



Briuselis, 2017 m. lapkričio 23 d.  
(OR. en)

14841/17

---

**Tarpinstitucinės bylos:**

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

---

TRANS 514  
SOC 757  
EMPL 577  
MI 869  
COMPET 811  
CODEC 1903  
IA 197

**ATASKAITA**

---

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

---

Komisijos dok. Nr.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923  
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924  
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450  
CODEC 926  
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

---

Dalykas: Judumo dokumentų rinkinys I

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

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais

– Pažangos ataskaita

---

## I. IVADAS

2017 m. gegužės 31 d. Komisija priėmė pirmiau minėtus keturis pasiūlymus – tai pirmoji judumo dokumentų rinkinio dalis. Vėliau pasiūlymai buvo pristatyti 2017 m. birželio 8 d. Tarybos posėdyje (svarstant punktą „Kiti klausimai“).

Bendras pasiūlymų tikslas – geresnis socialinių ir rinkų taisyklių vykdymo užtikrinimas paaiškinus bei supaprastinus reglamentavimo sistemą ir nustatčius tobulesnės kontrolės nuostatas. Pagrindiniai atskirų pasiūlymai principai yra šie:

- galimybės verstis vežimo kelių transportu veikla ir patekimas į rinką: sugriežtinamos bei suderinamos įsisteigimo sąlygos ir nustatomas veiksmingesnis valstybių narių bendradarbiavimas siekiant kovoti su vadinamosiomis priedangos įmonėmis; privalomo licencijavimo sistemos išplėtimas, į ją įtraukiant ir mažos keliamosios galios krovines transporto priemones; kabotažo apribojimų peržiūra ir supaprastinimas bei susijusių kontrolės standartų nustatymas; perėjimas prie elektroninių dokumentų;
- poilsio laikotarpiai ir tachografai: tam tikro lankstumo numatymas kassavaitinio poilsio laikotarpių paskirstymo atžvilgiu, numatant galimybę išnaudoti susikaupusį poilsio laiką kas trečią savaitę; šios lanksčios sąlygos sujungimas su aiškia vežėjų prievole užtikrinti vairuotojams galimybę pailsėti tinkamomis apgyvendinimo sąlygomis (ne kabinoje), už apgyvendinimą apmokant, įskaitant galimybę reguliariai grįžti į namus; vairuotojų įpareigojimas tachografuose registruoti sienos kirtimą – taip būtų lengviau stebėti socialinius standartus ir kabotažo taisykles;
- Direktyva dėl kelių transporto vairuotojų komandiravimo ir vykdymo užtikrinimo: „darbuotojų komandiravimo“ principų taikymo paaiškinimas nustatant, kiek laiko vairuotojas būtinai turi būti išbuvęs valstybės narės teritorijoje (trys dienos per mėnesį tarptautinio transporto atveju), kad jam būtų pradėtos taikyti priimančiosios valstybės narės minimalaus darbo užmokesčio ir kasmetinių mokamų atostogų taisyklės; vykdymo užtikrinimo gerinimas nustatant patikrinimų keliuose tikslinius kontrolinius sąrašus, taikant suderintą rizikos vertinimo metodą ir įtraukiant darbo laiko direktyvos laikymąsi į privalomos kontrolės objektų sąrašą;
- išsinuomotos transporto priemonės: apribojimų dėl išsinuomotų transporto priemonių naudojimo tarptautinio transporto atveju sušvelninimas.

Sausumos transporto darbo grupė svarstė pasiūlymus 17 kartų – laikotarpiu nuo 2017 m. birželio 1 d. iki lapkričio 6 d. Visos delegacijos pareiškė bendras tikrinimo išlygas; todėl diskusijose konkrečiomis temomis buvo pateiktos labai įvairios nuomonės ir pozicijos. DK, PL ir UK delegacijos pateikė parlamentinio tikrinimo išlygas. NL delegacija rėmėsi nacionaliniu lygmeniu atliekamu poveikio vertinimu.

2017 m. birželio 13 d. ir 21 d. delegacijos aptarė kartu su pasiūlymais pateiktus poveikio vertinimus, pasilikdamos teisę pateikti daugiau pastabų vėlesniame etape. Kalbant apie socialinių teisių ramstį, delegacijos apskritai pripažino, kad poveikio vertinimas atliktas kokybiškai. Vis dėlto, keletas delegacijų kritikavo prielaidas dėl darbuotojų komandiravimo taisyklių laikymosi tarptautinio transporto srityje sąnaudų. Be to, šios delegacijos laikėsi nuomonės, kad nustačius naujus reikalavimus dėl poilsio laikotarpių kontrolės našta dar padidėja. Kai kurios delegacijos taip pat kvestionavo tai, ar įmanoma įvykdyti reikalavimą dėl normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio ne transporto priemonėse, jei nėra pakankamai saugomų stovėjimo aikštelių. Kitos delegacijos manė, kad lankstesnės taisyklės dėl poilsio laikotarpio galėtų turėti neigiamų pasekmių kelių eismo saugumui.

Kalbant apie patekimo į rinką galimybes, delegacijos pritarė Komisijos atliktame poveikio vertinime pareikštai nuomonei, kad vienas iš pagrindinių trūkumų yra tas, kad praktikoje yra sunku kontroliuoti kabotažo taisykles, o kai kurios delegacijos akcentavo tai, kad iš esmės kontrolės našta tenka tik vos kelioms valstybėms narėms, kuriose atliekama daugiausia kabotažo operacijų. Kai kurios delegacijos pareiškė abejonių dėl to, kad kabotažo taisyklių reformulavimą galima pagrįsti neteisėtų operacijų skaičiumi – santykinai tokių operacijų nėra tiek jau daug. Šios delegacijos nepritarė teiginiui, kad numatomas taisyklių supaprastinimas iš esmės išlaikytų *status quo* kabotažo operacijų skaičiaus atžvilgiu, nes remiantis kai kuriais pateiktais skaičiavimais galima tikėtis veiklos masto sumažėjimo. Jos teikė pirmenybę politikos alternatyvai, pagal kurią socialiniai standartai būtų gerinami kartu su rinkos atvėrimu. Kita grupė delegacijų laikėsi priešingos nuomonės ir prognozavo, kad kabotažo veiklos mastas smarkiai išaugs, be kita ko, paaštrės sistemingos kabotažo praktikos problema, o tai, jų nuomone, nėra gerai tol, kol socialiniai standartai visoje ES labai skiriasi.

Remdamosi galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla poveikio vertinimu, daug delegacijų laikėsi nuomonės, kad pagrindas nustatyti licencijavimo reikalavimus mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių atžvilgiu yra per silpnas. Kai kurios netgi teigė, kad vertinimas įrodymais nepagrindė, kodėl iš viso reikėtų reglamentuoti mažos keliamosios galios krovines transporto priemones ES lygmeniu. Dauguma delegacijų pritarė požiūriui sugriežtinti įsisteigimo reikalavimus ir apriboti galimybę nacionaliniu lygmeniu nustatyti papildomus galimybės verstis tokia profesine veikla reikalavimus. Kai kurios delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl siūlomo papildomų nacionalinių kriterijų panaikinimo – jos atkreipė dėmesį į neigiamą poveikį konkrečiu nacionaliniu lygmeniu.

Galiausiai, kalbant apie išsinuomotas transporto priemones, delegacijos pripažino tikėtiną teigiamą poveikį prasiskverbimo į išsinuomotų transporto priemonių rinką atžvilgiu, tačiau kelios iš jų atkreipė dėmesį į tai, kad dėl galimo neigiamo poveikio reikia atlikti papildomą analizę. Šie susirūpinimą keliantys klausimai susiję su galima mokesčių bazės erozija ir galimybe kontroliuoti – abu susiję su tada išliekančiais apribojimais dėl išsinuomotų transporto priemonių naudojimo ir su kabotažo operacijomis. Argumentas, kad veiksmingesnė išsinuomotų transporto priemonių rinka neabejotinai turės teigiamo poveikio aplinkai, kai kurių delegacijų neįtikino.

## **II. PIRMININKAUJANČIOS VALSTYBĖS NARĖS KOMPROMISINIAI SCENARIJAI**

### **a) Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009**

#### *Mažos keliamosios galios krovinės transporto priemonės*

Kalbant apie galimybės verstis profesine mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių vežėjo veikla reglamentavimą, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė kompromisinį sprendimą, susidedantį iš šių elementų:

- direktyva būtų taikoma tik **tarptautiniu mastu** veikiantiems vežėjams, naudojantiems mažos keliamosios galios krovines transporto priemones, kurių **masė** yra [2,5–2,8 t] ir 3,5 t ribose, nes valstybėms narėms pagrindinį susirūpinimą kėlė tai, kad šios transporto priemonės pasidarytų labai matomos tarptautinio kelių transporto rinkoje. Nustačius mažiausią masę nebereikėtų įtraukti daug kitų papildomų transporto priemonių ir vežėjų, kurie tarptautinio transporto rinkoje neveikia. Taip būtų išspręstas proporcingumo klausimas ir nebūtų užkrauta bereikalinga administracinė našta vežėjams, kurie naudoja lengvojo automobilio dydžio mikroautobusus Buvo pasiūlyta 2,5–2,8 t riba.

