



Bruselis, 2017 05 31
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtinausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kas savaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

ES teisės aktais vairuotojų vairavimo trukmė ir poilsio laikas reglamentuojami nuo 1969 m. Dabartiniu Reglamentu (EB) Nr. 561/2006¹ (Vairavimo trukmės reglamentu) nustatyti būtinausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienės ir kassavaitinės vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių. Juo taip pat reikalaujama, kad pagrindinė priemonė tikrinant, ar laikomasi tų reikalavimų, būtų tachografas. Siekiant pritaikyti tachografus prie technologijų raidos, vienas po kito buvo priimti keli reglamentai, iš kurių naujausias – Reglamentas (ES) 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (Tachografų reglamentas). Jame buvo pristatytas išmanusis tachografas, sujungtas su vietos nustatymo paslauga, pagrįsta palydovine navigacijos sistema.

Tiek Vairavimo trukmės reglamentas, tiek Tachografų reglamentas yra dalis didesnių pastangų pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, užtikrinti sąžiningą ūkio subjektų konkurenciją ir pagerinti saugumą Europos keliuose. Griežtesni tachografo naudojimo reikalavimai laipsniškai padėjo pasiekti, kad jų vykdymo užtikrinimas būtų veiksmingesnis ir nuoseklesnis visoje ES.

Kelių transporto srities socialinių teisės aktų ir tų aktų vykdymo užtikrinimo *ex-post* vertinime, atliktame 2015–2017 m.² pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT), buvo padaryta išvada, kad Vairavimo trukmės reglamentas tik iš dalies padėjo pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir užtikrinti sąžiningą ūkio subjektų konkurenciją. Kelių eismo saugumas tuo laikotarpiu pagerėjo, tačiau tokio pagerėjimo priežastis nėra tik tas reglamentas.

Pagrindiniai sunkumai yra susiję su pačių taisyklių trūkumais ir nepakankamu vykdymo užtikrinimu, taip pat su tuo, kad tos taisyklės nepadeda spręsti sektoriui kylančių naujų socialinių ir rinkos uždavinių. Šio pasiūlymo, kuris yra programos REFIT iniciatyva³, tikslas – pašalinti nustatytus trūkumus ir padėti pagerinti sektoriaus darbo ir verslo sąlygas. Tai bus pasiekta išaiškinant ir atnaujinant tam tikras nuostatas ir papildomai patobulinant dabartinių ir ateityje ketinamų naudoti tachografų naudojimą siekiant užtikrinti ekonomišką reikalavimų vykdymo užtikrinimą

• Suderinamumas su kitomis numatytomis kelių transporto sektoriaus iniciatyvomis

Šis pasiūlymas yra šiuo metu vykstančios Sąjungos kelių transporto teisės aktų platesnės peržiūros dalis. Jis yra glaudžiai susijęs su iniciatyva pagerinti taisyklių, kuriomis reglamentuojami vairavimo ir poilsio laikotarpiai, laikymosi užtikrinimą ir nustatyti konkrečiuose sektoriuose taikomus darbuotojų komandiravimo kelių transportu kriterijus. Jis taip pat yra glaudžiai susijęs su vykdoma toliau nurodytų rinkos taisyklių peržiūra: Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu

¹ OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

² *Ex-post* vertinimo objektai buvo Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, Direktyva 2006/22/EB dėl reglamento nuostatų vykdymo užtikrinimo ir Direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimu.

³ 2017 m. Komisijos darbo programos 2 priede nurodyta iniciatyva Nr. 11.

veikla, Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 dėl patekimo į tarptautinio krovinių vežimo rinką ir Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 dėl patekimo į tarptautinę keleivių vežimo rinką.

Socialinės ir rinkos taisyklės sudaro išsamią ir nuoseklią teisinę sistemą, o nuoseklus ir veiksmingas jų laikymosi užtikrinimas yra labai svarbus siekiant sukurti teisingą, saugų, aplinkos ir socialiniu požiūriu tvarų kelių transporto sektorių. Nė viena iš tų iniciatyvų atskirai negalima veiksmingai išspręsti esamų socialinių ir rinkos problemų.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymas padeda siekti dviejų šios kadencijos Komisijos prioritetų, konkrečiai, kurti „tvirtesnę ir teisingesnę vidaus rinką“ ir skatinti „darbo vietų kūrimą, ekonomikos augimą ir investicijas“. Jis yra suderintas su veiksmais, kuriais siekiama įveikti socialinį neteisingumą ir nesąžiningą konkurenciją, taip pat sukurti socialinę sistemą, kuria suteikiama naujų užimtumo galimybių ir sudaromos sąžiningos verslo sąlygos.

Kadangi vienas iš jo tikslų yra užtikrinti deramas darbo sąlygas ir tinkamą socialinę apsaugą, jis atitinka Komisijos socialinės politikos darbotvarkės tikslus, taip pat ES socialinių teisių ramsčio sukūrimo iniciatyvą. Jis taip pat yra suderintas su Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 31 straipsniu, kuriame visų pirma numatyta teisė į kasdienį ir kassavaitinį poilsį. Šio pasiūlymo nuostatos dėl kassavaitinio poilsio yra skirtos tam, kad būtų padidintas ūkio subjektų lankstumas leidžiant darbuotojams neprarasti atitinkamų poilsio laikotarpių ir suteikiant pirmenybę galimybei ilsėtis namuose arba atitinkamame būste.

Pasiūlymas yra REFIT programos dalis, nes jame yra išaiškinamos ir pritaikomos tam tikros socialinės nuostatos, o jų vykdymo užtikrinimas tampa ekonomiškėsnis.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Šiuo pasiūlymu iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) 165/2014, todėl jis yra pagrįstas tuo pačiu teisiniu pagrindu – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalimi.

- **Subsidiarumo principas**

Pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą pasidalijamajai Sąjungos ir valstybių narių kompetencijai priskiriama transporto sritis. Tačiau esamos taisyklės gali būti iš dalies keičiamos tik Sąjungos teisės aktų leidėjo.

Dabartinių teisės aktų trūkumai rodo, kad valstybės narės skirtingai įgyvendina ES socialines taisykles ir užtikrina jų laikymąsi. Komisijos rekomendacijos dėl valstybių narių taikomo savireguliacinio nebūtų tinkamos siekiant užtikrinti, kad kelių transporto srities socialinės taisyklės būtų nuosekliai taikomos ir jų vykdymas būtų nuosekliai užtikrinamas visoje Sąjungoje. Todėl veiksmai Sąjungos lygmeniu yra pateisinami.

Remdamasi SESV 154 straipsniu, kuriuo numatyta, kad Europos lygmeniu būtų konsultuojamasi su socialinių partnerių organizacijomis klausimais, susijusiais su užimtumu ir socialiniais reikalais, nurodytais Sutarties 153 straipsnyje, Komisija pradės konsultacijų procesą, kad gautų socialinių partnerių nuomones apie galimą Sąjungos veiksmų dėl Direktyvos 2002/15/EB, kuria papildomos Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatos, kryptį.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymu neviršijama to, kas būtina nustatytoms vairuotojams netinkamų darbo sąlygų ir ūkio subjektų konkurencijos iškraipymo problemoms spręsti.

Kaip nurodyta poveikio vertinimo 7.2 skirsnyje, pasiūlymu įgyvendinama ta politikos galimybė, kuri yra laikoma tinkamiausiu ir proporcingiausiu sprendimu. Šiuo sprendimu sukuriama vairuotojų darbo ir poilsio sąlygų pusiausvyra, kartu suteikiant galimybę ūkio subjektams kuo veiksmingiau organizuoti transporto operacijas ir užtikrinant, kad esamos taisyklės būtų veiksmingai bei nuosekliai taikomos ir kitose valstybėse narėse.

Pasiūlyme daugiausia dėmesio skiriama esamų taisyklių supaprastinimui bei išaiškinimui ir tam tikrų taisyklių suderinimui su sektoriaus poreikiais. Taip bus sudarytos sąlygos lengviau laikytis taisyklių ir užtikrinti, kad jos būtų nuosekliai taikomos visoje Sąjungoje. Pasiūlymu bus sumažinta ūkio subjektų administracinė našta ir užtikrinama, kad valstybių narių administracinio bendradarbiavimo ir abipusės pagalbos reikalavimai būtų proporcingi nustatytoms problemoms. Poveikio vertinime daroma išvada, kad numatytos politikos priemonės neturės neproporcingo poveikio MVĮ.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi pasiūlymu daromi keli dviejų tarpusavyje susijusių reglamentų pakeitimai, pasirinkta priemonė taip pat yra reglamentas. Atsižvelgiant į tai, kad siūlomų pakeitimų skaičius nėra didelis, neatrodo, kad reikėtų abu reglamentus išdėstyti nauja redakcija.

3. **EX-POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex-post* vertinimas ir (arba) tinkamumo patikros**

2015–2017 m.⁴ buvo atliekamas išsamus Vairavimo trukmės reglamento *ex-post* vertinimas pagal REFIT programą. Kartu buvo vertinamos Direktyva 2002/15/EB dėl darbo laiko organizavimo ir Direktyva 2006/22/EB dėl socialinių teisės aktų vykdymo užtikrinimo. Vertinimas buvo pagrįstas nepriklausomu papildomu tyrimu.

Pagrindiniai klausimai, susiję su Vairavimo trukmės reglamentu, buvo:

- skirtingas nuostatų dėl reguliaraus kas savaitinio poilsio aiškinimas ir vykdymo užtikrinimas, dėl kurio nacionalinės priemonės nebuvo koordinuojamos, o vairuotojams ir ūkio subjektams buvo sudarytos nevienodos sąlygos;

- nuolatinis vairavimo laikotarpių, pertraukų ir poilsio laikotarpių nepaisymas dėl to, kad jų taikymas nebuvo pakankamai lankstus, visų pirma, esant nenumatytoms aplinkybėms;

- nepakankamai aiški sąvoka „vežimas nekomerciniais tikslais“ ir nepakankamai paaiškinta, kas yra privačiais tikslais vykdomos operacijos, todėl jos skirtingai aiškinamos ir sudaromos nevienodos sąlygos vairuotojams bei ūkio subjektams;

- nuostata dėl pertraukų nėra tinkama vairavimo su porininkais (vairuojant komandomis) atveju, todėl laikomasi skirtingos vykdymo užtikrinimo praktikos;

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- nepakankamas administracinis bendradarbiavimas ir vangi valstybių narių abipusė pagalba kliūdo veiksmingai ir nuosekliai užtikrinti reikalavimų vykdymą.

Šios problemos daro neigiamą poveikį darbo bei konkurencijos sąlygoms ir netiesiogiai užkerta kelią tolesniam kelių eismo saugumo gerinimui.

Tachografų reglamentas nebuvo pagal šią REFIT programą vykdomo *ex-post* vertinimo dalis. Tačiau iš vertinimo paaiškėjo, kad vienas vykdymo užtikrinimo sistemos trūkumas yra nevienodas ir neveiksmingas kontrolės priemonių ir keitimosi duomenimis sistemos, įskaitant tachografus, taikymas. Dabartinės tachografų sistemos funkcijomis būtų galima geriau naudotis iki bus instaliuoti ir pradėti plačiau naudoti išmanieji tachografai.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Rengiant šį pasiūlymą buvo išsamiai konsultuojamasi su suinteresuotosiomis šalimis. Konsultacijos buvo vykdomos laikantis 2002 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate (COM(2002) 704 galutinis) nustatytų konsultacijoms su suinteresuotosiomis šalimis taikomų minimaliųjų standartų.

Konsultacijų proceso dalį sudarė nuomonių ir duomenų rinkimas. Dalyvauti konsultacijų procese buvo pakviestos visos susijusios suinteresuotųjų šalių grupės: nacionalinės transporto ministerijos, nacionalinės vykdymo užtikrinimo institucijos, asociacijos, atstovaujantios krovinių ir keleivių vežimo kelių transportu ūkio subjektams, ekspeditoriams, siuntėjams, MVL, profesinėms sąjungoms, vairuotojams ir kitiems kelių transporto darbuotojams.

Visų pirma, proceso metu buvo aktyviai konsultuojamasi su Europos socialiniais partneriais. Buvo naudojami įvairūs atvirų ir tikslinių konsultacijų metodai:

- 2015 m. birželio 4 d. įvykusioje aukšto lygio konferencijoje „Transporto socialinė darbotvarkė“ buvo pradėtos plataus masto diskusijos dėl kelių transporto sektoriaus socialinių aspektų. Konferencijoje dalyvavo apie 350 asmenų, daugiausia politikos formuotojai, transporto srities ekspertai ir socialiniai partneriai;

- 2015 m. pabaigoje surengti tiksliniai seminarai, kuriuose dalyvavo sektoriaus suinteresuotosios šalys, valstybių narių atstovai ir Europos socialiniai partneriai. Diskusijose daugiausia dėmesio buvo skiriama socialinių ir vidaus rinkos teisės aktų veikimui kelių transporto sektoriuje;

- 2016 m. balandžio 19 d. įvyko Kelių transporto konferencija. Vienas iš seminarų buvo skirtas kelių transporto vidaus rinkai ir socialiniams aspektams. Į jį susirinko apie 400 dalyvių, visų pirma valstybių narių atstovai, Europos Parlamento nariai ir pagrindinės suinteresuotosios šalys, ir aptarė planuojamų su keliais susijusių iniciatyvų tikslus bei aprėptį;

- Buvo pradėti penki specialiai parengti tyrimai siekiant sužinoti, kokios nuomonės laikosi nacionalinės transporto ministerijos (daugiausia dėmesio buvo skiriama taisyklių įgyvendinimui ir aiškinimui), vykdymo užtikrinimo institucijos (daugiausia dėmesio buvo skiriama vykdymo užtikrinimo praktikai, sąnaudoms ir naudai), įmonės (daugiausia dėmesio buvo skiriama tam, kokį poveikį teisės aktai daro rinkoje veiklą vykdančioms ūkio subjektams), profesinės sąjungos (daugiausia dėmesio buvo skiriama tam, kokį poveikį teisės aktai daro vairuotojams) ir kitos suinteresuotosios šalys, pavyzdžiui, pramonės asociacijos (daugiausia dėmesio buvo skiriama bendram požiūriui į teisės aktų poveikį). Iš viso buvo gautas 1 441 atsakymas (iš kurių 1 269 pateikė kelių transporto įmonės).

- Buvo apklausta 90 suinteresuotųjų šalių (iš kurių 37 buvo vairuotojai) siekiant sužinoti jų patirtį, kaip nacionalinės institucijos užtikrina ES kelių transporto teisės aktų vykdymą, ar šis vykdymo užtikrinimas yra veiksmingas ir ar yra kokių reikalavimų laikymosi sunkumų.

- 2016 m. rugsėjo 5 d. – gruodžio 11 d. vykusiose viešosiose konsultacijose⁵ buvo siekiama patvirtinti *ex-post* vertinime nustatytas problemas ir nustatyti galimus jų sprendimus. Iš 1 378 gautų atsakymų 1 209 pateikė vairuotojai, ūkio subjektai, siuntėjai, ekspeditoriai ir piliečiai, o 169 – nacionalinės valdžios institucijos, vykdymo užtikrinimo institucijos, darbuotojų organizacijos ir pramonės asociacijos.

- 2016 m. lapkričio 4 d. – 2017 m. sausio 4 d. MVĮ darbo grupė atliko tyrimą. 109 respondentai pateikė savo nuomonę apie teisinės sistemos peržiūros tikslus ir galimus sprendimus.

- Buvo atlikta internetinė vairuotojų apklausa (gauti 345 atsakymai, kuriuose išreiškiamas požiūris į galimas priemones). Tačiau požiūris nebuvo visiškai reprezentatyvus, nes 140 atsakymų gauta iš Nyderlandų, o 127 – iš Jungtinės Karalystės.

- Komisija taip pat atliko nacionalinių valdžios institucijų ir nacionalinių vykdymo užtikrinimo institucijų apklausą (41 atsakymas gautas iš 27 ES valstybių narių, taip pat Norvegijos ir Šveicarijos) ir ūkio subjektų apklausą (gauti 73 atsakymai, kurie, deja, taip pat nebuvo visiškai reprezentatyvūs, nes 58 atsakymai gauti iš Vengrijos).

- suorganizuoti pokalbiai su 7 transporto bendrovėmis, 9 nacionalinėmis pramonės asociacijomis, 9 nacionalinėmis valdžios institucijomis, 4 nacionalinėmis darbuotojų sąjungomis ir 6 Europos socialiniais partneriais.

Kelių transporto sektoriaus Europos socialiniai partneriai taip pat buvo reguliariai informuojami ir su jais buvo konsultuojamasi keliuose dvišaliuose posėdžiuose, kuriuose dalyvavo Komisijos atstovai, ir reguliariuose Sektoriaus kelių transporto socialinio dialogo komiteto ir Socialinių partnerių darbo grupės posėdžiuose.

Per konsultacijas buvo patvirtinta, kad pagrindinės problemos yra:

- 1) netinkamos vairuotojų darbo sąlygos,
- 2) transporto ūkio subjektų konkurencijos iškreipimai ir
- 3) ūkio subjektams ir valstybėms narėms reguliariai užkraunama našta.

Taip pat buvo nustatytos pagrindinės tuos sunkumus lemiančios teisinės problemos, t. y. neaiškios arba netinkamos socialinės taisyklės, skirtingas taisyklių aiškinimas, nenuoseklus ir neveiksmingas vykdymo užtikrinimas ir nepakankamas valstybių narių administracinis bendradarbiavimas.

Kalbant apie parengtus politikos priemonių projektus, visos suinteresuotosios šalys tvirtai pritarė vykdymo užtikrinimo ir vykdymo užtikrinimo institucijų bendradarbiavimo sustiprinimui, nors kai kurios nacionalinės vykdymo užtikrinimo valdžios institucijos išreiškė susirūpinimą dėl galimų papildomų vykdymo užtikrinimo sąnaudų.

⁵ Nustatytų faktų santrauka http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.

Reguliariam kassavaitiniam poilsiui tinkamų poilsio patalpų problemą nurodė profesinės sąjungos, nacionalinės valdžios institucijos, vairuotojai, ūkio subjektai ir jiems atstovaujanti asociacija.

Parengti politikos priemonių projektai dėl vidutinio kassavaitinio poilsio laikotarpio apskaičiavimo ir dėl galimybės lanksčiau taikyti vairavimo ir poilsio laiko taisykles, kad vairuotojai galėtų parvykti į namus reguliaraus kassavaitinio poilsio, buvo vertinami įvairiai. Šioms priemonėms pritarė ūkio subjektai ir vairuotojai, tuo tarpu profesinės sąjungos joms nepritarė, o vykdymo užtikrinimo institucijos išreiškė susirūpinimą dėl veiksmingos reikalavimų laikymosi stebėsenos.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Komisijai padėjo nepriklausomi rangovai. Jie 2016 m. birželio mėn.⁶ parengė papildomą *ex-post* vertinimo tyrimą ir atskirą papildomą poveikio vertinimo tyrimą – pastarasis buvo baigtas 2017 m. gegužės mėn.

- **Poveikio vertinimas**

Prie pasiūlymo pridedamas poveikio vertinimas, dėl kurio Reglamentavimo patikros valdyba išreiškė teigiamą nuomonę ir pateikė rekomendacijų. Visos valdybos pagrindinė pastaba buvo susijusi su poveikio vertinimo redaguota versija (žr. poveikio vertinimo ataskaitos 1 priedą).

Poveikio vertinime nagrinėjamos keturios politikos galimybės. Pirmųjų trijų poveikis yra bendras – jomis visomis padidinamas reguliavimo intervencijos ir tikėtino poveikio lygis, o ketvirta galimybė yra horizontalaus pobūdžio ir pagal ją taikomos priemonės galėtų būti derinamos su visomis trimis pirmosiomis galimybėmis.

Pagal pirmą politikos galimybę daugiausia dėmesio buvo skiriama teisinės sistemos išaiškinimui ir vykdymo užtikrinimo institucijų bendradarbiavimo gerinimui. Pagal antrąją daugiausia dėmesio buvo skiriama vykdymo užtikrinimo griežtinimui. Trečiajame politikos dokumentų rinkinyje buvo siūloma iš esmės keisti taisykles, visų pirma susijusias su rezultatais grindžiamu užmokesčiu ir vidaus bei tarptautinio keleivių vežimo tolumojo susisiekimo autobusais išimtimis. Pagal ketvirtąją politikos galimybę nustatyti konkrečiuose sektoriuose taikytini darbuotojų komandiravimo kelių transportu kriterijai ir numatytos specialios reikalavimų vykdymo užtikrinimo priemonės. Į šią politikos galimybę buvo įtraukti trys laiko ribomis pagrįsti variantai.

Panašu, kad 1 politikos galimybė būtų mažiausiai veiksminga sprendžiant teisinio aiškumo ir vairuotojų bei ūkio subjektų nelygybės klausimus. Pagrindinė priežastis yra ta, kad priemonės būtų savanoriškos ir valstybės narės pačios nuspręstų, ar reikėtų jas taikyti. Šis savanoriškumo principu pagrįstas metodas padidintų susirūpinimą, kad gali išaugti nacionalinių priemonių, kurias turėtų taikyti vairuotojai ir ūkio subjektai, skaičius.

3 politikos galimybė gali turėti tam tikrą neigiamą šalutinį poveikį keleivinio transporto vairuotojų darbo sąlygoms. Taip yra dėl to, kad atidedamo kassavaitinio poilsio priemonė galėtų padidinti nuovargio indeksą 20–33 proc., o riziką, kad bus pakenkta kelių eismo saugumui, – 4–5 proc.). Be to, kad padidėtų nuovargio ir rizikos indeksai, 3–5 proc. sumažėtų ūkio subjektų patiriamos reikalavimų laikymosi išlaidos.

⁶ Galutinė ataskaita <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

Priimtinausia galimybė yra 2 ir 4 politikos galimybių derinys. Dėl 4 politikos galimybės poveikio sustiprėja tikėtinas 2 politikos galimybės poveikis: pagerėja vairuotojų darbo ir poilsio sąlygos (nuovargio indeksas sumažėja 28 proc., o buvimo kelyje laikotarpis sumažėja 43 proc. (ES 13 vairuotojų) ir 16 proc. (ES 15 vairuotojų)). Sujungus 2 ir 4 galimybę taip pat padidės sinergija, nes bus veiksmingiau vykdoma komandiravimo taisyklių stebėseną, o tai leis ūkio subjektams sumažinti sąnaudas.

Apskritai, 2 ir 4 politikos galimybės sujungimas yra veiksmingiausias būdas poveikio vertinime nurodytoms problemoms spręsti. Apskaičiuota, kad 4 politikos galimybė padės ūkio subjektams, teikiantiems tarpvalstybines kelių transporto paslaugas, sutaupyti apie 785 mln. EUR administracinių sąnaudų per metus. Kiekybinis taupymo taikant pagal 2 politikos galimybę nustatytas priemonės vertinimas nebuvo įmanomas. Tačiau tikimasi, kad šios priemonės padės sumažinti pažeidimų skaičių ir todėl labai sumažės reikalavimų nesilaikymo sąnaudos. Be to, pagal 2 politikos galimybę bus galima vykdyti veiksmingesnes transporto operacijas, taip pat pagal ją vairuotojas turėtų didesnes paskatas dažniau grįžti į namus. Tačiau pereinamuoju laikotarpiu, kai bus diegiamos peržiūrėtos taisyklės, pagal abi politikos galimybes nacionalinės valdžios institucijos patirs šiek tiek (1,3–8 proc.) didesnių vykdymo užtikrinimo sąnaudų. Šios galimybės taip pat šiek tiek padidins tam tikrų ūkio subjektų patiriamas reikalavimų laikymosi išlaidas, nes jie turės mokėti už būstą, skirtą reguliariam kassavaitiniam poilsiui ne transporto priemonėje (apie 50–160 EUR kelionei).

Pasiūlymas atitinka poveikio vertinime nurodytą tinkamiausią galimybę.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šiuo pasiūlymu siekiama programos REFIT tikslo didinti veiksmingumą ir mažinti įmonėms tenkančią reglamentavimo naštą. To jame siekiama daugiausia supaprastinant ir pritaikant taisykles prie sektoriaus poreikių ir gerinant skaitmeninės įrašymo įrangos (tachografų) naudojimą, kad būtų galima atlikti veiksmingesnes patikras. Nors manoma, kad nacionalinių valdžios institucijų sąnaudos šiek tiek padidės, šį padidėjimą pateisina geresnės vairuotojų darbo sąlygos ir ūkio subjektų verslo sąlygos. Tai leis sumažinti dėl reikalavimų nesilaikymo patiriamas sąnaudas. Pasiūlymas taip pat padės padidinti reikalavimų vykdymo užtikrinimo veiksmingumą, nes, pavyzdžiui, bus pagerintos būsimų išmaniųjų tachografų savybės. Labai mažoms įmonėms išimtis pasiūlyme nėra numatyta, nes kiltų rizika, kad bus sudarytos nevienodos konkurencinės ir darbo sąlygos.

Pagrindinės teisės

Pasiūlymu prisidedama prie Pagrindinių teisių chartijos tikslų, visų pirma 31 straipsnio, kuriame numatyta teisė į tinkamas ir teisingas darbo sąlygas.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas jokio poveikio Sąjungos biudžetui neturės.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Socialinių taisyklių pažeidimų skaičiaus, tipo ir dažnumo pokyčiai bus stebimi remiantis keliomis nacionalinio įgyvendinimo ataskaitomis ir analizuojant ES vykdymo užtikrinimo organizacijų duomenis. Įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo klausimus reguliariai stebės ir vertins Kelių transporto komitetas.

Kiti rinkos pokyčiai, galimas jų poveikis ir darbo bei konkurencijos sąlygos bus vertinami remiantis susijusiais kitoms iniciatyvoms surinktais duomenimis, visų pirma, peržiūrint Reglamentą dėl patekimo į tarptautinio krovinių vežimo rinką (Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009) ir Reglamentą dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla (Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009).

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pagrindiniai pasiūlymo elementai:

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006

3 straipsnis

3 straipsnio h dalis yra iš dalies keičiama siekiant išaiškinti, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-317/12 *Lundberg*, kad privatūs asmenys, naudojanys transporto priemones, patenkančias į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo sritį, privatiems daiktams vežti savo tikslais, nėra įpareigoti registruoti savo vairavimo ir poilsio laikotarpių, todėl nėra įpareigoti turėti ar naudoti tachografą arba vairuotojo kortelę.

4 straipsnis

4 straipsnis papildomas r punktu siekiant apibrėžti sąvoką „vežimas nekomerciniais tikslais“, kuri dažnai vartojama šiame reglamente, nes dėl bendros apibrėžties nebuvimo kyla neaiškumų ir atsiranda aiškinimo skirtumų.

6 straipsnis

6 straipsnio 5 dalis yra iš dalies keičiama siekiant išaiškinti įpareigojimą ir suderinti vairuotojo kitų darbų (ne vairavimo) registravimo praktiką ir jo buvimo darbo vietoje laikotarpius. Vairuotojo visų darbų, o ne tik vairavimo visapusiškas registravimas (vairavimas yra automatiškai registruojamas tachografu), yra svarbus siekiant veiksmingai stebėti vairuotojo darbo modelius, kurie gali nuvarginti ir kelti pavojų kelių eismo saugumui.

7 straipsnis

7 straipsnis papildomas trečia pastraipa siekiant išaiškinti, kad vairuotojai, dirbantys su porininku, gali nuspręsti padaryti privalomą pertrauką transporto priemonėje, kurią vairuoja kitas vairuotojas. Ši praktika jau yra taikoma pagal neprivalomas Komisijos rekomendacijas.

8 straipsnis

8 straipsnis yra iš dalies keičiamas siekiant išaiškinti kassavaitinio poilsio reikalavimus ir pritaikyti juos prie sektoriaus poreikių ir faktinės transporto tvarkaraščių suderinimo praktikos, visų pirma, vykdant tolimojo susisiekiimo transporto operacijas. Šiuo pakeitimu siekiama pagerinti vairuotojų poilsio sąlygas ir palengvinti vykdymo užtikrinimą, visų pirma, tikrinant, ar vairuotojui buvo kompensuotas sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis.

8 straipsnio 6 dalis yra iš dalies keičiama siekiant išaiškinti, kad vairuotojai gali savo kassavaitinio poilsio laikotarpius pasirinkti lanksčiau, per keturias paeiliui einančias savaites, kartu užtikrinant, kad kompensacija už sutrumpintą kassavaitinį poilsį būtų pasinaudota kartu su kassavaitinio poilsio laikotarpiu per tris savaites. Šiuo pakeitimu nėra keičiami dabartiniai reikalavimai dėl maksimalios kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmės.

8 straipsnio 7 dalis yra iš dalies keičiama siekiant nurodyti, kad poilsio laikotarpis, kuriuo kompensuojamas sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis, turi būti pridedamas prie kito ne trumpesnio nei 45 valandų reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpio. Taip bus lengviau patikrinti, kokį dėl sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpio susikaupusį kompensotiną poilsio laiką vairuotojas išnaudojo, ir leisti jam pasinaudoti susikaupusiais kassavaitinio poilsio laikotarpiais.

8 straipsnis papildytas 8a dalimi siekiant paaiškinti, kad 45 valandų arba ilgesniu kassavaitinio poilsio laikotarpiu negali būti naudojamos transporto priemonėje: darbdavys turi parūpinti vairuotojui tinkamą būstą, kuriame yra tinkamos miegamosios ir sanitarinės patalpos, jei vairuotojas negali pasinaudoti kassavaitiniu poilsiu pasirinktoje privačioje vietoje.

8 straipsnis yra papildomas 8b dalimi siekiant patikslinti transporto įmonėms taikomą įpareigojimą organizuoti vairuotojų darbą taip, kad jie galėtų grįžti į savo namus kassavaitinio poilsio ne rečiau kaip kartą per tris savaites iš eilės.

9 straipsnis

9 straipsnis yra iš dalies keičiamas siekiant jį pritaikyti prie dabartinės praktikos pasinaudoti poilsio laikotarpiais kelte arba traukinyje. Pagal dabartines taisykles 24 val. ar ilgesnius poilsio laikotarpius draudžiama registruoti kaip sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpius, jei jais buvo iš dalies pasinaudota kelte arba traukinyje. Tai sukuria bereikalingą našta vairuotojams ir ūkio subjektams. Todėl šiuo pakeitimu nurodoma, kad kai vairuotojas lydi keltu ar traukiniu gabenamą transporto priemonę, jam leidžiama kelte arba traukinyje praleidžiamą laikotarpį išnaudoti kaip sutrumpintą kassavaitinį laikotarpį.

12 straipsnis

12 straipsnis papildomas 2 punktu siekiant padėti vairuotojui įveikti nenumatytas aplinkybes, dėl kurių vėluojama atlikti transporto operaciją arba dėl kurių vairuotojas negali grįžti į namus kassavaitinio poilsio. Jame nurodoma, kad vairuotojai gali atidėti savo kassavaitinio poilsio pradžią, kad galėtų grįžti namo, su sąlyga, kad jie laikosi kasdienio ir kassavaitinio vairavimo laikotarpį ir minimalios kassavaitinio poilsio laikotarpio trukmės reikalavimų.

14 straipsnis

14 straipsnis yra iš dalies keičiamas siekiant nurodyti, kad neatidėliotinais atvejais valstybių narių leidžiamos taikyti laikinos išimtys turi būti deramai pagrįstos išimtinių aplinkybių buvimu ir poreikiu skubiai spręsti susidariusią padėtį.

15 straipsnis

15 straipsniu valstybės narės įpareigojamos pranešti Komisijai apie autobusų vairuotojams, kuriems netaikomas šis reglamentas, taikomas nacionalines taisykles, kuriomis reglamentuojama vairavimo trukmė, pertraukos ir poilsio laikotarpiai.

19 straipsnis

19 straipsnis yra iš dalies keičiamas siekiant nurodyti, kad nacionalinės sankcijos, taikomos už reglamento pažeidimus, turėtų būti proporcingos pažeidimo sunkumui, remiantis

atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose pateikta klasifikacija. Jame taip pat nurodoma, kad apie visus nacionalinės sankcijų sistemos pakeitimus turėtų būti nedelsiant pranešama Komisijai.

22 straipsnis

22 straipsnis yra iš dalies keičiamas siekiant dar labiau sustiprinti valstybių narių administracinį bendradarbiavimą ir paskatinti aktyviau keistis duomenimis bei informacija. Taip siekiama, kad šio reglamento nuostatų įgyvendinimas ir tarpvalstybinis reikalavimų vykdymo užtikrinimas būtų nuoseklesni ir veiksmingesni.

22 straipsnio 1 dalis yra iš dalies keičiama siekiant nurodyti, kad valstybės narės turi teikti abipusę pagalbą nedelsdamos, per Direktyvoje 2006/22/EB aiškiai nustatytus terminus.

22 straipsnio 2 dalis papildoma c punktu siekiant išaiškinti, kad keitimasis informacija taip pat apima keitimąsi duomenimis apie įmonių rizikos vertinimą ir kita informacija, kuri būtina siekiant veiksmingo ir efektyvaus vykdymo užtikrinimo.

22 straipsnio 3 dalies a punkte nurodoma, kad ryšiams Bendrijoje palaikyti paskirtos įstaigos turi būti atsakingos už sklandaus informacijos mainų organizavimą.

22 straipsnio 3 dalis papildoma b punktu siekiant paaiškinti, kad abipusė pagalba turi būti teikiama nemokamai.

25 straipsnis

25 straipsnio 2 dalis iš dalies keičiama siekiant nurodyti, kad tais atvejais, kai būtina, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais išaiškinamos šio reglamento nuostatos. Šiais aktais turėtų būti užtikrinamas šio reglamento vienodas taikymas ir vykdymo užtikrinimas.

Reglamentas (ES) Nr. 165/2014

8 straipsnis

8 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant dar labiau pagerinti išmaniųjų tachografų savybes, kad būtų galima tiksliau nustatyti transporto priemonės, naudojamos tarpvalstybinėms vežimo operacijoms, buvimo vietą. Tai padeda užtikrinti, kad būtų laikomasi socialinių taisyklių.

34 straipsnis

34 straipsniu vairuotojai papildomai įpareigojami sustoję pirmoje kirtus sieną tinkamoje sustoti vietoje į skaitmeninį tachografą įvesti savo transporto priemonės buvimo vietą. Tai palengvins socialinių taisyklių laikymosi stebėjimą. Šis įpareigojimas netaikomas vairuotojams, naudojančiams išmaniuosius tachografus, kurie automatiškai registruoja sienos kirtimą.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtinausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais

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 nuomonę⁷,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁸,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) norint, kad kelių transporto sektorius būtų saugus, našus ir jame būtų atsižvelgiama į socialinius poreikius, svarbiausia vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto įmonėms – sąžiningas verslo sąlygas. Kad šis procesas būtų lengvesnis, kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės turi būti aiškios, atitikti paskirtį, turi būti lengva jas taikyti bei užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ir jos turi būti veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje;
- (2) vertinant, ar šiuo metu galiojančios Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006⁹, kelių transporto sektoriuje įgyvendinamos veiksmingai ir efektyviai, nustatyta tam tikrų dabartinės teisinės sistemos trūkumų. Taisyklės, kuriomis reglamentuojamas kassavaitinis poilsis, poilsio vietos ir su porininkais dirbančių vairuotojų pertraukos, yra neaiškios ir netinkamos, be to, nėra taisyklių, kuriomis reglamentuojamas vairuotojų grįžimas į jų gyvenamąsias vietas, todėl valstybės narės tas taisykles aiškina skirtingai ir skirtingai užtikrina, kad jų būtų laikomasi. Kelios valstybės narės neseniai priėmė vienašales priemones, dėl kurių dar labiau padidėjo teisinis netikrumas ir dar labiau ėmė skirtis vairuotojams ir ūkio subjektams taikomos sąlygos;

⁷ OL C , , p. .

⁸ OL C , , p. .

⁹ 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 Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- (3) atlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 *ex post* vertinimą patvirtinta, kad Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės nenuosekliai ir neveiksmingai taikomos daugiausia todėl, kad jos yra neaiškios, taip pat dėl to, kad neveiksmingai taikomos kontrolės priemonės ir nepakankamai aktyviai vyksta valstybių narių administracinis bendradarbiavimas;
- (4) siekiant politikos tikslo – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas (visų pirma užtikrinti neiškraipytą ūkio subjektų konkurenciją ir padidinti visų kelių eismo dalyvių saugumą) – taip pat būtina nustatyti aiškias bei tinkamas taisykles ir užtikrinti, kad jų būtų vienodai laikomasi;
- (5) dabartinis reikalavimas dėl pertraukų pasirodė netinkamas ir nepraktiškas komandomis dirbantiems vairuotojams. Todėl reikalavimą registruoti pertraukas tikslinga pakoreguoti atsižvelgiant į transporto operacijų, kurias vykdo komandomis dirbantys vairuotojai, specifiškumą;
- (6) tolimųjų reisų vairuotojai, dalyvaujantys tarptautinėse transporto operacijose, daug laiko praleidžia ne savo gyvenamojoje vietoje. Dėl dabartinių reguliaraus kassavaitinio poilsio reikalavimų tas laikas be jokios būtinybės dar labiau pailgėja. Todėl nuostata dėl reguliaraus kassavaitinio poilsio pageidautina pakoreguoti taip, kad vairuotojams būtų lengviau vykdyti transporto operacijas laikantis taisyklių, kad jie galėtų kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudoti savo gyvenamosiose vietose ir kad jiems būtų visiškai atlyginta už visus trumpesnius kassavaitinio poilsio laikotarpius. Taip pat būtina numatyti, kad ūkio subjektai turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad poilsio laikotarpiai, kuriais naudojamosi ne gyvenamojoje vietoje, nebūtų pernelyg ilgi;
- (7) valstybės narės skirtingai aiškina ir įgyvendina kassavaitinio poilsio reikalavimus, t. y. reikalavimą dėl vietos, kurioje turėtų būti naudojamosi kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Todėl tikslinga tą reikalavimą paaiškinti ir taip užtikrinti, kad nuo gyvenamosios vietos nutolusiems vairuotojams būtų suteikiamos normaliam kassavaitiniam poilsiui tinkamas būstas;
- (8) vairuotojai dažnai susiduria su nenumatytais aplinkybėmis, dėl kurių neįmanoma nepažeidus Sąjungos taisyklių pasiekti norimos paskirties vietos, kurioje būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Pageidautina sudaryti vairuotojams palankesnes sąlygas įveikti tokias aplinkybes ir, nepažeidžiant maksimalios vairavimo trukmės reikalavimų, pasiekti paskirties vietą, kurioje jie galėtų pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu;
- (9) tam, kad mažiau skirtųsi taisyklių laikymosi užtikrinimo praktika ir tokių skirtumų būtų galima išvengti, taip pat tam, kad būtų veiksmingiau ir efektyviau užtikrinama, jog taisyklių būtų laikomasi tarpvalstybiniu mastu, būtina nustatyti aiškias reguliaraus valstybių narių administracinio bendradarbiavimo taisykles;
- (10) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kad ji galėtų išaiškinti to reglamento nuostatas ir nustatyti bendrą požiūrį į jų taikymą ir vykdymo užtikrinimą. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi pagal Reglamentą (ES) Nr. 182/2011¹⁰;
- (11) tam, kad būtų galima ekonomiškiau užtikrinti, jog būtų laikomasi socialinės apsaugos taisyklių, reikėtų visiškai išnaudoti dabartinių ir būsimų tachografų sistemų teikiamas

¹⁰ 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).

galimybes. Todėl tachografo funkcijas reikėtų patobulinti taip, kad juo būtų galima tiksliau nustatyti vietą, visų pirma per tarptautines transporto operacijas;

- (12) todėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) 165/2014¹¹ turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 iš dalies keičiamas taip:

- (1) 3 straipsnio h punktas pakeičiamas taip:

„h) transporto priemonėmis ar jų junginiais, naudojamais kroviniams vežti nekomerciniais tikslais;“;

- (2) 4 straipsnis papildomas šiuo r punktu:

„r) vežimas nekomerciniais tikslais – vežimas keliais (išskyrus vežimą samdos pagrindais ar už atlygį arba savo sąskaita), už kurį negaunama atlygio ir pajamų.“;

- (3) 6 straipsnio 5 dalies pirmas sakiny s pakeičiamas taip:

„4 straipsnio e punkte apibrėžtos veiklos trukmė, taip pat transporto priemonės, naudojamos komercinėms operacijoms, kurioms netaikomas šis reglamentas, vairavimo trukmė vairuotojo turi būti įregistruota kaip kiti darbai; vairuotojas taip pat turi įregistruoti visą kitą buvimo darbo vietoje laiką, apibrėžtą Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnio b punkte, pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 5 dalies b punkto iii papunktį. Šis įrašas atliekamas ranka registracijos lape ar spaudinyje arba įvedamas panaudojant įrašymo įrangos rankinio įvedimo mechanizmą.“;

- (4) 7 straipsnis papildomas šia trečia pastraipa:

„Su porininku dirbantis vairuotojas gali nuspręsti padaryti 45 minučių pertrauką transporto priemonėje, kurią vairuoja kitas vairuotojas, su sąlyga, kad jis tam kitam vairuotojui transporto priemonės vairuoti nepadaeda.“;

- (5) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) 6 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„6. Per bet kurias keturias paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai:

a) keturiais normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba

b) dviem normaliais ne trumpesniais nei 45 valandų kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir dviem sutrumpintais ne trumpesniais nei 24 valandų kassavaitinio poilsio laikotarpiais.

¹¹ 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).

Taikant b punktą, sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis kompensuojamas lygiaverčiu poilsiui skirtu laikotarpiu, kuriuo visu iš karto pasinaudojama iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos.“;

(b) 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Poilsio laikotarpis, kuriuo kompensuojamas sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis, pridedamas prie kito normalaus ne trumpesnio nei 45 valandų kassavaitinio poilsio laikotarpio pradžios arba pabaigos.“;

(c) įterpiamos šios 8a ir 8b dalys:

„8a. Normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitiniu poilsiu, kuriuo kompensuojamas ankstesnis sutrumpintas kassavaitinis poilsis, negali būti naudojamosi transporto priemonėje. Jais turi būti naudojamosi tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos ir:

a) kurį suteikia arba už kurį sumoka darbdavys, arba

b) kuris yra vairuotojo gyvenamojoje vietoje arba kitoje jo pasirinktoje privačioje vietoje.

8b. Transporto ūkio subjektas organizuoja vairuotojų darbą taip, kad vairuotojai galėtų pasinaudoti ne mažiau kaip vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitiniu poilsiu, kuriuo kompensuojamas sutrumpintas kassavaitinis poilsis, savo gyvenamojoje vietoje kas tris paeiliui einančias savaites.“;

(6) 9 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„9. Nukrypstant nuo 8 straipsnio, kai vairuotojas lydi keltu ar traukiniu gabenamą transporto priemonę ir naudojami normaliu kasdienio poilsio laikotarpiu arba sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, tas laikotarpis negali būti pertraukiamas kita veikla, kurios bendra trukmė neviršija vienos valandos, daugiau kaip du kartus. Per tą normalų kasdienio poilsio arba sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį vairuotojui sudaromos sąlygos ilsėtis savo gulute ar miegamojoje vietoje.“;

(7) 12 straipsnis papildomas šia antra pastraipa:

„Jei saugiam eismui keliuose nekeliamas pavojus, vairuotojas gali nukrypti nuo 8 straipsnio 2 dalies ir 8 straipsnio 6 dalies antros pastraipos, kad galėtų pasiekti tinkamą būstą, nurodytą 8 straipsnio 8a dalyje, ir jame pasinaudoti kasdieniu ar kassavaitiniu poilsiu. Dėl tokio nukrypimo negali būti viršijama kasdienio ar kassavaitinio vairavimo trukmė arba sutrumpėti kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Ne vėliau nei atvykęs į tinkamą būstą, vairuotojas įrašymo įrangos registracijos lape ar spaudinyje arba darbo grafike ranka įrašo šio nukrypimo priežastį.“;

(8) 14 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Neatidėliotinais atvejais valstybės narės gali išimtinėmis aplinkybėmis suteikti laikiną išimtį ne ilgesniam nei 30 dienų laikotarpiui; ta išimtis turi būti deramai pagrįsta ir apie ją nedelsiant turi būti pranešta Komisijai.“;

(9) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Valstybės narės užtikrina, kad 3 straipsnio a punkte nurodytų transporto priemonių vairuotojams būtų taikomos nacionalinės taisyklės, kuriomis suteikiama pakankama su leidžiama vairavimo trukme ir privalomomis pertraukomis bei poilsio laikotarpiais susijusi

apsauga. Valstybės narės praneša Komisijai apie atitinkamas tokiems vairuotojams taikomas nacionalines taisykles.“;

(10) 19 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento ir Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimus, ir imasi visų reikiamų priemonių, kad jos būtų įgyvendintos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos pažeidimų dydžiui, kaip nustatyta laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB¹² III priedo, atgrasomos ir nediskriminacinės. Nei už vieną šio reglamento ar Reglamento (ES) Nr. 165/2014 nuostatų pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Apie tas priemones ir sankcijų taikymo taisykles valstybės narės praneša Komisijai iki 29 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos dienos. Jos nedelsdamos praneša apie bet kokius tų priemonių ir taisyklių pakeitimus. Komisija atitinkamai informuoja kitas valstybes nares.“;

(11) 22 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės glaudžiai bendradarbiauja ir nepagrįstai nedelsdamos viena kitai teikia pagalbą, kad padėtų nuosekliai taikyti šį reglamentą ir veiksmingai užtikrintų jo nuostatų vykdymą, laikydamosi Direktyvos 2006/22/EB 8 straipsnyje nustatytų reikalavimų.“;

(b) 2 dalis papildoma šiuo c punktu:

„c) ir kita konkrečia informacija, įskaitant įmonės rizikos vertinimą, galinčia turėti pasekmių šio reglamento nuostatų laikymuisi.“;

(c) įterpiamos šios 3a ir 3b dalys:

„3a. Keisdamosi informacija pagal šį reglamentą, valstybės narės naudojami ryšių palaikymo įstaigomis, paskirtomis pagal Direktyvos 2006/22/EB 7 straipsnį.“;

„3b. Tarpusavio administracinis bendradarbiavimas vykdomas ir pagalba teikiama nemokamai.“;

(12) 25 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 1 dalyje nurodytais atvejais Komisija, laikydamosi 24 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros, priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas bendras požiūris.“.

2 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 iš dalies keičiamas taip:

(13) 8 straipsnio 1 dalies antra įtrauka pakeičiama taip:

„– kas tris bendros vairavimo trukmės valandas ir kiekvieną kartą, kai transporto priemonė kerta sieną.“;

(14) 34 straipsnio 7 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„7. Atvykęs į sustoti tinkamą vietą, vairuotojas į skaitmeninį tachografą įveda tų šalių, kuriose kasdienio darbo laikas prasidėjo ir baigėsi, simbolius, taip pat informaciją apie tai, kur

¹² 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Tarybos direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).

ir kada jis kirto sieną būdamas transporto priemonėje. Valstybės narės gali reikalauti, kad transporto priemonių, kurios naudojamos jų teritorijoje atliekant vežimo operacijas, vairuotojai prie šalies simbolio nurodytų išsamesnius geografinius duomenis, jei tos valstybės narės tuos išsamius geografinius duomenis perdavė Komisijai anksčiau nei 1998 m. balandžio 1 d.“.

3 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas