

Briuselis, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Kelių transporto sektoriuje Sąjungos socialinės taisyklės padeda siekti politikos tikslų: pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, užtikrinti sąžiningą kelių transporto įmonių konkurenciją ir didinti visų kelių eismo dalyvių saugumą. Šių taisyklių pritaikymas sektoriaus poreikiams, jų taikymo supaprastinimas ir vienodas bei veiksmingas taikymo užtikrinimas – svarbi Komisijos strategijos, kuria siekiama geriau integruoti ES kelių transporto rinką ir pasiekti, kad sektorius veiktų sąžiningai, veiksmingai ir socialiai atsakingai, kaip nurodyta 2011 m. kovo 28 d. transporto politikos baltojoje knygoje¹, dalis.

Svarbiausios kelių transporto sektoriui taikomos socialinės taisyklės apima nuostatas dėl vairuotojų darbo laiko organizavimo, nustatytas Direktyvoje 2002/15/EB², būtiniausius vykdymo užtikrinimo reikalavimus, nustatytus Direktyvoje 2006/22/EB, taisykles dėl vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laiko pagal Reglamentą (EB) Nr. 561/2006³, nuostatas dėl darbuotojų komandiravimo, nustatytas Direktyvoje 96/71/EB⁴ ir Direktyvoje dėl vykdymo užtikrinimo 2014/67/ES⁵. Šie teisės aktai – dalis platesnio masto pastangų pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, užtikrinti sąžiningą veiklos vykdytojų konkurenciją ir pagerinti eismo saugumą Europos keliuose, taip pat užtikrinti vairuotojų socialinės apsaugos ir veiklos vykdytojų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas pusiausvyrą.

Pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) 2015–2017 m. atlikus kelių transporto sektoriui taikomų socialinės teisės aktų ir jų vykdymo užtikrinimo *ex post* vertinimą⁶, padaryta išvada, kad galiojančiomis taisyklėmis negalima veiksmingai ir efektyviai sumažinti darbo sąlygų pablogėjimo ir konkurencijos iškraipymo rizikos. Taip yra dėl teisinės sistemos trūkumų. Kai kurios taisyklės yra neaiškios, netinkamos arba jas sudėtinga įgyvendinti ar užtikrinti jų vykdymą, todėl bendros taisyklėse valstybėse narėse įgyvendinamos skirtingai ir kyla vidaus rinkos susiskaidymo rizika.

Išanalizavus problemas matyti, kad reikia skubiai spręsti skirtingo direktyvų 96/71/EB ir 2014/67/ES aiškinimo ir taikymo kelių transporto sektoriuje problemą. Poveikio vertinime, pagrindžiančiame šį pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, padaryta išvada, kad nuostatos dėl komandiravimo ir administraciniai reikalavimai netinka dėl tarptautinio kelių transporto sektoriui būdingo didelio vairuotojų darbo judumo. Dėl to veiklos vykdytojams tenka neproporcinga reglamentavimo našta ir sudaromos nepagrįstos kliūtys teikti tarpvalstybines paslaugas. Teisiniai ir praktiniai sunkumai, su kuriais susiduriama taikant komandiravimo taisykles kelių transporto sektoriuje, buvo nurodyti 2016 m. kovo 8 d. Komisijos pasiūlymo iš dalies pakeisti Direktyvą 96/71/EB⁷ 10 konstatuojamojoje dalyje: *tarptautinio kelių transporto sektoriui būdingas didelis darbo judumas, todėl Direktyvos dėl darbuotojų komandiravimo įgyvendinimas šioje srityje kelia įvairių teisinių klausimų ir sunkumų (ypač tada, kai sąsaja su atitinkama valstybe narė yra nepakankama). Būtų*

¹ KOM(2011) 144 galutinis.

² OL L 80, 2002 3 23, p. 35.

³ OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

⁴ OL L 18, 1997 1 21, p. 1.

⁵ OL L 159, 2014 5 28, p. 11.

⁶ Buvo atliktas Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laiko, Direktyvos 2006/22/EB dėl Reglamento nuostatų vykdymo ir Direktyvos 2002/15/EB dėl kelių transporto mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo *ex post* vertinimas.

⁷ COM(2016) 128.

geriausia šias problemas spręsti parengiant konkretaus sektoriaus teisės aktus, taikytinus drauge su kitomis ES iniciatyvomis, kuriomis siekiama pagerinti kelių transporto vidaus rinkos veikimą.

Šiame pasiūlyme išdėstomas holistinis požiūris į tai, kaip šalinti vairuotojų netinkamų darbo sąlygų riziką, įskaitant darbo sutarties sąlygas, ir kartu sumažinti veiklos vykdytojams tenkančią reglamentavimo naštą ir išvengti konkurencijos iškraipymo. Svarbiausias tikslas – užtikrinti pusiausvyrą tarp vairuotojų tinkamų darbo sąlygų ir veiklos vykdytojų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis pasiūlymas yra šiuo metu vykdomos platesnės Sąjungos kelių transporto teisės aktų peržiūros dalis. Jis yra glaudžiai susijęs su iniciatyva padidinti taisyklių dėl vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laiko, nustatytų Reglamente (EB) Nr. 561/2006, ir taisyklių dėl tachografų naudojimo, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 165/2014, aiškumą ir adekvatumą. Pasiūlymas taip pat susijęs su vykstančia vidaus rinkos taisyklių dėl vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla (Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009), patekimo į tarptautinio krovinių vežimo rinką (Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009) ir patekimo į tarptautinę keleivių vežimo rinką (Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009) peržiūra. Socialinės ir rinkos taisyklės sudaro visapusišką ir darnią teisinę sistemą, o jų nuoseklus ir veiksmingas vykdymo užtikrinimas svarbus norint sukurti sąžiningą, saugų, aplinkosaugos ir socialiniu požiūriu tvarų kelių transporto sektorių. Nė viena iniciatyva negali veiksmingai išspręsti esamų socialinių ir rinkos problemų.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymu padedama siekti dviejų šios Komisijos prioritetų, būtent sukurti stipresnę ir teisingesnę vidaus rinką ir skatinti darbo vietų kūrimą, ekonomikos augimą ir investicijas. Jis dera su veiksmais, kuriais siekiama kovoti su socialiniu neteisingumu ir nesąžininga konkurencija ir sukurti socialinę sistemą, suteikiančią naujų užimtumo galimybių ir sudarysiančią sąžiningas verslo sąlygas.

