



Turinys

I Teisėkūros procedūra priimami aktai

REGLAMENTAI

- ★ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniaisiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais 1
- ★ 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 17
- ★ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos ⁽¹⁾ 33

DIREKTYVOS

- ★ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 49

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE.

I

(Teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2020/1054

2020 m. liepos 15 d.

kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniaisiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais

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 ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) siekiant užtikrinti, kad nebūtų diskriminavimo, ir pritraukti kvalifikuotus darbuotojus, kuriant saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių itin svarbu vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto ūkio subjektams – sąžiningas verslo sąlygas. Kad šis procesas būtų lengvesnis, kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės turi būti aiškios, proporcingos, atitikti paskirtį, jas turi būti lengva taikyti bei užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ir jos turi būti veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje;
- (2) įvertinus kelių transporto sektoriuje galiojančių Sąjungos socialinės apsaugos taisyklių, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 ⁽⁴⁾, įgyvendinimo veiksmingumą ir efektyvumą, buvo nustatyta tam tikrų tos teisinės sistemos įgyvendinimo trūkumų. Taisyklės dėl kassavaitinio poilsio laikotarpių, poilsio infrastruktūros objektų ir su porininkais dirbančių vairuotojų pertraukų yra neaiškios, o taisyklių dėl vairuotojų grįžimo į namus nėra, todėl valstybės narės šias taisykles aiškino skirtingai ir laikėsi skirtingos jų įgyvendinimo užtikrinimo praktikos. Kelios valstybės narės neseniai priėmė vienašales priemones, kuriomis padidinti teisinis netikrumas ir vairuotojams bei vežėjams taikomų sąlygų skirtumai. Tačiau ilgiausių vairavimo laikotarpių per dieną ir per savaitę nustatymas yra veiksminga priemonė gerinant vairuotojų socialines sąlygas ir apskritai kelių eismo saugumą. Reikalavimų laikymuisi užtikrinti būtina atkakliai dėti pastangas;

⁽¹⁾ OL C 197, 2018 6 8, p. 45.

⁽²⁾ OL C 176, 2018 5 23, p. 57.

⁽³⁾ 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 151, 2020 5 6, p. 1). 2020 m. liepos 9 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) siekiant didinti kelių eismo saugumą, svarbu skatinti transporto ūkio subjektus vadovautis saugumo principais visais lygmenimis. Visų pirma, siekiant išvengti vairavimo ir poilsio taisyklių pažeidimų arba siekiant nekelti pavojaus kelių eismo saugumui, neturėtų būti leidžiama rezultatais grindžiamo užmokesčio sieti su laiku, būtinu keleivių vežimui į jų paskirties vietą arba krovinių pristatymui;
- (4) atlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 *ex post* vertinimą patvirtinta, kad Sąjungos socialinės apsaugos taisyklių vykdymas buvo nuseklus ir neveiksmingas daugiausia dėl to, kad jos yra neaiškios, kad neveiksmingai ir nevienodai taikomos kontrolės priemonės ir dėl nepakankamo valstybių narių administracinio bendradarbiavimo;
- (5) siekiant didinti aiškumą ir nuoseklumą, turėtų būti apibrėžtas transporto priemonės naudojimas nekomerciniais tikslais, kuris nepatenka į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo sritį;
- (6) siekiant politikos tikslų – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, visų pirma užtikrinti neiškraipytą ir sąžiningą vežėjų konkurenciją, ir padidinti visų kelių eismo dalyvių saugumą – taip pat būtina nustatyti aiškias, tinkamas, proporcingas ir vienodai taikomas taisykles;
- (7) galiojantys reikalavimai dėl pertraukų pasirodė netinkami ir nepraktiški komandomis dirbantiems vairuotojams. Todėl reikalavimą registruoti pertraukas tikslinga pakoreguoti atsižvelgiant į vežimo operacijų, kurias vykdo komandomis dirbantys vairuotojai, specifiką, nekelti pavojaus vairuotojų ir kelių eismo saugumui;
- (8) tolimųjų tarptautinių krovinių reisų vairuotojai daug laiko praleidžia toli nuo namų. Dėl galiojančių normalaus kassavaitinio poilsio reikalavimų tas laikas be jokios būtinybės gali dar labiau pailgėti. Todėl nuostatas dėl normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpių pageidautina pakoreguoti taip, kad vairuotojams būtų lengviau vykdyti tarptautines transporto operacijas laikantis taisyklių ir pasiekti namus savo normaliam kassavaitiniam poilsio laikotarpiui, ir kad jiems būtų visiškai atlyginta už visus sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius. Atsižvelgiant į keleivių vežimo ir krovinių vežimo skirtumus, ši galimybė neturėtų būti taikoma vairuotojams, kai jie veža keleivius;
- (9) vairuotojų poilsio laikotarpių grafikuose numatytas lankstumas turėtų būti skaidrus ir būti nuspėjamas vairuotojui ir jokiū būdu neturėtų kelti pavojaus kelių eismo saugumui dėl padidėjusio vairuotojų nuovargio arba pabloginti darbo sąlygų. Taigi, dėl tokio lankstumo neturėtų keistis esamas vairuotojo darbo laikas arba maksimali dvisavaitinio vairavimo trukmė ir turėtų būti taikomos griežtesnės atlyginimo už sutrumpintus poilsio laikotarpius taisyklės;
- (10) siekiant, kad šiuo lankstumu nebūtų piktnaudžiaujama, būtina aiškiai apibrėžti jo taikymo sritį ir nustatyti atitinkamą kontrolę. Todėl į tą taikymo sritį turėtų patekti tik tie vairuotojai, kurie ataskaitiniu laikotarpiu savo sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius praleidžia už ūkio subjekto valstybės narės ribų ir už šalies, kurioje yra vairuotojo gyvenamoji vieta. Tai galima patikrinti pagal tachografo įrašus keliuose ir transporto ūkio subjekto patalpose, nes juose nurodoma poilsio pradžios ir pabaigos vieta bei su atskirais vairuotojais susijusi informacija;
- (11) siekiant užtikrinti veiksmingą vykdymą, būtina, kad kompetentingos institucijos, atlikdamos patikrinimus keliuose, galėtų įsitikinti, kad patikrinimo dieną ir prieš tai ėjusias 56 dienas buvo tinkamai laikomasi vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių reikalavimų;
- (12) dėl sparčios technologinės pažangos laipsniškai automatizuojamos vairavimo sistemos, reikalaujančios vis mažesnio arba nereikalaujančios jokio tiesioginio vairuotojo indėlio. Dėl šių pokyčių gali reikėti koreguoti galiojančius teisės aktus, įskaitant taisykles dėl vairavimo ir poilsio laikotarpių, siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą bei vienodas sąlygas ir pagerinti darbo sąlygas, kartu sudarant galimybes Sąjungai diegti naujas novatoriškas technologijas ir praktiką. Todėl Komisija turėtų pateikti ataskaitą, kurioje būtų įvertintas autonominio vairavimo sistemų naudojimas valstybėse narėse, be kita ko, autonominio vairavimo technologijų teikiama nauda. Jei tikslinga, kartu su ta ataskaita turėtų būti pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto;
- (13) siekiant skatinti socialinę pažangą, tikslinga nurodyti, kur gali būti naudojamas kassavaitinio poilsio laikotarpiais, užtikrinant, kad vairuotojai turėtų tinkamas poilsio sąlygas. Apgyvendinimo kokybė yra itin svarbi normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kurį vairuotojas turėtų praleisti ne transporto priemonės kabinoje, o tinkamame būste transporto ūkio subjekto kaip darbdavio sąskaita. Siekiant užtikrinti geras vairuotojų darbo sąlygas ir jų saugumą, tikslinga paaiškinti reikalavimą, kad toli nuo namų esantiems vairuotojams per normalius kassavaitinio jų poilsio laikotarpius būtų suteikiamas kokybiškas ir lyčių požiūriu tinkamas būstas;

- (14) taip pat būtina nustatyti, kad transporto ūkio subjektas turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad toli nuo namų praleidžiami laikotarpiai nebūtų pernelyg ilgi ir kad vairuotojai galėtų pasinaudoti ilgais poilsio laikotarpiais, suteikiamais už sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius. Grįžimas turėtų būti organizuojamas taip, kad būtų sudarytos sąlygos pasiekti transporto ūkio subjekto veiklos centrą jo įsisteigimo valstybėje narėje arba vairuotojo gyvenamąją vietą, o vairuotojai galėtų laisvai pasirinkti, kur praleisti savo poilsio laikotarpį. Tam, kad įrodytų, kad transporto ūkio subjektas laikosi savo pareigų dėl įprasto grįžimo organizavimo, transporto ūkio subjektas turėtų galėti naudotis tachografo įrašais, vairuotojų darbo grafikais arba kitais dokumentais. Tokie įrodymai turėtų būti laikomi transporto ūkio subjekto patalpose ir pateikiami, jei jų paprašytų kontrolės institucijos;
- (15) kadangi normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai ir ilgesni poilsio laikotarpiai negali būti praleidžiami transporto priemonėje arba stovėjimo aikštelėje, o turi būti praleidžiami tik tinkamame būste, kuris gali būti greta stovėjimo aikštelės, itin svarbu suteikti vairuotojams galimybę nustatyti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, kuriose užtikrinamas tinkamas saugumo lygis ir tinkami infrastruktūros objektai, vietą. Komisija jau nagrinėjo, kaip skatinti aukštos kokybės stovėjimo aikštelių, įskaitant būtinus minimalius reikalavimus, įrengimą. Todėl Komisija turėtų parengti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių standartus. Šiais standartais turėtų būti prisidedama prie aukštos kokybės stovėjimo aikštelių skatinimo. Šie standartai gali būti peržiūrėti siekiant pasirinkti geresnę prieigą prie alternatyviųjų degalų, laikantis politikos, kuria vystoma ta infrastruktūra. Taip pat svarbu prižiūrėti, kad stovėjimo aikštelėse nebūtų ledo ir sniego;
- (16) saugioms ir apsaugotoms stovėjimo aikštelėms turėtų būti taikomos audito procedūros, kad jos būtų sertifikuotos pagal Sąjungos standartus. Tomis audito procedūromis taip pat turėtų būti užtikrinta, kad stovėjimo aikštelės toliau atitiktų tuos standartus. Todėl Komisijai turėtų būti pavesta parengti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių įrengimo Sąjungoje sertifikavimo procedūrą;
- (17) siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą ir vykdymo užtikrinimą, visi vairuotojai turėtų būti visapusiškai informuoti apie taisykles dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių ir apie nuovargio keliamus pavojus. Šiuo klausimu svarbu, kad informacija apie esamus poilsio infrastruktūros objektus būtų lengvai prieinama. Todėl Komisija turėtų pateikti informaciją apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles patogioje naudoti interneto svetainėje. Ta informacija turėtų būti nuolat atnaujinama;
- (18) siekiant užtikrinti nuolatinį stovėjimo aikštelių saugumą ir apsaugą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais nustatomi aptarnavimo saugiose ir apsaugotose aikštelėse lygio standartai ir stovėjimo aikštelių saugumo ir apsaugos sertifikavimo procedūros. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁽⁵⁾ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (19) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013⁽⁶⁾ nustatytais peržiūrėtomis TEN-T gairėmis numatomas poilsio aikštelių įrengimas automagistralėse maždaug kas 100 km, siekiant komercinius kelių naudotojus aprūpinti tinkamo saugos ir saugumo lygio stovėjimo vietomis. Siekiant paspartinti ir paskatinti tinkamos stovėjimo infrastruktūros statybą, svarbu sudaryti pakankamai Sąjungos bendro finansavimo galimybių, laikantis galiojančių ir būsimų Sąjungos teisės aktų, kuriais nustatomos tokios finansinės paramos sąlygos;
- (20) daugeliui vežimo keliais operacijų Sąjungoje reiso daliai naudojamas keltas ar geležinkelis. Todėl tokioms operacijoms turėtų būti numatytos aiškios ir tinkamos nuostatos dėl poilsio laikotarpių ir pertraukų;

⁽⁵⁾ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

⁽⁶⁾ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

- (21) vairuotojai kartais susiduria su nenumatytais aplinkybėmis, dėl kurių nepažeidus Sąjungos taisyklių neįmanoma pasiekti norimą paskirties vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Pageidautina sudaryti vairuotojams palankesnes sąlygas įveikti tokias aplinkybes, kad jie galėtų pasiekti paskirties vietą ir pasinaudotų kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Tokios išimtinės aplinkybės yra staiga susidariusios aplinkybės, kurių neįmanoma išvengti ir negalima numatyti, kada netikėtai trumpą laikotarpį tampa neįmanoma taikyti visų šio reglamento nuostatų. Todėl tokiomis aplinkybėmis negalima remtis sistemingai, siekiant vengti laikytis šio reglamento. Siekiant užtikrinti tinkamą vykdymo užtikrinimą, vairuotojas turėtų išimtinės aplinkybes, dėl kurių nukrypstama nuo taisyklių, užfiksuoti dokumentuose. Be to, apsaugos priemone turėtų būti užtikrinta, kad vairavimo trukmė nebūtų pernelyg ilga;
- (22) tam, kad mažiau skirtųsi taisyklių vykdymo užtikrinimo praktika ir tokių skirtumų būtų išvengta, taip pat tam, kad būtų veiksmingiau ir efektyviau užtikrinamas vykdymas tarpvalstybiniu mastu, būtina nustatyti aiškias reguliaraus valstybių narių administracinio bendradarbiavimo taisykles;
- (23) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad nacionalinės taisyklės dėl sankcijų, taikytinų už Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 ir reglamento (ES) Nr. 165/2014 ⁽⁷⁾ pažeidimus, būtų įgyvendintos veiksmingai, proporcingai ir atgrasomai. Svarbu užtikrinti, kad specialistai galėtų lengvai gauti informaciją apie kiekvienoje valstybėje narėje taikomas sankcijas. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/1149 ⁽⁸⁾ įsteigta Europos darbo institucija galėtų palengvinti šią prieigą, pateikdama informaciją bendroje Sąjungos masto interneto svetainėje, kuri veikia kaip Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1724 ⁽⁹⁾ sukurtas bendras portalas, skirtas gauti prieigą prie informacijos šaltinių ir paslaugų Sąjungos ir nacionaliniu lygmeniu visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis;
- (24) 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 laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁰⁾;
- (25) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (ES) Nr. 165/2014 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, nustatančius išsamias nuostatas dėl vienodo pareigos registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su transporto priemonės sienos kirtimu ir veikla, taikymo ir išsamias nuostatas, būtinas vienodam nuostatų dėl duomenų reikalavimų bei funkcijų taikymui, ir transporto priemonių tachografų sumontavimo nuostatas. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;
- (26) siekiant padidinti šių socialinės apsaugos taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų efektyvumą, turėtų būti visapusiškai panaudotos esamos išmaniosios tachografų sistemos, o išmanieji tachografai turėtų tapti privalomi ir lengvosiose komercinėse transporto priemonėse, kurių svoris viršija tam tikrą ribą ir kurios naudojamos tarpvalstybiniam vežimui sandos pagrindais ar už atlygį. Todėl tachografo funkcijas reikėtų patobulinti taip, kad juo būtų galima tiksliau nustatyti vietą;
- (27) dėl šių socialinės apsaugos taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų efektyvumo, spartaus naujų technologijų plėtojimo, skaitmeninimo visoje Sąjungos ekonomikoje ir poreikio užtikrinti vienodas sąlygas tarptautinio kelių transporto įmonėms reikia sutrumpinti išmaniųjų tachografų sumontavimui registruotose transporto priemonėse taikomą pereinamąjį laikotarpį. Dėl išmaniųjų tachografų bus paprasčiau atlikti kontrolę, todėl nacionalinėms institucijoms bus lengviau atlikti darbą;

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 2018 m. spalio 2 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 kuriuo sukuriama bendrieji skaitmeniniai vartai, skirti suteikti prieigą prie informacijos, procedūrų ir pagalbos bei problemų sprendimo paslaugų, ir kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 295, 2018 11 21, p. 1).

