



Briuselis, 2018 m. lapkričio 28 d.
(OR. en)

14802/18

Tarpinstitucinės bylos:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: ST 13922/1/18 REV 1

Komisijos dok. Nr.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Dalykas: I judumo dokumentų rinkinys:

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009

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

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, 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

– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2017 m. gegužės 31 d. Komisija priėmė tris pirmiau nurodytus pasiūlymus – tai pirmoji judumo dokumentų rinkinio dalis. Pagrindiniai atskirų pasiūlymų aspektai yra šie:

- *vertimasis profesine veikla ir patekimas į rinką*: bendrovių įsisteigimo sąlygų sugriežtinimas ir suderinimas, taip pat valstybių narių bendradarbiavimo kovojant su priedangos įmonėmis stiprinimas; privalomas vežėjų mažos keliamosios galios krovininėmis transporto priemonėmis licencijavimas; kabotažo apribojimų ir susijusių kontrolės mechanizmų peržiūra ir supaprastinimas; perėjimas prie elektroninių dokumentų;
- *poilsio ir vairavimo laikas ir tachografas*: lankstumo, susijusio su kassavaitinio poilsio laikotarpių panaudojimu, didinimas siekiant sudaryti palankesnes sąlygas tam, kad vairuotojai galėtų reguliariai sugrįžti į namus; aiškus vežėjų įsipareigojimas suteikti vairuotojams tinkamą ir apmokėtą apgyvendinimą ne vairuotojo kabinoje; prievolė tachografu registruoti sienos kirtimus siekiant palengvinti kontrolę;
- *kelių transporto darbuotojų komandiravimas ir socialinės teisės aktų vykdymo užtikrinimas*: darbuotojų komandiravimo principų taikymo išaiškinimas nustatant laiko, praleisto valstybėje narėje, ribą (trys dienos per mėnesį tarptautinio transporto atveju), kurią viršijus taikomos nacionalinės minimalaus darbo užmokesčio ir minimalių kasmetinių mokamų atostogų taisyklės; išsamūs kontroliniai sąrašai, skirti kontrolėms priimančiojoje valstybėje narėje, grindžiami suderintu rizikos vertinimo metodu kartu įtraukiant darbo laiko direktyvos nuostatas.

2. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas paskyrė Ismailą Ertugą (S&D, DE) pranešėju dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009, Wimą van de Campą (PPE, NL) – pranešėju dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014, ir Merją Kyllönen (GUE/NGL, FI) – pranešėja dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2006/22/EB ir nustatomos konkrečios taisyklės, susijusios su kelių transporto vairuotojų komandiravimu. Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas nuomonę dėl pirmojo pasiūlymo pateikė 2018 m. balandžio 30 d., dėl antrojo – 2018 m. balandžio 26 d., o dėl trečiojo – 2018 m. gegužės 4 d. Parlamentas 2018 m. liepos 4 d. plenariniame posėdyje balsavo dėl Transporto ir turizmo komiteto pranešimų pakeitimų, tačiau nė vienas iš jų nebuvo patvirtintas balsų dauguma. Svarstymai Transporto ir turizmo komitete tęsiami.
3. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė dvi nuomones dėl visų trijų pasiūlymų 2018 m. sausio 18 d., o Europos regionų komitetas šiuos pasiūlymus apimančią vieną nuomonę pateikė 2018 m. vasario 1 d.

II. DARBAS TARYBOJE

4. Sausumos transporto darbo grupė išnagrinėjo pasiūlymus ankstesnių pirmininkavimo laikotarpių metu (2017 m. birželio 1 d. – 2018 m. gegužės 14 d.) ir parengė pažangos ataskaitas; šios ataskaitos buvo pateiktos Tarybai 2017 m. gruodžio 5 d. ir 2018 m. birželio 7 d.¹ DK ir UK delegacijos tebesilaiko parlamentinio tikrinimo išlygų.
5. Pirmininkaujant Austrijai, 2018 m. spalio 1 d. – lapkričio 6 d. laikotarpiu darbo grupė aptarė galimus tolesnius veiksmus ir kelis pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinius tekstus. Pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniais tekstais siekiama tinkamos socialinės apsaugos ir vidaus rinkos veikimo pusiausvyros, kartu sumažinant administracinę našlą. Jie grindžiami toliau išdėstytais pagrindiniais ramsčiais, kurie laikomi rinkiniu:

¹ Dok. 14841/17 ir 9259/18.