Pasiūlymo tikslas – užtikrinti deramas darbo sąlygas ir tinkamą socialinę apsaugą. Todėl jis atitinka Komisijos socialinės darbotvarkės tikslus ir iniciatyvą sukurti ES socialinių teisių ramstį. Be to, pasiūlymas atitinka Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 31 straipsnį, kuriame numatyta teisė į tinkamas ir teisingas darbo sąlygas.

Pasiūlymas padeda įgyvendinti REFIT programą, nes mažinama reglamentavimo našta, paprastinamos ir prie konkrečių sektoriaus poreikių pritaikomos tam tikros taisyklės. Tai taip pat leis padaryti vykdymo užtikrinimą veiksmingesnį, nes bus geriau naudojamosi esamomis kontrolės priemonėmis ir sistemomis.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Šiuo pasiūlymu iš dalies keičiama Direktyva 2006/22/EB ir nustatomos konkrečiai šiam sektoriui skirtos taisyklės dėl darbuotojų komandiravimo, susijusios su direktyvomis 96/71/EB ir 2014/67/ES.

Direktyva 2006/22/EB yra pagrįsta dabartinio Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalimi ir šia nuostata reikėtų remtis atliekant šį pakeitimą.

Direktyvos 96/71/EB ir 2014/67/ES yra pagrįstos dabartinio SESV 53 straipsnio 1 dalimi. Vis dėlto siūlomos taisyklės susijusios tik su transporto paslaugų teikimu, todėl reikėtų remtis SESV 91 straipsnio 1 dalimi.

.

- **Subsidiarumo principas**

ES ir valstybės narės turi bendrą kompetenciją reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą. Tačiau galiojančias taisykles iš dalies pakeisti gali tik ES teisės aktų leidėjas.

Esamų teisės aktų trūkumai reiškia, kad valstybės narės nevienodai įgyvendina ES socialines taisykles, įskaitant dėl darbuotojų komandiravimo, ir užtikrina jų vykdymą. Gairių arba vien valstybių narių reguliavimo nepakaktų, norint užtikrinti, kad socialinės taisyklės kelių transporto sektoriuje būtų nuosekliai taikomos ir užtikrinamas jų laikymasis visoje ES. Todėl veiksmai ES lygiu yra pagrįsti.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymu neviršijama to, kas būtina, kad būtų pašalintos nustatytos problemos: netinkamos vairuotojų darbo sąlygos ir veiklos vykdytojų konkurencijos iškraipymas.

Kaip nurodyta poveikio vertinimo 7.2 skirsnyje, pasiūlyme pateikiama tinkamiausia ir proporcingiausia politikos galimybė, užtikrinanti vairuotojų darbo sąlygų gerinimo, reglamentavimo naštos veiklos vykdytojams mažinimo ir veiksmingo taisyklių vykdymo užtikrinimo tarpvalstybiniu mastu pusiausvyrą.

Pasiūlyme daugiausia dėmesio skiriama tam tikrų taisyklių supaprastinimui, patikslinimui ir pritaikymui, kad jos tenkintų sektoriaus poreikius. Juo vengiama bet kokios nereikalingos administracinės naštos veiklos vykdytojams ir siekiama užtikrinti, kad valstybių narių administracinis bendradarbiavimas ir savitarpio pagalba būtų proporcingi. Poveikio vertinime padaryta išvada, kad numatytos politikos priemonės neturės neproporcingo poveikio MVĮ.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi pasiūlymu numatyta nedaug Direktyvos 2006/22/EB pakeitimų ir nustatomos konkrečiai šiam sektoriui skirtos taisyklės dėl kelių transporto sektoriaus darbuotojų komandiravimo, susijusios su direktyvomis 96/71/EB ir 2014/67/ES, todėl pasirinkta priemonė taip pat yra direktyva.

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

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

2015–2017 m. buvo atliktas išsamus Direktyvos dėl vykdymo užtikrinimo 2006/22/EB, Reglamento dėl vairavimo trukmės (EB) Nr. 561/2006 ir Direktyvos dėl darbo laiko 2002/15/EB ex post vertinimas⁸. Šį vertinimą papildė išorės tyrimas⁹.

Nustatytos tokios pagrindinės problemos:

⁸ Žr. išnašą Nr. 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- skirtingas nuostatos dėl laikotarpių, kai vairuotojas yra ne transporto priemonėje, registravimo aiškinimas ir vykdymo užtikrinimas;
- darbo laiko taisyklių pažeidimas, dėl kurio vairuotojai dirba per daug valandų ir pavargsta, o tai turi neigiamą poveikį vairuotojų sveikatai bei saugumui ir kelių eismo saugumui;
- prastai užtikrinamas darbo laiko nuostatų vykdymas ir trūksta vienodų duomenų apie stebėseną ir atitikties patikrinimus;
- menkas valstybių narių administracinis bendradarbiavimas ir savitarpio pagalba, kliudantys nuosekliai taikyti ES taisykles;
- nenuoseklios transporto įmonių rizikos vertinimo nacionalinės sistemos, o tai trukdo keistis informacija ir palyginti duomenis siekiant vykdyti veiksmingus patikrinimus;
- nepakankamai naudojami rizikos vertinimo sistemose esantys duomenys, o tai trukdo veiksmingai ir tikslingai atlikti kontrolę;
- nesumažinta darbo sąlygų pablogėjimo rizika, siejama su neadekvačiu vairuotojų, kurie ilgai dirba ne toje šalyje, kurioje buvo įdarbinti, darbo užmokesčiu ir socialine apsauga.

Nuostatos dėl darbuotojų komandiravimo nebuvo atskirai vertinamos atliekant šį REFIT vertinimą. Tačiau sunkumai taikant skirtingas nacionalines priemones dėl kelių transporto sektoriaus darbuotojų komandiravimo atskleidė, kad bendros komandiravimo taisyklės netinka kelių transporto sektoriui, kuriam būdingas didelis darbo judumas, o administraciniai reikalavimai sukelia neproporcingai didelę našta, todėl ribojama laisvė teikti tarpvalstybines paslaugas.

• **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Rengiant šį pasiūlymą vyko išsamios konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis, kurios atitiko minimaliuosius konsultacijoms su suinteresuotosiomis šalimis taikomus standartus, nustatytus 2002 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate (COM(2002) 704 galutinis).