- Atitinkami vežėjai, kurie pageidauja vykdyti tarptautines transporto operacijas naudodami nustatytas masės ribas viršijančias mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, turėtų prašyti **ES licencijos**. Išduodančioji institucija yra įpareigojama patvirtintose autentiškose kopijose nurodyti, kad šios yra išduodamos [2,5-2,8 t]-3,5 t masės transporto priemonei arba jų junginiui, kad būtų išvengta taisyklių dėl finansinės būklės, kurios sunkių transporto priemonių atžvilgiu yra griežtesnės, apėjimo.
- Mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių atveju būtų taikomi visi keturi **leidimų išdavimo kriterijai** – nuolatinės buveinės, nepriekaištingos reputacijos, profesinės kompetencijos ir finansinės būklės. Toks požiūris garantuotų vienodas sąlygas tarptautinio kelių transporto veiklą vykdančioms vežėjams, mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones naudojančioms vežėjams ir mišrius transporto priemonių parkus turintiems vežėjams – pastarieji jau turi laikytis visų keturių kriterijų.
- Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pasiūlė tam tikras **pereinamojo laikotarpio priemones** šių naujų taisyklių taikymo atžvilgiu, kad valstybės narės turėtų pakankamai laiko įdiegti administracines sistemas, skirtas mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių vežėjų licencijavimui ir sąlygų mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių vežėjams laikytis šių naujų taisyklių sudarymui.

#### *Įsisteigimo kriterijai ir papildomi nacionaliniai reikalavimai*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė kompromisinį sprendimą, kuriuo palengvinamas Komisijos siūlymas panaikinti galimybę valstybėms narėms nustatyti papildomų licencijavimo reikalavimų nacionaliniu lygmeniu. Taip būtų užtikrintas skaidrumas visoje ES galimybės verstis nagrinėjama profesine veikla atžvilgiu. Galbūt iškiltų būtinybė atsižvelgti į tam tikrus nacionalinius ypatumus, visų pirma kalbant apie įsisteigimo kriterijus, todėl pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė įtraukti ir savanoriškų įsisteigimo kriterijų, kuriais, to pageidaujančios valstybės narės, galėtų papildyti privalomuosius kriterijus, sąrašą.

Be to, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė konkretesnes formuluotes privalomų įsisteigimo kriterijų atžvilgiu (pvz., žodžiai „turtas“ ir „darbuotojai“ pakeičiami žodžiais „transporto priemonės“ ir „vairuotojai“) ir pasiūlė dar du papildomus kriterijus, t.y. įmonė turi būti įregistruota nacionaliniame ekonominės veiklos rūšių registre; ir ji turi mokėti mokesčius įsisteigimo valstybėje narėje.

### *Finansinė būklė*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė, kad mišraus transporto priemonių parko atveju mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių atžvilgiu būtų taikomi panašūs ne tokie griežti finansiniai reikalavimai, kokie taikomi įmonėms, kurios naudoja tik mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones. Taip būtų užtikrintos vienodos sąlygos vežėjams kiekvieną kartą, kai jie naudoja mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones. Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pasiūlė taikyti šį reikalavimą tik mažesnės nei 3,5 t masės transporto priemonėms, bet ne transporto priemonių deriniui, nes kitu atveju šių taisyklių vykdymo užtikrinimas būtų pernelyg sudėtingas.

Kalbant apie finansinės būklės įrodymą, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė išlaikyti dabartinę teisinę sistemą, pagal kurią administravimo tikslais gali būti reikalaujama pateikti banko garantiją arba draudimo įrodymą, ir ne tik tuo atveju, kai įmonė neturi patvirtintos metinės atskaitomybės, kaip pasiūlė Komisija.

#### **b) Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009**

##### *Kabotažo operacijos*

Siekiant aiškumo, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė aiškiai apibrėžti teisės akte kabotažo operacijų pradžią. Pagal siūlomą apibrėžtį kabotažo operacijas būtų leidžiama pradėti tik iškrovus visus krovinius priimančiojoje valstybėje narėje.

##### *Kabotažo operacijų patikrinimai*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė nenustatyti jokio tikslaus kabotažo operacijų patikrinimų, kuriuos nacionalinės kompetentingos institucijos turėtų atlikti, skaičiaus. Patikrinimai turėtų būti vykdomi remiantis rizikos vertinimu, o jų skaičius turėtų būti pakankamas, kad valstybės narės galėtų įvertinti visą kabotažo veiklą šalyje ir galimų neteisėto kabotažo sričių riziką. Pagal siūlomą požiūrį valstybės narės galėtų atlikti kabotažo operacijų patikrinimus atsižvelgdamos į konkrečią padėtį savo šalyje.

Be to, pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pasiūlė leisti tuos tris kartus per metus privalomus atlikti suderintus patikrinimus keliuose įtraukti į jau galiojančią sistemą, pagal kurią jau nustatyta prievolė šešis kartus per metus atlikti suderintus patikrinimus keliuose kitais tikslais pagal Vykdomo užtikrinimo direktyvą 2006/22/EB.

c) **Reglamentas (EB) Nr. 561/2006**

*Normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis kabinoje*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė laikytis Komisijos siūlomos nuostatos dėl bendro draudimo praleisti normalius kassavaitinio poilsio laikotarpius ar lygiaverčius susikaupusius poilsio laikotarpius kabinoje. Tuo pat metu pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė nustatyti išimtį, pagal kurią vairuotojui būtų leidžiama praleisti normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį kabinoje, jei joje kiekvienam vairuotojui yra įrengta miegui tinkama vieta ir jei transporto priemonė yra pastatyta tinkamoje poilsio aikštelėje, kuri būtų saugi ir saugoma ir joje būtų įrengtos tinkamos sanitarinės patalpos vairuotojo patogumui. Tuomet reglamente reikėtų pateikti termino „tinkama poilsio aikštelė“ apibrėžtį. Tokia tinkama poilsio aikštelė turėtų atitikti tam tikrus saugumo, saugos ir paslaugų kriterijus.

Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pabrėžė, kad informacija apie tokias tinkamas poilsio aikšteles turėtų būti vežėjams ir vairuotojams lengvai prieinama, pageidautina, ją pateikiant iš vieno bendro informacinio punkto visoms valstybėms narėms.

*Grįžimas į namus ir kassavaitinio poilsio tvarkaraštis*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė, kad vežėjo prievolė suteikti vairuotojui galimybę grįžti į namus būtų nustatyta jas šešias savaites, siekiant atsižvelgti į vežėjų iš periferinių valstybių narių interesus. Pirmininkaujanti valstybė narė mano, jog svarbu, kad terminas „namai“ nebūtų apibrėžiamas labai siaurai, kad vairuotojui būtų palikta tam tikro lankstumo ir pasirinkimo galimybė.

Kalbant apie kassavaitinio poilsio tvarkaraštį, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė palikti dabartinį principą „kas dvi savaites“, pagal kurį reikalaujama normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudoti bent kas antrą savaitę. Susikaupęs laikas dėl sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpio galėtų būti pridėtas prie normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio arba prie kito sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpio.

**d) Reglamentas (ES) Nr. 165/2014**

*Tachografo informacijos tikslas*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė tekste patikslinti, kad tachografo informaciją būtų galima naudoti siekiant patikrinti, ar laikomasi kabotažo taisyklių, taisyklių dėl komandiruočių vairuotojų ir Mišriojo vežimo direktyvos tikslu.

*Šalių kodų įrašymas*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė paaiškinti, kad transporto operacijos tikslu vairuotojas prievolę įrašyti šalies kodą turėtų įvykdyti tik kirtęs nacionalinę sieną pirmojo suplanuoto ar būtino sustojimo metu. Vairuotojas nebūtų įpareigojamas kirtęs sieną sustoti vien tik tam, kad įrašytų šalies kodą, net ir tais atvejais, kai vairuotojas kerta kelias sienas be numatyto sustojimo. Prievolė įrašyti kodą nėra susijusi su transporto operacijos rūšimi.

**e) Direktyva dėl *lex specialis* kelių transporto darbuotojų komandiravimo atveju ir Direktyva 2006/22/EB**

*Taikymo sritis*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė teisės aktuose aiškiai nurodyti, kad tranzito operacijos nėra vairuotojų komandiravimas. Be to, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė paaiškinti, kad analogiškai *lex specialis* taisyklės turėtų būti taikomos ir vairuotojų, kurie vykdo veiklą savo sąskaita, atveju.

*Komandiravimo laikotarpio skaičiavimas*

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė, kad apskaičiuojant komandiravimo laikotarpį priimančiojoje valstybėje narėje, turėtų būti atsižvelgiama į šiuos vairuotojo veiklos aspektus: vairavimo trukmę, darbo laiką, buvimo darbe laiką, pertraukas ir kasdienio poilsio laikotarpius. Pagal pasiūlytą kompromisą, skaičiuojant komandiravimo laikotarpį kassavaitinio poilsio laikotarpis turėtų būti neįtraukiamas.

Jei vairuotojas atvyksta į priimančiąją šalį kitos rūšies transportu, pavyzdžiui, traukiniu ar keltu, komandiravimo laikotarpis turėtų būti pradedamas skaičiuoti nuo to momento, kai vairuotojas pradeda vairuoti savo transporto priemonę, kad išvažiuotų iš traukinio ar kelto.

Pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė komandiravimo taisyklių kelių transporto sektoriuje vykdymo užtikrinimo administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones išsamiai išdėstyti konkrečiam sektoriui skirtame *lex specialis* straipsnyje („baigtinis sąrašas“). Jei, laikui bėgant, dėl technologinės plėtros ar panašių veiksnių iškiltų būtinybė tuos reikalavimus atnaujinti, tai turėtų būti padaryta priimant antrinės teisės aktus. Taip būtų garantuota, kad komandiravimo taisyklės būtų nustatytos Europos lygmeniu ir kad visos valstybės narės vienodai užtikrintų jų vykdymą.

**f) Direktyva 2006/1/EB**

Pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlyme numatyta, kad valstybės narės gali riboti kitoje valstybėje narėje išnuomotų transporto priemonių naudojimą tik savo šalyje įsisteigusioms įmonėms. Valstybėms narėms nebebūtų leidžiama riboti kitoje valstybėje narėje įsisteigusioms įmonėms naudoti išsinuomotų transporto priemonių jos teritorijoje.

Tuo atveju, jei valstybė narė norėtų apriboti savo teritorijoje įsisteigusiai įmonei galimybę naudoti išsinuomotą transporto priemonę, ji gali apriboti išsinuomos transporto priemonės naudojimo trukmę, nustatydamą trijų mėnesių iš eilės laikotarpį per kalendorinius metus. Be to, valstybė narė gali apriboti kitoje valstybėje narėje išnuomotų transporto priemonių skaičių, nustatydamą, kad išsinuomos transporto priemonės sudarytų ne daugiau kaip 25 proc. viso įmonei priklausančio transporto priemonių parko.

Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pasiūlė, kad Komisija, atlikdama peržiūrą (tikėtina, praėjus penkeriems metams po perkėlimui į nacionalinę teisę nustatytos datos), įvertintų vis dažnesnio išsinuomotų transporto priemonių naudojimo galimą neigiamą poveikį valstybių narių pajamų mokesčiams, kelių eismo saugumui ir neteisėtam kabotažui.

### **III. PASTABOS DĖL PAGRINDINIŲ KLAUSIMŲ**

#### **a) Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009**

##### *Mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonės*

Daug valstybių narių pareiškė, kad dėl mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių vežėjų veiklos licencijavimo reikalavimų šis sektorius patirtų didelių išlaidų, juolab kad nėra aiškių įrodymų, kad reikia įsikišimo ES lygmeniu. Kitos valstybės narės teigė, kad Komisijos pasiūlymu nepakankamai reaguojama į nerimą keliančią padėtį mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių veiklos, kurios mastas sparčiai auga, srityje, kadangi svarbesnių veiklos patikimumo (profesinės kompetencijos, nepriekaištingos reputacijos) patikrinimo kriterijų neturėtų būti laikomasi. Jos pabrėžė, kad šį sektorių reikia tinkamai stebėti ir kad reikia užtikrinti sąžiningą šių vežėjų ir sunkiųjų transporto priemonių vežėjų konkurenciją. Keletas valstybių narių palygino siūlomą sprendimą su sprendimais nacionaliniu lygmeniu, pagal kuriuos mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių licencijavimo reikalavimai pradkami taikyti tik nuo tam tikros mažiausios transporto priemonės masės.

Visos valstybės narės, išskyrus vieną, galėjo pritarti pirmininkaujančios valstybės narės siūlymui licencijavimo reikalavimus taikyti tik **tarptautiniam transportui**. Daugelis valstybių narių galėjo pritarti tam, kad šis reikalavimas būtų taikomas tik nuo tam tikros **mažiausios transporto priemonės masės**. Keturios valstybės narės nepritarė šiai idėjai. Daug valstybių narių nepareiškė jokios galutinės pozicijos dėl tinkamos mažiausios masės; jos pritarė pirmininkaujančios valstybės narės rekomendacijai nustatyti pakrautos transporto priemonės masę 2,5–2,8 t ribose. Kai kurios valstybės narės aiškiai pritarė tam, kad būtų nustatyta mažesnė mažiausios masės riba.

**Leidimų išdavimo kriterijų** klausimu didelė dauguma valstybių narių pirmenybę teikė tam, kad tuo atveju, jeigu į taikymo sritį būtų įtrauktos tik tarptautiniame transporte dalyvaujančios mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonės, būtų taikomi visi keturi kriterijai. Kai kurios kitos valstybės narės pageidavo, kad ir šiuo atveju būtų laikomasi Komisijos pasiūlymo. Visų pirma, svarstydamas atitinkamus reglamento I priede išdėstytus reikalavimus, jos abejojo, ar „nepriekaištingos reputacijos“ kriterijus būtų aktualus tuo atveju, jeigu šio sektoriaus priežiūra naudojant tachografus nebūtų vykdoma, ir laikėsi nuomonės, kad „profesinės kompetencijos“ kriterijus yra pernelyg sudėtingas. Dauguma kalbėjusių delegacijų pageidavo, kad I priedas konkrečiais mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių tikslais nebūtų keičiamas. Viena valstybė narė atmetė konkretų reikalavimą dėl finansinės būklės ir teigė, kad dėl to reikalavimo popierizmo tik padaugėtų, ir kad tai nebūtų prasmingas kriterijus.

Keletas valstybių narių laikėsi nuomonės, kad konkrečios finansinę būklę pagrindžiančios sumos tebėra pernelyg didelės. Dauguma valstybių narių pritarė finansinės būklės kriterijaus taikymui, jeigu tik bus išspręstas mišrių transporto priemonių parkų, kuriuos sudaro sunkiosios transporto priemonės ir mažos keliamosios galios krovininės transporto priemonės, klausimas. Kalbant apie visų keturių leidimų išdavimo kriterijų taikymą, kai kurios valstybės narės paprašė numatyti pakankamos trukmės pereinamąjį laikotarpį.

Galiausiai, valstybės narės apskritai iš principo pritarė pasiūlymui dėl naujų administracinių **ataskaitų teikimo reikalavimų**, susijusių su mažos keliamosios galios krovininėmis transporto priemonėmis. Tačiau daug valstybių narių paprašė peržiūrėti šią pasiūlymo dalį siekiant sumažinti administracinę naštą (nustatyti reikalavimą ataskaitas teikti kas dvejus metus, o ne kasmet, ir tik remiantis jau turimais statistiniais duomenimis) ir padidinti aiškumą (transporto priemonių, kuriems netaikomas reikalavimas, traktavimas).

#### *Įsisteigimo kriterijai ir papildomi nacionaliniai reikalavimai*

Nors daugelis valstybių narių pritarė, kad nuolatinės buveinės sąlygos, kaip išdėstyta to reglamento 5 straipsnyje, turėtų būti sugriežtintos, kai kurios pareiškė abejonių dėl sąlygų ir kritikos dėl jų aiškumo trūkumo. Kita vertus, Komisijos siūlymui išbraukti to reglamento 3 straipsnio 2 dalį – o tai reiškia, kad valstybėms narėms nebebūtų leidžiama nustatyti daugiau licencijavimo reikalavimų nacionaliniu lygmeniu – paprieštaravo keletas valstybių narių, kurios teigė, kad jų nacionalinėmis taisyklėmis yra atsižvelgiama į konkrečius poreikius ir taip pat siekiama tikslo sustiprinti ryšius su įsisteigimo šalimi.

Didelė dauguma valstybių narių pritarė pirmininkaujančios valstybės narės siūlymui patikslinti ir paaiškinti kai kuriuos įsisteigimo kriterijus ir, užuot išbraukus 3 straipsnio 2 dalį, į 5 bei 7 straipsnius įtraukti papildomus savanoriškus elementus, kuriais būtų atsižvelgta į nacionalinius ypatumus. Tačiau vis dar nagrinėjama, kaip suformuluoti šiuos elementus. Visų pirma, keletas valstybių narių manė, kad trūksta kai kurių elementų tikslumo ir kontrolės priemonių, tuo tarpu kitos pageidavo daugiau lankstumo, kad būtų atsižvelgta į nacionalinius ypatumus.

Kitos delegacijos pageidavo, kad būtų sugriežtintas privalomų reikalavimų sąrašas, pvz., dėl privalomo turto ir vietinių finansavimo šaltinių, o ne nustatyti nauji savanoriški reikalavimai, siekiant sudaryti vienodas sąlygas kovojant su vadinamosiomis priedangos įmonėmis. Kai kurios valstybės narės taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad patikrinti, ar laikomasi kai kurių į sąrašą įtrauktų kriterijų, įmanoma ne veiklos pradžioje, o tik tuomet, kai bendrovė jau yra įsteigta.

Pagrindinis diskusijų dėl finansinės būklės klausimas buvo **mišrių transporto priemonių parkų** traktavimas. Delegacijos iš esmės palankiai įvertino pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinį siūlymą mažos keliamosios galios krovines transporto priemones visų vežėjų transporto priemonių parkuose traktuoti vienodai, tačiau jos atkreipė dėmesį į tai, kad reikia šiek tiek daugiau tikslumo. Keletui delegacijų susirūpinimą kėlė tai, kad nustatant, kokios ribos yra taikomos, turėtų būti atsižvelgiama į transporto priemonių junginius. Pirmininkaujanti valstybė narė laikėsi nuomonės, kad transporto priemonių junginiai yra pernelyg įvairūs, kad į juos būtų galima atsižvelgti šiuo tikslu, ir rėmėsi savo pasiūlymu, kad Bendrijos licencijos patvirtintoje autentiškoje kopijoje turėtų būti aiškiai nurodyta, ar ji yra išduota mažos keliamosios galios krovinei transporto priemonei, kuri neviršija nustatytos masės ribos, įskaitant jos priekabą, ar ji yra išduota nustatytą masės ribą viršijančiai transporto priemonei. Kai kurios valstybės narės pasiūlė mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių atžvilgiu nustatyti mažesnes sumas nei išdėstytos Komisijos pasiūlyme. Pirmininkaujanti valstybė narė tam nepritarė, kadangi laikėsi nuomonės, kad pats transporto priemonių parkas (transporto priemonių turto vertė) savaime sudarys pakankamą nuosavą kapitalą. Keletas valstybių narių paminėjo, kad šios sumos turėtų būti netgi didesnės.

Kelios delegacijos kvestionavo, ar pasiūlyme kriterijų „kapitalas ir atsargos“ verta reformuluoti į kriterijų „**nuosavas kapitalas**“. Jos norėjo patikinimo, kad vertinant finansinės būklės reikalavimą būtų galima atsižvelgti į visus pareiškėjo turimų nuosavų išteklių komponentus. Viena delegacija pasiūlė taikyti finansinės ribos **indeksavimą**, siekiant užtikrinti ilgalaikį reglamento stabilumą.

Kalbant apie **finansinės būklės įrodymo** priemones, keletas delegacijų nepritarė Komisijos siūlomoms pakeitimams, nes, jų nuomone, jais siekiama daugiau nei tik paaiškinti. Visų pirma tos delegacijos pageidavo palikti nacionalines sistemas, pagal kurias banko garantijos reikalaujama net ir tuo atveju, kai metinė finansinė atskaitomybė yra teikiama, ir taip pat reikalaujama nurodyti apsidraudimo faktą. Pirmininkaujančios valstybės narės siūlymui palikti dabartinę šios nuostatos formulotę buvo ir pritarta, ir nepritarta, kadangi kai kurios delegacijos manė, kad Komisijos pasiūlymas yra pernelyg naudingas mažesnėms bendrovėms, kurios gali neturėti pakankamai galimybių gauti finansines garantijas. Pirmininkaujanti valstybė narė padarė išvadą, kad reikia tęsti darbą siekiant išnagrinėti, ar šias nuomones galima suderinti.

Kalbant apie **nacionalinius elektroninius registrus ir valstybių narių bendradarbiavimą**, delegacijos Komisijos pasiūlymą įvertino iš esmės palankiai. Tačiau nacionalinių elektroninių registrų klausimu keletas delegacijų pabrėžė, kad reikia užtikrinti privalomų duomenų ir reguliaraus atnaujinimo administracinių išlaidų pusiausvyrą; jos taip pat teigė, kad papildomas pastangas turi kompensuoti gerai veikiantis ERRU.<sup>1</sup> Keletas delegacijų laikėsi nuomonės, kad kai kurie duomenų rinkiniai yra pernelyg išsamūs (pvz., išsamūs finansiniai duomenys, darbuotojų skaičius, rizikos vertinimas).

Valstybių narių tvirtesnio bendradarbiavimo klausimu delegacijos palankiai įvertino Komisijos ketinimą struktūrizuoti procedūrą. Tačiau nuomonės išsiskyrė dėl skirtingų procedūros etapų. Kai kurios valstybės narės prašė numatyti daugiau skaidrumo nustatant priežastis, pagal kurias būtų galima atmesti bendradarbiavimo prašymą, ir laikėsi nuomonės, kad verta nustatyti tokio prašymo gavimo patvirtinimą, o kitos delegacijos prašė nustatyti ilgesnius terminus, kad būtų galima laikytis tokių prašymų. Kai kurios delegacijos atskyrė prašymus pagal tai, kokios rūšies tyrimą pagal prašymą reikėtų atlikti, arba pasiūlė aiškiai apriboti, kokios rūšies informaciją gali būti prašoma pateikti. Pirmininkaujanti valstybė narė padarė išvadą, kad siekiant pažangos tekste turėtų būti tiksliai nurodytas minimalus prašymo pagrindimas (pvz., nurodant procedūros tikslą ir pakankamai išsamiai nurodant, kokios informacijos prašoma) ir (arba) nurodomos priežastys, dėl kurių gali būti atsisakyti pateikti informaciją. Turėtų būti siekiama suderinti bendradarbiavimo procedūrų formuluotes (Direktyvos 2006/22/EB 8 straipsnis ir Reglamento 1071/2009 18 straipsnis).

Kalbant apie reglamento taikymo sritį, kai kurios valstybės narės laikėsi nuomonės, kad visuose ES teisės aktuose reikėtų suderintai paaiškinti transporto operacijų „**nekomercinį**“ pobūdį, o kitos valstybės narės pareiškė abejonių, ar tai būtų praktiška. Kartu buvo pritarta, kad reikėtų pasistengti šiai sąvokai suteikti aiškumo.

---

<sup>1</sup> Europos kelių transporto įmonių registras.

Kalbant apie pasiūlymą reguliavimo procedūrą su tikrinimu pakeisti **deleguotųjų aktų procedūra**, kai kurios delegacijos laikėsi nuomonės, kad tos reglamento priedų dalys yra esminio pobūdžio, todėl jas keisti deleguotaisiais aktais negalima, o viena delegacija nepritarė neribotai įgaliojimų trukmei. Daug delegacijų pareiškė, kad jos turi toliau nagrinėti numatomus pakeitimus.

#### *Komisijos pastabos*

Komisija kol kas nepateikė savo pozicijos. Kalbant apie mažos keliamosios galios krovinių transporto priemones, Komisijos atstovas davė suprasti, kad reglamento taikymo sritį būtų galima sutelkti į tarptautiniame transporte dalyvaujančius mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių vežėjus, tačiau laikėsi nuomonės, kad šiuo atveju turi būti užtikrintas visapusiškas licencijavimo reikalavimų taikymas. Jis manė, kad galimybę valstybėms narėms numatyti papildomus nacionalinius licencijavimo reikalavimus būtų galima kompensuoti įtraukiant kai kuriuos iš tų reikalavimų į reglamento tekstą, jeigu tik jais nesukuriamos neproporcingos kliūtys įsisteigimo laisvei.

#### **b) Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009**

##### *Kabotažo operacijos*

Padaryta labai nedidelė pažanga derinant pozicijas **leidžiamo kabotažo operacijų skaičiaus** arba **kabotažo dienų** klausimu. Keletas valstybių narių primygtinai prašė, kad į būsimą kompromisinį tekstą būtų įtrauktos „darbuotojų komandiravimo“ taisyklių taikymo sąlygos. Iš esmės ketinimas supaprastinti kabotažo taisykles buvo įvertintas palankiai. Tačiau daug valstybių narių prašė, kad būtų paliktas dabartinis 7 dienų leidžiamas kabotažo laikotarpis, tačiau nebūtų ribojamas operacijų skaičius, o daug kitų valstybių narių prašė gerokai sumažinti leidžiamą kabotažo dienų skaičių (iki mažiau nei 5 dienų). Tos valstybės narės teigė, kad kabotažo pobūdis yra laikinas ir kad tai turi būti garantuota. Pirmoji valstybių narių grupė griežtai prieštaravo siūlymui smarkiai sutrumpinti kabotažo laikotarpį iki mažiau nei penkių dienų; jos taip pat rėmėsi Komisijos poveikio vertinimu skirtingo dienų skaičiaus atžvilgiu.

Kita vertus, valstybės narės, kurios prašė gerokai sumažinti kabotažo dienų skaičių, teigė, kad Komisijos pasiūlymu, panaikinus kabotažo operacijų skaičiaus apribojimą, būtų užtikrintas dar didesnis rinkos liberalizavimas. Keletas valstybių narių teigė, kad vidaus rinkoje neturėtų būti nustatyta jokių apribojimų, jeigu bus taikomos taisyklės dėl darbuotojų komandiravimo ir naujos taisyklės dėl poilsio laiko, kadangi tai sulyginis vairuotojų iš skirtingų šalių padėtį. Kita valstybių narių grupė tam nepritarė, kadangi jos teigė, kad reikia atsižvelgti ir į kitus veiksnius, kaip antai socialinio draudimo įmokos ir mokesčiai.

Keletas valstybių narių paprašė nustatyti specialias apsaugos priemones siekiant išspręsti tikslinių ir nuolat pasikartojančių kabotažo ciklų (**sisteminio kabotažo**) problemą, pavyzdžiui, nustatant veiklos pertraukos laikotarpį. Kitos valstybės narės manė, kad dėl tokių apsaugos priemonių tik padaugėtų apribojimų vidaus rinkoje, jas būtų pernelyg sudėtinga kontroliuoti ir jos būtų neproporcingos atsižvelgiant į problemos mastą, todėl prieštaravo bet kokių papildomų apsaugos priemonių nustatymui. Dauguma valstybių narių iš esmės pripažino, kad sisteminis kabotažas gali būti problema tam tikrose vietovėse, kuriose yra didelė kabotažo operacijų koncentracija, nors kai kurios valstybės narės taip pat akcentavo, kad problemos dėl sisteminio kabotažo iš viso nėra.

Valstybės narės aiškiai pritarė tam, kad reikia aiškiau apibrėžti **kabotažo operacijų pradžia**. Daugelis kalbėjusių valstybių narių pritarė pirmininkaujančios valstybės narės siūlomai nuostatai, pagal kurią kabotažo operacijų pradžia priimančiojoje valstybėje narėje būtų pradedama skaičiuoti tik nuo tada, kai iškraunami visi tarptautiniai kroviniai. Jos sutarė, kad tai turėtų būti aiškiai nurodyta reglamente. Mažesnė valstybių narių grupė pirmenybę teikė liberalesniai požiūriui, pagal kurį vykdyti kabotažo operacijas taip pat būtų leidžiama lygiagrečiai su tarptautinio transporto operacijomis prieš iškraunant visus krovinius priimančiojoje valstybėje narėje. Galiausiai, keletas valstybių narių paprašė patikslinti kabotažo apibrėžtį ir kitais aspektais.

Diskusija dėl **gretimų valstybių narių** nebuvo įtikinama. Keletas valstybių narių pritarė Komisijos siūlymui. Keletas kitų valstybių narių pritarė pirmininkaujančios valstybės narės siūlymui patikslinti Komisijos tekstą apibrėžiant terminą „gretimos valstybės narės“ (tai valstybės narės, turinčios sausumos sieną). Kelios valstybės narės pritarė liberalesniai požiūriui, pagal kurį kabotažo operacijas tam tikrą skaičių dienų būtų leidžiama vykdyti bet kurioje kitoje valstybėje narėje. Keletas valstybių narių pritarė mažesnės apimties *status quo* pakeitimui, pagal kurį kabotažo operacijas bet kurioje kitoje valstybėje narėje būtų leidžiama vykdyti tikslų laikotarpį, kuris būtų trumpesnis nei Komisijos siūlomas penkių dienų kabotažo operacijų laikotarpis. Kelios kitos valstybės narės pareiškė, kad kabotažo operacijas turėtų būti leidžiama vykdyti tik priimančiojoje valstybėje narėje, kurioje buvo užbaigta tarptautinio transporto operacija, žinoma, jeigu kabotažo dienų laikotarpiu operacijų skaičius išlieka neribotas.

#### *Kabotažo operacijų patikrinimai*

**Kabotažo operacijų patikrinimų** klausimu valstybės narės iš esmės pritarė pirmininkaujančios valstybės narės požiūriui, kad nereikia nustatyti fiksuoto patikrinimų skaičiaus. Keletas valstybių narių pabrėžė, kad, atsižvelgiant į vietos padėtį, nacionaliniu lygiu turėtų būti atliekama „pakankamai“ patikrinimų. Valstybės narės galėjo iš esmės pritariti abiem pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniams siūlymams ir pareiškė, kad jie turėtų būti laikomi vienas kitą papildančiais.

#### *Kiti klausimai*

Valstybės narės iš esmės palankiai įvertino Komisijos ketinimą pereiti prie **elektroninių dokumentų vykdant patikrinimus keliuose**, tačiau keletui valstybių narių susirūpinimą kėlė tai, kad kontrolės tarnybos gali prarasti veiksmingumą, jeigu vairuotojui bus leidžiama kreiptis į kitus asmenis, nesančius sunkvežimyje, įrodymams pateikti. Delegacijos pareiškė konkrečias tikrinimo išlygas dėl galimos naujos valstybių narių prievolės **už tam tikrą elgesį skirti sankcijas** siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams. . Kelios delegacijos pabrėžė, kad **vežimas kelio atkarpa mišriojo vežimo operacijos, vykdomos** vienoje valstybėje narėje, metu, turėtų būti reglamentuojamas tokiomis pačiomis patekimo į rinką sąlygomis kaip ir kabotažo operacija. Galiausiai, **deleguotųjų aktų** procedūros klausimu keletas delegacijų nepritarė tam, kad Bendrijos licencijos galiojimo laikotarpis būtų keičiamas antrinės teisės aktais.

Komisijos atstovas gynė Komisijos siūlymą dėl kabotažo operacijų. Jis laikėsi nuomonės, kad argumentai dėl penkių dienų skaičiaus turėtų būti toliau nagrinėjami, jeigu tik pasiūlymo tikslas išlieka tas pats, būtent supaprastinti taisykles ir patobulinti kontrolę. Jis pripažino, kad įgyvendinus numatomą supaprastinimą, gali būti, kad sistemingo kabotažo (ši veikla yra sutelkta keliose valstybėse narėse) problema vis vien išliks. Turėtų būti išbandyta, ar bus įmanoma užtikrinti bet kokių apsaugos priemonių, kurios buvo svarstytos kaip kompromiso dalis, vykdymą.

**c) Reglamentas (EB) Nr. 561/2006**

*Normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis kabinoje*

Valstybių narių reakcijos į Komisijos siūlymą nustatyti aiškesnį draudimą miegoti kabinoje normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir lygiaverčiais susikaupusio poilsio laikotarpiais parodė, kad delegacijų pradinės pozicijos labai skiriasi. Nors nemažai valstybių narių palankiai įvertino siūlomą nuostatą kaip patvirtinimą, kaip jos turėtų aiškinti dabartines taisykles, dar daugiau valstybių narių pareiškė apgailėstą dėl tokios nuostatos, kuri, jų manymu, yra nepraktiška ir diskriminuojanti. Tų valstybių narių grupių nuomonės, kaip ir dėl kitų šio pasiūlymo klausimų, išsiskyrė dėl vairuotojų galimybių veiksmingai savo naudai pasinaudoti lankstumo sąlygomis, kurios, galbūt, egzistuoja arba gali būti nustatytos teisės aktuose, ir jos nesutarė dėl to, ar verta išsamiai reglamentuoti tai, koku būdu turėtų būti išnaudojamas normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis ir kaip tai sukontroliuoti.

Buvo plačiai pritarta pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniam siūlymui atskirti draudimą praleisti normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį kabinoje ir leidžiamą kassavaitinį poilsio kabinoje laikotarpį, jeigu sunkvežimis yra saugioje ir patogioje stovėjimo aikštelėje. Tačiau kai kurios valstybės narės laikėsi savo pozicijos dėl griežto draudimo praleisti normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį kabinoje, kaip išdėstyta pirminiame Komisijos pasiūlyme. Keletas valstybių narių nebuvo įsitikinusių, kad reglamente dėl poilsio laiko turėtų būti nustatyti poilsio vietų kriterijai, o kitos valstybės narės nebuvo įsitikinusių, kad šis atskyrimas yra praktiškai vertingas, kadangi, atsižvelgiant į eismo intensyvumą tam tikruose regionuose, tokioms poilsio aikštelėms arba nėra jokios „rinkos“, arba jų labai trūksta.

Dauguma valstybių narių pritarė nuomonei, kad tuo atveju, jei būtų nuspręsta nustatyti taisyklėse standartus, juos turėtų būti galima atnaujinti antrinės teisės aktais, o vairuotojams reikia sudaryti galimybes lengvai gauti informaciją. Daug valstybių narių pritarė pirmininkaujančiai valstybei narei, kad tinkamų poilsio aikštelių sertifikavimo procedūra gali būti nereikalinga, tačiau reikia užtikrinti patikimą informacijos šaltinį (kurį prižiūrėtų administracijos) apie tų aikštelių prieinamumą. Viena valstybė narė pasiūlė sugriežtinti Komisijos siūlomą nuostatą veiksmingos kontrolės priemonėmis, pavyzdžiui, įpareigoti vairuotoją pateikti įrodymus apie tai, kur jis praleido normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį. Tačiau dauguma valstybių narių pritarė pirmininkaujančios valstybės narės siūlymui neprašyti tokių dokumentų, verčiau atliekant patikrinimus kelyje pasikliauti tachografo informacija.

Vyravo bendras supratimas, kad kai kuriuose ES regionuose stovėjimo aikštelės yra tokios perpildytos, kad netgi nustačius draudimą praleisti kassavaitinio poilsio laikotarpį kabinoje padėtis iš esmės nepagerėtų.

#### *Grįžimas į namus ir kassavaitinio poilsio tvarkaraštis*

Vairuotojo teisės reguliariai **grįžti į namus** klausimu viena didelė valstybių narių grupė pritarė Komisijos siūlymui nustatyti trijų savaitių darbo ritmą. Mažesnė valstybių narių grupė pareiškė pritarianti 12 savaitių laikotarpiui, o santykinai didesnė grupė galėtų pritarti pirmininkaujančios valstybės narės siūlomam šešių savaitių laikotarpiui. Keturios valstybės narės paminėjo keturias savaites kaip galimą kompromisinį variantą. Viena valstybė narė pasiūlė iš dalies pakeisti tekstą taip, kad jame būtų aiškiai nurodyta, jog grįžimui į namus sugaištas kelionės laikas neturėtų būti išskaičiuotas iš poilsio laikotarpio.

Kalbant apie termino „namai“ apibrėžtį, dauguma valstybių narių pritarė pirmininkaujančiai valstybei narei, kad, siekiant pernelyg neapriboti vairuotojo, reikalinga plati apibrėžtis. Tačiau buvo pareikštas susirūpinimas dėl to, kaip užtikrinti šios prievolės praktiškumą tiek vežėjui, tiek tam, kuris turi suplanuoti vairuotojo darbo grafiką. Kitos valstybės narės pasiūlė, kad tai turėtų būti įsisteigimo šalis arba šalis, kurioje asmuo yra įdarbintas.

Kalbant apie **kassavaitinio poilsio tvarkaraštį**, pagal kurį sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiai kompensuojami ilgesniais poilsio laikotarpiais, dauguma valstybių narių pageidavo palikti dabartinį principą „kas dvi savaites“, o ne pereiti prie keturių savaitių, kaip siūlė Komisija. Tuo pat metu keletas valstybių narių palankiai įvertino Komisijos siūlymą numatyti daugiau lankščių sąlygų keturių savaitių laikotarpio atžvilgiu. Kalbant apie iš to išplaukiantį klausimą – ar dėl to turėtų būti iš dalies pakeista Reglamento 561/2006 6 straipsnio 3 dalis –keletas valstybių narių pasiūlė bendros vairavimo trukmės apribojimą padidinti iki keturių savaitių, t.y. iki 180 val. per keturias savaites vietoj 90 val. per dvi savaites, tačiau tam griežtai nepritarė kai kurios kitos valstybės narės.

Kalbant apie **susikaupusį laiką dėl sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpio**, kelios valstybės narės pageidavo palikti dabartinį lankstumą, suteikiantį galimybę naudoti susikaupusį laiką kartu su kasdieniu poilsiu ir su kassavaitiniu poilsiu. Kitos valstybės narės pritarė pirmininkaujančios valstybės narės kompromisui pasiūlymui leisti vairuotojams derinti susikaupusį laiką su kassavaitinio poilsio laikotarpiais, įskaitant sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius, bet ne su kasdienio poilsio laikotarpiais.

#### *Kiti klausimai*

Tam tikras valstybių narių skaičius negalėjo pritarti tam, kad **krovinių vežimui nekomerciniais tikslais** taikomos išimties atveju būtų panaikinta 7,5 t masės riba. Viena iš tų valstybių narių pasiūlė nustatyti naują 18 t ribą, kurią dar turi įvertinti kitos delegacijos. Be to, būta tam tikro nepasitenkinimo dėl mėginimo apibrėžti žodžio „nekomercinis“ reikšmę. Kai kurių delegacijų manymu, šis klausimas per daug sudėtingas, kad būtų išspręstas patenkinamai, tačiau kitos delegacijos pasisakė už tai, kad ES teisės aktuose turėtų būti laikomasi bent jau nuoseklaus požiūrio.

Dvi valstybės narės pareiškė konkrečias tikrinimo išlygas dėl **su porininkais dirbančių vairuotojų** pertraukų gairių kodifikavimo.

Kalbėjusios delegacijos teigiamai įvertino Komisijos pasiūlymą suteikti **vairuotojams** tam tikro **lankstumo** nukrypti nuo tam tikrų poilsio taisyklių, kad jie galėtų pasiekti tinkamą apgyvendinimo vietą, tačiau iškelta klausimų, kaip įvertinti, ar tokiu veiksniu nebus keliamas pavojus saugiam eismui kelyje. Viena valstybė narė pareiškė, kad reikia suteikti daugiau lankstumo vairavimo trukmės klausimu, kai prasideda normalus kassavaitinis poilsis.

Delegacijos taip pat pareiškė išlygų dėl patariamąsios procedūros taikymo **įgyvendinimo aktams** priimti siekiant apibrėžti suderintus požiūrius į įgyvendinimą.

#### *Komisijos pastabos*

Komisijos atstovas padėjo pirmininkaujant valstybei narei dedant pastangas parengti pagrindą kompromisams, kuriems galėtų pritarti dauguma delegacijų. Jis nurodė, kad Komisija kol kas nepateiks savo pozicijos ir aiškiai pareiškė, kad pirmininkaujantios valstybės narės požiūris į poilsį kabinoje ir grįžimą namo / kassavaitinio poilsio tvarkaraštį labai skiriasi nuo jos pasiūlymo, tačiau turi privalumų, nes juo atsižvelgiama į įvairius susirūpinimą keliančius elementus, visų pirma dėl tinkamų stovėjimo ir poilsio aikštelių.

#### **d) Reglamentas (ES) Nr. 165/2014**

Valstybės narės pritarė Komisijos pasiūlymui išplėsti **informacijos, kurią registruoja tachografas**, apimtį, įtraukiant sienos kirtimą, kad būtų galima geriau stebėti, kaip laikomasi socialinių ir rinkos taisyklių. Šiame kontekste didelė dauguma valstybių narių pritarė pirmininkaujantios valstybės narės pasiūlymui **patikslinti tachografo registruojamos informacijos rinkimo tikslus**, o kitos valstybės narės pasiūlė taip pat nurodyti stebėseną, kaip vykdomi įsipareigojimai pagal Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009 (patekimas į keleivių vežimo tolumojo susisieki mo ir miesto autobusais rinką). Tačiau kelios valstybės narės laikėsi nuomonės, kad didesnis vairuotojo „sekimas“ įvairiais tikslais gali būti nesuderinamas su duomenų apsaugos interesais; ypatingas dėmesys turi būti skirtas būtinumui ir proporcingumui. Nepasiekus pozicijai priimti reikalingos daugumos, šios delegacijos pasiūlė kreiptis į Europos duomenų apsaugos pareigūną, kad šis pateiktų savo nuomonę. Tarybos Teisės tarnyba taip pat pateikė įvertinimą.

Iš esmės palankiai įvertinti pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymai papildyti tekstą konkrečiais nurodymais kada ir kur kirtęs sieną vairuotojas turėtų **įrašyti šalių kodus** – pirmojo suplanuoto ar būtino sustojimo metu. Dauguma valstybių narių prieštaravo tam, kad būtų nustatyta papildomo sustojimo prievolė vien šalies kodo įrašymo tikslu, tokiu būdu pritardamos pirmininkaujančios valstybės narės požiūriui, pagal kurį vykdant tranzito operaciją šalies kodą reikalaujama įrašyti tik suplanuoto ar būtino sustojimo metu. Tačiau valstybių narių mažuma prieštaravo šiems konkretiems nurodymams iš esmės tik dėl labai konkretaus vykdymo užtikrinimo. Jos tikėjosi, kad galės remtis labai tikslią informaciją apie sienos kirtimo laiką, kad būtų galima stebėti, kaip laikomasi socialinių taisyklių, pageidavo privalomo sustojimo vykdant tranzito operacijas ir norėjo išplėsti šią prievolę, kad ji būtų taikoma ir vairuotojams, vis dar naudojantiems analoginius tachografus. Jos taip pat teigė, kad suteikus tam tikro praktinio lankstumo, galėtų būti suteikta netinkama paskata atidėti išmaniųjų tachografų įrengimą, o pastarieji suteiktų visą reikiamą informaciją elektroniniu būdu.

Iš šios diskusijos išsivystė platesnio masto debatai dėl to, ar turėtų būti paankstintas privalomas **išmaniųjų tachografų įdiegimas** esamame transporto priemonių parke (vadinamasis modifikavimas, kurį privaloma atlikti ne vėliau kaip 2034 m.), pavyzdžiui, penkeriais ar dešimčia metų. Didelė delegacijų, pareiškusių nuomonę šiuo klausimu, dalis pritarė tokiam žingsniui, o kitos delegacijos pageidavo palaukti, kol bus užbaigtas Komisijos tyrimas ir įvertinimas, kurie šiuo metu atliekami. Kai kurios delegacijos nepritarė datos paankstinimui derybų dėl kelių transporto dokumentų rinkinio metu, tvirtindamos, kad kompromisas dėl Tachografų reglamento pasiektas vos prieš trejus metus ir tas procesas buvo sudėtingas. Dalis delegacijų savo nuomonės dar nepareiškė.

Viena valstybė narė, nurodydama trūkumus, su kuriais susiduriama kontroliuojant, kaip laikomasi socialinių taisyklių, dėl to, kad tachografai pateikia tik 28 dienų **duomenis**, pasiūlė išplėsti šį laikotarpį iki 60 dienų. Kitos delegacijos pareiškė tikrinimo išlygas.

Komisijos atstovas laikėsi nuomonės, kad pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlyti papildymai yra tinkami tiek dėl praktinių priežasčių (šalių kodų įrašymas), tiek iš dalies dėl teisinio pagrįstumo (visų tikslų, kuriais renkami duomenys, nurodymas).

e) **Direktyva dėl *lex specialis* kelių transporto darbuotojų komandiravimo atveju ir**  
**Direktyva 2006/22/EB**

*Bendrosios nuostatos*

Diskusiją dėl pasiūlymo iš esmės užgožė klausimas, ar **darbuotojų komandiravimo taisyklės** iš viso turėtų būti taikomos visoms tarptautinio kelių transporto operacijoms. Debatams dėl Darbuotojų komandiravimo direktyvos<sup>2</sup> peržiūros įsibėgėjus, tam tikri diskusijos elementai buvo įtraukti rengiant bendrą požiūrį dėl tos peržiūros, o 2017 m. spalio 23 d. EPSCO tarybos posėdyje susitarta dėl bendro požiūrio. Visų pirma tame kontekste buvo diskutuojama apie transporto operacijų vykdant tranzitą traktavimą, ir buvo susitarta taikyti Darbuotojų komandiravimo direktyvos pakeitimus kelių transporto sektoriui tik tada, kai įsigalios *lex specialis*.

Sausumos transporto darbo grupė gavo Tarybos Teisės tarnybos paaiškinimų ir Komisijos rašytinių pastabų dėl įvairių komandiravimo aspektų. Daugelis delegacijų šioms pastaboms, taip pat debatams EPSCO Taryboje, įskaitant Komisijos pareiškimą bei pranešimą šia proga, teikė ypač didelę svarbą.

Kalbant apie darbuotojų komandiravimo taisyklių pagrindinių komponentų taikymo **lengvatiniį laikotarpį**, kelios valstybės narės toliau prieštaravo, kad šie standartai iš viso būtų taikomi vairuotojams. Tačiau dauguma šios grupės valstybių narių buvo pasirengusios pakoreguoti savo poziciją, jei lengvatinis laikotarpis būtų visa apimantis ir būtų nustatytas tokio lygio, kuris suteiktų galimybę praktiškai pasinaudoti išimtimi. Tos valstybės narės numatė daugiau sąlygų tokiam veiksmui, pavyzdžiui, mažesnę socialinių standartų ir administracinių reikalavimų, kurie būtų taikomi, skaičių.

---

<sup>2</sup> Direktyva 96/71/EB.

Mažesnei valstybių narių grupei susirūpinimą kėlė jų pačių atoki padėtis arba intensyvus tarpvalstybinis eismas. Kita valstybių grupė, priešingai, reikalavo, kad būtų taikomos visos darbuotojų komandiravimo taisyklės, nuo vairuotojų iš kitų ES valstybių narių atvykimo į jų teritoriją ar netrukus po atvykimo, ir jos prieštaravo išimčių kabotažo operacijoms taikymui. Delegacijos iš esmės pritarė Komisijai, kad taikant darbuotojų komandiravimo taisykles, būtų reikalinga *lex specialis*, kad būtų atsižvelgta į kelių transporto sektoriaus ypatumus ir būtų užtikrintos vienodos kontrolės sąlygos priimančiųjų valstybių narių lygmeniu. Paaiškėjo, kad dauguma valstybių narių buvo labiausiai susirūpinusios dėl administracinės naštos padidėjimo dėl tų taisyklių, įskaitant didelį kiekį dokumentų, kuriuos reikėtų tvarkyti, dėl darbuotojų komandiravimo taisyklių taikymo; kartu jos ragino imtis veiksmų kovojant su tam tikrų vairuotojų nežmoniškomis darbo sąlygomis.

### *Taikymo sritis*

Kalbant apie **tranzitą**, didelė delegacijų, išsakiusių savo poziciją, dauguma pritarė pirmininkaujančios valstybės narės požiūriui, kad tranzito operacijų metu vairuotojai nėra komandiruojami. Dauguma delegacijų taip pat pareiškė pageidaujančios, kad tranzito klausimas būtų nagrinėjamas teisiniame tekste (pagrindinėje direktyvoje arba *lex specialis*). Viena valstybė narė pareiškė aiškią nuomonę, kad tranzito metu vairuotojai taip pat yra komandiruojami.

Diskusija apie **vežimą kelio atkarpa mišriojo vežimo operacijos metu** nebuvo išsami, nes daug valstybių narių pageidavo nagrinėti šį klausimą po to, kai bus pateiktas pasiūlymas dėl atitinkamos direktyvos dalinio pakeitimo.<sup>3</sup> Kitos valstybės narės pageidavo išlaikyti išsamų tarptautinės operacijos vaizdą, o ne dalyti jį į atskiras dalis komandiravimo taisyklių taikymo tikslu. Dauguma delegacijų, pareiškusių savo nuomonės, pritarė pirmininkaujančios valstybės narės susirūpinimui dėl to, kad padėtį reikia vienu ar kitu būdu patikslinti.

Kelios valstybės narės pritarė pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymui išplėsti *lex specialis* leidžiančias nukrypti nuostatas įtraukiant **operacijas (kelių transporto) savo sąskaita**, kaip apibrėžta Darbuotojų komandiravimo direktyvoje, tačiau kitoms valstybėms narėms reikėjo daugiau laiko tokio pakeitimo poveikiui įvertinti.

---

<sup>3</sup> Direktyva 92/106/EEB.

Diskusijos dėl **komandiravimo laikotarpių skaičiavimo** iš esmės vyko dviem kryptimis. Daug valstybių narių pritarė Komisijos požiūriui dėl šešių valandų referencinio laikotarpio naudojimo pusės dienos ir visos dienos laikotarpiams apskaičiuoti. Kita ne mažesnė valstybių narių grupė pageidavo atsižvelgti į faktinį valandų, praleistų priimančioje valstybėje narėje, skaičių, o „buvimo šalyje diena“ būtų pradedama skaičiuoti tik praėjus atitinkamam 24 valandų laikotarpiui. Kalbant apie poilsio laikotarpių ir buvimo darbo vietoje laikotarpių įtraukimą, dauguma nepritarė pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymui neįtraukti jų apskaičiuojant kassavaitinius poilsio laikotarpius. Kita vertus, kelios valstybės narės pageidavo dar daugiau – atliekant skaičiavimą taip pat neįtraukti kasdienio poilsio laikotarpių ir buvimo darbe laiko.

Įvykusi diskusija apie tai, **kaip turėtų būti skaičiuojamas buvimas šalyje pagal komandiravimo taisykles, kai sunkvežimis atvyksta į priimančiąją valstybę narę traukiniu arba keltu**, buvo panaši į diskusiją apie tai, kada informacija apie sienos kirtimą turėtų būti užregistruota tachografe. Iš esmės delegacijos pritarė pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymui, kad komandiravimas prasideda atvykimo uoste arba stotyje. Dvi valstybės narės pareiškė pageidavimą nurodyti momentą, kada vairuotojas galutinai išvyksta iš atvykimo uosto arba stoties. Viena valstybė narė primygtinai teigė, kad reikia pradėti skaičiuoti pasienyje, neatsižvelgiant į transporto rūšį. Diskusijos, dėl to, kaip traktuoti laiką (kaip buvimo darbe ar poilsio), praleistą kelte ar traukinyje, pavyzdžiui, ar reikėtų suteikti tam tikro lankstumo vairuotojui, kad jis galėtų priskirti tuos laikotarpius šaliai, iš kurios jis išvyksta ar į kurią atvyksta, nebuvo išsamios.

#### *Administraciniai reikalavimai ir kontrolės priemonės*

Labai didelė kalbėjusių valstybių narių dauguma pareiškė pageidaujančios, kad būtų parengtas **administracinių reikalavimų ir kontrolės priemonių** „baigtinis sąrašas“ siekiant užtikrinti komandiravimo taisyklių, išdėstytų *lex specialis*, vykdymo užtikrinimą kelių transporto sektoriuje. Šios valstybės narės teigė, kad išsamus visose valstybėse narėse suderintų taisyklių sąrašas užtikrintų, kad veikla šiame sektoriuje, kuris yra labai judus ir iš esmės tarptautinis, būtų vykdoma kuo sklandžiau. Jos taip pat pasisakė už tai, kad direktyvoje būtų aiškiau nurodytas šis išimtinis pobūdis, ir svarstė galimybę teisės akte numatyti, kad reikalavimų ir kontrolės priemonių sąrašas būtų atnaujinamas antrinės teisės aktu, atsižvelgiant į technologinius pokyčius kontrolės ir transporto srityse.

Kelios valstybės narės pritarė nebaigtiniam sąrašui. Pora valstybių narių kol kas nepateikė savo pozicijos, nes buvo susirūpinusios, kad sąrašas nebus visų pageidaujamų elementų.

Kalbant apie sąrašo turinį, dvi valstybės narės pateikė konkrečių pasiūlymų dėl Komisijos pasiūlytų kontrolės elementų, susijusių su patikrinimais keliuose, sąrašo sutrumpinimo ir kai kurių su tyrimu susijusių elementų perkėlimo į antrą tarpvalstybinio vykdymo užtikrinimo vykdant administracinį bendradarbiavimą ir patikrinimus įmonėse etape. Kai kurios valstybės narės palankiai įvertino šiuos pasiūlymus. Tačiau kitos valstybės narės akcentavo, jog itin svarbu, kad būtų pateikiamos naujausios deklaracijos, tačiau nuomonės dėl atlyginimo lapelių, kurie turi būti tikrinami keliuose, išsiskyrė, kadangi jie apima laikotarpius praeityje ir skiriasi jų forma, turinys ir kalba. Visos diskusijos metu pagrindiniai svarstyti aspektai buvo poreikis užtikrinti, kad tikrinantiems darbuotojams būtų pateikiami lengvai įvertinami dokumentai ir kad jie turėtų pagrindą sprendimams vietoje priimti, be kita ko, naudojant modernizuotas informacines sistemas; tuo pat metu kitos valstybės narės pripažino, kad sprendimai gali būti priimami tik atlikus patikrinimus įmonėse.

#### *Kiti klausimai*

Dvi valstybės narės pareiškė susirūpinimą dėl komandiravimo taisyklių praktinio taikymo **ne ES vežėjams ir vairuotojams** ir užtikrinimo, kad jie jų laikytųsi. Joms laikantis nuomonės, kad praktikoje neįmanoma taikyti komandiravimo taisyklių ir užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ne ES vežėjai ir vairuotojai gali atsidurti palankesnėje padėtyje negu ES vežėjai.

#### *Direktyvoje 2006/22/EB nustatyta rizikos įvertinimo sistema*

Didelė dauguma iš esmės pritarė Komisijos požiūriui dėl vykdymo užtikrinimo direktyvoje nustatytos rizikos įvertinimo sistemos tobulinimo, kelios valstybės narės jį vertino atsargiai ir paprašė pirmiausia sutelkti dėmesį į visapusišką rizikos įvertinimo sistemų įgyvendinimą nacionaliniu lygmeniu. Daugelis valstybių narių taip pat prašė pereinamojo laikotarpio. Be to, pora valstybių narių taip pat abejojo siūlomais privilegijuotais kriterijais sunkvežimiams, kuriuose įrengti išmanieji tachografai, arba joms kilo sunkumų dėl rizikos įvertinimo tuo atveju, kai vežėjai naudoja daug nuomojamų transporto priemonių.

### *Darbo laiko direktyva*

Daugelis valstybių narių numatė, kad kils praktinių sunkumų, jei atliekant privalomus patikrinimus kelyje bus tikrinama, kaip laikomasi Darbo laiko direktyvos.<sup>4</sup> Komisija paaiškino, kad buvo svarstyta galimybė performuluoti Darbo laiko direktyvos dalis, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos kontrolei, tačiau šiuo metu tai neįmanoma, kadangi trūksta socialinių partnerių paramos.

Tuomet pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė, jog tam, kad būtų surastas ekonomiškai efektyvus būdas Darbo laiko direktyvos vykdymui užtikrinti, kontrolės reikalavimai turėtų būti apriboti ir apimti tik patikrinimus vežėjų įmonėse. Tokiu būdu būtų suderintas tikslas pagerinti Darbo laiko direktyvos vykdymo užtikrinimą ir susirūpinimą keliantis klausimas dėl to, kad minimalaus lygio kontrolė keliuose gali būti neveiksminga. Delegacijos pritarė, kad būtų dirbama šia linkme.

### *Komisijos pastabos*

Komisijos atstovas labai padėjo dedant pastangas išspręsti sudėtingus klausimus ir išsklaidyti abejones, susijusias su darbuotojų komandiravimo taisyklių taikymu kelių transporto sektoriui. Jis parėmė daugelį pirmininkaujančios valstybės iniciatyvų dėl teksto patikslinimo, visų pirma veiklos, kuriai taikomos komandiravimo taisyklės, apimties atžvilgiu ir dėl užtikrinimo, kad laikotarpių skaičiavimas būtų veiksmingesnis, kartu akcentuodamas pasiūlymo principus. Šie principai – tai visų pirma darbuotojų komandiravimo taisyklių taikymas su tam tikromis leidžiančiomis nukrypti nuostatomis ir principas, pagal kurį apskaičiuojant komandiravimą atsižvelgiama į visus laikotarpius, kurie buvo susiję su darbo laikotarpiais. Komisijos atstovas patvirtino, kad tranzitas nėra komandiravimo atvejis. Jis taip pat nurodė, kad kalbant apie administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones, šios taisyklės turėtų būti visapusiškai ir išsamiai suderintos ES lygmeniu (pavyzdžiui, „baigtinis sąrašas“). Be to, jis laikėsi nuomonės, kad nors Darbo laiko direktyvos vykdymo užtikrinimo gerinimas yra svarbus uždavinys, vykdymo užtikrinimo priemonėmis turėtų būti atsižvelgta į praktines kliūtis.

---

<sup>4</sup> Direktyva 2002/15/EB.

f) **Direktyva 2006/1/EB**

Dėl pasiūlymo, kuriuo suteikiama daugiau lankstumo tarpvalstybiniam transporto priemonių, išsinuomotų be vairuotojų, naudojimui kroviniams vežti keliais, kelios valstybės narės laikėsi išlygų dėl galimos transporto priemonės pajamų mokesčio erozijos. Tos valstybės narės palankiai įvertino pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinį pasiūlymą sutrumpinti leistino naudojimo **minimalų laikotarpį** iki trijų mėnesių (vietoj keturių), tačiau kai kurios iš jų pageidavo nustatyti dviejų mėnesių ar netgi tik vieno mėnesio trukmės laikotarpį. Taip pat delegacijos palankiai įvertino pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymą leisti valstybėms narėms nustatyti dalies, kurią visame įmonei priklausančiame transporto priemonių parke sudaro išsinuomos transporto priemonės, viršutinę ribą, o kai kurios delegacijos pageidavo toliau nagrinėti atitinkamą skaičių; viena delegacija pageidavo taikyti viršutinę ribą visam transporto priemonių parkui, kurį naudoja įmonė. Keturios valstybės narės nepritarė Komisijos pasiūlymui, o kelios kitos valstybės narės palankiai įvertino pasiūlymą tokį, koks jis yra, remdamosi liberalizavimu, kuris jau vykdomas nacionaliniu lygmeniu. Viena valstybė narė pasiūlė, kad valstybėms narėms turėtų būti leidžiama riboti išsinuomotų transporto priemonių, kurių masė yra neviršija tam tikros transporto priemonės masės ribos, naudojimą. Dvi valstybės narės pareiškė skirtingas nuomones dėl pasiūlymo atsisakyti masės apribojimo išsinuomotoms transporto priemonėms, naudojamoms **operacijoms savo sąskaita** vykdyti.

Dauguma delegacijų palankiai įvertino pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymą, kiek jis susijęs su palankesnių sąlygų **likusio laiko apribojimų kontrolei** sudarymu. Kai kurių delegacijų manymu, vis dar išliko didelė rizika, susijusi su kitų taisyklių laikymosi kontrole, visų pirma kabotažo atžvilgiu, o kitoms delegacijos susirūpinimą taip pat kėlė klausimas dėl transporto priemonių perėjimo nuo vienos sutarties prie kitos ir dėl vykdymo užtikrinimo naštos tarpvalstybinėje srityje esant daugiau pažeidimų. Vienos valstybės narės manymu, pageidautina taisyklėmis aiškiai reikalauti, kad išsinuomos transporto priemonės būtų tinkamai **registruojamos ES**.<sup>5</sup>

Daugelis delegacijų buvo pasirengusios pritarti pirmininkaujančiai valstybei narei dėl leidimo naudoti išsinuomotas transporto priemones, kurios buvo tinkamai pradėtos naudoti kitoje valstybėje narėje ir **išsinuomos įmonės, įsisteigusios kitoje valstybėje narėje**, suteikimo sąlygų performulavimo. Tačiau kadangi viena valstybė narė pateikė kitokį pasiūlymą, kelioms valstybėms narės vis dar reikėjo nuspręsti dėl savo pozicijos dėl jo.

---

<sup>5</sup> Žr. Tarybos direktyvą 1999/37/EB.

Galiausiai delegacijos palankiai įvertino pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymą atsižvelgti į tam tikrą likusią riziką **Komisijai atliekant peržiūrą** praėjus penkeriems metams nuo naujų taisyklių įgyvendinimo.

Komisijos atstovas pareiškė bendrą išlygą ir buvo pasirengęs pasiūlyme suformuluoti tam tikras nuostatas dėl apsaugos priemonių.

#### **IV. SVARSTYMAI DĖL TOLESNIO DARBO**

Pirmininkaujanti Estija padarė didelę pažangą dėl daugelio pirmojo judumo dokumentų rinkinio rinkų ir socialinių teisių ramsčio aspektų. Jos darbo rezultatai yra tvirtas pagrindas būsimoms diskusijoms. Vienu metu buvo nagrinėjami keturi dokumentai, o siekiant kompromiso tarp valstybių narių, vienu dokumentų atvejais pasistūmėta labiau negu kitų.

Ypač didelė pažanga padaryta atliekant techninį darbą, susijusį su pasiūlymais dėl galimybės verstis profesine veikla (įsisteigimo kriterijų ir mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių klausimais), dėl išsinuomotų transporto priemonių ir dėl tachografų. Pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad įmanoma pasiekti kompromisinius susitarimus.

Reikia daugiau dirbti pasiūlymo dėl poilsio laiko klausimu, kad būtų pasiektas visiems tinkamas kompromisas. Panašu, kad dauguma valstybių narių pritaria kompromiso kryptčiai, tačiau kelios kitoms valstybėms narės vis dar kyla rimtų abejonių. Siekiant daryti pažangą, turės būti parengti konkretūs pakeitimai.

Daugiausia pastangų reikės skirti pasiūlymams dėl kelių transporto darbuotojų komandiravimo ir dėl patekimo į rinką. Kol kas padaryta nedidelė pažanga, o šie dokumentai yra itin politiniai ir glaudžiai susiję. Be to, daugelis valstybių narių nurodė, kad kol kas neturi oficialios pozicijos. Padėti dar labiau apsunkina sąsaja su teisėkūros veikla, susijusia su bendros Darbuotojų komandiravimo direktyvos pakeitimais; šioje srityje Tarybos bendras požiūris buvo priimtas tik 2017 m. spalio 23 d., o trišaliai dialogai neseniai prasidėjo.

Darbas parengiamuosiuose organuose Estijos pirmininkavimo laikotarpiu patvirtino, kad nuoseklus požiūris lygiagretus laikymasis nagrinėjant skirtingus rinkinio elementus yra naudingas.

## V. IŠVADA

Nuolatinis atstovų komitetas po 2017 m. lapkričio 22 d. posėdžio prašo Tarybos susipažinti su ataskaita, kad būtų galima daryti tolesnę pažangą dėl dokumentų rinkinio pasiūlymų.

---