6. Tachografai (Reglamentas (ES) Nr. 165/2014)

- Nuo 2022 m. birželio mėn. naujose transporto priemonėse turi būti įrengti antrosios versijos išmanieji tachografai (8 straipsnio 1 dalies antra pastraipa). Transporto priemonės, kuriose įrengti pirmosios versijos išmanieji tachografai, nuo kitų metų birželio mėn. turi gauti programinės įrangos atnaujinimus ir iki 2024 m. pabaigos pereiti prie antrosios versijos.
- Visos transporto priemonės, kuriomis vykdomos tarptautinio vežimo operacijos, turi būti modifikuotos iki 2024 m. pabaigos įrengiant jose antrosios versijos išmaniuosius tachografus (3 straipsnio 4 dalis).
- Antrosios versijos tachografais bus įmanoma automatiškai registruoti, kada ir kur kirsta siena, ir lokalizuoti pakrovimo ir iškrovimo veiklą.
- Kol bus užbaigtas modifikavimo procesas, vairuotojai turėtų būti įpareigoti rankiniu būdu registruoti šalies kodą pirmoje sustojimo vietoje kirtus sieną, naudojant analoginį arba skaitmeninį tachografą.
- Kadangi naujaisiais išmaniaisiais tachografais registruotinių duomenų apimtis didesnė ir reikia išsaugoti paskiausių 56 dienų įrašus, kaip siūlo pirmininkaujanti valstybė narė, iki 2024 m. reikės pakeisti vairuotojų korteles².

Pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinis tekstas pateikiamas šios ataskaitos 3 papildyme.

7. Kabotažas (Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009)

- Dabar galiojanti ne daugiau kaip 3 operacijų per 7 dienas taisyklė (8 straipsnio 2 dalis) turėtų būti palikta galioti, kartu šalinant trūkumus, nustatytus atliekant *ex post* vertinimą: vykdyti geresnę stebėseną pasitelkiant tachografo informaciją ir popierinius arba elektroninius vežimo dokumentus, prieinamus atliekant patikrinimus keliuose (8 straipsnio 3 ir 4a dalys).

²Vairuotojų korteles reikia keisti kas 5 metus. Kadangi po 5 metų vairuotojų kortelių techniškai bus nebeįmanoma priimti, neįmanoma pratęsti esamų vairuotojų kortelių galiojimo, kad jis tiksliai sutaptų su tachografų atnaujinimo metais – 2024 m.

- Siekiant kovoti su tokiais piktnaudžiavimais kaip sistemingas kabotažas, turėtų būti nustatytas 7 dienų veiklos pertraukos laikotarpis (8 straipsnio 2a dalis), einantis po paskiausios per leistiną laikotarpį atliktos kabotažo operacijos, taikytinas prieš vykdant tolesnes kabotažo operacijas toje pačioje valstybėje narėje ta pačia transporto priemone.

Pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinis tekstas pateikiamas šios ataskaitos 2 papildyme.

8. Kelių transporto vežėjams taikomi įsisteigimo kriterijai (Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009)

- Reikėtų sustiprinti reikalavimą dėl kelių transporto vežėjų faktinės buveinės, kaip atsvaros tiesiog priedangos įmonėms, nustatant įpareigojimą, kad tarptautinio vežimo operacijoms naudojamos transporto priemonės per 6 savaitių laikotarpį reguliariai grįžtų į įsisteigimo valstybėje narėje esantį veiklos centrą (5 straipsnio 1 dalies ca punktą). Šis įpareigojimas turėtų būti pakeistas valstybių narių, kurios yra salos, atžvilgiu, kad būtų išvengta neproporcingos naštos.

Pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinis tekstas pateikiamas šios ataskaitos 1 papildyme.

9. Vairavimo ir poilsio laikas (Reglamentas (EB) Nr. 561/2006)

- Vežėjas turėtų būti įpareigotas sudaryti darbo tvarkaraščius taip, kad vairuotojas galėtų grįžti į namus bent kas 4 savaites (8 straipsnio 8a dalis); pagal šią nuostatą šis laikotarpis turėtų būti sutrumpintas iki trijų savaitių, jeigu prieš tai ėjo du sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Vežėjas turi įrodyti, kad laikėsi šio įpareigojimo, pateikdamas darbo grafiką, tachografo įrašus ir bet kokius kitus turimus įrodymus.
- Dabar galiojanti didžiausios vairavimo trukmės (90 valandų per dvi savaites, 6 straipsnio 3 dalis) taisyklė turėtų galioti ir toliau. Tuo pat metu turėtų būti įmanoma pasinaudoti dviem iš eilės einančiais sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais per 4 savaites (8 straipsnio 6 dalis). Šio pasiūlymo tikslas (jis buvo numatytas jau Komisijos iniciatyvoje) – skatinti sudaryti ilgesnius poilsio laikotarpius (suteikti reguliaraus kassavaitinio 45 valandų poilsio laikotarpius ir kompensuoti sutrumpinto poilsio laikotarpius). Pirmininkaujanti valstybė narė siūlo, kad dviejų iš eilės einančių sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpių atveju po to einantis reguliaraus kassavaitinio poilsio laikotarpis jau turėtų būti prailgintas pridedant kompensuojamąjį laikotarpį.

- Reguliarus kassavaitinis poilsis (bent 45 valandų) turi būti praleidžiamas ne kabinoje, o tinkamoje vietoje, kurią apmokėtų darbdavys (nebent vairuotojas grįžta į namus) (8 straipsnio 8 dalis). Šis draudimas miegoti kabinoje atitinka Komisijos pasiūlymą.
- Siekiant išspręsti praktines problemas – surasti tinkamą apgyvendinimą netoli kelių tinklo, reguliaraus kassavaitinio poilsio laikas gali būti išimtiniais atvejais praleidžiamas transporto priemonėje, jeigu ji stovi specialiai tam skirtoje zonoje, aprūpintoje tinkamais patogumais vairuotojui, ir jeigu kabina atitinka tam tikrus būtiniausius kriterijus (8 straipsnio 8 dalis). Visus patekimo į tokias specialiąsias zonas mokesčius moka vežėjas.
- Taikant pereinamojo laikotarpio priemonę (18 mėnesių), atsižvelgiant į tai, kad trūksta specialiųjų transporto priemonių stovėjimo zonų, galima leisti miegoti reikalavimus atitinkančioje kabinoje, kol transporto priemonė yra pastatyta reikalavimų neatitinkančioje stovėjimo aikštelėje, kurioje yra bent sanitarinės patalpos.

Pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinis tekstas pateikiamas šios ataskaitos 3 papildyme.

10. Vairuotojų komandiravimas (*lex specialis* dėl Darbuotojų komandiravimo direktyvos)

- Pirmininkaujanti valstybė narė siūlo atsisakyti lengvatinio laikotarpio koncepcijos ir verčiau sutelkti dėmesį į operacijos pobūdį. Jei operacija organizuojama taip, kad vairuotojo darbo sąsaja su įsisteigimo valstybe nare lieka nepažeista, vairuotojui neturėtų būti taikomos komandiravimo taisyklės. Taikant šį požiūrį taip pat išvengiama sunkumų identifikuojant dienų ir valandų skaičių, kuriam teikiama pirmenybė.
- Turėtų būti visiškai aiškiai nustatyta, kad tranzitui komandiravimo taisyklės netaikomos (2 straipsnio 2e dalis).
- Turėtų būti visiškai aiškiai nustatyta, kad dvišalėms vežimo operacijoms komandiravimo taisyklės taip pat netaikomos (2 straipsnio 2 dalis). Dvišalė vežimo operacija – tai prekių judėjimas³, grindžiamas vežimo sutartimi, iš įsisteigimo valstybės narės, kurioje prekės pakraunamos, į kitą valstybę narę arba trečiąją valstybę, kurioje jos iškraunamos. Jei po dvišalės vežimo operacijos vyksta grįžtamoji kelionė į įsisteigimo valstybę narę, tos kelionės atžvilgiu komandiravimo taisyklės vairuotojui taip pat neturėtų būti taikomos.

³ Panaši nuostata siūloma keleivių vežimo atžvilgiu.

- Jeigu šios kelionės į paskirties šalį metu kertamos kitos valstybės narės, leidžiami daugiausia du papildomi pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmai netaikant jiems komandiravimo tvarkos. Jeigu grįžtant į įsisteigimo valstybę narę vėl kertamos tos pačios valstybės narės, leidžiami dar du papildomi pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmai netaikant jiems komandiravimo tvarkos.
- Visų kitų rūšių operacijoms, įskaitant kabotažą, nuo pirmos veiklos dienos būtų taikomos visos komandiravimo tvarkos nuostatos, nes nėra numatyta jokių specialių taisyklių (išskyrus specialiąsias taisykles dėl kontrolės ir vykdymo užtikrinimo).
- Kalbant apie kombinuotojo vežimo operacijos kelio atkarpą, vairuotojas neturėtų būti laikomas komandiruojamu, jeigu pats vežimas ta kelio atkarpa yra dvišalė vežimo operacija, vykdoma iš įsisteigimo valstybės narės. Visais kitais atvejais, ypač tada, kai vežimas ta kelio atkarpa vykdomas *kitoje* valstybėje narėje, vairuotojas turėtų būti laikomas komandiruojamu (2 straipsnio 2f dalis).
- Siekiant sumažinti administracinę naštą, Komisijos siūlymu turėtų būti parengtas dokumentų, kurių reikalaujama atliekant patikrinimus kelyje, baigtinis sąrašas (2 straipsnio 4 dalis). Valstybėms narėms bendradarbiaujant tarpusavyje, taip pat transporto bendrovėms teikiant komandiravimo deklaracijas ir darbo užmokesčio dokumentus turėtų būti naudojama Vidaus rinkos informacinė sistema (IMI).
- Specialiosios komandiravimo taisyklės turėtų būti pradėtos taikyti kuo greičiau (įgyvendinimo terminas – 18 mėnesių), kad sektoriui būtų suteikta aiškumo ir kad būtų nebetaikomos nacionalinės priemonės, kurių taikymo sritis skiriasi ir kuriomis vadovaujantis taikomos skirtingos procedūros. Tačiau pirmininkaujanti valstybė narė siūlo palaipsniui pradėti taikyti galimybę pakrovimo ir (arba) iškrovimo atžvilgiu naudotis papildomu lankstumu, kartu diegiant išmaniojo tachografo 2 versiją.

Pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinis tekstas pateikiamas šios ataskaitos 4 papildyme.

III. PAGRINDINIAI NEIŠSPRESTI KLAUSIMAI

11. Kabotažas (Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009)

- Pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymą dėl 7 dienų veiklos pertraukos laikotarpio daugelis valstybių narių laiko neproporcingu; kai kurios iš jų iš viso nėra pasirengusios pritarti veiklos pertraukos laikotarpiui arba galėtų pritarti jam tik tuo atveju, jeigu jo trukmė atitiktų kas savaitinio poilsio trukmę. Kai kurių valstybių narių nuomone, 7 dienų laikotarpis yra nepakankamas. Kai kurios kitos delegacijos pritarė minčiai taikyti alternatyvią apsaugos priemonę, pagal kurią būtų numatytas transporto priemonės grįžimas po tarptautinio vežimo operacijos į įsisteigimo valstybę narę, prieš pradėdant naujas kabotažo operacijas.
- Kai kurių delegacijų nuomone, labai svarbu nustatyti apsaugos priemonę, kuria būtų užtikrinta, kad nebūtų piktnaudžiaujama laisve teikti kombinuotojo vežimo paslaugas nuolatinių kabotažo operacijų tikslu.⁴

12. Kelių transporto vežėjams taikomi įsisteigimo kriterijai (Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009)

- Daugelis delegacijų prieštarauja tam, kad kaip faktinės buveinės aspektas būtų nustatytas įpareigojimas, kad tarptautinio vežimo operacijoms naudojama transporto priemonė reguliariai grįžtų į įsisteigimo valstybėje narėje esantį veiklos centrą. Jų nuomone, tokiu reikalavimu diskriminuojamos periferinės valstybės narės, jo taikymo sritis yra neproporcinga ir jis prieštarauja bendrosios rinkos ir išmetamųjų teršalų mažinimo politikai. Kai kurios kitos delegacijos reiškia susirūpinimą dėl to, kaip darbo arba prekybos inspekcijos galėtų užtikrinti tokio įpareigojimo vykdymą. Kitos delegacijos pritaria pirmininkaujančiai valstybei narei, kad įsisteigimo kriterijai turi būti šiuo atžvilgiu sugriežtinti siekiant kovoti su priedangos įmonių naudojimo praktika, ir prašo numatyti dažnesnį grįžimą (dabartinis pasiūlymas: kas šešias savaites).

⁴ Šiame kontekste žr. ataskaitą Tarybai dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo.

13. Vairavimo ir poilsio laikas (Reglamentas (EB) Nr. 561/2006)

- Kalbant apie vairuotojo reguliary grįžimą į namus, delegacijų nuomonės dėl jo dažnumo skiriasi – nuo grįžimo kas dvi savaites iki grįžimo kas 8 savaites. Kelios delegacijos primygtinai teigia, kad reikia skirti daugiau dėmesio vairuotojo pasirinkimui, kur praleisti reguliaraus poilsio laikotarpis.
- Kalbant apie draudimą reguliaraus kas savaitinio poilsio metu miegoti kabinoje, kelios delegacijos toliau laikosi pozicijos, kad nereikėtų suteikti jokių išimčių, nes šie laikotarpiai turi reikšti, jog vairuotojas ir transporto priemonė fiziškai atskiriami vienas nuo kito, kad vairuotojas galėtų tikrai pajusti laisvalaikį. Be to, jų nuomone, akcentuojant reikalavimus atitinkančias transporto priemonių stovėjimo aikšteles galima nukrypti į diskusiją dėl infrastruktūros, o perpildytų stovėjimo aikštelių problema nebūtų iš tiesų išspręsta.
- Daugiau delegacijų pritaria pirmininkaujančios valstybės narės požiūriui, tačiau prašo, kad papildomai būtų nustatytas ilgesnis pereinamasis laikotarpis, kurio metu būtų galima naudotis reikalavimų neatitinkančiomis stovėjimo aikštelėmis, kad būtų sumažinta problema, susijusi su šiuo metu nepakankamu reikiama įranga aprūpintų stovėjimo aikštelių skaičiumi.
- Kai kurios delegacijos dėl kelių eismo saugumo priežasčių laikosi neigiamos tikrinimo išlygos dėl pasiūlyme numatyto lankstumo – galimybės naudotis dviem sutrumpinto kas savaitinio poilsio laikotarpiais iš eilės.

14. Vairuotojų komandiravimas (*lex specialis* dėl Darbuotojų komandiravimo direktyvos)

- Dauguma delegacijų pritaria pirmininkaujančios valstybės narės požiūriui tam tikrų rūšių transportui netaikyti Darbuotojų komandiravimo direktyvos, bet taikyti ją be apribojimų kitų rūšių transportui. Tačiau kai kurios delegacijos ir toliau dėl įvairių priežasčių nėra įtikintos: apgailestauja, kad dėl jo taikymo būtų diskriminuojami tam tikri verslo modeliai ir galbūt atsirastų konkurencinių pranašumų trečiųjų valstybių veiklos vykdytojams, arba mano, kad turėtų būti nustatyta apsaugos priemonė – griežtas terminas, kuriam pasibaigus visais atvejais turėtų būti taikomos komandiravimo taisyklės.
- Delegacijos apskritai pritaria tam, kad komandiravimo taisyklės neturėtų būti taikomos tranzito kontekste ir turėtų būti taikomos vykdant operacijas nacionalinėje rinkoje (kabotažas). Kalbant apie dvišalėms vežimo operacijoms taikytiną išimtį, kurią pasiūlė pirmininkaujanti valstybė narė, dauguma delegacijų iš esmės gali jai pritarti, tačiau išsiskyrė nuomonės dėl svarbių jos aspektų, visų pirma:

- dvišališkumo aprėpties – ar operacija turi būti pradėta įsisteigimo valstybėje narėje ir ar išimtis grįžtamajai kelionei turėtų būti taikoma tik taikant apribojimus. Kai kurios delegacijos pirmenybę teikia platesnei apibrėžčiai;
- lankstumo, taikomo papildomai pakeliui vykdomai pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiklai. Kai kurios valstybės narės mano, kad absoliutus minimumas – du veiksmai. Kitos prieštarauja bet kokiam papildomam lankstumui – teigia, kad dėl jo susilpninama skirtingų rūšių transporto atskyrimo koncepcija ir atsiranda kontrolės problemų.
- Delegacijos laikosi skirtingų nuomonių dėl to, kada turėtų būti pradėtos taikyti specialiosios komandiravimo taisyklės. Kai kuriose iš valstybių narių reikalingas laipsniškas perėjimas, ypač jei per tą laiką jos sukūrė nacionalines sistemas, ir jų delegacijos mano, kad antrosios versijos išmanusis tachografas yra būtina sąlyga norint sudaryti sąlygas tam, kad būtų užtikrintas naujųjų taisyklių taikymas. Kitos prašo, kad tos taisyklės būtų pradėtos taikyti nedelsiant, atsižvelgiant į Darbuotojų komandiravimo direktyvos daliniam keitimui taikomą tvarkaraštį, ir teigia, kad patobulinti komandiravimo taisyklių taikymo kontrolę bus įmanoma ir be antrosios versijos išmaniojo tachografo.

15. Komisijos atstovas parėmė pirmininkaujančią valstybę narę jai mėginant užtikrinti kompromisinio dokumentų rinkinio pusiausvyrą. Atstovas palankiai įvertino tam tikrus naujus elementus, palyginti su pasiūlymu (visų pirma ankstesnį modifikavimą, apribotas draudimo miegoti kabinoje išimtis, IMI sistemos naudojimą), ir paprašė, kad kompromisiniu tekstu, kiek tai susiję su kabotažo taisyklėmis, šiame bendrosios transporto politikos raidos etape nebūtų nei padidintas, nei sumažintas patekimas į rinką (tai buvo idėja, kuria grindžiamas Komisijos pasiūlymas). Kalbant apie komandiravimo taisykles, Komisija pabrėžė, jog, kad ir koks modelis būtų nustatytas, juo turėtų būti laikomasi principo, kad turi būti užtikrinta pusiausvyra tarp vairuotojų socialinių teisių apsaugos ir veiklos vykdytojų laisvės teikti paslaugas tarpvalstybiniu mastu.
16. 2018 m. lapkričio 23 d. Nuolatinių atstovų komitetas antrą kartą išnagrinėjo pasiūlymus rengiantis Tarybos posėdžiui ir nusprendė perduoti šį dokumentų rinkinį (ir neišspręstus klausimus) Tarybai, kad ji priimtų sprendimą.

17. Atsižvelgdama į Nuolatinių atstovų komiteto posėdžio rezultatus, pirmininkaujanti valstybė narė padarė tokius kompromisinio teksto pakeitimus:

- pasiūlymo 8 straipsnio 8a dalyje, susijusioje su Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 (darbdavio pareiga organizuoti vairuotojų reguliarią grįžimą į namus⁵), kaip alternatyvi grįžimo vieta įtraukta vairuotojo gyvenamoji vieta, kad nuostata dėl grįžimo taptų patrauklesnė vairuotojams;
- *Lex specialis* 2 straipsnyje padarytais pakeitimais siekiama geriau paaiškinti komandiravimo taisyklėms taikomą išimtį⁶: 1a dalis įtraukta siekiant paaiškinti komandiravimo atvejų, kuriems taikomos specialiosios taisyklės, aprėptį, būtent – vairuotojas siunčiamas į kitą valstybę narę pagal sutartį arba siunčiamas į įsisteigimo vietą ar įmonę, kuri priklauso siunčiančiajai įmonei. 2 dalyje įtraukta nuoroda į įsisteigimo valstybės apibrėžtį. 2–2c dalyse nustatyta aiškesnė išimties struktūra (dvišalis prekių vežimas, papildoma veikla prekių vežimo srityje, dvišalis keleivių vežimas, papildoma veikla keleivių vežimo srityje). Galiausiai įtraukta 2d dalis, siekiant paaiškinti, kad komandiravimo taisyklės taikomos per kabotažo operacijas.

IV. IŠVADOS

18. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Tarybos prašoma išnagrinėti šios ataskaitos papildymuose išdėstytus tekstus ir priimti bendrą požiūrį dėl pasiūlymo.

⁵ Šios ataskaitos ADD 3, 9 puslapis.

⁶ Šios ataskaitos ADD 4, 15 ir 16 puslapiai.