⁽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).

- (28) siekiant užtikrinti, kad vairuotojai, vežėjai ir kontrolės institucijos galėtų kuo greičiau pasinaudoti išmaniųjų tachografų teikiamais privalumais, įskaitant automatinį sienų kirtimo registravimą, tokie prietaisai turėtų būti sumontuoti esamuose transporto priemonių parkuose per tinkamą laikotarpį po išsamių techninių nuostatų įsigaliojimo. Toks laikotarpis užtikrins, kad būtų pakankamai laiko pasirengti;
- (29) transporto priemonėse, kuriose nėra sumontuotų išmaniųjų tachografų, valstybės narės sienų kirtimas turėtų būti užregistruotas tachografe artimiausio įmanomo sustojimo prie sienos arba kirtus sieną vietoje;
- (30) darbų registravimas tachografe yra svarbi vairuotojų darbo dalis. Todėl itin svarbu, kad vairuotojai gautų tinkamą mokymą, kaip naudotis naujomis rinkai pateikiamų tachografų savybėmis. Transporto ūkio subjektai kaip darbdaviai turėtų prisiimti su mokymu susijusias išlaidas;
- (31) kontroliuojantys pareigūnai, kurie tikrina, kaip laikomasi atitinkamos Sąjungos teisės kelių transporto sektoriuje, susiduria su iššūkiais dėl naudojamų tachografų prietaisų įvairovės ir sparčiai besivystančių sudėtingų manipuliavimo būdų. Tai ypač aktualu tais atvejais, kai patikrinimai atliekami kelyje. Todėl itin svarbu kontroliuojantiems pareigūnams suteikti tinkamą mokymą siekiant užtikrinti, kad jie būtų susipažinę su naujausiais technologiniais pokyčiais ir manipuliavimo būdais;
- (32) siekiant sumažinti transporto ūkio subjektams ir kontrolės institucijoms tenkančią naštą, jei kontroliuojantis pareigūnas nuima tachografo plombą kontrolės tikslais, kontrolės pareigūnui turėtų būti leidžiama vėl uždėti plombą tam tikromis dokumentais tinkamai užfiksuotomis aplinkybėmis;
- (33) atsižvelgdama į nuolatinę technologijos kaitą, Komisija tiria galimybę sukurti naujus techninius sprendimus, kurie teiktų tokią pačią naudą ir saugumą kaip išmanusis tachografas tokiomis pačiomis arba mažesnėmis susijusiomis sąnaudomis;
- (34) svarbu, kad trečiojoje šalyse įsisteigusiems transporto ūkio subjektams būtų taikomos Sąjungos taisyklės lygiavertės taisyklės, jei jie Sąjungoje vykdo vežimo keliais operacijas. Komisija turėtų įvertinti, kaip šio principo laikomasi Sąjungos lygmeniu, ir pasiūlyti tinkamų sprendimų, dėl kurių turėtų būti deramasi Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų (AETR susitarimas), važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo kontekste;
- (35) krovinių vežimas skiriasi nuo keleivių vežimo. Todėl Komisija turėtų įvertinti, ar reikėtų pasiūlyti tinkamesnių keleivių vežimo taisyklių, ypač kai teikiamos vienkartinės paslaugos, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1073/2009 ⁽¹⁾ 2 straipsnio 4 punkte;
- (36) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. gerinti saugumą keliuose ir vairuotojų darbo sąlygas, derinant taisyklės dėl vairavimo laiko, pertraukų ir poilsio laikotarpių bei taisyklės dėl tachografų naudojimo ir jų vykdymo užtikrinimo, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl šio reglamento masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (37) todėl reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

1) 2 straipsnio 1 dalyje įterpiamas šis punktas:

„aa) nuo 2026 m. liepos 1 d. vykdant tarptautines vežimo operacijas arba kabotažo operacijas, kai maksimali leidžiama transporto priemonės masė kartu su priekaba ar puspriekabe viršija 2,5 tonos, arba“;

⁽¹⁾ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) aa punktas pakeičiamas taip:

„aa) transporto priemonėmis arba transporto priemonių deriniais, kurių didžiausia leistina masė neviršija 7,5 tonos, naudojamais:

i) medžiagų, įrangos arba mašinų pervežimui vairuotojo naudojimui vairuotojo darbo metu, arba

ii) krovinių, kurie pagaminti amatų įmonėje, pristatymui

tik 100 km spinduliu nuo ūkio subjekto buveinės ir su sąlyga, kad transporto priemonės vairavimas nėra vairuotojo pagrindinė veikla ir vežama ne samdos pagrindais ir ne už atlygį;“;

b) įterpiamas šis punktas:

„ha) transporto priemonėmis, kurių didžiausia leistina masė kartu su priekaba ar puspriekabe viršija 2,5 tonos, bet neviršija 3,5 tonos, naudojamomis krovinių vežimui, kai vežama ne samdos pagrindais ir ne už atlygį, o įmonės ar vairuotojo sąskaita, ir kai vairavimas nėra pagrindinė transporto priemonę vairuojančio asmens veikla;“;

3) 4 straipsnis papildomas šiuo punktu:

„r) vežimas nekomerciniais tikslais – 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 ar komercine veikla.“;

4) 6 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Vairuotojas įregistruoja kaip kitą darbą laiką, kaip aprašyta 4 straipsnio e punkte, taip pat laiką, praleistą transporto priemonėse, naudojamose komercinėms operacijoms, kurios nepatenka į šio reglamento taikymo sritį; vairuotojas taip pat įregistruoja visą kitą buvimo darbo vietoje laiką, kaip apibrėžta Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnio b punkte, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014 (*) 34 straipsnio 5 dalies b punkto iii papunktį. Šis įrašas įregistruojamas ranka registracijos lape ar spaudinyje arba įvedamas panaudojant įrašymo įrangos rankinio įvedimo mechanizmą.“

(*) 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).“;

5) 7 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Su porininkais dirbantis vairuotojas gali padaryti 45 minučių pertrauką transporto priemonėje, kurią vairuoja kitas vairuotojas, su sąlyga, kad besilsintis vairuotojas nepadeda kitam vairuotojui vairuoti transporto priemonės.“;

6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Per bet kurias dvi paeilui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti bent:

a) dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba

- b) vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuris trunka bent 24 valandas.

Kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo ankstesnio kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos.

Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, tarptautinį krovinių vežimą vykdančias vairuotojas gali už įsisteigimo valstybės narės ribų pasinaudoti dviem iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais su sąlyga, kad vairuotojas per bet kurias keturias iš eilės einančias savaites pasinaudoja bent keturiais kassavaitiniais poilsio laikotarpiais, iš kurių bent du yra normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai.

Šios dalies tikslais laikoma, kad vairuotojas vykdo tarptautinį vežimą, jei vairuotojas du iš eilės sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius pradeda už darbdavio įsisteigimo valstybės narės ir už vairuotojų gyvenamosios vietos valstybės ribų.“;

- b) įterpiama ši dalis:

„6b. Bet koks kassavaitinio poilsio laikotarpio sutrumpinimas kompensuojamas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, kuriuo visu iš karto pasinaudojama iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos.

Kai pagal 6 dalies trečią pastraipą pasinaudojama iš eilės dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, prieš pasinaudojant kitu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudojama poilsio laikotarpiu, kuris suteiktas kaip kompensacija už tuos du sutrumpintus poilsio laikotarpius.“;

- c) 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet koku ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami ankstesni sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai, negali būti naudojamosi transporto priemonėje. Jie turi būti praleidžiami lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos.

Visas būsto ne transporto priemonėje išlaidas padengia darbdavys.“;

- d) įterpiama ši dalis:

„8a. Transporto ūkio subjektai vairuotojų darbą organizuoja taip, kad vairuotojai galėtų sugrįžti į darbdavio veiklos centrą, kuriame vairuotojas paprastai būna ir kuriame prasideda vairuotojo kassavaitinio poilsio laikotarpis, valstybėje narėje, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, arba sugrįžti į savo gyvenamąją vietą per kiekvieną keturių iš eilės einančių savaičių laikotarpį, kad pasinaudotų bent vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba vienu ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija už sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį.

Tačiau, kai vairuotojas pasinaudoja dviem iš eilės sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais pagal 6 dalį, transporto ūkio subjektas vairuotojo darbą organizuoja taip, kad vairuotojas galėtų grįžti dar prieš prasidedant ilgiau nei 45 valandas trunkančiam normaliam kassavaitinio poilsio laikotarpiui, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija.

Ūkio subjektas dokumentuose užfiksuoja tai, kaip jis vykdo tą pareigą, ir šiuos dokumentus saugo savo patalpose, kad galėtų juos pateikti kontrolės institucijų prašymu.“;

- e) papildoma šia dalimi:

„10. Komisija ne vėliau kaip 2022 m. rugpjūčio 21 d. įvertina ir pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl to, ar galima priimti tinkamesnes taisykles vairuotojams, teikiantiems vienkartinę keleivių vežimo paslaugas, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 2 straipsnio 4 punkte.“;

- 7) įterpiamas šis straipsnis:

„8a straipsnis

1. Komisija užtikrina, kad informacija apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles būtų lengvai prieinama vairuotojams, vežantiems krovinius ir keleivius keliais. Komisija paskelbia visų stovėjimo aikštelių, kurios yra sertifikuotos, sąrašą, kad vairuotojams būtų užtikrintos šios tinkamos priemonės:

— įsibrovimo aptikimas ir prevencija,

- apšvietimas ir matomumas,
- avarinių atvejų kontaktiniai punktai ir procedūros,
- lyčių požiūriu tinkamos sanitarinės patalpos,
- galimybės nusipirkti maisto ir gėrimų,
- komunikacijos tinklų jungtys,
- elektros energijos tiekimas.

Tokių stovėjimo aikštelių sąrašas pateikiamas bendroje oficialioje interneto svetainėje, kuri reguliariai atnaujinama.

2. Komisija pagal 23a straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais nustato standartus, kuriais išsamiau apibrėžiamas 1 dalyje nurodytų aikštelių aptarnavimo ir saugumo lygis ir stovėjimo aikštelių sertifikavimo procedūros.

3. Visos sertifikuotos stovėjimo aikštelės gali nurodyti, kad jos yra sertifikuotos laikantis Sąjungos standartų ir procedūrų.

Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 (*) 39 straipsnio 2 dalies c punktą valstybės narės raginamos įrengti stovėjimo vietas komerciniams kelių naudotojams.

4. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl turimų vairuotojams tinkamų poilsio patalpų ir saugomų stovėjimo aikštelių, taip pat dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, sertifikuotų pagal 2 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus, įrengimo. Šioje ataskaitoje gali būti išvardytos priemonės, kuriomis siekiama padidinti apsaugotų stovėjimo aikštelių skaičių ir kokybę.

(*) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).“;

8) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 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 gali būti pertraukiamas ne daugiau kaip du kartus kita veikla, kurios bendra trukmė neturi viršyti vienos valandos. Per tą normalų kasdienio poilsio arba sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį vairuotojas turi galimybę naudotis miegamąja kajute (kupė), gultu ar lova.

Ši nukrypti leidžianti nuostata dėl normalių kassavaitinio poilsio laikotarpių reisams keltais ar traukiniais taikoma tik tuo atveju, jei:

- a) numatyta reiso trukmė yra 8 arba daugiau valandų; ir
- b) vairuotojas turi galimybę naudotis miegamąja kajute kelte arba kupė traukinyje.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Bet koks laikas, praleistas vykstant į vietą, kurioje paaimama transporto priemonė, kuriai taikomas šis reglamentas, ar grįžtant iš tos vietos, jei transporto priemonė nėra vairuotojo namuose ar darbdavio veiklos centre, kuriame vairuotojas paprastai būna, nelaikomas poilsiu ar pertrauka, išskyrus atvejus, kai vairuotojas yra kelte arba traukinyje ir turi galimybę pasinaudoti miegamąja kajute (kupė), gultu ar lova.“;

9) įterpiamas šis straipsnis:

„9a straipsnis

Ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. Komisija parengia ir pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje įvertinamas autonominio vairavimo sistemų naudojimas valstybėse narėse. Toje ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama galimam tų sistemų poveikiui taisyklėms dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių. Jei tikslinga, kartu su ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamas šis reglamentas.“;

10) 10 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Transporto ūkio subjektas nemoka samdomiems arba jai perduotiems vairuotojams jokių mokėjimų, netgi premijų ar priedų prie atlyginimo už nuvažiuotą atstumą, pristatymo greitį ir (arba) vežamų krovinių kiekį, jei dėl tokių mokėjimų pobūdžio kyla pavojus kelių eismo saugumui ir (arba) skatinama pažeisti šį reglamentą.“;

11) 12 straipsnis papildomas šiomis pastraipomis:

„Jei nekeliamas pavojus kelių eismo saugumui, išskirtinėmis aplinkybėmis vairuotojas taip pat gali nukrypti nuo 6 straipsnio 1–2 dalių ir 8 straipsnio 2 dalies viršydamas kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip viena valanda, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

Tomis pačiomis sąlygomis vairuotojas gali viršyti kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip dviem valandomis su sąlyga, kad iš karto prieš papildomą vairavimą buvo padaryta ne trumpesnė kaip 30 minučių nenutrūkstama pertrauka, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

Ne vėliau nei atvykęs į paskirties vietą arba tinkamą sustojimo vietą vairuotojas įrašymo įrangos registracijos lape ar spaudinyje iš įrašymo įrangos arba darbo grafike ranka įrašo tokio nukrypimo priežastį.

Bet koks pratęsimo laikotarpis kompensuojamas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, kuriuo visu pasinaudojama kartu su bet kuriuo poilsio laikotarpiu iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos.“;

12) 13 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) e punktas pakeičiamas taip:

„e) transporto priemonėmis, naudojamomis tik salose arba nuo likusios nacionalinės teritorijos atskirtuose regionuose, kurių plotas neviršija 2 300 kvadratinų kilometrų ir kurie su likusia nacionaline teritorija nėra sujungti tiltu, brasta ar tuneliu, kuriais galėtų važiuoti motorinės transporto priemonės, ir kurie nesiriboja su kita valstybe nare;“;

b) papildoma šiais punktais:

„q) transporto priemonėmis ar jų junginiais, kuriais statybos įmonei pervežamos statybos mašinos iki 100 km spinduliu nuo ūkio subjekto buveinės, su sąlyga, kad transporto priemonių vairavimas nėra vairuotojo pagrindinė veikla;

„r) transporto priemonėmis, naudojamomis prekinio betono mišiniui pristatyti.“;

13) 14 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Skubiais atvejais valstybės narės gali išimtinėmis aplinkybėmis ne ilgesniam nei 30 dienų laikotarpiui suteikti laikiną išimtį, kuri turi būti tinkamai pagrįsta ir apie ją turi būti nedelsiant pranešta Komisijai. Komisija nedelsdama paskelbia šią informaciją viešoje interneto svetainėje.“;

14) 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.“;

15) 16 straipsnio 3 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) turi apimti visus 2 dalyje nurodytus duomenis, susijusius su minimaliu laikotarpiu, apimančiu kontrolės dieną ir ankstesnes 56 dienas; tie duomenys turi būti reguliariai atnaujinami, o atnaujinimo laikotarpis neturi viršyti vieno mėnesio.“;

16) 19 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą ir Reglamentą (ES) Nr. 165/2014, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos ir proporcingos pažeidimų sunkumui, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB (*) III priede, taip pat jos turi būti atgrasomos ir nediskriminacinės. Nė už vieną šio reglamento ar Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Apie tas taisykles ir priemones, taip pat apie nacionaliniu lygmeniu pasirinktus jų proporcingumo vertinimo metodą ir kriterijus valstybės narės praneša Komisijai. Valstybės narės nedelsdamos praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus. Komisija apie tas taisykles ir priemones ir bet kokius jų pakeitimus informuoja kitas valstybes nares. Komisija užtikrina, kad ši informacija visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis būtų paskelbta specialioje viešoje interneto svetainėje, kurioje pateikiama išsami informacija apie tokias valstybėse narėse taikytinas sankcijas.

(*) 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų 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, panaikinti Tarybos direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).“;

17) 22 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės glaudžiai bendradarbiauja viena su kita ir nepagrįstai nedelsdamos viena kitai teikia savitarpio pagalbą, kad būtų lengviau nuosekliai taikyti šį reglamentą ir veiksmingai užtikrinti jo vykdymą, laikydamosi Direktyvos 2006/22/EB 8 straipsnyje nustatytų reikalavimų.“;

b) 2 dalis papildoma šiuo punktu:

„c) kita konkrečia informacija, įskaitant ūkio subjekto rizikos vertinimą, galinčia turėti pasekmių šio reglamento laikymuisi.“;

c) įterpiamos šios dalys:

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

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

18) įterpiamas šis straipsnis:

„23a straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 8a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d.

Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 8a straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros (*) nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 8a straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

(*) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“;

19) 24 straipsnio 2 dalis yra pakeičiama taip:

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

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

20) 25 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 1 dalies b punkte nurodytais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi bendri požūriai.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2a dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

2 straipsnis

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

1) 1 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„1. Šiame reglamente nustatomos pareigos ir reikalavimai, susiję su tachografų, naudojamų kelių transporto priemonėse, konstrukcija, instaliavimu, naudojimu, bandymu ir kontrole, siekiant patikrinti, kaip laikomasi Reglamento (EB) Nr. 561/2006, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 (*), (EB) Nr. 1072/2009 (**), ir (EB) Nr. 1073/2009 (***), Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/15/EB (****) ir Tarybos direktyvų 92/6/EEB (*****) ir 92/106/EEB (*****), ir, kiek tai susiję su kelių transporto darbuotojų komandiravimu – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvų 96/71/EB (*****), 2014/67/ES (*****), ir (ES) 2020/1057 (*****).

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

(**) 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).

(***) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

(****) 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

(*****) 1992 m. vasario 10 d. Tarybos direktyva 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje (OL L 57, 1992 3 2, p. 27).

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

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

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

(*****) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (OL L 249, 2020 7 31, p. 49).“;

2) 3 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Ne vėliau kaip po trejų metų po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo toliau nurodytose transporto priemonių kategorijose, kurios naudojamos kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė, sumontuojami išmanieji tachografai, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose:

- a) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas analoginis tachografas;
- b) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas iki 2011 m. rugsėjo 30 d.;
- c) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas nuo 2011 m. spalio 1 d., ir
- d) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas nuo 2012 m. spalio 1 d.

4a. Ne vėliau kaip po ketverių metų po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo transporto priemonėse, kuriose sumontuotas išmanusis tachografas, atitinkantis Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2016/799 (*) IC priedą, naudojamose kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė, sumontuojamas išsamusis tachografas, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.“;

(*) 2016 m. kovo 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/799, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 ir nustatomi tachografų ir jų komponentų konstrukcijos, bandymo, įrengimo, naudojimo ir remonto reikalavimai (OL L 139, 2016 5 26, p. 1).“;

3) 4 straipsnio 2 dalyje po ketvirtos įtraukos įterpiama ši įtrauka:

„— pakankamai atminties, kad būtų galima saugoti visus pagal šį reglamentą reikalaujamus duomenis;“;

4) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Duomenų apsauga

1. Valstybės narės užtikrina, kad asmens duomenys pagal šį reglamentą būtų tvarkomi tik siekiant patikrinti, kaip laikomasi šio reglamento ir reglamentų (EB) Nr. 561/2006, (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009, (EB) Nr. 1073/2009, direktyvų 2002/15/EB, 92/6/EEB ir 92/106/EEB ir, kiek tai susiję su kelių transporto darbuotojų komandiravimu – direktyvų 96/71/EB, 2014/67/ES ir (ES) 2020/1057.

2. Valstybės narės visų pirma užtikrina, kad asmens duomenys būtų apsaugoti nuo jų panaudojimo kitais tikslais nei tie, kurie yra susiję tik su 1 dalyje nurodytais Sąjungos teisės aktais, kai tai susiję su:

- a) pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (GNSS) naudojimu vietos nustatymo duomenims registruoti, kaip nurodyta 8 straipsnyje;
- b) nuotolinio ryšio naudojimu kontrolės tikslais, kaip nurodyta 9 straipsnyje, tachografų su sąsaja naudojimu, kaip nurodyta 10 straipsnyje, elektroniniu keitimusi informacija apie vairuotojų korteles, kaip nurodyta 31 straipsnyje, visų pirma tarpvalstybinio keitimusi tokiais duomenimis su trečiosiomis valstybėmis ir
- c) transporto įmonių atliekamu apskaitos tvarkymu, kaip nurodyta 33 straipsnyje.

3. Skaitmeniniai tachografai projektuojami taip, kad būtų užtikrinamas privatumas. Tvarkomi tik tie duomenys, kurie yra būtini 1 dalyje nurodytais tikslais.

4. Transporto priemonių savininkai, transporto įmonės ir visi kiti susiję subjektai, kai taikytina, laikosi atitinkamų asmens duomenų apsaugos nuostatų.“;

5) 8 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas patikrinti, kaip laikomasi atitinkamų teisės aktų, transporto priemonės pozicija automatiškai registruojama toliau nurodytuose taškuose arba artimiausiame taške iki tokių vietų, kuriose yra palydovinio ryšio signalas:

- kasdienio darbo laiko pradžios vietoje,
- kiekvieną kartą, kai transporto priemonė kerta valstybės narės sieną,
- kiekvieną kartą, kai transporto priemonė pakraunama ar iškraunama,
- kas tris bendros vairavimo trukmės valandas ir
- kasdienio darbo laiko pabaigos vietoje.

Kad kontrolės institucijoms būtų lengviau patikrinti, kaip laikomasi reikalavimų, išmanusis tachografas taip pat registruoja, ar transporto priemonė naudota kroviniams ar keleiviams vežti, kaip reikalaujama Reglamentu (EB) Nr. 561/2006.

Tuo tikslu pirmą kartą registruotose transporto priemonėse praėjus 36 mėnesiams po 11 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo sumontuojamas tachografas, sujungtas su vietos nustatymo paslauga, pagrįsta palydovine navigacijos sistema.

Vis dėlto pirmos pastraipos antroje ir trečioje įtraukose ir antroje pastraipoje nurodytas sienų kirtimo ir papildomos veiklos registravimas taikomas valstybėje narėje pirmą kartą praėjus daugiau nei dvejiems metams po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo užregistruotoms transporto priemonėms, nedarant poveikio pareigai vėliau atlikti permontavimą tam tikrose transporto priemonėse pagal 3 straipsnio 4 dalį.“;

6) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Praėjus trejiems metams po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų, įsigaliojimo, valstybės narės savo kontrolės institucijas tinkamu mastu aprūpina nuotolinio ankstyvo nustatymo įranga, būtina šiame straipsnyje nurodytam duomenų perdavimui, atsižvelgdamos į savo konkrečius vykdymo užtikrinimo reikalavimus ir strategijas. Iki tol valstybės narės gali nuspręsti, ar savo kontrolės institucijas aprūpinti tokia nuotolinio ankstyvo nustatymo įranga.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. 1 dalyje nurodytas ryšys su tachografu užmezgamas, tik jei to reikalaujama naudojant kontrolės institucijų įrangą. Ryšys apsaugomas siekiant užtikrinti duomenų vientisumą ir įrašymo bei kontrolės įrangos autentiškumą. Prieiga prie perduotų duomenų suteikiama tik kontrolės institucijoms, įgaliotoms tikrinti, ar nepažeidžiami 7 straipsnio 1 dalyje nurodyti Sąjungos teisės aktai ir šis reglamentas, ir dirbtuvėms, jei tokia prieiga būtina siekiant patikrinti, ar tachografas veikia teisingai.“;

c) 4 dalis papildoma šia įtrauka:

„— maksimalios vairavimo trukmės viršijimu.“;

7) 10 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Transporto priemonių, kurios valstybėje narėje buvo pirmą kartą užregistruotos praėjus daugiau nei dvejiems metams po 11 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo, tachografuose turi būti sumontuota pirmoje pastraipoje nurodyta sąsaja.“;

8) 11 straipsnis iš dalies pakeičiamas taip:

a) pirmą pastraipą pakeičiama taip:

„Siekiant užtikrinti, kad išmanieji tachografi atitiktų šiame reglamente nustatytus principus ir reikalavimus, Komisija, priimdama įgyvendinimo aktus, priima išsamius nuostatas, būtinas vienodam 8, 9 ir 10 straipsnių taikymui, išskyrus nuostatas, kuriomis būtų numatytas papildomų duomenų registravimas tachografu.“;

Ne vėliau kaip 2021 m. rugpjūčio 21 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl vienodo pareigos registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su transporto priemonės sienos kirtimu ir veikla, nurodytais 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos antroje ir trečioje įtraukose ir 8 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje, taikymo.

Ne vėliau kaip 2022 m. vasario 21 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos, būtinos vienodam taisyklių dėl duomenų reikalavimų ir funkcijų, įskaitant šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsnius, ir dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 2 straipsnio 1 dalies aa punkte nurodytų transporto priemonių tachografų sumontavimo, taikymui.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 42 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros“;

b) antros dalies įžanginis sakiny s pakeičiamas taip:

„Šio straipsnio pirmoje, antroje ir trečioje pastraipose nurodytomis išsamiomis nuostatomis“;

9) 22 straipsnio 5 dalies trečia ir ketvirta pastraipos pakeičiamos taip:

„Nuimtas arba sulaužytas plombas nepagrįstai nedelsiant ir ne vėliau kaip per septynias dienas nuo jų nuėmimo arba sulaužymo pakeičia patvirtintas montuotojas arba dirbtuvė. Tai atvejais, kai plombos buvo nuimtos arba sulaužytos kontrolės tikslais, nepagrįstai nedelsiant jas gali pakeisti plombavimo įrangą ir unikalų specialų ženklą turintis kontrolės pareigūnas.

Kontrolės pareigūnui nuėmus plombą, kontrolės kortelė į tachografą turi būti įkišta nuo plombos nuėmimo momento iki patikrinimo pabaigos, įskaitant atvejį, kai uždedama nauja plomba. Kontrolės pareigūnas raštu parengia pareiškimą, kuriame pateikiama bent ši informacija:

- transporto priemonės identifikavimo numeris,
- pareigūno vardas ir pavardė,
- kontrolės institucija ir valstybė narė,
- kontrolės kortelės numeris,
- nuimtos plombos numeris,
- plombos nuėmimo data ir laikas,
- naujos plombos numeris tuo atveju, jeigu kontrolės pareigūnas uždėjo naują plombą.

Prieš pakeičiant plombas, patvirtinta dirbtuvė atlieka tachografo patikrinimą ir kalibravimą, išskyrus atvejus, kai plomba buvo nuimta arba sulaužyta kontrolės tikslais ir ją pakeitė kontrolės pareigūnas.“;

10) 26 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„7a. Išduodančiosios valstybės narės kompetentinga institucija gali reikalauti, kad vairuotojas pakeistų vairuotojo kortelę nauja kortele, jei tai būtina siekiant laikytis atitinkamų techninių specifikacijų.“;

11) 34 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:


„1. Vairuotojai registracijos lapus arba vairuotojo korteles naudoja kiekvieną dieną, kurią jie vairuoja transporto priemonę, pradedant nuo to momento, kai jie perima transporto priemonę. Registracijos lapo arba vairuotojo kortelės negalima ištraukti iki kasdienio darbo laiko pabaigos, nebent juos leidžiama ištraukti dėl kitų priežasčių arba kai tai būtina norint įvesti šalies simbolių kirtus sieną. Registracijos lapo arba vairuotojo kortelės negalima naudoti ilgesnį laikotarpį nei numatyta.“;

b) 5 dalies b punktas iš dalies keičiamas taip:

i) iv papunktis pakeičiamas taip:

„iv) prie ženklo : pertraukas, poilsį, metines atostogas ar laikinojo nedarbingumo atostogas;“

ii) papildoma šiuo papunkčiu:

„v) prie ženklo „keltas / traukinys“: papildomai prie ženklo : poilsio laikotarpį, praleistą kelte ar traukinyje, kaip reikalaujama Reglamento (EB) Nr. 561/2006 9 straipsniu.“;

c) 6 dalis papildoma šiuo punktu:

„f) šalių, kuriose kasdienio darbo laikas prasidėjo ir baigėsi, simbolius. Vairuotojas taip pat įveda šalies, į kurią jis įvažiuoja kirtęs valstybės narės sieną, simbolių pirmojo sustojimo toje valstybėje narėje pradžioje. Pirmą kartą sustojama artimiausioje įmanomoje sustojimo vietoje prie sienos arba kirtus sieną. Kai valstybės narės siena kertama keltu arba traukiniu, vairuotojas šalies simbolių įveda atvykimo uoste ar stotyje.“;

d) 7 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„7. Vairuotojas į skaitmeninį tachografą įveda tų šalių, kuriose kasdienio darbo laikas prasidėjo ir baigėsi, simbolius.

Ne vėliau kaip 2022 m. vasario 2 d. vairuotojas taip pat įveda šalies, į kurią jis įvažiuoja kirtęs valstybės narės sieną, simbolį pirmojo sustojimo toje valstybėje narėje pradžioje. Pirmą kartą sustojama artimiausioje įmanomoje sustojimo vietoje prie sienos arba kirtus sieną. Kai valstybės narės siena kertama keltu arba traukiniu, vairuotojas šalies simbolį įveda atvykimo uoste ar stotyje.

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.

Vairuotojai pirmoje pastraipoje nurodytos informacijos neprivalo įvesti, jei tachografas automatiškai įregistruoja vietos nustatymo duomenis pagal 8 straipsnį.“;

12) 36 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) i punktas pakeičiamas taip:

„i) einamosios dienos ir ankstesnių 56 dienų registracijos lapus;“;

ii) iii punktas pakeičiamas taip:

„iii) einamąją dieną ir ankstesnes 56 dienas ranka darytus įrašus ir spaudinius.“;

b) 2 dalies ii punktas pakeičiamas taip:

„ii) einamąją dieną ir ankstesnes 56 dienas ranka darytus įrašus ir spaudinius.“.

3 straipsnis

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

Tačiau jo 1 straipsnio 15 punktas ir 2 straipsnio 12 punktas taikomi nuo 2024 m. gruodžio 31 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

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 ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ⁽⁴⁾ ir (EB) Nr. 1072/2009 ⁽⁵⁾ 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 krovininių 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 krovininių vežimo veikla atleidžiama nuo reikalavimo turėti Bendrijos licenciją siekiant patekti į Europos krovininių vežimo kelių transportu rinką. Pagal tos rinkos organizavimo principus krovininių vežimo kelių transportu įmonės, vežančios krovininius 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;

⁽¹⁾ OL C 197, 2018 6 8, p. 38.

⁽²⁾ OL C 176, 2018 5 23, p. 57.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovininių 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, susijusias 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 ⁽⁶⁾ 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, siekiamos įrodyti savo finansinę būklę, visų pirma, jei jos neturi patvirtintos metinės atskaitomybės. Turėtų būti paaiškintos taisyklės, susijusios su reikalaujamais finansinės būklės įrodymais;

⁽⁶⁾ 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 tirinama. 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 nacionalinę elektroninę registrą 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 atlikdamos patikrinimus keliuose galėtų susipažinti su įmonės suderintu rizikos įvertinimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB ⁽⁷⁾ 9 straipsnį. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojami laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽⁸⁾;
- (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 važiuojamą 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;

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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 ⁽⁹⁾ 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 ⁽¹⁰⁾ 1 straipsnio 4 dalyje, apima Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009, atliks svarbų vaidmenį padėdama valstybėms narėms tinkamai užtikrinti šiame reglamente nustatytą 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 ⁽¹¹⁾ 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

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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 ⁽¹²⁾ 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 priemonės 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 priemonės 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;

⁽¹²⁾ 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 nusikaltimų 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 naudojamos 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, įrodantį, 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 vienu 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 vykdančių 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 dvejetainiais 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 krovinį vežėjus kelių transportu, kurie vykdo tarptautines vežimo operacijas naudodami tik transporto priemones, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos, ir likusius krovinį 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

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2020/1056**2020 m. liepos 15 d.****dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį ir 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) krovinių vežimo ir logistikos efektyvumas nepaprastai svarbūs Sąjungos ekonomikos augimui ir konkurencingumui, vidaus rinkos veikimui bei visų Sąjungos regionų socialinei ir ekonominei sanglaudai;
- (2) šio reglamento tikslas – paskatinti krovinių vežimo ir logistikos skaitmeninimą, kad būtų sumažintos administracinės išlaidos, pagerinti kompetentingų institucijų vykdymo užtikrinimo gebėjimai ir padidintas vežimo efektyvumas ir tvarumas;
- (3) vykstant prekių judėjimui, įskaitant atliekų vežimą, įmonės tarpusavyje ir su kompetentingomis institucijomis keičiasi dideliu kiekiu informacijos, kuri vis dar pateikiama kaip popieriniai dokumentai. Dėl popierinių dokumentų naudojimo logistikos veiklos vykdytojai patiria didelę administracinę naštą, o logistikos veiklos vykdytojai ir susijusios pramonės šakos (pavyzdžiui, prekyba ir gamyba), visų pirma MVĮ, – papildomas išlaidas, taip pat daromas neigiamas poveikis aplinkai;
- (4) pagrindine priežastimi, kodėl trūksta pažangos siekiant informacijos mainų, kuriuos galima atlikti naudojant esamas elektronines priemones, paprastinimo ir efektyvumo didinimo, laikoma tai, kad Sąjungos lygmeniu nėra nustatyta vienodos teisinės sistemos, pagal kurią būtų reikalaujama, kad kompetentingos institucijos teisės aktais reikalaujamą atitinkamą krovinių vežimo informaciją priimtų elektronine forma. Jei kompetentingos institucijos priimtų elektronine forma pagal bendras specifikacijas teikiamą informaciją, tai palengvintų ne tik kompetentingų institucijų komunikaciją su ekonominės veiklos vykdytojais, bet ir netiesiogiai padėtų Sąjungoje plėtoti vienodą ir paprastesnę įmonių tarpusavio elektroninę komunikaciją. Dėl to taip pat būtų sutaupyta daug ekonominės veiklos vykdytojams, ypač MVĮ, kurios sudaro didelę transporto ir logistikos bendrovių dalį Sąjungoje, tenkančių administracinių išlaidų;
- (5) kai kurių sričių Sąjungos transporto teisės aktais, susijusiais su vežimu, reikalaujama, kad kompetentingos institucijos priimtų suskaitmenintą informaciją, tačiau tai nustatyta toli gražu ne visuose atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose. Turėtų būti užtikrinta galimybė visoje Sąjungos teritorijoje visais atitinkamais Sąjungoje vykdomos vežimo veiklos etapais naudotis elektroninėmis priemonėmis teikiant kompetentingoms institucijoms reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą. Be to, ši galimybė turėtų būti taikoma teikiant visą reglamentavimo informaciją ir visoms transporto rūšims;
- (6) taigi turėtų būti reikalaujama, kad kompetentingos institucijos priimtų elektroniniu būdu teikiamą informaciją, kai ekonominės veiklos vykdytojai privalo teikti informaciją kaip įrodymą, kad yra laikomasi reikalavimų, nustatytų Sąjungos teisės aktuose, kuriems taikomas šis reglamentas. Šis reikalavimas turėtų būti taikomas ir informacijai, kurios institucijos prašo kaip papildomos informacijos, vadovaujantis tų Sąjungos teisės aktų nuostatomis, pavyzdžiui, kai tam tikros informacijos trūksta. Ta pati tvarka turėtų būti taikoma, kai pagal nacionalinę teisę reikalaujama teikti reglamentavimo informaciją, visiškai arba iš dalies atitinkančią pagal Sąjungos teisės aktus, kuriems taikomas šis reglamentas, teiktiną informaciją. Institucijos taip pat turėtų stengtis komunikuoti elektroniniu būdu su atitinkamais ekonominės veiklos vykdytojais, kiek tai susiję su ta informacija. Tokia komunikacija neturėtų daryti poveikio atitinkamoms Sąjungos teisės aktų ir nacionalinės teisės nuostatomis, susijusioms su tolesnėmis

⁽¹⁾ OL C 62, 2019 2 15, p. 265.

⁽²⁾ 2019 m. kovo 12 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2020 m. balandžio 7 d. Tarybos pozicija pirmojo svarstymo metu (OL C 157, 2020 5 8, p. 1). 2020 m. liepos 8 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

priemonėmis, taikomomis tikrinant reglamentavimo informaciją arba po šio patikrinimo. Kompetentingų institucijų pareiga priimti informaciją, kurią ekonominės veiklos vykdytojai pateikia elektroniniu būdu, taip pat turėtų būti taikoma visais atvejais, kai Sąjungos teisės aktų arba nacionalinės teisės nuostatomis, kurioms taikomas šis reglamentas, reikalaujama pateikti informaciją, kuri taip pat nurodyta susijusiose tarptautinėse konvencijose, kaip antai konvencijos, reglamentuojančios tarptautines vežimo įvairių rūšių transportu sutartis, pavyzdžiui, JT Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijoje, Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartyje (COTIF), IATA rezoliucijoje 672 dėl elektroninio orlaivio važtaraščio, Konvencijoje dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencijoje) ir Budapešto konvencijoje dėl krovinių vežimo vidaus vandens keliais sutarties (CMNI);

- (7) kadangi šis reglamentas skirtas tik informacijos teikimui elektroninėmis priemonėmis tarp ekonominės veiklos vykdytojų ir kompetentingų institucijų palengvinti ir skatinti, juo neturėtų būti daromas poveikis Sąjungos teisės aktų ir nacionalinės teisės nuostatomis, kuriomis nustatomas reglamentavimo informacijos turinys, ir visų pirma juo neturėtų būti nustatoma jokių papildomų reglamentavimo informacijos reikalavimų arba su kalba susijusių reikalavimų. Šiuo reglamentu siekiama sudaryti sąlygas laikytis reikalavimų reglamentavimo informaciją teikti naudojant elektronines priemones, o ne popierinius dokumentus, tačiau juo nedaromas poveikis atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų galimybei pateikti tą informaciją popierine forma, kaip tai numatyta atitinkamose Sąjungos teisės aktų arba nacionalinės teisės nuostatose, ir neturėtų būti daromas poveikis atitinkamiems Sąjungos reikalavimams, susijusiems su dokumentais, naudotinais aptariamai informacijai struktūriškai teikti. Šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1013/2006 ⁽³⁾ nuostatomis, susijusioms su atliekų vežimo procedūriniais reikalavimais, ir nuostatomis, kuriomis daroma nuoroda į muitinės įstaigų atliekamus patikrinimus. Taip pat šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis ataskaitų teikimo pareigoms, be kita ko, susijusioms su muitinių arba kitų institucijų kompetencijos sritimis, nustatytoms Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 952/2013 ⁽⁴⁾ arba pagal jį priimtuose įgyvendinimo ar deleguotuosiuose aktuose, arba Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1239 ⁽⁵⁾;
- (8) elektroninių priemonių naudojimas keičiantis reglamentavimo informacija gali sumažinti ekonominės veiklos vykdytojų administracines išlaidas ir padidinti kompetentingų institucijų veiksmingumą. Ir ekonominės veiklos vykdytojams, ir kompetentingoms institucijoms reikėtų imtis reikiamų priemonių, kad būtų galima elektroniniu būdu keistis krovinių vežimo reglamentavimo informacija (toliau – eFTI), pateikiama kompiuterio skaitomu formatu, naudojantis informacinėmis ir ryšių technologijomis grindžiamomis platformomis (toliau – eFTI platformos), įskaitant būtinos įrangos įsigijimą. Tačiau atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai turėtų likti atsakingi už informacijos teikimą žmogaus skaitomu formatu, kai to konkrečiai paprašo kompetentingos institucijos, kad pastarosios galėtų atlikti savo pareigas tais atvejais, kai nėra prieigos prie eFTI platformos;
- (9) kad ekonominės veiklos vykdytojai galėtų elektronine forma teikti atitinkamą informaciją visose valstybėse narėse tokiu pačiu būdu, būtina remtis bendromis specifikacijomis, kurias šiame reglamente nurodytais deleguotaisiais ir įgyvendinimo aktais turėtų patvirtinti Komisija;
- (10) bendromis duomenų elementų apibrėžties ir techninių savybių specifikacijomis turėtų būti užtikrintas duomenų sąveikumas, nustatant vieną išsamų duomenų rinkinį, kuris turi būti naudojamas teikiant informaciją elektroniniu būdu. Šiame išsamiaame duomenų rinkinyje turėtų būti visi duomenų elementai, atitinkantys informacijos reikalavimus, nustatytus atitinkamose Sąjungos teisės aktų ir nacionalinės teisės nuostatose, o kiekvienas vienai arba daugiau sudedamųjų dalių bendras duomenų elementas turėtų būti įtrauktas tik vieną kartą;
- (11) bendrose specifikacijose taip pat turėtų būti nustatytos bendros procedūros ir išsamios taisyklės dėl kompetentingų institucijų prieigos prie tos informacijos ir jos tvarkymo, įskaitant visą susijusią kompetentingų institucijų ir atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų komunikaciją, pavyzdžiui, prašymus pateikti papildomos informacijos, kurios reikia, kad kompetentingos institucijos galėtų įgyvendinti atitinkamą reglamentavimo vykdymo užtikrinimo kompetenciją pagal atitinkamas Sąjungos teisės aktų ir nacionalinės teisės nuostatas;

⁽³⁾ 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo (OL L 190, 2006 7 12, p. 1).

⁽⁴⁾ 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1).

⁽⁵⁾ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1239, kuriuo nustatoma Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir panaikinama Direktyva 2010/65/ES (OL L 198, 2019 7 25, p. 64).

- (12) nustatant šias bendras specifikacijas turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į atitinkamas keitimosi duomenimis specifikacijas, nustatytas atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose bei atitinkamose Europos ir tarptautiniuose keitimosi duomenimis standartuose, įskaitant daugiarūšio vežimo standartus, ir į principus ir rekomendacijas, pateiktus 2017 m. kovo 23 d. Komisijos komunikate „Europos sąveikumo sistema. Įgyvendinimo strategija“, kuriame pateikiamas požiūris į Europos skaitmeninių viešųjų paslaugų teikimą, dėl kurio valstybės narės bendrai susitarė. Be to, reikėtų tinkamai pasirūpinti, kad šios specifikacijos būtų technologiškai neutralios ir atviros naujoviškoms technologijoms;
- (13) siekiant sumažinti kompetentingoms institucijoms ir ekonominės veiklos vykdytojams tenkančias išlaidas, galėtų būti apsvairstyta galimybė įsteigti prieigos punktus kompetentingoms institucijoms. Tie prieigos punktai teiktų tik kaip eFTI platformų ir kompetentingų institucijų tarpininkai, ir todėl eFTI duomenis, prie kurių palengvinama prieiga, juose neturėtų būti nei saugomi, nei tvarkomi, išskyrus metaduomenis, susijusius su eFTI duomenų tvarkymu, pavyzdžiui, veiklos žurnalus, reikalingus stebėsenos arba statistikos tikslais. Valstybės narės taip pat galėtų sutikti įsteigti bendrus prieigos punktus, skirtus jų atitinkamoms kompetentingoms institucijoms;
- (14) šiuo reglamentu turėtų būti nustatyti veikimo reikalavimai, taikytini eFTI platformoms, kuriomis ekonominės veiklos vykdytojai turėtų naudotis siekdami elektroniniu formatu teikti kompetentingoms institucijoms turimą reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą, kad būtų įvykdytos šios informacijos privalomo priėmimo kompetentingose institucijose sąlygos, kaip nustatyta šiame reglamente. Taip pat turėtų būti nustatyti reikalavimai, taikytini platformų paslaugų teikėjams, kurie yra trečiosios šalys (toliau – eFTI paslaugų teikėjai). Tais reikalavimais visų pirma turėtų būti užtikrinta, kad visus eFTI duomenis būtų galima tvarkyti tik taikant išsamią teisėmis grindžiamą prieigos kontrolės sistemą, pagal kurią suteikiamos priskirtosios funkcijos, kad visos kompetingos institucijos galėtų nedelsiant gauti prieigą prie tų duomenų pagal savo atitinkamą reglamentavimo vykdymo užtikrinimo kompetenciją, kad elektroninėmis priemonėmis tvarkyti asmens duomenis, kuriuos reikalaujama pateikti teikiant reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą, būtų galima laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 ⁽⁶⁾ ir kad tvarkant neskelbtiną komercinę informaciją būtų galima užtikrinti tos informacijos konfidencialumą;
- (15) Komisija turėtų patvirtinti eFTI platformų veikimo reikalavimų specifikacijas. Tvirtindama tas specifikacijas, Komisija turėtų siekti užtikrinti eFTI platformų sąveikumą, kad būtų palengvintas keitimasis duomenimis naudojantis tokiomis platformomis ir leista ekonominės veiklos vykdytojams naudotis pasirinkta eFTI platforma. Siekdama palengvinti įgyvendinimą ir kuo labiau sumažinti sąnaudas, Komisija taip pat turėtų atsižvelgti į atitinkamus techninius sprendimus ir standartus, taikomus esamose IRT sistemose. Tuo pat metu Komisija turėtų užtikrinti, kad tos specifikacijos liktų technologiškai kuo neutralesnės, siekiant skatinti nuolatines inovacijas ir išvengti technologinio susaistymo;
- (16) siekdamas stiprinti kompetentingų institucijų ir ekonominės veiklos vykdytojų pasitikėjimą tuo, kad eFTI platformos ir eFTI paslaugų teikėjai atitinka tuos veikimo reikalavimus, valstybės narės turėtų įdiegti sertifikavimo sistemą, grindžiamą akreditavimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008 ⁽⁷⁾. Siekiant gauti naudos iš sertifikavimo, jau naudojamų IRT sistemų teikėjai raginami užtikrinti, kad tos sistemos atitiktų šiame reglamente eFTI platformoms nustatytus reikalavimus, ir kreiptis dėl sertifikavimo. IRT sistemos sertifikavimas turėtų būti atliekamas nedelsiant;
- (17) naudojimasis eFTI platformomis ekonominės veiklos vykdytojams užtikrina, kad jų reglamentavimo informacija bus priimta, o kompetentingoms institucijoms suteikia patikimą ir saugią prieigą prie tos informacijos. Vis dėlto, nepaisant visoms kompetentingoms institucijoms nustatytos pareigos priimti informaciją, teikiamą per sertifikuotą eFTI platformą pagal šį reglamentą, naudojimasis kitomis IRT sistemomis turėtų ir toliau būti galimas, jei valstybė narė taip pasirenka. Be to, šiuo reglamentu neturėtų būti užkertamas kelias eFTI platformų naudojimui tarp įmonių ar papildomų funkcijų naudojimui, jei tai nedaro neigiamo poveikio reglamentavimo informacijos, kuriai taikomas šis reglamentas, tvarkymui pagal šiame reglamente nustatytus reikalavimus;

⁽⁶⁾ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinio asmens duomenų 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).

⁽⁷⁾ 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus ir panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 339/93 (OL L 218, 2008 8 13, p. 30).