Konsultacijose dalyvavo visos svarbios suinteresuotųjų šalių grupės: nacionalinės institucijos, vykdymo užtikrinimo institucijos, krovinio ir keleivinio kelių transporto vežėjams atstovaujančios asociacijos, ekspeditoriai, siuntėjai, MVI, profesinės sąjungos, vairuotojai ir kiti kelių transporto darbuotojai. Viso proceso metu plačiai konsultuotasi su Europos socialiniais partneriais. Taikyti įvairūs atvirų ir tikslinių konsultacijų metodai ir priemonės:

- 2015 m. birželio 4 d. aukšto lygio konferencijoje „Transporto socialinė darbotvarkė“ pradėtos plataus masto diskusijos apie kelių transporto sektoriaus socialinius aspektus. Joje dalyvavo apie 350 dalyvių: politikos formuotojai, transporto srities ekspertai ir socialiniai partneriai;
- 2015 m. pabaigoje surengti seminarai, kuriuose dalyvavo sektoriaus suinteresuotosios šalys, valstybių narių atstovai ir ES lygmens socialiniai partneriai. Diskutuojant daugiausia dėmesio skirta tam, kaip socialiniai ir vidaus rinkos teisės aktai veikė kelių transporto sektoriuje;
- 2016 m. balandžio 19 d. vyko kelių transportui skirta konferencija ir praktinis seminaras apie vidaus rinką ir kelių transporto sektoriaus socialinius aspektus. Sulaukta apie

400 dalyvių: valstybių narių atstovų, Europos Parlamento narių ir svarbiausių suinteresuotųjų šalių. Jie aptarė planuojamų kelių transporto iniciatyvų tikslus ir taikymo sritį;

- vykdyti penki specialiai parengti tyrimai, siekiant sužinoti nacionalinių transporto ministerijų (daugiausia dėmesio skirta taisyklių įgyvendinimui ir aiškinimui), vykdymo užtikrinimo institucijų (daugiausia dėmesio skirta vykdymo užtikrinimo praktikai, sąnaudoms ir naudai), įmonių (daugiausia dėmesio skirta teisės aktų poveikiui veiklos vykdytojams rinkoje), profesinių sąjungų (daugiausia dėmesio skirta su vairuotojais susijusiems teisės aktams) ir kitų suinteresuotųjų šalių, pavyzdžiui, pramonės asociacijų (daugiausia dėmesio skirta bendrai nuomonei apie teisės aktų poveikį) nuomones. Iš viso gautas 1 441 atsakymas (iš kurių 1 269 – iš kelių transporto įmonių);

- surengti pokalbiai su 90 suinteresuotųjų šalių (iš kurių 37 – vairuotojai) siekiant išsiaiškinti suinteresuotųjų šalių patirtį, kaip sekėsi užtikrinti vykdymą, ar jis buvo veiksmingas, ir su kokiomis atitikties problemomis susidurta;

- 2016 m. rugsėjo 5 d. – gruodžio 11 d. vyko viešos konsultacijos¹⁰ siekiant apibrėžti problemą ir rasti galimus sprendimus. Iš 1 378 atsakymų 1 209 pateikė vairuotojai, veiklos vykdytojai, siuntėjai ir ekspeditoriai, o 169 – nacionalinės institucijos, vykdymo užtikrinimo institucijos, darbuotojų organizacijos ir pramonės asociacijos;

- 2016 m. lapkričio 4 d. – 2017 m. sausio 4 d. buvo vykdoma MVĮ darbo grupės apklausa. Gauti 109 atsakymai, kuriuose išreikštos nuomonės apie teisinės sistemos peržiūros tikslus ir galimus sprendimus;

- atlikta internetinė vairuotojų apklausa (pateikti 345 atsakymai, kuriuose išsakytos nuomonės apie galimas priemones, tačiau 140 jų buvo gauta iš Nyderlandų ir 127 – iš Jungtinės Karalystės); Atliktas nacionalinėms institucijoms ir vykdymo užtikrinimo institucijoms skirtas tyrimas (gautas 41 atsakymas iš 27 ES valstybių narių, Norvegijos ir Šveicarijos) ir veiklos vykdytojams skirtas tyrimas (pateikti 73 atsakymai, tačiau ir vėl tai nebuvo visiškai reprezentatyvu, nes 58 atsakymai buvo iš Vengrijos);

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

Be to, Europos socialiniai partneriai buvo reguliariai informuojami ir su jais buvo konsultuojamasi keliuose dvišaliuose susitikimuose su Komisija ir reguliariai rengiamuose kelių transporto sektorių dialogo komiteto ir socialinių partnerių darbo grupės posėdžiuose.

Konsultacijose patvirtinta, kad pagrindinės problemos yra šios: 1) netinkamos vairuotojų darbo sąlygos; 2) vežėjų konkurencijos iškraipymas ir 3) reglamentavimo našta veiklos vykdytojams ir valstybėms narėms. Nustatytos tokios pagrindinės su šiomis problemomis susijusios teisinės problemos: neaiškios arba netinkamos socialinės taisyklės, nevienodas taisyklių taikymas, nenuoseklus ir neveiksmingas jų vykdymo užtikrinimas ir menkas valstybių narių administracinis bendradarbiavimas.

Kalbant apie politikos priemonių projektus, visos suinteresuotosios šalys parėmė idėją, kad reikia stiprinti vykdymo užtikrinimą ir vykdymo užtikrinimo institucijų bendradarbiavimą,

¹⁰ Rezultatų santrauka http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

nors kai kurios nacionalinės vykdymo užtikrinimo institucijos išsakė susirūpinimą dėl galimų papildomų vykdymo užtikrinimo sąnaudų. Visų pirma nacionalinės institucijos ir ES lygmens vykdymo užtikrinimo organizacijos labai pritarė (daugiau nei 70 proc.) priemonėms, kuriomis siekiama suderinti nacionalines rizikos vertinimo sistemas ir suteikti realiojo laiko prieigą prie jose esančių duomenų.

Suinteresuotųjų šalių nuomonės dėl komandiravimo sąlygų kelių transporto sektoriuje priemonių projektų išsiskyrė: ES 13 valstybės narės ir veiklos vykdytojai priemonei pritarė su išlyga (kad laiko riba nebūtų per maža), o profesinės sąjungos manė, kad ši priemonė vairuotojams nepalanki. ES 15 valstybių narių ir veiklos vykdytojų nuomonės skyrėsi. Administracinės naštos sumažinimo taikant komandiravimo taisykles kelių transporto sektoriuje priemonės palankiai įvertino dauguma konsultacijose dalyvavusių suinteresuotųjų šalių, išskyrus profesines sąjungas.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Išorės rangovai padėjo Komisijai parengti pagalbinių tyrimą dėl *ex post* vertinimo¹¹ ir atskirą poveikio vertinimui reikalingą pagalbinių tyrimą, kuris buvo užbaigtas 2017 m. gegužės mėn.

- **Poveikio vertinimas**

Prie iniciatyvos pridedamas poveikio vertinimas, kurį Reglamentavimo patikros valdyba įvertino teigiamai ir pateikė rekomendacijų. Į visas svarbiausias Valdybos pateiktas pastabas atsižvelgta peržiūrėjame poveikio vertinime (apžvalga pateikta 1 priede).

Apsvarstytos keturios politikos galimybės. Pagal pirmąsias tris politikos galimybes numatyta imtis nuo mažiau aktyvių iki aktyvesnių reglamentavimo veiksmų ir kurie galėtų turėti skirtingą (vis didesnę) poveikį, o ketvirtoji – horizontali ir jos priemonės galėtų būti derinamos su bet kuria iš pirmųjų trijų galimybių.

Pirmoji politikos galimybė daugiausia dėmesio skiria teisinės sistemos tikslinimui ir vykdymo užtikrinimo institucijų bendradarbiavimo stiprinimui. Antroji – vykdymo užtikrinimo stiprinimui ir darbuotojų darbo modelių gerinimui. Trečioji politikos galimybė siūlo iš esmės pakeisti taisykles, visų pirma uždrausti veiklos rezultatais pagrįstą darbo užmokestį. Ketvirtoji – pateikia konkrečiai šiam sektoriui skirtų kriterijų ir konkrečių vykdymo užtikrinimo priemonių, taikomų komandiruojančiam kelių transporto sektoriaus darbuotojams. Pateikti variantai pagal laiko ribas: variantas a – iš viso 3 dienos, b – 5 dienos, c – 7 dienos ir d – 9 dienos per kalendorinį mėnesį, praleistos priimančiosios valstybės narės teritorijoje, kurias viršijus užsienio veiklos vykdytojai taikomos priimančiosios valstybės narės minimalaus darbo užmokesčio ir kasmetinių mokamų atostogų taisyklės.

Pirmoji politikos galimybė pasirodė mažiausiai veiksminga sprendžiant teisinio netikrumo ir vairuotojų bei veiklos vykdytojų nelygybės problemą, nes numatytos priemonės savanoriško pobūdžio. Tai padidintų susirūpinimą dėl vairuotojams ir veiklos vykdytojams taikomų priemonių skaičiaus.

Atrodo, kad trečioji politikos galimybė turi tam tikrų neigiamų šalutinių poveikių keleivinio transporto vairuotojų darbo sąlygoms, nes taikant priemonę dėl atidėto kas savaitinio poilsio 20–33 proc. padidėtų nuovargio indeksas, o rizika kelių eismo saugumui – 4–5 proc. Dėl to

¹¹ Galutinė ataskaita <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

padidėtų nuovargis ir rizika, tačiau 3–5 proc. sumažėtų veiklos vykdytojų patiriamos reikalavimų laikymosi sąnaudos.

Antroji politikos galimybė suteiktų didžiausią teigiamą poveikį vairuotojų darbo sąlygų gerinimui (28 proc. sumažėtų nuovargio indeksas, o laikotarpis, kai vairuotojas yra ne namie, sumažėtų 43 proc. ES 13 vairuotojų atveju ir 16 proc. ES 15 vairuotojų atveju). Be to ji padėtų sumažinti konkurencijos iškraipymą ir pagerinti kelių eismo saugumą, nes taikomos priemonės užtikrintų nuoseklų ir veiksmingesnį vykdymo užtikrinimą, kartu šiek tiek sumažinant nacionalinių institucijų ir transporto įmonių patiriamą administracinę naštą.

Kalbant apie horizontalią galimybę (ketvirtoji politikos galimybė) dėl darbuotojų komandiravimo, veiklos vykdytojų patiriamos reikalavimų laikymosi sąnaudos būtų mažiausios tuo atveju, kai riba yra didesnė, nes būtų mažiau kelionių, kurioms taikomos minimalaus darbo užmokesčio taisyklės. Kita vertus, mažesnė laiko riba apimtų platesnę vairuotojų, teikiančių tarpvalstybinio masto kelių transporto paslaugas, grupę, todėl būtų sulaukta didesnio teigiamo poveikio: pagerėtų vairuotojų socialinės ir darbo sąlygos ir padidėtų šios profesijos patrauklumas.

Pasirinkus ketvirtąją politikos galimybę, veiklos vykdytojai sutaupytų daugiausiai, ypač dėl priemonių, susijusių su administraciniais ir kontrolės reikalavimais. Kasmet būtų sutaupyta apie 785 mln. EUR administracinių sąnaudų. Nebuvo galima įvertinti kiekybiškai, kiek būtų sutaupyta taikant antrąją politikos galimybę. Tačiau tikimasi, kad sumažėtų pažeidimų, taigi, ir dėl reikalavimų nesilaikymo patiriamų sąnaudų. Be to, suteikiamos galimybės padidinti transporto operacijų veiksmingumą ir skatinti vairuotojus dažniau grįžti namo. Vis dėlto, nacionalinės institucijos patirtų šiek tiek daugiau vykdymo užtikrinimo sąnaudų (nuo 1,3 iki 8 proc.), ypač dėl patikrinimų, kaip laikomasi darbo laiko taisyklių.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šiuo pasiūlymu siekiama programos REFIT tikslo didinti teisės aktų veiksmingumą ir mažinti įmonėms tenkančią reglamentavimo naštą. To siekiama supaprastinant ir pritaikant taisykles konkreitiems sektoriaus poreikiams ir veiksmingiau naudojantis vienodesnėmis vykdymo užtikrinimo priemonėmis ir duomenų bazėmis. Nors numatoma, kad nacionalinių institucijų patiriamos vykdymo užtikrinimo sąnaudos šiek tiek padidės, tačiau šis padidėjimas yra pateisinamas tuo, kad pagerės vairuotojų darbo sąlygos ir veiklos vykdytojų verslo sąlygos, o tai leis sumažinti dėl reikalavimų nesilaikymo patiriamas sąnaudas. Be to, pasiūlymas sudarys sąlygas veiksmingesniam vykdymo užtikrinimui, pavyzdžiui, vis dažniau naudojant rizikos vertinimo sistemas, kad būtų galima tikslingiau tikrinti reikalavimų nesilaikančius veiklos vykdytojus. Pasiūlymu nedaroma išimtis labai mažoms įmonėms, kadangi dėl to galėtų kilti nevienodų konkurencijos sąlygų ir nevienodų darbo sąlygų rizika.

Pagrindinės teisės

Pasiūlymu padedama siekti Pagrindinių teisių chartijos tikslų, ypač išdėstytų 31 straipsnyje, kuriame numatyta teisė į tinkamas ir teisingas darbo sąlygas.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas jokio poveikio Sąjungos biudžetui neturės.

5. KITI ELEMENTAI

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

Pokyčiai, ypač socialinių taisyklių pažeidimų skaičiaus, tipo ir dažnumo, bus stebimi nagrinėjant nacionalines įgyvendinimo ataskaitas ir analizuojant iš ES vykdymo užtikrinimo organizacijų gautus duomenis. Kelių transporto komitetas reguliariai stebės ir vertins įgyvendinimą ir vykdymo užtikrinimo klausimus. Informacija apie komandiravimą bus imama iš nacionalinių duomenų bazių, naudojant A1 formą – deklaraciją, kad komandiruotas darbuotojas tebėra apdraustas pagal savo šalies socialinės apsaugos sistemą.

Kiti pokyčiai rinkoje ir jų galimas poveikis darbo sąlygoms ir konkurencijos sąlygoms bus vertinami naudojant atitinkamus duomenis, gautus pagal kitas iniciatyvas, visų pirma pagal peržiūrėtą Reglamentą dėl patekimo į tarptautinio krovinių vežimo rinką.

- **Aiškinamieji dokumentai**

Šiuo pasiūlymu keičiamos dvi galiojančios direktyvos ir nustatomos konkrečios taisyklės, susijusios su dviem kitomis galiojančiomis direktyvomis. Jokie konkretūs aiškinamieji dokumentai dėl direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę nereikalingi.

- **Galimas Direktyvos 2002/15/EB pakeitimas**

Vadovaudamasi SESV 154 straipsniu, kuriame numatyta, kad užimtumo ir socialinių reikalų klausimais, nustatytais Sutarties 153 straipsnyje, reikia konsultuotis su Europos lygmens socialinių partnerių organizacijomis, Komisija pradės konsultacijas, siekdama sužinoti socialinių partnerių nuomonę apie galimą Sąjungos veiksmų kryptį, susijusią su Direktyva 2002/15/EB, kuri yra socialinių taisyklių kelių transporto sektoriuje teisinės sistemos dalis.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pagrindiniai pasiūlymo elementai:

Direktyva 2006/22/EB

1 straipsniu Direktyva 2006/22/EB iš dalies pakeičiama taip:

1 straipsnis. Dalykas

1 straipsnis iš dalies pakeičiamas siekiant patikslinti, kad šioje direktyvoje nustatyti vykdymo užtikrinimo reikalavimai taikomi ir tikrinant, ar laikomasi Direktyvos 2002/15/EB.

2 straipsnis. Patikrinimų sistemos

2 straipsnio 1 dalis iš dalies pakeičiama nustatant reikalavimą, kad valstybių narių vykdomi patikrinimai apimtų patikrinimą, ar laikomasi Direktyvoje 2002/15/EB nustatytų darbo laiko nuostatų.

2 straipsnio 3 dalyje nurodoma, kad minimalus patikrinimų, ar laikomasi Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatų, skaičius apima patikrinimus, ar laikomasi Direktyvos 2002/15/EB.

2 straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad valstybių narių Komisijai pateikta informacija apie patikrinimų keliuose ir įmonėse rezultatus apimtų patikrinimus, ar laikomasi Direktyvos 2002/15/EB.

6 straipsnis. Patikrinimai įmonėse

6 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad sunkūs pažeidimai, dėl kurių atliekami patikrinimai kelių transporto įmonėse, apima ir Direktyvos 2002/15/EB pažeidimus.

7 straipsnis. Ryšiai bendrijoje

7 straipsnio 1 dalyje įterpiamas d punktą nustatant reikalavimą, kad paskirtosios nacionalinės institucijos keistųsi informacija apie šios direktyvos ir Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą.

8 straipsnis. Keitimasis informacija

8 straipsnis iš dalies pakeičiamas siekiant išplėsti valstybių narių administracinį bendradarbiavimą ir savitarpio pagalbą. 8 straipsnio 1 dalis iš dalies pakeičiama, siekiant nustatyti, kad paskirtųjų nacionalinių institucijų keitimasis informacija apima ir keitimąsi informacija apie šios Direktyvos 2002/15/EB ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimą. 8 straipsnio 1a dalis įterpiama siekiant nustatyti terminus, per kuriuos valstybės narės institucija turi atsakyti į kitų valstybių narių pateiktus prašymus pateikti informacijos.

9 straipsnis. Rizikos įvertinimo sistema

9 straipsnis iš dalies pakeičiamas siekiant pagerinti nacionalinių rizikos vertinimo sistemų nuoseklumą ir veiksmingumą. 9 straipsnio 1 dalis papildoma antra pastraipa, kurioje reikalaujama, kad Komisija nustatytų vienodą transporto įmonių rizikos vertinimo apskaičiavimo formulę. Joje taip pat nurodyti kriterijai, į kuriuos reikia atsižvelgti nustatant tokią formulę, įskaitant išmaniųjų tachografų naudojimą. 9 straipsnio 2 dalis iš dalies pakeičiama siekiant paskatinti valstybes nares aptarti taisykles dėl papildomų patikrinimų atlikimo kelių transporto įmonėse, turinčiose aukštą rizikos įvertinimo koeficientą. 9 straipsnis papildomas 4 dalimi siekiant nustatyti, kad kontrolės institucijos gali naudotis rizikos vertinimo sistemoje esančiais duomenimis. 9 straipsnis papildomas 5 dalimi: nustatomas reikalavimas valstybėms narėms suteikti galimybę kitoms valstybėms narėms pateikus prašymą naudotis nacionalinėje rizikos vertinimo sistemoje esančia informacija.

11 straipsnis. Geriausia praktika

11 straipsnio 3 dalis papildoma nustatant reikalavimą Komisijai parengti bendrą požiūrį į kitų darbų, išskyrus vairavimą, laikotarpį registravimą ir kontroliavimą, kai vairuotojas yra ne transporto priemonėje ir todėl negali padaryti reikiamų tachografo įrašų.

1 priedas

A dalis papildoma 6 punktu, siekiant išplėsti patikrinimų keliuose apimtį, kad jie apimtų patikrinimus, ar laikomasi savaitės darbo laiko apribojimų. B dalis papildoma 4 punktu, siekiant išplėsti patikrinimų įmonėse apimtį, įtraukiant savaitės darbo laiko, pertraukų ir naktinio darbo nuostatų, nustatytų Direktyvoje 2002/15/EB, patikrinimus.

Konkrečios komandiravimo kelių transporto sektoriuje taisyklės, turinčios viršenybę prieš tam tikras Direktyvos 96/71/EB ir Direktyvos 2014/67/ES nuostatas

2 straipsnio 1 dalis

2 straipsnio 1 dalyje paaiškinami konkrečių komandiravimo kelių transporto sektoriuje taisyklių, turinčių viršenybę prieš atitinkamas Direktyvos 96/71/EB ir Direktyvos 2014/67/ES nuostatas, nustatymo tikslai.

2 straipsnio 2 ir 3 dalys

2 straipsnio 2 dalyje nurodytas minimalus komandiravimo laikotarpis, kurio neišbuvus priimančiosios valstybės narės minimalaus darbo užmokesčio ir kasmetinių mokamų atostogų taisyklės netaikomos tarptautinio kelių transporto operacijų atveju. Ši laiko riba netaikoma kabotažui, nes visa transporto operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje. Todėl

kabotažui turėtų būti taikomos priimančiosios valstybės narės minimalaus darbo užmokesčio ir minimalių kasmetinių mokamų atostogų taisyklės, nepriklausomai nuo vairuotojo atliekamų operacijų dažnumo ir trukmės; 3 dalyje toliau paaiškinamas tokių komandiravimo laikotarpių apskaičiavimo metodas.

2 straipsnio 4 dalis

3 straipsnio 4 ir 5 dalyse nustatyti konkretūs administraciniai reikalavimai ir kontrolės priemonės, kurias taikant tikrinama, ar laikomasi nuostatų dėl darbuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės

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 nuomonę¹²,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹³,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) siekiant sukurti saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių, reikia užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir socialinę apsaugą, o veiklos vykdytojams tinkamas verslo ir sąžiningos konkurencijos sąlygas;
- (2) dėl kelių transporto paslaugoms būdingo didelio mobilumo itin daug dėmesio reikia skirti tam, kad būtų užtikrinta, jog vairuotojai galėtų pasinaudoti savo teisėmis, o veiklos vykdytojai nesusidurtų su neproporcingomis administracinėmis kliūtimis, kurios nepagrįstai ribotų jų laisvę teikti tarpvalstybines paslaugas;
- (3) siekiant užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, labai svarbi vairuotojų socialinių ir darbo sąlygų gerinimo ir palankesnių sąlygų šalies ir užsienio veiklos vykdytojams sudarymo sąžiningai konkuruojant naudotis laisve teikti kelių transporto paslaugas pusiausvyra;
- (4) įvertinus galiojančių Sąjungos kelių transporto sektoriui taikomų socialinės teisės aktų veiksmingumą ir efektyvumą, nustatyta tam tikrų galiojančių nuostatų spragų ir jų vykdymo užtikrinimo trūkumų. Be to, taisyklės valstybės narės aiškina, taiko ir įgyvendina nevienodai. Tai sukuria teisinį netikrumą ir laikomasi nevienodo požiūrio į vairuotojus ir veiklos vykdytojus, o tai daro neigiamą poveikį darbo, socialinėms ir konkurencijos sąlygoms šiame sektoriuje;
- (5) norint apsaugoti vairuotojų darbo sąlygas ir išvengti konkurencijos iškreipimo dėl reikalavimų nesilaikymo, labai svarbu tinkamai, veiksmingai ir nuosekliai užtikrinti darbo laiko nuostatų vykdymą. Todėl pageidautina, kad galiojančių vienodų vykdymo užtikrinimo reikalavimų, nustatytų Direktyvoje 2006/22/EB, taikymas būtų išplėstas ir apimtų tikrinimą, ar laikomasi Direktyvoje 2002/15/EB nustatytų darbo laiko nuostatų;

¹² OL C , , p. .

¹³ OL C , , p. .

- (6) paaiškėjo, kad valstybių narių administracinis bendradarbiavimas įgyvendinant socialines taisykles kelių transporto sektoriuje nėra pakankamai veiksmingas, todėl vykdymo užtikrinimas tarpvalstybiniu mastu yra sudėtingesnis, neveiksmingas ir nenuoseklus. Todėl reikia nustatyti veiksmingą ryšių palaikymo ir savitarpio pagalbos sistemą, įskaitant keitimosi duomenimis apie pažeidimus ir informavimo apie vykdymo užtikrinimo geriausios patirties pavyzdžius;
- (7) siekiant dar labiau padidinti vykdymo užtikrinimo veiksmingumą, efektyvumą ir nuoseklumą, pageidautina išplėtoti funkcijas ir naudoti esamas nacionalines rizikos vertinimo sistemas. Prieiga prie duomenų, esančių rizikos vertinimo sistemose, leistų tiksliau tikrinti reikalavimų nesilaikančius veiklos vykdytojus, o vienoda transporto įmonių rizikos vertinimo apskaičiavimo formulė leistų užtikrinti sąžiningesnes sąlygas, taikomas tikrinant veiklos vykdytojus;
- (8) siekiant užtikrinti vienodas Direktyvos 2006/22/EB įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamas laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011¹⁴;
- (9) su sunkumais susidurta ir taikant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 96/71/EB¹⁵ nurodytas darbuotojų komandiravimo taisykles bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/67/ES¹⁶ nustatytas administracinių reikalavimų taisykles kelių transporto sektoriuje, kuriam būdingas didelis mobilumas. Kadangi nekoordinuojamos nacionalinės priemonės dėl darbuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje nuostatų taikymo ir vykdymo užtikrinimo, veiklos vykdytojams Sąjungos nerezidentams tenka didelė administracinė našta. Todėl nepagrįstai apribojama laisvė teikti tarpvalstybines kelių transporto paslaugas, o tai daro neigiamą šalutinį poveikį darbo vietoms;
- (10) 2016 m. kovo 8 d. pasiūlyme¹⁷ peržiūrėti Direktyvą 96/71/EB Komisija pripažino, kad įgyvendinant tą direktyvą kelių transporto sektoriuje, kuriam būdingas didelis mobilumas, kyla įvairių teisinių klausimų ir sunkumų ir nurodė, kad tas problemas būtų geriausia spręsti parengiant konkrečiai kelių transporto sektoriui skirtus teisės aktus;
- (11) siekiant užtikrinti veiksmingą ir proporcingą Direktyvos 96/71/EB įgyvendinimą kelių transporto sektoriuje, reikia nustatyti konkrečiai šiam sektoriui skirtas taisykles, kuriomis atsižvelgiama į tai, kad kelių transporto sektoriui būdingas didelis darbo judumas, ir numatoma vairuotojų socialinės apsaugos ir veiklos vykdytojų laisvės teikti tarpvalstybines paslaugas pusiausvyra;
- (12) tokie subalansuoti kriterijai turėtų būti pagrįsti pakankamos vairuotojo sąsajos su priimančiosios valstybės narės teritorija sąvoka. Todėl reikėtų nustatyti laiko ribą, kurią viršijus, tarptautinio transporto operacijų atveju taikomos priimančiosios valstybės narės minimalaus darbo užmokesčio ir minimalių kasmetinių mokamų atostogų taisyklės. Ši laiko riba neturėtų būti taikoma kabotažo operacijoms,

¹⁴ 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).

¹⁵ 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.).

¹⁶ 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 (VRI reglamentas) (OL L 159, 2014 5 28, p. 11).

¹⁷ COM(2016) 128.

apibrėžtoms reglamentuose 1072/2009¹⁸ ir 1073/2009¹⁹, nes visa transporto operacija vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje. Todėl kabotažui turėtų būti taikomos priimančiosios valstybės narės minimalaus darbo užmokesčio ir minimalių kasmetinių mokamų atostogų taisyklės, nepriklausomai nuo vairuotojo atliekamų operacijų dažnumo ir trukmės;

- (13) norint užtikrinti veiksmingą ir efektyvą šiam konkrečiam sektoriui skirtų darbuotojų komandiravimo taisyklių vykdymo užtikrinimą ir išvengti neproporcingos administracinės naštos veiklos vykdytojų nerezidentų sektoriuje, kelių transporto sektoriuje reikėtų nustatyti konkrečius administracinius ir kontrolės reikalavimus visiškai pasinaudojant kontrolės priemonėmis, pavyzdžiui, skaitmeniniais tachografais;
- (14) todėl Direktyva 2006/22/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2006/22/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) pavadinimas pakeičiamas taip:

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

- (2) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„Ši direktyva nustato būtiniausias sąlygas reglamentams (EB) Nr. 561/2006, (ES) Nr. 165/2014* ir Direktyvai 2002/15/EB** įgyvendinti.“

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

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

- (3) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) 1 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„Šie patikrinimai kasmet apima didelę tipinę atrankinę mobilių darbuotojų, vairuotojų, įmonių bei transporto priemonių, kurioms taikomi reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr.

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

165/2014, ir mobilių darbuotojų ir vairuotojų, kuriems taikoma Direktyva 2002/15/EB, grupę.“;

(b) 3 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Kiekviena valstybė narė patikrinimus organizuoja taip, kad būtų patikrinami bent 3 % darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių, kurioms taikomi Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 ir Direktyva 2002/15/EB, vairuotojai.“

(c) 4 dalis pakeičiama taip:

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

(4) 6 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Patikrinimai įmonėse organizuojami atsižvelgiant į ankstesnę patirtį, susijusią su įvairiomis transporto ir įmonių rūšimis. Jie taip pat atliekami tais atvejais, kai tikrinant kelyje buvo nustatyti sunkūs reglamentų (EB) Nr. 561/2006, (ES) Nr. 165/2014 arba Direktyvos 2002/15/EB pažeidimai.“;

(5) 7 straipsnio 1 dalis papildoma šiuo d punktu:

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

(6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalies b punktas pakeičiamas taip:

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

(b) įterpiama ši 1a dalis:

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

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

Jei patenkinti prašymą pateikti informacijos arba atlikti patikrinimus, kontrolę ar tyrimus yra sunku arba neįmanoma, atitinkama valstybė narė apie tai per dešimt darbo dienų praneša prašymą pateikusiai valstybei narei. Šį klausimą valstybės narės aptaria tarpusavyje siekdamos atrasti iškilusios problemos sprendimo būdą.“.

(7) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

Komisija, priimdama įgyvendinimo aktus, nustato bendrą įmonių rizikos vertinimo apskaičiavimo formulę, kurioje atsižvelgiama į pažeidimų skaičių, sunkumą ir dažnumą, taip pat ir kontrolės, per kurią jokio pažeidimo nenustatyta, rezultatus ir į tai, ar kelių transporto įmonė visose savo transporto priemonėse išmaniuosius tachografus naudojo 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 sakinyss išbraukiamas;

(c) pridedamos šios 4 ir 5 dalys:

„4. Siekiant palengvinti tikslinius patikrinimus keliuose, nacionalinėse rizikos vertinimo sistemose esantys duomenys kontrolės metu yra prieinami visoms atitinkamos valstybės narės kompetentingoms kontrolės institucijoms.

5. Valstybės narės, laikydamosi 8 straipsnyje nustatytų terminų, suteikia galimybę visoms kompetentingoms kitų valstybių narių institucijoms pateikus prašymą arba tiesiogiai naudotis nacionalinėse rizikos vertinimo sistemose esančia informacija.“;

(8) 11 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Komisija parengia bendrą požiūrį į kitų darbų, apibrėžtų Reglamento (EB) Nr. 561/2006 4 straipsnio e punkte, laikotarpių ir ne trumpesnių kaip vienos savaitės laikotarpių, kai vairuotojas yra ne transporto priemonėje, registravimą ir kontroliavimą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 12 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros“;

(9) I priedas iš dalies keičiamas taip:

(a) A dalis papildoma šiuo 6 punktu:

„6) savaitės darbo laikas, nustatytas Direktyvos 2002/15/EB 4 ir 5 straipsniuose.“;

(b) B dalis papildoma šiuo 4 punktu:

„4) savaitės darbo laikas, pertraukos ir naktinio darbo reikalavimai, nustatyti Direktyvos 2002/15/EB 4, 5 ir 7 straipsniuose.“.

2 straipsnis

1. Šiame straipsnyje nustatomos konkrečios taisyklės, susijusios su tam tikrais Direktyvos 96/71/EB aspektais, susijusiais su kelių transporto vairuotojų komandiravimu, ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/67/ES aspektais, susijusiais su šių vairuotojų komandiravimui taikomais administraciniais reikalavimais ir kontrolės priemonėmis.

2. Valstybės narės Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos b ir c punktų netaiko kelių transporto vairuotojams, kurie dirba tos direktyvos 1 straipsnio 3 dalies a punkte nurodytose įmonėse, kai jie vykdo reglamentuose 1072/2009 ir 1073/2009 apibrėžtas tarptautinio vežimo operacijas, jei komandiravimo į jų teritoriją šioms operacijoms vykdyti laikotarpis per vieno kalendorinio mėnesio laikotarpį yra trumpesnis negu 3 dienos arba joms lygus.

Jei komandiravimo laikotarpis yra ilgesnis nei 3 dienos, valstybės narės Direktyvos 96/71/EB 3 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos b ir c punktus taiko visą komandiravimo į jų teritoriją laikotarpį per pirmoje pastraipoje nurodytą vieno kalendorinio mėnesio laikotarpį.

3. Apskaičiuojant 2 dalyje nurodytus komandiravimo laikotarpius:

- (a) trumpesnis nei šešių valandų kasdienio darbo laikas, praleistas priimančiojoje valstybėje narėje, laikomas puse dienos;
 - (b) šešių valandų ar ilgesnis kasdienio darbo laikas, praleistas priimančiojoje valstybėje narėje, laikomas visa diena;
 - (c) pertraukos ir poilsio laikas bei kitas buvimo darbo vietoje laikas, praleistas priimančiojoje valstybėje narėje, laikomas darbo laiku.
4. Valstybės narės gali nustatyti šiuos administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones:
- (a) įpareigoti kitoje valstybėje narėje įsisteigusį kelių transporto vežėją nacionalinėms kompetentingoms institucijoms ne vėliau kaip prasidėjus komandiravimui elektronine forma priimančiosios valstybės narės oficialiąja arba anglų kalba pateikti komandiravimo deklaraciją, kurioje būtų nurodyta tik ši informacija:
 - (i) kelių transporto vežėjo tapatybė;
 - (ii) transporto vadybininko arba kito (-ų) kontaktinio (-ių) asmens (-ų) įsisteigimo valstybėje narėje, kuris palaikytų ryšius su priimančiosios valstybės narės, kurioje teikiamos paslaugos, kompetentingomis institucijomis ir kuris siųstų dokumentus arba pranešimus ir juos gautų, kontaktiniai duomenys;
 - (iii) numatomas komandiruojamų vairuotojų skaičius ir tapatybė;
 - (iv) numatoma komandiravimo trukmė, numatyta komandiravimo pradžios ir pabaigos data;
 - (v) komandiruotės metu naudosimų transporto priemonių registracijos numeriai;
 - (vi) transporto paslaugų rūšis, t. y. krovinių vežimas, keleivių vežimas, tarptautinis vežimas, kabotažo operacijos;
 - (b) įpareigoti vairuotoją popierine ar elektronine forma turėti ir pateikti komandiravimo deklaracijos kopiją ir įrodymų, kad transporto operacija buvo vykdoma priimančiojoje valstybėje narėje, pavyzdžiui, elektroninį važtaraštį (e. CMR) arba Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnyje nurodytų įrodymų, jei per patikrinimą kelyje jo to paprašoma;
 - (c) įpareigoti vairuotoją turėti ir pateikti tachografų įrašus, ypač valstybių narių, kuriose vairuotojas buvo, kai vykdė tarptautinio kelių transporto arba kabotažo operacijas, šalių kodus, jei per patikrinimą kelyje jo to paprašoma;
 - (d) įpareigoti vairuotoją popierine ar elektronine forma turėti ir pateikti darbo sutarties arba lygiavertio dokumento, kaip apibrėžta Tarybos direktyvoje 91/533/EEB²⁰ 3 straipsnyje, kopiją, išverstą į vieną iš oficialiųjų priimančiosios valstybės narės kalbų arba į anglų kalbą, jei per patikrinimą kelyje jo to paprašoma;
 - (e) įpareigoti vairuotoją popierine ar elektronine forma pateikti dviejų paskutinių mėnesių darbo užmokesčio lapelių kopiją, jei per patikrinimą kelyje jo to paprašoma; per patikrinimą kelyje vairuotojas gali susisiekti su centrine administracija, transporto vadybininku arba bet kuriuo kitu asmeniu ar subjektu, kuris gali pateikti šią kopiją;

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

(f) įpareigoti kelių transporto vežėją po komandiravimo laikotarpio popierine ar elektronine forma priimančiosios valstybės narės institucijų prašymu per pagrįstos trukmės laikotarpį pateikti b, c ir e punktuose nurodytų dokumentų kopijas;

5. Taikant 4 dalies a punktą, kelių transporto vežėjas gali pateikti komandiravimo deklaraciją už ne ilgesnį kaip šešių mėnesių laikotarpį.

3 straipsnis

1. Komisija įvertina šios direktyvos įgyvendinimą, ypač 2 straipsnio poveikį, ne vėliau kaip per [3 metus po šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę datos] ir Europos Parlamentui ir Tarybai teikia šios direktyvos taikymo ataskaitą. Prireikus prie Komisijos ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

2. Pateikusi 1 dalyje nurodytą pranešimą Komisija reguliariai įvertina šią direktyvą ir pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai vertinimo rezultatus.

3. Tinkamais atvejais prie 1 ir 2 dalyse nurodytų ataskaitų pridedami atitinkami pasiūlymai.

4 straipsnis

1. Valstybės narės ne vėliau kaip iki [...] [Perkėlimo į nacionalinę teisę terminas bus kuo trumpesnis ir paprastai neviršys dviejų metų] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Tas nuostatas jos taiko nuo [...].

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

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

5 straipsnis

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

6 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas