai žinių apie sektoriaus pokyčius, gali skatinti periodiškai kas trejus metus rengti mokymo kursus I priede išvardytais temomis.“;

b) 9 dalis pakeičiama taip:

„9. Komisijai pagal 24a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I, II ir III priedai, siekiant juos priderinti prie rinkos pokyčių ir technikos pažangos.“;

7) 9 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Licencijos išdavimo krovinių vežimo kelių transportu įmonei, kuri eksploatuoja tik motorines transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės arba pakrauto junginio masė neviršija 3,5 tonos, tikslais valstybės narės gali nuspręsti asmenims, kurie pateikia įrodymą, kad jie nepertraukiamai 10 metų laikotarpį anksčiau nei 2020 m. rugpjūčio 20 d. vadovavo tos pačios rūšies įmonėms, netaikyti 8 straipsnio 1 dalyje nurodytų egzaminų.“;

8) 11 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa išbraukiama;

9) 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Kompetentingos institucijos reguliariai stebi, ar įmonės, kurioms jos suteikė leidimą verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, ir toliau atitinka šio reglamento 3 straipsnyje nustatytus reikalavimus. Šiuo tikslu valstybės narės atlieka patikrinimus, įskaitant, kai tikslinga, patikrinimus vietoje atitinkamos įmonės patalpose, daugiausia dėmesio skirdamos toms įmonėms, kurios priskiriamos keliančioms padidintą riziką. Tuo tikslu valstybės narės išplečia pavojaus klasifikavimo sistemą, kurią jos įdiegė pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB (\*) 9 straipsnį, įtraukdamos į ją visus šio reglamento 6 straipsnyje išvardytus pažeidimus.“;

(\*) 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 (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).“;



b) 2 dalies antra pastraipa išbraukiama;

10) 13 straipsnio 1 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) ne ilgesnį kaip šešių mėnesių terminą, jei nevykdomas finansinės būklės reikalavimas, per kurį turi būti įrodyta, kad tas reikalavimas vėl nuolat vykdomas.“;

11) 14 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis papildoma šia pastraipa:

„Kompetentinga institucija transporto vadybininką gali reabilituoti ne anksčiau nei po vieno metų nuo nepriekaištingos reputacijos praradimo datos ir ne anksčiau nei transporto vadybininkas įrodo, kad jis baigė atitinkamą ne trumpesnį nei trijų mėnesių mokymo kursą arba išlaikė egzaminą šio reglamento I priedo I dalyje išvardytomis temomis.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Kol vadovaujantis atitinkamomis nacionalinės teisės nuostatomis ir šio straipsnio 1 dalimi nebus priimta reabilitavimo priemonė, 8 straipsnio 8 dalyje nurodytas transporto vadybininko profesinės kompetencijos pažymėjimas, kuris buvo pripažintas netinkamu, negalioja nė vienoje valstybėje narėje.“;

12) 16 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis iš dalies keičiama taip:

i) c punktas pakeičiamas taip:

„c) transporto vadybininkų, nurodytų kaip atitinkančių 3 straipsnyje nustatytus reikalavimus dėl nepriekaištingos reputacijos ir profesinės kompetencijos, vardai, pavardės arba tam tikrais atvejais teisinio atstovo vardas ir pavardė“;

ii) papildoma šiais punktais:

„g) pagal 5 straipsnio 1 dalies g punktą įmonės turimų transporto priemonių valstybinių numerių ženklai;

h) darbuotojų, dirbusių įmonėje praėjusių metų gruodžio 31 d., skaičius, kuris atnaujinamas nacionaliniame registre ne vėliau kaip kiekvienų metų kovo 31 d.;

i) įmonės rizikos vertinimas pagal Direktyvos 2006/22/EB 9 straipsnio 1 dalį.“;

iii) antra, trečia ir ketvirta pastraipos pakeičiamos taip:

„Pirmos pastraipos a–d punktuose nurodyti duomenys prieinami viešai laikantis atitinkamų asmens duomenų apsaugos nuostatų.

Valstybės narės gali nuspręsti pirmos pastraipos e–i punktuose nurodytus duomenis saugoti atskiruose registruose. Tokiais atvejais e–f punktuose nurodyti duomenys esant prašymui pateikiami arba yra tiesiogiai prieinami visoms atitinkamos valstybės narės kompetentingoms institucijoms. Prašoma informacija pateikiama per penkias darbo dienas nuo prašymo gavimo dienos.

Pirmos pastraipos g, h ir i punktuose nurodyti duomenys kompetentingoms institucijoms per patikrinimus keliuose teikiami ne vėliau kaip praėjus 12 mėnesių nuo pagal 6 dalį priimto įgyvendinimo akto, kuriuo nustatomos funkcijos, kad kompetentingoms institucijoms per patikrinimus keliuose galėtų būti pateikti duomenys.

Pirmos pastraipos e–i punktuose nurodyti duomenys institucijoms, kurios nėra kompetentingos institucijos, yra prieinami tik tais atvejais, jei toms institucijoms yra tinkamai suteikti įgaliojimai, susiję su priežiūra ir sankcijų skyrimu kelių transporto sektoriuje, o jų pareigūnai yra prisaikdinti saugoti paslaptį arba jiems taikomas kitas oficialus reikalavimas saugoti paslaptį.“;

b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Valstybės narės imasi visų reikiamų priemonių siekdamos užtikrinti, kad visi nacionaliniame elektroniniame registre esantys duomenys būtų atnaujinami ir tikslūs.“;

c) 6 dalis papildoma šiomis pastraipomis:

„Ne vėliau kaip per 14 mėnesių po įgyvendinimo akto dėl bendros rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulės, kaip nurodyta Direktyvos 2006/22/EB 9 straipsnio 1 dalyje, priėmimo Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato funkcijas, kad kompetentingoms institucijoms per patikrinimus keliuose būtų galima pateikti 2 dalies pirmos pastraipos g, h ir i punktuose nurodytus duomenis.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 25 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

d) 7 dalis išbraukiama;

13) 18 straipsnis pakeičiamas taip:

„18 straipsnis

#### **Valstybių narių administracinis bendradarbiavimas**

1. Valstybės narės paskiria nacionalinių ryšių palaikymo punktą, atsakingą už keitimąsi informacija su kitomis valstybėmis narėmis šio reglamento taikymo tikslais. Valstybės narės ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 4 d. perduoda Komisijai nacionalinių ryšių palaikymo punktų pavadinimus ir adresus. Komisija parengia visų nacionalinių ryšių palaikymo punktų sąrašą ir jį perduoda valstybėms narėms.

2. Valstybių narių kompetentingos institucijos glaudžiai bendradarbiauja ir sparčiai viena kitai teikia tarpusavio pagalbą ir bet kokią kitą atitinkamą informaciją, kad sudarytų palankesnes sąlygas šio reglamento įgyvendinimui ir vykdymo užtikrinimui.

3. Valstybių narių kompetentingos institucijos keičiasi informacija apie teistumus ir sankcijas už visus sunkius pažeidimus, nurodytus 6 straipsnio 2 dalyje. Valstybė narė, gavusi pranešimą apie 6 straipsnio 2 dalyje nurodytą sunkų pažeidimą, dėl kurio asmuo kitoje valstybėje narėje per paskutinius dvejus metus buvo nuteistas arba jam taikyta sankcija, užregistruoja tą pažeidimą nacionaliniame elektroniniame registre.

4. Valstybės narės atsako į kitų valstybių narių visų kompetentingų institucijų prašymus pateikti informaciją ir atlieka patikrinimus, kontrolę ir tyrimus, susijusius su jų teritorijoje įsisteigusių vežėjų kelių transportu atitiktimi 3 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytiems reikalavimams. Tokie prašymai pateikti informaciją gali apimti galimybę susipažinti su dokumentais, kurių reikia norint įrodyti, kad įvykdytos 5 straipsnyje nustatytos sąlygos. Valstybių narių kompetentingų institucijų prašymai pateikti informaciją turi būti tinkamai pagrįsti ir motyvuoti. Šiuo tikslu prašymuose pateikiama patikimų duomenų apie galimus 3 straipsnio 1 dalies a punkto pažeidimus, nurodomas prašymo tikslas ir pakankamai išsamiai apibūdinama informacija ir dokumentai, kurių prašoma.

5. Valstybės narės kitų valstybių narių pagal 4 dalį prašomą informaciją pateikia per 30 darbo dienų nuo prašymo gavimo. Valstybės narės gali tarpusavyje susitarti dėl trumpesnio termino.

6. Jei prašymą gavusi valstybė narė mano, kad prašymas nėra pakankamai pagrįstas, ji per 10 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 prašymo, prašoma valstybė narė prašymą gali atmesti.

7. Jei patenkinti prašymą pateikti informaciją arba atlikti patikrinimus, kontrolę ar tyrimus yra sunku, prašymą gavusi valstybė narė per 10 darbo dienų nuo prašymo gavimo apie tai informuoja prašymą pateikusią valstybę narę, nurodydama sunkumų priežastis. Šį klausimą atitinkamos valstybės narės aptaria tarpusavyje siekdamos rasti iškilusios problemos sprendimo būdą. Jei nuolat vėluojama pateikti informaciją prašymą pateikusiai valstybei narei, apie tai informuojama Komisija, ir ji imasi tinkamų priemonių.

8. 3 dalyje nurodytas keitimasis informacija vykdomas per keitimosi pranešimais sistemą, t. y. – Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1213/2010 (\*) nustatytą Europos kelių transporto įmonių registrą (ERRU). Valstybių narių kompetentingų institucijų administracinis bendradarbiavimas ir savitarpio pagalba, numatyti 4–7 dalyse, įgyvendinami per Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI), nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1024/2012 (\*\*). Šiuo tikslu kiekviena valstybė narė 1 dalyje nurodytą kontaktinį punktą gali paskirti kaip kompetentingą instituciją ir apie tai per IMI informuoja Komisiją.

9. Valstybės narės užtikrina, kad pagal šį straipsnį joms perduota informacija būtų naudojama tik tuo (tais) tikslu (-ais), dėl kurio (-ių) jos buvo prašoma. Bet koks asmens duomenų tvarkymas atliekamas tik tais tikslais, kurie atitinka šį reglamentą, ir laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 (\*\*\*) .

10. Savitarpio administracinis bendradarbiavimas vykdomas ir pagalba teikiama nemokamai.

11. Prašymas pateikti informaciją netrukdo kompetentingoms institucijoms, laikantis atitinkamos nacionalinės ir Sąjungos teisės, imtis priemonių siekiant iširti tariamus šio reglamento pažeidimus ir jiems užkirsti kelią.

(\*) 2010 m. gruodžio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1213/2010, kuriuo nustatomos bendrosios nacionalinių elektroninių kelių transporto įmonių registrų sujungimo taisyklės (OL L 335, 2010 12 18, p. 21).

(\*\*) 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).

(\*\*\*) 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).“;

14) 23 straipsnis papildomas šiomis dalimis:

„Nukrypstant nuo 1 straipsnio 2 dalies, iki 2022 m. gegužės 21 d. krovinių vežimo kelių transportu įmonėms, vykdančioms tarptautines vežimo operacijas naudojant tik motorines transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė neviršija 3,5 tonos, šio reglamento nuostatos netaikomos, nebent įsisteigimo valstybės narės teisėje būtų numatyta kitaip.

Nukrypstant nuo 16 straipsnio 2 dalies, reikalavimas į nacionalinius elektroninius registrus įtraukti įmonių rizikos įvertinimą taikomas praėjus 14 mėnesių nuo įgyvendinimo akto dėl bendros rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulės, nurodytos Direktyvos 2006/22/EB 9 straipsnio 1 dalyje, įsigaliojimo.“;

15) 24 straipsnis išbraukiamas;

16) įterpiamas šis straipsnis:

„24a straipsnis

#### **Įgaliojimų delegavimas**

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. 8 straipsnio 9 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 8 straipsnio 9 dalyje 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 8 straipsnio 9 dalį 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.“;

17) 25 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 (\*) 4 straipsnis.

(\*) 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).“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.“;

18) 26 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„Ataskaitų teikimas ir peržiūra“;

b) 1 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) pagal šį reglamentą išduotų leidimų skaičius (pagal metus ir rūšį), sustabdytų leidimų skaičius, panaikintų leidimų skaičius, sprendimų dėl netinkamumo verstis profesine veikla skaičius, taip pat priežastys, kuriomis grindžiami tie sprendimai. Ataskaitose, susijusiose su laikotarpiu po 2022 m. gegužės 21 d., šie punktai taip pat suskirstomi pagal:

i) keleivių vežėjus kelių transportu;

ii) krovinių vežėjus kelių transportu, naudojančius tik motorines transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės ar pakrauto junginio masė neviršija 3,5 tonos, ir

iii) visus kitus krovinių vežėjus kelių transportu.“;

c) papildoma šiomis dalimis:

„3. Kas dvejus metus valstybės narės praneša Komisijai apie savo prašymus, pateiktus pagal 18 straipsnio 4–9 dalis, apie gautus kitų valstybių narių atsakymus ir apie veiksmus, kurių jos ėmėsi remdamosi pateikta informacija.

4. Remdamasi pagal 3 dalį savo surinkta informacija ir remdamasi kitais duomenimis, Komisija ne vėliau kaip 2023 m. rugpjūčio 21 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai išsamią ataskaitą dėl valstybių narių administracinio bendradarbiavimo masto, galimų trūkumų šioje srityje ir galimų būdų šiam bendradarbiavimui pagerinti. Remdamasi šia ataskaita ji įvertina, ar būtina siūlyti papildomų priemonių.

5. Komisija ne vėliau kaip 2023 m. rugpjūčio 21 d. įvertina, kaip įgyvendinamas šis reglamentas, ir pateikia Europos Parlamentui bei Tarybai šio reglamento taikymo ataskaitą.

6. Pateikusi 5 dalyje nurodytą ataskaitą, Komisija reguliariai vertina šį reglamentą ir vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai.

7. Kai tinkama, prie 5 ir 6 dalyse nurodytų ataskaitų pridedami atitinkami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.“;

19) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) antraštė pakeičiama taip:

„**Sunkiausi pažeidimai pagal 6 straipsnio 2 dalį**“;

b) 1 punkto b papunktis pakeičiamas taip:

„b) kasdienio darbo laiku didžiausia leistina kasdienio vairavimo trukmė viršijama 50 % ar daugiau.“;

c) 2 punktas pakeičiamas taip:

„2. Tachografo ir (arba) greičio ribotuvo neturėjimas arba apgaulingo prietaiso, galinčio pakeisti įrašymo įrangos ir (arba) greičio ribotuvo įrašus, turėjimas transporto priemonėje ir (arba) naudojimas, arba registracijos lapų ar duomenų, parsisųstų iš tachografo ir (arba) vairuotojo kortelės, klastojimas.“

2 straipsnis

**Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 daliniai pakeitimai**

Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnio 5 dalis iš dalies keičiama taip:

a) c punktas pakeičiamas taip:

„c) iki 2022 m. gegužės 20 d.: krovinių vežimui transporto priemonėmis, kai pakrautos transporto priemonės leidžiama masė neviršija 3,5 tonų“;

b) įterpiamas šis punktas:

„ca) nuo 2022 m. gegužės 21 d.: krovinių vežimui transporto priemonėmis, kai pakrautos transporto priemonės leidžiama masė neviršija 2,5 tonų“;

2) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies trečia pastraipa išbraukiama;

b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Bendrijos licencija ir patvirtintos jos kopijos turi atitikti II priede nustatytą modelį, kuriame taip pat yra išdėstytos jų naudojimo sąlygos. Jose turi būti bent du iš I priede išvardytų apsaugos požymių.

Krovinių vežimui naudojamų transporto priemonių, kai pakrautos transporto priemonės leidžiama masė neviršija 3,5 tonos, kurioms taikomi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 7 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nustatyti mažesni finansiniai reikalavimai, atveju šiuos dokumentus išduodanti institucija Bendrijos licencijos ar patvirtintos jos kopijos skiltyje „Konkrečios pastabos“ įrašo tekstą: „≤ 3,5 t“.

Komisijai pagal 14b straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I ir II priedai, siekiant juos priderinti prie technikos pažangos.“;

3) 5 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Komisijai pagal 14b straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas III priedas, siekiant jį priderinti prie technikos pažangos.“;

4) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši dalis:

„2a. Vežėjams neleidžiama atlikti kabotažo operacijų ta pačia transporto priemone arba – transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone toje pačioje valstybėje narėje keturias dienas po kabotažo operacijos, atliktos toje valstybėje narėje, pabaigos.“;

b) 3 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„3. Krovinių vidaus vežimo kelių transportu paslaugos, kurias priimančiojoje valstybėje narėje teikia vežėjas nerezidentas, laikomos atitinkančiomis šį reglamentą tik tuomet, jei vežėjas gali pateikti aiškius ankstesnio tarptautinio vežimo ir kiekvienos priimančiojoje valstybėje narėje viena po kitos atliktų kabotažo operacijų įrodymus. Tuo atveju, jeigu transporto priemonė keturių dienų laikotarpiu iki tarptautinio vežimo buvo priimančiosios valstybės narės teritorijoje, vežėjas taip pat pateikia aiškius visų per tą laikotarpį atliktų operacijų įrodymus.“;



c) įterpiama ši dalis:

„4a. 3 dalyje nurodyti įrodymai patikrinimo keliuose metu pateikiami arba perduodami jų pareikalavusiam priimančiosios valstybės narės įgaliotam tikrinančiam pareigūnui. Jie gali būti pateikti arba perduoti elektroninėmis priemonėmis, naudojant redaguojamą struktūrizuotą formatą, kuris gali būti naudojamas tiesiogiai saugoti ir tvarkyti duomenis kompiuteriais, pavyzdžiui, pagal Tarptautinio krovininių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) 2008 m. vasario 20 d. papildomą Ženevos protokolą dėl elektroninio važtaraščio (e. CMR) numatytą automobilių keliu vežamo krovinio elektroninį važtaraštį. Patikrinimo keliuose metu vairuotojui leidžiama susisiekti su centrine būstine, transporto vadybininku arba bet kuriuo kitu asmeniu ar subjektu, kad prieš pasibaigiant patikrinimui keliuose jis galėtų pateikti 3 dalyje nurodytus įrodymus.“;

d) 5 dalis iš dalies keičiama taip:

„5. Bet kuriam vežėjui pagal įsisteigimo valstybės narės teisės aktus turinčiam teisę samdos pagrindais arba už atlygį vykdyti krovininių vežimo keliais operacijas, nurodytas 1 straipsnio 5 dalies a–ca punktuose, šiame skyriuje nustatytais sąlygomis leidžiama toje valstybėje narėje atitinkamai atlikti tos pačios rūšies kabotažo operacijas arba kabotažo operacijas naudojant tos pačios kategorijos transporto priemones.“;

5) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„3. Komisija, remdamasi visų pirma atitinkamais duomenimis, išnagrinėja padėtį ir, pasikonsultavusi su komitetu, įsteigtu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014 (\*) 42 straipsnio 1 dalį, per vieną mėnesį nuo valstybės narės prašymo gavimo nusprendžia, ar apsaugos priemonės yra būtinos, ir, jei taip, jas priima.

(\*) 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).“;

b) papildoma šia dalimi:

„7. Be to, kas numatyta šio straipsnio 1–6 dalyse, ir nukrypstant nuo Direktyvos 92/106/EEB 4 straipsnio, valstybės narės tais atvejais, kai būtina išvengti piktnaudžiavimo pastarąja nuostata teikiant neribotas ir nepertraukiamas paslaugas, kurias sudaro pradinės arba galutinės vežimo keliais atkarpos priimančiojoje valstybėje narėje, kurios yra kombinuotojo vežimo operacijų tarp valstybių narių dalis, gali nustatyti, kad šio reglamento 8 straipsnis taikomas vežėjams, kai jie toje valstybėje narėje vykdo krovininių vežimą keliais tokiomis pradinėmis ir (arba) galutinėmis atkarpomis. Tokioms krovininių vežimo keliais atkarpoms valstybės narės gali numatyti ilgesnį laikotarpį, nei šio reglamento 8 straipsnio 2 dalyje numatytas septynių dienų laikotarpis, ir trumpesnį laikotarpį, nei šio reglamento 8 straipsnio 2a dalyje numatytas keturių dienų laikotarpis. Šio reglamento 8 straipsnio 4 dalis tokioms vežimo operacijoms taikoma nedarant poveikio iš Direktyvos 92/106/EEB kylantiems reikalavimams. Valstybės narės, taikančios šioje dalyje nustatytą nukrypti leidžiančią nuostatą, apie tai praneša Komisijai prieš taikydamos atitinkamas nacionalines priemones. Tas priemonės jos peržiūri bent kas penkerius metus ir apie tos peržiūros rezultatus praneša Komisijai. Taisyklės, įskaitant atitinkamų laikotarpių trukmę, jos skaidriai viešai paskelbia.“;

6) įterpiamas šis straipsnis:

„10a straipsnis

#### **Patikrinimai**

1. Siekdamas užtikrinti tolesnį pagal šį skyrių nustatytų pareigų vykdymą, valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje būtų taikoma nuosekli nacionalinė vykdymo užtikrinimo strategija. Toje strategijoje daugiausia dėmesio turi būti skiriama įmonėms, priklausančioms didesnio rizikos laipsnio grupei, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB (\*) 9 straipsnyje.

2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnyje nurodyti patikrinimai apimtų, kai aktualu, kabotažo operacijų patikrinimą.

3. Bent du kartus per metus valstybės narės atlieka koordinuotus kabotažo operacijų patikrinimus keliuose. Tokius patikrinimus tuo pačiu metu savo teritorijoje atlieka dvių ar daugiau valstybių narių nacionalinės institucijos, atsakingos už kelių transporto srities taisyklių vykdymo užtikrinimą; kiekvienai iš tų nacionalinių institucijų vykdant veiklą savo teritorijoje. Tuos veiksmus valstybės narės gali derinti su Direktyvos 2006/22/EB 5 straipsnyje numatytais veiksmais. Pasibaigus koordinuotiems patikrinimams keliuose, pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 18 straipsnio 1 dalį paskirti nacionaliniai kontaktiniai punktai pasikeičia informacija apie nustatytų pažeidimų skaičių ir rūšį.

(\*) 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 (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).“;

7) įterpiami šie straipsniai:

„14a straipsnis

#### **Atsakomybė**

Valstybės narės nustato sankcijų siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams, taikomų pažeidus II ir III skyrius, taisykles, kai jie žinojo arba, atsižvelgiant į visas atitinkamas aplinkybes, turėjo žinoti, kad jų užsakytomis vežimo paslaugomis pažeidžiamas šis reglamentas.

14b straipsnis

#### **Igaliojimų delegavimas**

1. Igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 4 straipsnio 4 dalyje ir 5 straipsnio 4 dalyje nurodyti igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 4 dalyje ir 5 straipsnio 4 dalyje nurodytus deleguotuosius igaliojimus. Sprendimu dėl igaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti igaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių 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 4 straipsnio 4 dalį ir 5 straipsnio 4 dalį 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.“;

8) 15 straipsnis išbraukiamas;

9) 17 straipsnis pakeičiamas taip:

„17 straipsnis

#### **Ataskaitų teikimas ir peržiūra**

1. Ne vėliau kaip kas antrų metų kovo 31 d. valstybės narės informuoja Komisiją apie vežėjų, kiekvienų ankstesnių dvejų metų gruodžio 31 d. turėjusių Bendrijos licencijas, skaičių ir patvirtintų licencijų kopijų, atitinkančių tą dieną naudojamų transporto priemonių, skaičių. Ataskaitose, susijusiose su laikotarpiu po 2022 m. gegužės 20 d., šie skaičiai taip pat suskirstomi pagal krovinių vežėjus kelių transportu, kurie vykdo tarptautines vežimo operacijas naudodami tik transporto priemones, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos, ir likusius krovinių vežėjus kelių transportu.

2. Ne vėliau kaip kas antrų metų kovo 31 d. valstybės narės informuoja Komisiją apie kiekvienais ankstesniais dvejais kalendoriniais metais išduotų vairuotojo liudijimų skaičių ir bendrą kiekvienų ankstesnių dvejų metų gruodžio 31 d. naudotų vairuotojo liudijimų skaičių. Ataskaitose, susijusiose su laikotarpiu po 2022 m. gegužės 20 d., šie skaičiai taip pat suskirstomi pagal krovinių vežėjus kelių transportu, kurie vykdo tarptautines vežimo operacijas naudodami tik transporto priemones, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos, ir likusius krovinių vežėjus kelių transportu.
3. Ne vėliau kaip 2022 m. rugpjūčio 21 d. valstybės narės pateikia Komisijai savo nacionalinę vykdymo užtikrinimo strategiją, priimtą pagal 10a straipsnį. Ne vėliau kaip kiekvienų metų kovo 31 d. valstybės narės praneša Komisijai apie ankstesniais kalendoriniais metais pagal 10a straipsnį atliktas vykdymo užtikrinimo operacijas, įskaitant, kai tinkama, atliktų patikrinimų skaičių. Ši informacija apima patikrintų transporto priemonių skaičių.
4. Komisija iki 2024 m. rugpjūčio 21 d. pabaigos parengia ataskaitą dėl Sąjungos kelių transporto rinkos padėties. Ataskaitoje pateikiama padėties rinkoje analizė, įskaitant kontrolės priemonių veiksmingumo įvertinimą ir įdarbinimo sąlygų pokyčių įvertinimą.
5. Komisija iki 2023 m. rugpjūčio 21 d. įvertina, kaip įgyvendinamas šis reglamentas, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1055 (\*) atliktų 8 straipsnio pakeitimų poveikį, ir pateikia Europos Parlamentui bei Tarybai šio reglamento taikymo ataskaitą.
6. Pateikusi 5 dalyje nurodytą ataskaitą, Komisija reguliariai vertina šį reglamentą ir vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai.
7. Kai tinkama, prie 5 ir 6 dalyse nurodytų ataskaitų pridedami atitinkami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.

(\*) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1055, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje (OL L 249, 2020 7 31, p. 17).“

### 3 straipsnis

#### **Reglamento (ES) Nr. 1024/2012 daliniai pakeitimai**

Reglamento (ES) Nr. 1024/2012 priedas papildomas šiuo punktu:

„15. 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 (\*): 18 straipsnio 8 dalis.

(\*) OL L 300, 2009 11 14, p. 51.“

### 4 straipsnis

#### **Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2022 m. vasario 21 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2020 m. liepos 15 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

D.M. SASSOLI

*Tarybos vardu*

*Pirmininkė*

J. KLOECKNER