- (18) siekiant užtikrinti vienodas įgyvendinimo sąlygas, susijusias su pareiga priimti pagal šį reglamentą elektroniniu formatu teikiamą reglamentavimo informaciją, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Visų pirma, įgyvendinimo įgaliojimai Komisijai turėtų būti suteikti siekiant nustatyti bendras procedūras ir išsamias taisykles dėl kompetentingų institucijų prieigos prie šios reguliavimo informacijos ir jos tvarkymo, kai atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai ją teikia elektroniniu būdu, įskaitant išsamias taisykles ir technines specifikacijas, bei nustatyti išsamias eFTI platformoms ir eFTI paslaugų teikėjams taikytinų reikalavimų įgyvendinimo specifikacijas. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁽⁸⁾;
- (19) siekiant užtikrinti tinkamą šio reglamento taikymą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl: I priedo A dalies dalinio keitimo, kad būtų atsižvelgta į visus Komisijos priimtus deleguotuosius ar įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi nauji Sąjungos reglamentavimo informacijos reikalavimai, susiję su krovinių vežimu; ir I priedo B dalies dalinio keitimo, kad į ją būtų įtraukti nacionalinėje teisėje pateiktų reglamentavimo informacijos reikalavimų sąrašai, apie kuriuos valstybės narės pagal šį reglamentą praneša Komisijai ir kad į ją būtų įtrauktos visos naujos atitinkamų nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis keičiami reglamentavimo informacijos reikalavimai arba nustatoma naujų atitinkamų reglamentavimo informacijos reikalavimų, kuriems taikomas šis reglamentas, apie kuriuos valstybės narės pagal šį reglamentą pranešė Komisijai; ir šio reglamento papildymo sukuriant ir iš dalies keičiant bendrą duomenų rinkinį ir jo sudedamąsias dalis, kiek tai susiję su atitinkamais reglamentavimo informacijos reikalavimais, kuriems taikomas šis reglamentas; ir tam tikrų techninių šio reglamento aspektų, visų pirma susijusių su eFTI platformų sertifikavimo ir sertifikavimo ženklo naudojimo taisyklėmis ir eFTI paslaugų teikėjų sertifikavimo taisyklėmis, papildymo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais⁽⁹⁾.

Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose. Be to, rengiant ir plėtojant tuos aktus svarbu, kad atitinkamuose forumuose, pavyzdžiui, 2018 m. rugsėjo 13 d. Komisijos sprendimu, kuriuo nustatomas „Skaitmeninio transporto ir logistikos forumas“, įsteigtoje ekspertų grupėje, dalyvautų visi atitinkami suinteresuotieji subjektai;

- (20) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. užtikrinti, kad būtų laikomasi vienodo požiūrio į elektroniniu būdu teikiamos informacijos apie krovinių vežimą priėmimą kompetentingose institucijose, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl to, kad būtina nustatyti bendrus reikalavimus, 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 nurodytam tikslui pasiekti;
- (21) elektroninėmis priemonėmis tvarkant asmens duomenis, kuriuos reikalaujama pateikti teikiant reglamentavimo informaciją apie krovinių vežimą, turėtų būti laikomasi Reglamento (ES) 2016/679;
- (22) Komisija turėtų atlikti šio reglamento vertinimą. Siekiant pagrįsti šį vertinimą ir įvertinti šio reglamento veiksmingumą siektinų tikslų atžvilgiu, turėtų būti renkama informacija;
- (23) siekiant užtikrinti efektyvų ir veiksmingą vykdymą reikia, kad visos kompetentingos institucijos turėtų tiesioginę ir tikralaikę prieigą prie atitinkamos reglamentavimo informacijos, pateikiamos elektronine forma. Šiuo tikslu ir laikantis standartinio skaitmeninimo principo, nurodyto 2016 m. balandžio 19 d. Komisijos komunikate „2016–2020 m. ES e. valdžios veiksmų planas. Valdžios skaitmeninių permainų spartinimas“, elektroninių priemonių naudojimas turėtų tapti labiausiai paplitusiu būdu ekonominės veiklos vykdytojams ir kompetentingoms institucijoms keistis reglamentavimo informacija. Todėl Komisija turėtų įvertinti galimas iniciatyvas siekiant įpareigoti ekonominės veiklos vykdytojus naudotis elektroninėmis priemonėmis teikiant kompetentingoms institucijoms

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

turimą reglamentavimo informaciją. Kai tikslinga, Komisija turėtų pasiūlyti atitinkamas iniciatyvas, įskaitant galimus šio reglamento ir kitų atitinkamų Sąjungos teisės aktų dalinius pakeitimus. Siekiant pagerinti kompetentingų institucijų vykdymo užtikrinimo gebėjimus ir kuo labiau sumažinti kompetentingoms institucijoms ir ekonominės veiklos vykdytojams tenkančias išlaidas, Komisija taip pat turėtų apsvarstyti tolesnes priemones, pavyzdžiui, didesnę IRT sistemų ir platformų, naudojamų reglamentavimo informacijai registruoti ir tvarkyti, sąveikumą ir bendrą priegios prie jų punktą, kaip numatyta kituose Sąjungos transporto teisės aktuose;

- (24) šis reglamentas negali būti veiksmingai taikomas, kol neįsigalios jame numatyti deleguotieji ir įgyvendinimo aktai. Dėl šios priežasties Komisija yra teisiškai įpareigota priimti tuos deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus ir turėtų nedelsdama pradėti su jais susijusį darbą, siekdama užtikrinti, kad atitinkamos specifikacijos būtų patvirtintos laiku ir, jei įmanoma, prieš atitinkamus šiame reglamente nustatytus terminus. Šiuos deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus būtina priimti laiku, kad valstybės narės ir ekonominės veiklos vykdytojai turėtų pakankamai laiko imtis būtinų priemonių pagal šį reglamentą. Todėl šiame reglamente atitinkamai turėtų būti nustatyti skirtingi taikymo laikotarpiai;
- (25) lygiai taip pat šiuo reglamentu nustatyta valstybių narių pareiga pranešti turėtų būti įvykdyta per vienus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, kad Komisija galėtų laiku priimti pirmąjį deleguotąjį aktą pagal šį reglamentą;
- (26) vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 45/2001 ⁽¹⁰⁾ 28 straipsnio 2 dalimi buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatoma reglamentavimo informacijos, susijusios su krovinių vežimu Sąjungos teritorijoje, teikimo elektroninėmis ryšių priemonėmis, vykdomo tarp atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų ir kompetentingų institucijų, teisinė sistema.

Šiuo tikslu šiame reglamente:

- a) nustatomos sąlygos, kuriomis remdamosi kompetentingos institucijos privalo priimti reglamentavimo informaciją, kai ją atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai teikia elektroniniu būdu;
- b) nustatomos taisyklės dėl paslaugų, susijusių su atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų kompetentingoms institucijoms elektroniniu būdu teikiama reglamentavimo informacija, teikimo.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:

a) reglamentavimo informacijos reikalavimams, nustatytiems:

i) EEB Tarybos reglamento Nr. 11 ⁽¹¹⁾ 6 straipsnio 1 dalyje;

ii) Tarybos direktyvos 92/106/EEB ⁽¹²⁾ 3 straipsnyje;

iii) Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1072/2009 ⁽¹³⁾ 8 straipsnio 3 dalyje;

⁽¹⁰⁾ 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 8, 2001 1 12, p. 1).

⁽¹¹⁾ EEE Taryba: Reglamentas Nr. 11 dėl diskriminacijos panaikinimo transporto įkainių ir sąlygų atžvilgiu įgyvendinant Europos ekonominės bendrijos steigimo sutarties 79 straipsnio 3 dalį (OL P 52, 1960 8 16, p. 1121).

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

⁽¹³⁾ 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).

- iv) Reglamento (EB) Nr. 1013/2006 16 straipsnio c punkte ir 18 straipsnio 1 dalyje; šiuo reglamentu nedaromas poveikis muitinės įstaigų atliekamiems patikrinimams, numatytiems atitinkamose Sąjungos teisės aktų nuostatose;
- v) Europos sutarties dėl tarptautinio pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR), sudarytos 1957 m. rugsėjo 30 d. Ženevoje, A priedo 5 dalies 5.4 skyriuje, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/68/EB ⁽¹⁴⁾ I priedo I.1 skirsnyje; Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklių (RID) 5 dalies 5.4 skyriuje, esančiame 1999 m. birželio 3 d. Vilniuje sudarytos COTIF C priedėliu, kaip nurodyta tos direktyvos II priedo II.1 skirsnyje; ir prie Europos susitarimo dėl tarptautinio pavojingų krovinių vežimo vidaus vandenų keliais (ADN), sudaryto 2000 m. gegužės 26 d. Ženevoje, pridėtų taisyklių 5 dalies 5.4 skyriuje, kaip nurodyta tos direktyvos III priedo III.1 skirsnyje;
- b) reglamentavimo informacijos reikalavimams, nustatytiems deleguotuosiuose arba įgyvendinimo aktuose, Komisijos priimtuose pagal šios dalies a punkte nurodytą Sąjungos teisės aktą arba pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/797 ⁽¹⁵⁾ arba Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008 ⁽¹⁶⁾. Tie deleguotieji arba įgyvendinimo aktai išvardyti šio reglamento I priedo A dalyje;
- c) reglamentavimo informacijos reikalavimams, nustatytiems šio reglamento I priedo B dalyje išvardytose nacionalinės teisės nuostatose.
2. Valstybės narės ne vėliau kaip 2021 m. rugpjūčio 21 d. praneša Komisijai apie nacionalinės teisės nuostatas ir atitinkamus reglamentavimo informacijos reikalavimus, pagal kuriuos reikalaujama pateikti informaciją, visiškai arba iš dalies atitinkančią informaciją, teiktiną pagal 1 dalies a ir b punktuose nurodytus reglamentavimo informacijos reikalavimus.

Po to pranešimo valstybės narės praneša Komisijai apie visas nacionalinės teisės nuostatas, kuriomis:

- a) nustatoma reglamentavimo informacijos reikalavimų, išdėstytų I priedo B dalyje išvardytose nacionalinės teisės nuostatose, pakeitimų arba
- b) nustatoma naujų atitinkamų reglamentavimo informacijos reikalavimų, kuriais reikalaujama pateikti informaciją, visiškai arba iš dalies atitinkančią informaciją, teiktiną pagal 1 dalies a ir b punktuose nurodytus reglamentavimo informacijos reikalavimus.

Valstybės narės tokius pranešimus pateikia per vieną mėnesį nuo tokių nuostatų priėmimo.

3. Komisija pagal 14 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami:

- a) I priedo A dalis, siekiant įtraukti nuorodas į šio straipsnio 1 dalies b punkte nurodytus reglamentavimo informacijos reikalavimus;
- b) I priedo B dalis, siekiant įtraukti arba išbraukti nuorodas į nacionalinės teisės nuostatas ir reglamentavimo informacijos reikalavimus pagal pranešimus, pateiktus pagal šio straipsnio 2 dalį.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) reglamentavimo informacija – informacija, nesvarbu, ar ji teikiama kaip dokumentas arba išdėstyta kitaip, susijusi su krovinių vežimu Sąjungos teritorijoje, įskaitant vežimą tranzitu, kurią atitinkamas ekonominės veiklos vykdytojas turi pateikti pagal 2 straipsnio 1 dalyje nurodytas nuostatas, kad įrodytų, jog yra laikomasi atitinkamų aktų, kuriais nustatytos tos nuostatos, reikalavimų;
- 2) reglamentavimo informacijos reikalavimas – reikalavimas pateikti reglamentavimo informaciją;

⁽¹⁴⁾ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

⁽¹⁵⁾ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (OL L 138, 2016 5 26, p. 44).

⁽¹⁶⁾ 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

- 3) kompetentinga institucija – valdžios institucija, agentūra ar kitas organas, kurie yra kompetentingi atlikti užduotis pagal 2 straipsnio 1 dalyje nurodytus teisės aktus ir kuriems būtina turėti prieigą prie reglamentavimo informacijos, pvz., reikalavimų laikymosi valstybės narės teritorijoje patikrinimo, užtikrinimo, patvirtinimo arba stebėsenos tikslais;
- 4) elektroninė krovinių vežimo informacija (eFTI) – duomenų elementų rinkinys, tvarkomas elektroninėmis priemonėmis reglamentavimo informacijos mainų tarp atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų ir tarp atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų ir kompetentingų institucijų tikslais;
- 5) eFTI duomenų rinkinio sudedamoji dalis – struktūrizuotų duomenų elementų rinkinys, atitinkantis reglamentavimo informaciją, kurios reikalaujama pagal konkretų 2 straipsnio 1 dalyje nurodytą Sąjungos teisės aktą arba nacionalinės teisės nuostatą;
- 6) eFTI bendras duomenų rinkinys – išsamus struktūrizuotų duomenų elementų rinkinys, atitinkantis visas eFTI duomenų rinkinio sudedamąsias dalis, į kurių įvairių eFTI duomenų rinkinio sudedamųjų dalių bendri duomenų elementai įtraukti tik vieną kartą;
- 7) duomenų elementas – unikaliai apibrėžtas mažiausias informacijos vienetas, kuriam būdingos tikslios techninės savybės, kaip antai formatas, ilgis ir ženklo tipas;
- 8) tvarkymas – automatizuotomis arba neautomatizuotomis priemonėmis atliekama operacija ar operacijos, taikomos eFTI, kaip antai rinkimas, įrašymas, rūšiavimas, struktūrinimas, saugojimas, pritaikymas ar keitimas, paieška, patikrinimas, naudojimas, atskleidimas duomenis persiunčiant, platinant ar kitu būdu sudarant galimybę naudotis eFTI, taip pat palyginimas ar sujungimas, naudojimo ribojimas, ištrynimasis ar sunaikinimas;
- 9) veiklos žurnalas – eFTI elektroninio tvarkymo automatinis registravimas;
- 10) eFTI platforma – informacinėmis ir ryšių technologijomis (toliau – IRT) grindžiamas sprendimas, kaip antai operacinė sistema, operacinė aplinka ar duomenų bazė, kuris yra skirtas naudoti eFTI tvarkymo tikslu;
- 11) eFTI platformos kūrėjas – fizinis ar juridinis asmuo, sukūręs arba įgijęs eFTI platformą, kad galėtų tvarkyti su savo vykdoma ekonomine veikla susijusią reglamentavimo informaciją arba pateikti tą platformą rinkai;
- 12) eFTI paslauga – paslauga, kurią sudaro eFTI tvarkymas eFTI platformoje atskirai arba kartu su kitais IRT sprendimais, įskaitant kitas eFTI platformas;
- 13) eFTI paslaugų teikėjas – fizinis ar juridinis asmuo, pagal sutartį teikiantis atitinkamiems ekonominės veiklos vykdytojams eFTI paslaugą;
- 14) atitinkamas ekonominės veiklos vykdytojas – vežėjas ar logistikos veiklos vykdytojas arba bet kuris kitas fizinis ar juridinis asmuo, atsakingas už reglamentavimo informacijos teikimą kompetentingoms institucijoms pagal atitinkamus reglamentavimo informacijos reikalavimus;
- 15) žmogaus skaitomas formatas – duomenų pateikimo elektronine forma būdas, leidžiantis fiziniam asmeniui duomenis naudoti kaip informaciją, kurios nereikia toliau tvarkyti;
- 16) kompiuterio skaitomas formatas – duomenų pateikimo elektronine forma būdas, leidžiantis duomenis automatiškai apdoroti kompiuteriu;
- 17) atitikties vertinimo įstaiga – atitikties vertinimo įstaiga, kaip suprantama Reglamente (EB) Nr. 765/2008, akredituota pagal tą reglamentą, kad galėtų atlikti eFTI platformos arba eFTI paslaugų teikėjo atitikties vertinimą;
- 18) vežimas – apibrėžto krovinių, įskaitant atliekas, vežimas tarp pirmosios paėmimo vietos ir galutinės pristatymo vietos laikantis vienos vežimo sutarties arba kelių iš eilės sudarytų vežimo sutarčių, įskaitant, jei taikytina, vienos rūšies transporto priemonės pakeitimą kita, nepriklausomai nuo transportuojamų konteinerių, pakuočių arba vienetų kiekio ar skaičiaus.

II SKYRIUS

ELEKTRONINIŲ BŪDU TEIKIAMA REGLAMENTAVIMO INFORMACIJA

4 straipsnis

Reikalavimai atitinkamiems ekonominės veiklos vykdytojams

1. 5 straipsnio 1, 2 ir 3 dalių tikslais atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai laikosi šiame straipsnyje nustatytų reikalavimų.

2. Jei atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai reglamentavimo informaciją kompetentingai institucijai teikia elektroniniu būdu, jie tai daro naudodami duomenis, sutvarkytus sertifikuotoje eFTI platformoje, ir, jei taikytina, sertifikuoto eFTI paslaugų teikėjo. Atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai tą reglamentavimo informaciją teikia kompiuterio skaitomu formatu ir, kompetentingai institucijai paprašius, žmogaus skaitomu formatu.

3. Informacija kompiuterio skaitomu formatu teikiama naudojantis patvirtinto autentiškumo saugiu eFTI platformos ryšiu su duomenų šaltiniu. Atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai perduoda 9 straipsnio 1 dalies e punkte nurodytą unikalią elektroninę identifikavimo sąsają, kuri leidžia kompetentingai institucijai tiksliai identifikuoti su vežimu susijusią reglamentavimo informaciją.

4. Informacija žmogaus skaitomu formatu, kurios prašo kompetentingos institucijos, teikiama vietoje, atitinkamo ekonominės veiklos vykdytojo turimo elektroninio įtaiso ekrane.

5 straipsnis

Reikalavimai kompetentingoms institucijoms

1. Praėjus 30 mėnesių po pirmojo iš 7 ir 8 straipsniuose nurodytų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų įsigaliojimo dienos, kompetentingos institucijos priima reglamentavimo informaciją, kurią atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai elektroniniu būdu teikia pagal 4 straipsnį, taip pat ir tais atvejais, kai tokios reglamentavimo informacijos kompetentingos institucijos prašo kaip papildomos informacijos.

2. Jeigu atitinkamas ekonominės veiklos vykdytojas reglamentavimo informaciją, kurios reikalaujama pagal Reglamentą (EB) Nr. 1013/2006, pateikė elektroniniu būdu pagal šio reglamento 4 straipsnį, atitinkamos kompetentingos institucijos taip pat priima tokią reglamentavimo informaciją, net jei nėra Reglamento (EB) Nr. 1013/2006 26 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodyto susitarimo.

3. Jeigu 2 straipsnio 1 dalyje nurodytu konkrečiu Sąjungos teisės aktu ar nacionaline teisės nuostata reikalaujama reglamentavimo informacija apima oficialų patvirtinimą, pavyzdžiui, antspaudus arba sertifikatus, atitinkama institucija šį patvirtinimą pateikia elektroniniu būdu, laikydama 7 ir 8 straipsniuose nurodytais deleguotaisiais ir įgyvendinimo aktais nustatytą reikalavimų.

4. Siekdamas laikytis šio straipsnio 1–3 dalyse išdėstytų reikalavimų, valstybės narės imasi priemonių, kad visos jų kompetentingos institucijos galėtų gauti prieigą prie atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų pagal 4 straipsnį pateiktos reglamentavimo informacijos ir ją tvarkytų. Tos priemonės turi atitikti deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus, nurodytus 7 ir 8 straipsniuose.

6 straipsnis

Konfidenciali komercinė informacija

Kompetentingos institucijos, eFTI paslaugų teikėjai ir atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai imasi priemonių, kad būtų užtikrintas komercinės informacijos, kuri tvarkoma ir kuria keičiamasi pagal šį reglamentą, konfidencialumas, ir užtikrinta, kad prieiga prie tokios informacijos galėtų būti gaunama ir ji būtų tvarkoma tik gavus leidimą.

7 straipsnis

Bendras eFTI duomenų rinkinys ir eFTI sudedamosios dalys

1. Komisija pagal 14 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais papildomas šis reglamentas, nustatant ir iš dalies keičiant eFTI bendrą duomenų rinkinį ir eFTI sudedamąsias dalis atsižvelgiant į atitinkamus 2 straipsnio 1 dalyje nurodytus reglamentavimo informacijos reikalavimus, įskaitant atitinkamas kiekvieno eFTI bendrą duomenų rinkinį ir eFTI sudedamąsias dalis įtraukto duomenų elemento apibrėžties ir techninių savybių specifikacijas.

2. Priimdama 1 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisija:

a) atsižvelgia į atitinkamas tarptautines konvencijas ir Sąjungos teisę ir

b) siekia užtikrinti eFTI bendro duomenų rinkinio ir eFTI sudedamųjų dalių sąveikumą su atitinkamais tarptautiniu mastu arba Sąjungos lygmeniu pripažintais duomenų modeliais, įskaitant daugiarūšius duomenų modelius.

3. Pirmasis toks deleguotasis aktas turi apimti visus 1 dalyje nurodytus elementus ir turi būti priimtas ne vėliau kaip 2023 m. vasario 21 d.

8 straipsnis

Bendros procedūros ir prieigos taisyklės

1. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato bendras procedūras ir išsamias taisykles, įskaitant bendras technines specifikacijas, dėl kompetentingų institucijų prieigos prie eFTI platformų, įskaitant reglamentavimo informacijos tvarkymo procedūras, ir dėl kompetentingų institucijų ir atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų komunikacijos, kiek tai susiję su ta informacija.
2. Priimdama 1 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus Komisija siekia padidinti administracinių procedūrų veiksmingumą ir kuo labiau sumažinti reikalavimų laikymosi išlaidas tiek atitinkamiems ekonominės veiklos vykdytojams, tiek kompetentingoms institucijoms.
3. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Pirmasis toks įgyvendinimo aktas turi apimti visus šio straipsnio 1 dalyje nurodytus elementus ir turi būti priimtas ne vėliau kaip 2023 m. vasario 21 d.

III SKYRIUS

eFTI PLATFORMOS IR eFTI PASLAUGŲ TEIKĖJAI

1 SKIRSNIS

Reikalavimai eFTI platformoms ir eFTI paslaugų teikėjams

9 straipsnis

eFTI platformų veikimo reikalavimai

1. Reglamentavimo informacijai tvarkyti naudojamos eFTI platformos turi atitikti šiuos funkcinis reikalavimus, kuriais užtikrinama, kad:
 - a) asmens duomenis būtų galima tvarkyti pagal Reglamentą (ES) 2016/679;
 - b) komercinius duomenis būtų galima tvarkyti pagal 6 straipsnį;
 - c) kompetentingos institucijos galėtų gauti prieigą prie duomenų ir juos tvarkytų pagal specifikacijas, priimtas 7 ir 8 straipsniuose nurodytais deleguotaisiais ir įgyvendinimo aktais;
 - d) atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai galėtų kompetentingoms institucijoms teikti informaciją pagal 4 straipsnį;
 - e) būtų galima sukurti vežimo ir susijusių duomenų elementų unikalią elektroninę identifikavimo sąsają, įskaitant struktūrizuotą nuorodą į eFTI platformą, kurioje pateikiami duomenys, pavyzdžiui, unikalus nuorodos identifikatorius;
 - f) duomenis būtų galima tvarkyti tik naudojantis autorizuota ir patvirtinto autentiškumo prieiga;
 - g) visas duomenų tvarkymas būtų tinkamai registruojamas veiklos žurnaluose, siekiant suteikti galimybę bent jau identifikuoti kiekvieną atskirą tvarkymo operaciją, operaciją atlikusį fizinį ar juridinį asmenį ir su kiekvienu atskiru duomenų elementu atliktų operacijų eilės tvarką; būtų išsaugotas pirminis duomenų elementas, jei atliekant operaciją reikia pakeisti arba ištrinti esamą duomenų elementą;
 - h) duomenis būtų galima archyvuoti ir jie būtų prieinami kompetentingoms institucijoms vadovaujantis atitinkamais Sąjungos teisės aktais ir nacionalinės teisės nuostatomis, kuriais nustatomi atitinkami reglamentavimo informacijos reikalavimai;
 - i) šios dalies g punkte nurodytus veiklos žurnalus būtų galima archyvuoti ir jie būtų prieinami kompetentingoms institucijoms audito tikslais atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose ir nacionalinės teisės nuostatose, kuriais nustatomi atitinkami reglamentavimo informacijos reikalavimai, nustatyta laikotarpį ir stebėsenos tikslais 17 straipsnyje nurodytais laikotarpiais;
 - j) duomenys būtų apsaugoti nuo pakenkimo ir vagystės;
 - k) tvarkomi duomenų elementai atitiktų eFTI bendrą duomenų rinkinį ir eFTI duomenų sudedamąsias dalis, kaip nustatyta 7 straipsnyje nurodytuose deleguotuosiuose aktuose, ir juos būtų galima tvarkyti bet kuria Sąjungos oficialiąja kalba, kaip nustatyta atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose ir nacionalinės teisės nuostatose, kuriais nustatomi atitinkami reglamentavimo informacijos reikalavimai.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios specifikacijos dėl šio straipsnio 1 dalyje išdėstytų reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Priimdama tas specifikacijas Komisija:

- a) siekia užtikrinti eFTI platformų sąveikumą;
- b) atsižvelgia į atitinkamus esamus techninius sprendimus ir standartus;
- c) užtikrina, kad tos specifikacijos liktų technologiškai kuo neutralesnės.

Pirmasis toks įgyvendinimo aktas turi apimti visus šio straipsnio 1 dalyje nurodytus elementus ir turi būti priimtas ne vėliau kaip 2023 m. rugpjūčio 21 d.

10 straipsnis

Reikalavimai eFTI paslaugų teikėjams

1. eFTI paslaugų teikėjai užtikrina, kad:
 - a) duomenis eFTI platformoje tvarkytų tik įgaliojami naudotojai, pagal aiškiai apibrėžtas ir paskirtas tvarkymo teises, laikydamiesi atitinkamų reglamentavimo informacijos reikalavimų;
 - b) duomenys būtų saugomi ir prieinami vadovaujantis Sąjungos teisės aktais ir nacionalinės teisės nuostatomis, kuriais nustatomi atitinkami reglamentavimo informacijos reikalavimai;
 - c) kompetentingos institucijos turėtų tiesioginę prieigą prie reglamentavimo informacijos, susijusios su krovinių vežimo operacija, tvarkomos naudojantis jų eFTI platformomis, be jokių mokesčių ar rinkliavų;
 - d) duomenys būtų tinkamai apsaugoti, be kita ko, nuo tvarkymo be leidimo arba neteisėto tvarkymo ir nuo netyčinio praradimo, sunaikinimo ar sugadinimo.
2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl šio straipsnio 1 dalyje išdėstytų reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Pirmasis toks įgyvendinimo aktas apimantis visus šio straipsnio 1 dalyje nurodytus elementus, turi būti priimtas ne vėliau kaip 2023 m. rugpjūčio 21 d.

2 SKIRSNIS

Sertifikavimas

11 straipsnis

Atitikties vertinimo įstaigos

1. Atitikties vertinimo įstaigos akredituojamos pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008, kad galėtų atlikti eFTI platformų ir eFTI paslaugų teikėjų sertifikavimą, kaip nustatyta šio reglamento 12 ir 13 straipsniuose.
2. Akreditavimo tikslu atitikties vertinimo įstaigos laikosi II priede nustatytų reikalavimų. Nacionalinės akreditavimo įstaigos pagal šio straipsnio 3 dalį paskirtai nacionalinei institucijai pateikia interneto svetainės adresą, kurioje jos viešai skelbia turimą informaciją apie akredituotas atitikties vertinimo įstaigas, įskaitant naujausią šių įstaigų sąrašą.
3. Kiekviena valstybė narė paskiria instituciją, kuri nuolat atnaujina akredituotų atitikties vertinimo įstaigų, eFTI platformų ir eFTI paslaugų teikėjų, turinčių galiojančių sertifikatą, sąrašą, remdamasi informacija, pateikta pagal šio straipsnio 2 dalį, 12 straipsnio 2 dalį ir 13 straipsnio 2 dalį. Tos paskirtosios nacionalinės institucijos šį sąrašą viešai skelbia oficialioje Vyriausybės interneto svetainėje.
4. Kasmet ne vėliau kaip kovo 31 d. tos paskirtosios nacionalinės institucijos pateikia Komisijai 3 dalyje nurodytą sąrašą kartu su interneto svetainės, kurioje šis sąrašas yra viešai paskelbtas, adresu. Komisija savo oficialioje interneto svetainėje paskelbia šį interneto svetainių adresus.

12 straipsnis

eFTI platformų sertifikavimas

1. eFTI platformos kūrėjui paprašius, atitiktis vertinimo įstaiga įvertina eFTI platformos atitiktį 9 straipsnio 1 dalyje nustatytiems reikalavimams. Jei įvertinimas teigiamas, atitiktis vertinimo įstaiga tai eFTI platformai išduoda atitiktis sertifikatą. Neigiamo įvertinimo atveju atitiktis vertinimo įstaiga pareiškėjui nurodo neigiamo įvertinimo priežastis.
2. Kiekviena atitiktis vertinimo įstaiga nuolat atnaujina eFTI platformų, kurias ji sertifikavo ir kurių sertifikatą panaikino arba sustabdė jo galiojimą, sąrašą. Ji viešai skelbia šį sąrašą savo interneto svetainėje ir 11 straipsnio 3 dalyje nurodytai paskirtajai nacionalinei institucijai pateikia tos interneto svetainės adresą.
3. Prie informacijos, kompetentingoms institucijoms perduodamos naudojantis sertifikuota eFTI platforma, pridedamas sertifikavimo ženklas.
4. eFTI platformos kūrėjas teikia prašymą atlikti pakartotinį vertinimą dėl sertifikavimo, jei patikslinamos 9 straipsnio 2 dalyje nurodytuose įgyvendinimo aktuose nustatytos techninės specifikacijos.
5. Komisijai pagal 14 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant papildyti šį reglamentą, nustatančius taisykles dėl eFTI platformų sertifikavimo ir sertifikavimo ženklo naudojimo, be kita ko, taisykles dėl sertifikato atnaujinimo, galiojimo sustabdymo arba panaikinimo.

13 straipsnis

eFTI paslaugų teikėjų sertifikavimas

1. eFTI paslaugų teikėjui paprašius, atitiktis vertinimo įstaiga įvertina, ar eFTI paslaugų teikėjas atitinka 10 straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus. Teigiamo įvertinimo atveju atitiktis vertinimo įstaiga išduoda atitiktis sertifikatą. Neigiamo įvertinimo atveju atitiktis vertinimo įstaiga pareiškėjui nurodo neigiamo įvertinimo priežastis.
2. Kiekviena atitiktis vertinimo įstaiga nuolat atnaujina eFTI paslaugų teikėjų, kuriuos ji sertifikavo ir kurių sertifikatą panaikino arba sustabdė jo galiojimą, sąrašą. Ji viešai skelbia šį sąrašą savo interneto svetainėje ir 11 straipsnio 3 dalyje nurodytai paskirtajai nacionalinei institucijai pateikia tos interneto svetainės adresą.
3. Komisijai pagal 14 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus siekiant papildyti šį reglamentą, nustatančius taisykles dėl eFTI paslaugų teikėjų sertifikavimo, be kita ko, taisykles dėl sertifikato atnaujinimo, galiojimo sustabdymo arba panaikinimo.

IV SKYRIUS

ĮGALIOJIMŲ DELEGAVIMAS IR ĮGYVENDINIMO NUOSTATOS

14 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 2 straipsnio 3 dalyje, 7 straipsnyje, 12 straipsnio 5 dalyje ir 13 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudoti deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiais iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 2 straipsnio 3 dalyje, 7 straipsnyje, 12 straipsnio 5 dalyje ir 13 straipsnio 3 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 2 straipsnio 3 dalį, 7 straipsnį, 12 straipsnio 5 dalį ir 13 straipsnio 3 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.

15 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

V SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

16 straipsnis

Peržiūra

1. Ne vėliau kaip 2029 m. vasario 21 d. Komisija atlieka šio reglamento vertinimą ir pateikia pagrindinių išvadų ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai ir Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui.

Komisija taip pat įvertina galimas iniciatyvas, kuriomis siekiama visų pirma:

- a) įpareigoti ekonominės veiklos vykdytojus elektroniniu būdu teikti kompetentingoms institucijoms reglamentavimo informaciją pagal šį reglamentą;
- b) užtikrinti dar didesnę eFTI aplinkos ir įvairių IRT sistemų bei platformų, naudojamų reglamentavimo informacijai registruoti ir tvarkyti, sąveikumą ir sujungimą, kaip numatyta kituose Sąjungos transporto teisės aktuose.

Šie vertinimai turi visų pirma apimti šio reglamento ir kitų atitinkamų Sąjungos teisės aktų dalinius pakeitimus ir, kai tikslinga, prie jo pridamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

2. Valstybės narės teikia Komisijai 17 straipsnyje išdėstytą informaciją, kuri būtina ataskaitai, nurodytai šio straipsnio 1 dalyje, parengti.

17 straipsnis

Stebėseną

Ne vėliau kaip 2027 m. rugpjūčio 21 d., o vėliau – kas penkerius metus valstybės narės, remdamosi 9 straipsnio 1 dalies g ir i punktuose nurodytais veiklos žurnalais, pateikia Komisijai kartų, kai kompetentingos institucijos gavo prieigą prie atitinkamų ekonominės veiklos vykdytojų pagal 4 straipsnį elektroniniu būdu pateiktos reglamentavimo informacijos ir ją tvarkė, skaičių.

Ši informacija teikiama apie kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

18 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

2. Jis taikomas nuo 2024 m. rugpjūčio 21 d.
3. Tačiau 2 straipsnio 2 dalis, 5 straipsnio 4 dalis, 7 straipsnis, 8 straipsnis, 9 straipsnio 2 dalis ir 10 straipsnio 2 dalis taikomi nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

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

I PRIEDAS

REGLAMENTAVIMO INFORMACIJA, KURIAI TAIKOMAS ŠIS REGLAMENTAS

A DALIS. 2 straipsnio 1 dalies b punkte nurodyti reglamentavimo informacijos reikalavimai

2 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų sąrašas:

- 1) Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998 ⁽¹⁾, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės: priedo 6.3.2.6 punkto a, b, c, d, e, f ir g papunkčiai.

B DALIS. Nacionalinė teisė

Toliau išvardytos atitinkamos nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias reikalaujama pateikti informaciją, visiškai arba iš dalies atitinkančią 2 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nurodytą informaciją.

[Valstybė narė]

1. Teisės aktas: [nuostata]

⁽¹⁾ 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (OL L 299, 2015 11 14, p. 1).

II PRIEDAS

SU ATITIKTIES VERTINIMO ĮSTAIGOMIS SUSIJĘ REIKALAVIMAI

1. Atitikties vertinimo įstaiga turi būti įsteigta pagal nacionalinę teisę ir turi turėti juridinio asmens statusą.
2. Atitikties vertinimo įstaiga turi būti trečioji šalis, nepriklausoma nuo jos vertinamos organizacijos, eFTI platformos arba platformos paslaugų teikėjo.

Tokia įstaiga gali būti laikoma įstaiga, priklausanti verslo asociacijai arba profesinei federacijai, atstovaujančiai įmonėms, susijusioms su jos vertinamos eFTI platformos arba platformos paslaugų teikėjo projektavimu, gamyba, tiekimu, surinkimu, naudojimu ar priežiūra, jeigu įrodoma, kad ji yra nepriklausoma ir nėra jokio interesų konflikto.

3. Atitikties vertinimo įstaiga, jos vyresnioji vadovybė ir už atitikties vertinimo užduočių atlikimą atsakingi darbuotojai negali būti vertinamos eFTI platformos arba platformos paslaugų teikėjo projektuotojai, gamintojai, tiekėjai, įrengėjai, pirkėjai, savininkai, naudotojai ar prižiūrėtojai arba tų šalių atstovai.

Atitikties vertinimo įstaiga, jos vyresnioji vadovybė ir už atitikties vertinimo užduočių atlikimą atsakingi darbuotojai negali tiesiogiai dalyvauti projektuojant, gaminant ar konstruojant, parduodant, įrengiant ir naudojant tą eFTI platformą arba platformos paslaugų teikėją arba atliekant jų priežiūrą, taip pat negali atstovauti toje veikloje dalyvaujančioms šalims. Jie negali dalyvauti jokiaje veikloje, kuri jiems trukdytų nepriklausomai ir sąžiningai priimti sprendimus, susijusius su atitikties vertinimo veikla, kuriai jie akredituoti. Tai ypač taikoma konsultavimo paslaugoms.

Atitikties vertinimo įstaigos turi užtikrinti, kad jų patronuojamųjų įstaigų ar subrangovų veikla nedarytų poveikio jų atitikties vertinimo veiklos konfidencialumui, objektyvumui ar nešališkumui.

4. Atitikties vertinimo įstaigos ir jų darbuotojai atitikties vertinimo veiklą turi vykdyti laikydamiesi griežčiausių profesinio sąžiningumo reikalavimų, turi turėti reikiamą konkrečios srities techninę kompetenciją ir nepasiduoti jokiam spaudimui ir paskatoms, visų pirma finansinėms, kurie galėtų paveikti jų sprendimą ar atitikties vertinimo veiklos rezultatus, ypač jei spaudimą daro ir paskatas siūlo šios veiklos rezultatais suinteresuoti asmenys ar asmenų grupės.
5. Atitikties vertinimo įstaiga turi būti pajėgi atlikti visas atitikties vertinimo užduotis, kurios jai paskirtos pagal šio reglamento 12 ir 13 straipsnius, nepriklausomai nuo to, ar tas užduotis vykdo pati atitikties vertinimo įstaiga, ar jos vykdomos jos vardu ir jos atsakomybe.

Atitikties vertinimo įstaiga turi turėti reikiamų:

- a) darbuotojų, turinčių techninių žinių ir pakankamos bei tinkamos patirties atitikties vertinimo užduotims atlikti;
- b) procedūrų, pagal kurias atliekamas atitikties vertinimas, aprašymų;
- c) procedūrų, pagal kurias ji galėtų vykdyti savo veiklą tinkamai atsižvelgdama į įmonės dydį, jos veiklos sektorių, struktūrą ir aptariamą technologijos sudėtingumą lygį.

Atitikties vertinimo įstaiga turi turėti priemones, būtinas su atitikties vertinimo veikla susijusioms techninėms ir administracinėms užduotims tinkamai atlikti.

6. Už atitikties vertinimo užduočių vykdymą atsakingi darbuotojai turi:

- a) turėti tinkamą techninį ir profesinį parengimą, apimantį visą atitikties vertinimo veiklą;

- b) pakankamai gerai išmanyti atliekamų vertinimų reikalavimus ir turėti reikiamus įgaliojimus tiems vertinimams atlikti;
 - c) turėti tinkamų žinių apie šio reglamento 9 ir 10 straipsniuose nustatytus reikalavimus ir juos suprasti;
 - d) gebėti rengti atitikties sertifikatus, įrašus ir ataskaitas, kuriais patvirtinama, kad vertinimas atliktas.
7. Turi būti užtikrintas atitikties vertinimo įstaigų, jų vyresniosios vadovybės ir darbuotojų, atsakingų už atitikties vertinimo užduočių atlikimą, nešališkumas.
- Atitikties vertinimo įstaigos vyresniosios vadovybės ir darbuotojų, atsakingų už atitikties vertinimo užduočių atlikimą, atlyginimas neturi priklausyti nuo atliktų vertinimų skaičiaus arba nuo jų rezultatų.
8. Atitikties vertinimo įstaigos turi apsidrausti atsakomybės draudimu, išskyrus atvejus, kai atsakomybę pagal nacionalinę teisę prisiima valstybė arba kai pati valstybė narė tiesiogiai atsako už atitikties vertinimą.
9. Atitikties vertinimo įstaigos darbuotojai turi laikytis profesinės paslapties reikalavimo, taikomo visai informacijai, kurią jie gauna atlikdami užduotis pagal šio reglamento 12 ir 13 straipsnius arba bet kurią nacionalinės teisės nuostatą, kuria šis reikalavimas įgyvendinamas, išskyrus atvejus, susijusius su valstybės narės, kurioje vykdoma veikla, kompetentingomis institucijomis. Nuosavybės teisės turi būti saugomos.
10. Atitikties vertinimo įstaigos turi dalyvauti atitinkamoje standartizavimo ir reguliavimo veikloje arba užtikrinti, kad apie šią veiklą būtų informuoti jų darbuotojai, atsakingi už atitikties vertinimo užduočių atlikimą.
-

DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2020/1057

2020 m. liepos 15 d.

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

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami įprastą teisėkūros procedūrą ⁽³⁾,

kadangi:

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

⁽¹⁾ OL C 197, 2018 6 8, p. 45.

⁽²⁾ OL C 176, 2018 5 23, p. 57.

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

⁽⁴⁾ 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 18, 1997 1 21, p. 1).

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

- (6) 2016 m. kovo 8 d. pasiūlyme peržiūrėti Direktyvą 96/71/EB Komisija pripažino, kad įgyvendinant tą direktyvą kelių transporto sektoriuje, kuriam būdingas didelis judumas, kyla tam tikrų teisinių klausimų ir sunkumų, ir nurodė, kad tas problema būtų geriausia spręsti parengiant konkrečiai kelių transporto sektoriui skirtus teisės aktus;
- (7) siekiant užtikrinti veiksmingą ir proporcingą Direktyvos 96/71/EB įgyvendinimą kelių transporto sektoriuje, būtina nustatyti konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisykles, kuriomis būtų atsižvelgiama į tai, kad kelių transporto sektoriui būdingas didelis darbo jėgos judumas, ir numatoma vairuotojų socialinės apsaugos ir vežėjų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas pusiausvyra. Kelių transporto sektoriui taikomos Direktyvos 96/71/EB nuostatos dėl darbuotojų komandiravimo ir Direktyvos 2014/67/ES nuostatos dėl tų nuostatų vykdymo užtikrinimo ir toms nuostatomis turėtų būti taikomos šioje direktyvoje nustatytos specialios taisyklės;
- (8) kadangi transporto sektoriui būdingas didelis judumas, vairuotojai paprastai nėra komandiruojami į kitą valstybę narę pagal paslaugų sutartis ilgam laikotarpiui, kaip kartais būna kituose sektoriuose. Todėl turėtų būti patikslinta, kokiomis aplinkybėmis tokiems vairuotojams netaikomos Direktyvoje 96/71/EB nustatytos ilgalaikio komandiravimo taisyklės;
- (9) subalansuotos sektoriui skirtos taisyklės dėl darbuotojų komandiravimo turėtų būti pagrįstos pakankama vairuotojo bei teikiamų paslaugų ir priimančiosios valstybės narės teritorijos sąsaja. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas tų taisyklių vykdymui užtikrinti, turėtų būti atskirtos skirtingos vežimo operacijų rūšys, priklausomai nuo ryšio su priimančiosios valstybės narės teritorija laipsnio;
- (10) kai vairuotojas dalyvauja dvišalėse vežimo operacijose, vykdomose iš valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi įmonė (toliau – įsisteigimo valstybė narė), į kitos valstybės narės ar trečiosios valstybės teritoriją arba atgal į įsisteigimo valstybę narę, paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare. Tikėtina, kad vienos kelionės metu vairuotojas atliks kelias dvišales vežimo operacijas. Jeigu tokioms dvišalėms operacijoms būtų taikomos komandiravimo taisyklės, ir todėl priimančiojoje valstybėje narėje garantuojamos darbo sutarties sąlygos, būtų neproporcingai apribota laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas;
- (11) turėtų būti patikslinta, kad tarptautinis vežimas tranzitu per valstybės narės teritoriją nėra komandiravimo atvejis. Tokioms operacijoms būdinga tai, kad vairuotojas kerta valstybę narę nepakraudamas ar neiškraudamas krovinių ir neįlaipindamas ar neišlaipindamas keleivių, todėl nėra reikšmingos sąsajos tarp vairuotojo veiklos ir valstybės narės, kuri kertama tranzitu. Todėl sustojimai dėl, pavyzdžiui, higienos priemonių nedaro įtakos tam, kad vairuotojo buvimas valstybėje narėje būtų laikomas tranzitu;
- (12) kai vairuotojas dalyvauja kombinuotojo vežimo operacijoje, pradinėje arba galutinėje kelio atkarpoje teikiamos paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare, jeigu pats vežimas ta kelio atkarpa yra dvišalė vežimo operacija. Tačiau, kai vežimo atitinkama kelio atkarpa operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje arba kaip nedvišalė tarptautinė vežimo operacija, tuomet tai laikoma pakankama sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija ir todėl tokiu atveju turėtų būti taikomos komandiravimo taisyklės;
- (13) kai vairuotojas vykdo kitų rūšių operacijas, visų pirma kabotažo operacijas arba nedvišales tarptautines vežimo operacijas, yra pakankama sąsaja su priimančiosios valstybės narės teritorija. Sąsaja egzistuoja vykdamas kabotažo operacijas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 1072/2009 ⁽⁶⁾ ir (EB) Nr. 1073/2009 ⁽⁷⁾, nes visa vežimo operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje ir todėl paslauga yra glaudžiai susijusi su priimančiosios valstybės narės teritorija. Nedvišalei tarptautinei vežimo operacijai būdinga tai, kad vairuotojas dalyvauja vykdamas tarptautinį vežimą už komandiruojančios įmonės įsisteigimo valstybės narės ribų. Todėl teikiamos paslaugos yra susijusios su atitinkamomis priimančiosiomis valstybėmis narėmis, o ne su įsisteigimo valstybe nare. Tais atvejais konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisykles reikalaujama taikyti tik administracinių reikalavimų ir kontrolės priemonių atžvilgiu;
- (14) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad, vadovaujantis Direktyva 2014/67/ES, kitų valstybių narių transporto įmonėms bei komandiruotiems vairuotojams būtų prieinamai ir skaidriai sudaryta galimybė susipažinti su Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnyje nurodytomis darbo sutarties sąlygomis, nustatytomis nacionaliniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose arba kolektyvinėse sutartyse ar arbitražo sprendimuose, kurie jų teritorijose buvo paskelbti visuotinai taikytinai arba kitaip taikomi pagal Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnio 1 ir 8 dalis. Tai turėtų apimti, kai

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

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

- (15) Sąjungos vežėjai susiduria su vis didėjančia trečiojoje šalyse įsisteigusių vežėjų konkurencija. Todėl labai svarbu užtikrinti, kad Sąjungos vežėjai nebūtų diskriminuojami tų vežėjų atžvilgiu. Pagal Direktyvos 96/71/EB 1 straipsnio 4 dalį ne Bendrijoje įsisteigusios įmonės negali būti taikomos palankesnės sąlygos už tas, kurios taikomos valstybės narės teritorijoje įsisteigusios įmonės. Tas principas taip pat turėtų būti taikomas šioje direktyvoje numatytų specialių komandiravimo taisyklių atžvilgiu. Jis visų pirma turėtų būti taikomas, kai trečiųjų valstybių vežėjai vykdo vežimo operacijas pagal dvišalius ar daugiašalius susitarimus, kuriais suteikiama galimybė patekti į Sąjungos rinką;
- (16) Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) daugiašalė kvotų sistema yra viena iš pagrindinių priemonių, kuriomis reglamentuojamas trečiųjų šalių vežėjų patekimas į Sąjungos rinką ir Sąjungos vežėjų patekimas į trečiųjų šalių rinkas. Dėl kiekvienai ETMK šaliai narėi skiriamų leidimų skaičiaus sprendžiama kasmet. Valstybės narės turi gerbti savo išpareigojimą nediskriminuoti Sąjungos vežėjų, kai ETMK susitariama dėl patekimo į Sąjungos rinką sąlygų;
- (17) įgaliojimai derėtis dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ir ši susitarimą sudaryti priklauso Sąjungos išorės kompetencijai. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 ⁽⁸⁾ 2 straipsnio 3 dalį Sąjunga turėtų suderinti kontrolės mechanizmus, kuriuos galima taikyti siekiant kontroliuoti, ar trečiųjų šalių įmonės laikosi nacionalinių ir Sąjungos socialinių taisyklių, su Sąjungos įmonėmis taikomais kontrolės mechanizmais;
- (18) su sunkumais susidurta taikant Direktyvoje 96/71/EB nurodytas darbuotojų komandiravimo taisykles bei Direktyvoje 2014/67/ES nustatytas administracinių reikalavimų taisykles kelių transporto sektoriuje, kuriam būdingas didelis judumas. Dėl nekoordinuojamų nacionalinių priemonių, skirtų užtikrinti darbuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje nuostatų taikymą ir vykdymą, kyla teisinis netikrumas ir vežėjams, kurie nėra Sąjungos rezidentai, tenka didelė administracinė našta. Todėl buvo nepagrįstai apribota laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas, o tai daro neigiamą šalutinį poveikį darbo vietoms ir vežėjų konkurencingumui. Todėl būtina suderinti administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones. Tokiu būdu vežėjai būtų apsaugoti nuo bereikalingo gaišinimo;
- (19) norint užtikrinti veiksmingą ir efektyvų darbuotojų komandiravimo taisyklių, taikomų šiam konkrečiam sektoriui, vykdymą ir išvengti neproporcingos administracinės naštos, kuri tektų vežėjams, kurie nėra Sąjungos rezidentai, kelių transporto sektoriuje turėtų būti nustatyti konkretūs administraciniai reikalavimai ir kontrolės priemonės, visapusiškai pasinaudojant kontrolės priemonių, pavyzdžiui, skaitmeninių tachografų, teikiamomis galimybėmis. Siekiant stebėti, kaip laikomasi šioje direktyvoje bei Direktyvoje 96/71/EB nustatytų pareigų ir tuo pačiu metu tą užduotį padaryti mažiau sudėtingą, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama vežėjams taikyti tik šioje direktyvoje nurodytus administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones, kurie yra pritaikyti kelių transporto sektoriui;
- (20) transporto įmonėms reikia teisinio tikrumo taisyklių ir reikalavimų, kurių jos turi laikytis, atžvilgiu. Tos taisyklės ir tie reikalavimai turėtų būti aiškūs, suprantami ir lengvai prieinami transporto įmonėms ir jais turėtų būti sudaroma galimybė atlikti efektyvius patikrinimus. Svarbu, kad dėl naujų taisyklių neatsirastų nereikalingos administracinės naštos ir kad jas nustatant būtų tinkamai atsižvelgta į mažųjų ir vidutinių įmonių interesus;

⁽⁸⁾ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

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

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

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

⁽¹¹⁾ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

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

⁽¹³⁾ 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

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

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽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 (OL L 300, 2009 11 14, p. 51).

⁽¹⁶⁾ 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39).

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

- (37) siekiant atspindėti geriausios praktikos pokyčius, kiek tai susiję su patikrinimais ir standartine įranga, kurią turi turėti patikrinimus atliekantys padaliniai, ir nustatyti arba atnaujinti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ar Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014⁽¹⁷⁾ pažeidimų sunkumo vertinimą, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal SESV 290 straipsnį, kuriais atitinkamai būtų iš dalies keičiami Direktyvos 2006/22/EB I, II ir III priedai. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁽¹⁸⁾ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (38) todėl Direktyva 2006/22/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista;
- (39) transporto įmonėms taikomos tam tikros specialios komandiravimo taisyklės ir joms tenka atsakomybė už tų taisyklių pažeidimų, kuriuos jos padaro, pasekmes. Tačiau, siekdamas užkirsti kelią įmonių, užsakančių krovinių vežimo kelių transportu paslaugas, piktnaudžiavimui, valstybės narės taip pat turėtų nustatyti aiškias ir nuspėjamas taisykles, reglamentuojančias sankcijas krovinių siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams tais atvejais, kai jie žinojo arba, atsižvelgiant į visas susijusias aplinkybes, turėjo žinoti, kad jų užsakytomis vežimo paslaugomis bus pažeistos specialios komandiravimo taisyklės;
- (40) siekiant užtikrinti sąžiningas konkurencijos sąlygas ir vienodas sąlygas darbuotojams ir įmonėms, reikia siekti progreso pažangiojo vykdymo užtikrinimo srityje ir teikti bet kokią galimą paramą visiškam rizikos įvertinimo sistemų įdiegimui ir naudojimui;
- (41) Komisija turėtų įvertinti darbuotojų komandiravimo taisyklių taikymo ir vykdymo užtikrinimo poveikį kelių transporto sektoriui ir pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai to vertinimo rezultatų ataskaitą, kai tinkama, kartu su pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto;
- (42) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. viena vertus, užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir socialinę apsaugą, o kita vertus, vežėjams – tinkamas verslo ir sąžiningos konkurencijos sąlygas, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl šios direktyvos masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (43) nacionalinės priemonės, kuriomis ši direktyva perkeliama į nacionalinę teisę, turėtų būti taikomos nuo 18 mėnesių po šios direktyvos įsigaliojimo dienos. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/957⁽¹⁹⁾ turi būti taikoma kelių transporto sektoriui pagal tos direktyvos 3 straipsnio 3 dalį nuo 2022 m. vasario 2 d.,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Konkrečios vairuotojų komandiravimo taisyklės

1. Šiuo straipsniu nustatomos konkrečios taisyklės dėl tam tikrų Direktyvos 96/71/EB aspektų, susijusių su kelių transporto vairuotojų komandiravimu, ir tam tikrų Direktyvos 2014/67/ES aspektų, susijusių su šių vairuotojų komandiravimui taikomais administraciniais reikalavimais ir kontrolės priemonėmis.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

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

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

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

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

Nuo 2022 m. vasario 2 d., t. y. nuo dienos, kai reikalaujama, kad vairuotojai pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 7 dalį rankiniu būdu registruotų duomenis apie sienos kirtimą, valstybės narės šios dalies pirmoje ir antroje pastraipose nustatytą išimtį krovinių vežimui taip pat taiko, jeigu vairuotojas, vykdydamas dvišalę vežimo operaciją, taip pat atlieka vieną pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmą valstybėse narėse arba trečiojoje valstybėje, kurias jis kerta, su sąlyga, kad vairuotojas nepakrauna prekių ir jų neiškrauna toje pačioje valstybėje narėje.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Taikant Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnio 1a dalį laikoma, kad komandiravimo laikotarpis baigiasi, kai vairuotojas, vykdydamas tarptautinį krovinių ar keleivių vežimą, išvyksta iš priimančiosios valstybės narės. Tas komandiravimo laikotarpis nesumuojamas su ankstesniais komandiravimo laikotarpiais, kai tokias tarptautines operacijas vykdo tas pats vairuotojas arba kitas vairuotojas, kurį jis pakeičia.

9. Valstybės narės turi užtikrinti, kad, laikantis Direktyvos 2014/67/ES, su Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnyje nurodytomis darbo sutarties sąlygomis, nustatytais nacionaliniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose arba kolektyvinėse sutartyse ar arbitražo sprendimuose, kurie jų teritorijose buvo paskelbti visuotinai taikytiniais arba yra kitaip taikomi pagal tos Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnio 1 ir 8 dalis, būtų prienamai ir skaidriai sudaryta galimybė susipažinti ir kitų valstybių narių transporto įmonėms bei komandiruotiems vairuotojams. Atitinkama informacija visų pirma apima darbo užmokesčio sudedamąsias dalis, kurios yra privalomos pagal tokias priemones, be kita ko, kai tinkama, pagal kolektyvines sutartis, kurios paprastai taikomos visoms panašioms įmonėms atitinkamoje geografinėje vietovėje.

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

11. Nukrypstant nuo Direktyvos 2014/67/ES 9 straipsnio 1 ir 2 dalių, valstybės narės gali nustatyti tik šiuos administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones vairuotojų komandiravimo atžvilgiu:

a) įpareigoti kitoje valstybėje narėje įsisteigusį vežėją ne vėliau kaip prasidėjus komandiruotei pateikti valstybės narės, į kurią komandiruojamas vairuotojas, nacionalinėms kompetentingoms institucijoms komandiravimo deklaraciją, naudojantis viešosios sąsajos, sujungtos su Vidaus rinkos informacine sistema (IMI), nustatyta Reglamentu (ES) Nr. 1024/2012, daugiakalbe standartine forma; toje komandiravimo deklaracijoje nurodoma ši informacija:

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

ii) transporto vadybininko arba kito kontaktnio asmens įsisteigimo valstybėje narėje, kuris palaikytų ryšius su priimančiosios valstybės narės, kurioje teikiamos paslaugos, kompetentingomis institucijomis ir kuris siųstų dokumentus arba pranešimus ir juos gautų, kontaktiniai duomenys;

iii) vairuotojo tapatybė, gyvenamosios vietos adresas ir jo vairuotojo pažymėjimo numeris;

iv) vairuotojo darbo sutarties galiojimo pradžios data ir jai taikoma teisė;

v) numatoma komandiravimo pradžios ir pabaigos data;

vi) motorinių transporto priemonių registracijos numeriai;

vii) ar vykdoma transporto paslaugų rūšis yra krovinių vežimas, keleivių vežimas, tarptautinis vežimas arba kabotažo operacija;

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

i) per IMI pateiktos komandiravimo deklaracijos kopiją;

⁽²⁰⁾ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽²¹⁾ 1991 m. spalio 14 d. Tarybos direktyva 91/533/EEB dėl darbdavio pareigos informuoti darbuotojus apie galiojančias sutartis arba darbo santykių sąlygas (OL L 288, 1991 10 18, p. 32).

16. Valstybių narių kompetentingos institucijos glaudžiai bendradarbiauja ir teikia savitarpio pagalbą ir visą atitinkamą informaciją, laikydamosi Direktyvoje 2014/67/ES ir Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytų sąlygų.

2 straipsnis

Direktyvos 2006/22/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2006/22/EB iš dalies keičiama taip:

1. pavadinimas pakeičiamas taip:

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

2. 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

Dalykas

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

(*) 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

(**) 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

(***) 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).“;

3. 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„Šie patikrinimai kasmet apima didelę tipinę atrankinę mobilių darbuotojų, vairuotojų, įmonių bei transporto priemonių, kurioms taikomi reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014, ir mobilių darbuotojų ir vairuotojų, kuriems taikoma Direktyva 2002/15/EB, grupę. Patikrinimai keliuose, kaip laikomasi Direktyvos 2002/15/EB, apsiriboja tik tais aspektais, kurie gali būti veiksmingai patikrinti naudojant tachografą ir susijusią įrašymo įrangą. Išsamus atitiktis Direktyvos 2002/15/EB nuostatomis patikrinimas gali būti atliekamas tik įmonių patalpose.“;

b) 3 dalies pirmą ir antrą pastraipą pakeičiamos taip:

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

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

c) įterpiama ši dalis:

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

d) 4 dalis pakeičiama taip:

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

4. 3 straipsnio penkta pastraipa pakeičiama taip:

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

5. 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Suderinti patikrinimai

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

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

6. 6 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

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

7. 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) b punktas pakeičiamas taip:

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

ii) papildoma šiuo punktu:

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

b) 3 dalis pakeičiama taip:

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

8. 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Keitimasis informacija

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

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

b) jei atskirais atvejais valstybė narė pateikia pagrįstą prašymą.

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

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

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

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

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

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

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

9. 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

Ne vėliau kaip 2021 m. birželio 2 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato bendrą įmonės rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulę. Ta bendra formulė atsižvelgiama į įvykdytų pažeidimų skaičių, sunkumą ir dažnumą, ir kontrolės, per kurią jokių pažeidimų nenustatyta, rezultatus, taip pat į tai, ar kelių transporto įmonė visose savo transporto priemonėse naudojo išmaniuosius tachografus pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 II skyrių. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šios direktyvos 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

b) 2 dalies antras sakinyš išbraukiamas;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

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

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

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

d) papildoma šiomis dalimis:

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

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

10. 11 straipsnis pakeičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

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

b) 3 dalis pakeičiama taip:

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

11. 12–15 straipsniai pakeičiami taip:

„12 straipsnis

Komiteto procedūra

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

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

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

13 straipsnis

Įgyvendinimo priemonės

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

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

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

14 straipsnis

Derybos su trečiosiomis valstybėmis

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

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

15 straipsnis

Priedų atnaujinimas

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

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

12. įterpiamas šis straipsnis:

„15a straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 9 straipsnio 3 dalyje ir 15 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2020 m. rugpjūčio 1 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki 5 metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 9 straipsnio 3 dalyje ir 15 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros (*) nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 9 straipsnio 3 dalį ir 15 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

(*) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“;

13. I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) A dalis iš dalies keičiama taip:

i) 1 ir 2 punktai pakeičiami taip:

- „1. kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmė, pertraukos ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpiai; taip pat ankstesnių dienų registracijos lapai, kurie privalo būti transporto priemonėje pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 36 straipsnio 1 ir 2 dalis ir (arba) to paties laikotarpio duomenys, saugomi vairuotojo kortelėje ir (arba) įrašymo įrangos atmintyje pagal šios direktyvos II priedą ir (arba) spaudiniuose;
2. Reglamento (ES) Nr. 165/2014 36 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytam laikotarpiui, visi atvejai, kai viršijamas transporto priemonės leistinas greitis, N₃ kategorijos transporto priemonėms apibrėžtini kaip bet kokie ilgesni kaip vienos minutės laikotarpiai, kurių metu transporto priemonė viršija 90 km/h greitį, arba M₃ kategorijos transporto priemonėms – kai viršijamas 105 km/h greitis (N₃ ir M₃ kategorijos yra apibrėžtos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB (*));

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

ii) 4 punktas pakeičiamas taip:

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

iii) papildoma šiuo punktu:

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

b) B dalis iš dalies keičiama taip:

i) pirma pastraipa papildoma šiais punktais:

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

ii) antra pastraipa pakeičiama taip:

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

3 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 1024/2012 dalinis pakeitimas

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

- „13. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentams (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 ir Direktyvai 2002/15/EB dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinės teisės aktų įgyvendinti ir kuria panaikinama Tarybos direktyva 88/599/EEB (*): 8 straipsnis.
14. 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (**): 1 straipsnio 14 dalis.

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

(**) OL L 249, 2020 7 31, p. 49.“

4 straipsnis

Komiteto procedūra

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

5 straipsnis

Baudos ir sankcijos

1. Valstybės narės nustato baudų, taikomų siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams pažeidus pagal 1 straipsnį priimtas nacionalines nuostatas, jei jie žinojo arba, atsižvelgiant į visas atitinkamas aplinkybes, turėjo žinoti, kad jų užsakytomis vežimo paslaugomis pažeidžiamos tos nuostatos.
2. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus pagal 1 straipsnį priimtas nacionalines nuostatas, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasomos ir nediskriminuojančios.

6 straipsnis

Pažangus vykdymo užtikrinimas

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

7 straipsnis

Vertinimas

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

*8 straipsnis***Mokymas**

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

Darbdaviai užtikrina, kad jų vairuotojai įgytų žinių apie savo teises ir pareigas, kylančias iš šios direktyvos.

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

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

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

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

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

*10 straipsnis***Įsigaliojimas**

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

*11 straipsnis***Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2020 m. liepos 15 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

D.M. SASSOLI

Tarybos vardu

Pirmininkas

J. KLOECKNER

ISSN 1977-0723 (elektroninis leidimas)
ISSN 1725-5120 (popierinis leidimas)



Europos Sąjungos leidinių biuras
L-2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT