



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. balandžio 7 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0121(COD)

5112/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 6
SOC 7
EMPL 7
MI 6
CODEC 11
PARLNAT 19

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

Dalykas: Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija, siekiant priimti EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVĄ, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012

- Tarybos motyvų pareiškimo projektas
- Tarybos priimtas 2020 m. balandžio 7 d.

I. IVADAS

1. 2017 m. gegužės 31 d. Europos Komisija pateikė pasiūlymą 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.
2. Šis pasiūlymas buvo pateiktas kaip I judumo dokumentų rinkinio dalis, o teisėkūros procedūra buvo organizuojama kartu su kitais dviem pasiūlymais dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų: dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla ir patekimo į krovinių vežimo kelių transportu rinką ir dėl vairavimo trukmės, poilsio laikotarpių ir tachografų.
3. Taryba (transportas, telekomunikacijos ir energetika) dėl bendro požiūrio susitarė 2018 m. gruodžio 3 d.¹.
4. Europos Parlamentas poziciją per pirmąjį svarstymą priėmė 2019 m. balandžio 4 d.
5. Nuo 2019 m. spalio iki gruodžio mėn. vyko Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos derybos siekiant susitarti dėl pasiūlymo. 2019 m. gruodžio 11 d. derybininkai susitarė dėl kompromisinio teksto; jį 2019 m. gruodžio 20 d. patvirtino Nuolatinų atstovų komitetas².
6. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas (TRAN) patvirtino politinį susitarimą 2020 m. sausio 21 d., o Taryba jį patvirtino 2020 m. vasario 20 d.³.

¹ Dok. ST 15084/18.

² Dok. ST 15083/19.

³ Dok. ST 5424/20 + ADD 1–4.

7. Savo darbe Taryba atsižvelgė į 2018 m. sausio 18 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ir į 2018 m. vasario 1 d. Regionų komiteto nuomonę.
8. Atsižvelgiant į pirmiau nurodytą susitarimą ir teisininkams lingvistams peržiūrėjus tekstą, 2020 m. balandžio 7 d. Taryba, taikydama rašytinę procedūrą, priėmė Tarybos poziciją per pirmąjį svarstymą laikantis įprastos teisėkūros procedūros, nustatytos Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnyje.

II. TIKSLAS

9. Bendras pasiūlymo tikslas yra, viena vertus, užtikrinti deramas vairuotojų darbo sąlygas bei tinkamą jų socialinę apsaugą ir, kita vertus, paaiškinti, suderinti bei sumažinti vežėjams taikomas administracinius reikalavimus, kad jie galėtų teikti paslaugas sąžiningos konkurencijos sąlygomis.
10. Be to, šiuo pasiūlymu atsižvelgiama į poreikį nustatyti konkrečiai kelių transporto sektoriuje taikomas vairuotojų komandiravimo taisykles; šis poreikis buvo įvardytas atliekant Darbuotojų komandiravimo direktyvos peržiūrą priimant Direktyvą (ES) 2018/957.

III. PER PIRMAJĄ SVARSTYMĄ PRIIMTOS TARYBOS POZICIJOS ANALIZĖ

A) Bendra informacija

11. Remdamiesi Komisijos pasiūlymu, Europos Parlamentas ir Taryba vedė derybas, kad būtų pasiektas susitarimas tame etape, kai Taryba priima poziciją per pirmąjį svarstymą. Tarybos pozicijos projekto tekstas visiškai atspindi abiejų teisėkūros institucijų pasiektą kompromisą.

B) Pagrindiniai politikos klausimai

12. Kompromisas, kurį atspindi Tarybos per pirmąjį svarstymą priimta pozicija, apima šiuos pagrindinius aspektus:

a) Komandiravimo tvarkos taikymo tarptautinio kelių transporto sektoriaus darbuotojams išimtys

13. Du pagrindiniai Tarybos pozicijos aspektai yra susiję su bendrųjų komandiravimo taisyklių taikymo išimtimi, nustatyta dėl didelio masto judumo, ir tos išimties taikymo mastu. Komisijos pasiūlyme kaip vienas iš svarbiausių kriterijų įvardyta buvimo kitoje valstybėje narėje trukmė, o Parlamentas ir Taryba pirmenybę teikė tam, kad būtų skirstoma pagal vykdomo vežimo pobūdį. Išimties taikymo masto atžvilgiu Komisijos pasiūlyme pirmenybė teikiama išimčiai, susijusiai tik su dviem nacionalinių taisyklių, taikytinų komandiruojamiems darbuotojams, aspektais⁴, o Parlamentas ir Taryba pirmenybę teikė visapusiškai esminių ir procedūrinių nuostatų dėl komandiravimo taikymo išimčiai.
14. Tarybos tekstas (1 straipsnio 1–7 dalys) iš esmės atitinka Parlamento poziciją (765, 787–789, 791, 792, 837 (iš dalies) ir 838–842 pakeitimai). Visų pirma Taryba pritarė tam, kad išimtis būtų taikoma tik tais atvejais, kai vairuotoją komandiruojantis darbdavys ir priimančiojoje valstybėje narėje veikianti šalis yra sudarę paslaugų sutartį (1 straipsnio 2 dalis), todėl įtrauktos ir vežimo savo sąskaita operacijos, kurioms netaikoma paslaugų sutartis.

⁴ Minimaliomis kasmetinėmis mokamomis atostogomis ir minimalaus darbo užmokesčio / atlyginimo tarifais.

15. Kalbant apie veiklą, kuriai netaikomos komandiravimo taisyklės, ji visų pirma apima dvišales vežimo operacijas (1 straipsnio 3 ir 4 dalys), vykdomas tiek prekių, tiek keleivių vežimo sektoriuje, ir jos atveju numatytas labai ribotas lankstumas papildomų su vežimu susijusių sustojimų atžvilgiu. Todėl didelio masto judumui, kuriuo pateisinama išimtis, būdinga tai, kad vairuotojas keliauja iš valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi vairuotojo bendrovė, į kitą valstybę narę arba trečiąją šalį. Kontrolės tikslais labai ribotas lankstumas papildomų su vežimu susijusių sustojimų atžvilgiu priklauso nuo sienos kirtimo atvejų registravimo transporto priemonėje, o taip pat nuo pakrovimo ir iškrovimo veiksmų registravimo.
16. Atitinkamai nacionalinių transporto paslaugų teikimas kitoje valstybėje narėje (kabotažas) apibūdinamas kaip situacija, kai vairuotojas yra komandiruojamas (1 straipsnio 7 dalis).
17. Siekiant aiškumo kompromisiniame tekste nurodyta, kad vairuotojas, tranzitu vykstantis per kitą valstybę narę, nėra komandiruotas darbuotojas. Kombinuotojo vežimo operacijų atveju kelionės kelio atkarpa analizuojama atskirai, remiantis veiklos, kuriai taikoma išimtis, logika (1 straipsnio 5 ir 6 dalys).

b) Darbo sąlygų skaidrumas

18. Taryba pritarė Parlamento prašymui nustatyti specialią taisyklę dėl priimančiosios valstybės narės pareigos užtikrinti joje taikomų darbo sąlygų, įskaitant sąlygas, nustatytas tam tikromis kolektyvinėmis sutartimis, skaidrumą (1 straipsnio 9 dalis). Todėl į Tarybos tekstą įtraukti performuluoti 794 ir 837 pakeitimai (2f dalis).

c) Trečiųjų šalių vežėjai

19. Tiek Parlamentas, tiek Taryba laikėsi nuomonės, kad sugriežtinus ES vairuotojų komandiravimo taisykles neturėtų būti suteiktas konkurencinis pranašumas trečiųjų šalių vežėjams, kurie gali naudotis ES kelių transporto rinka. Taryba pritarė tam, kad šis aspektas būtų įtrauktas į *lex specialis* (1 straipsnio 10 dalis), jį pagrindžiant keliose konstatuojamosiose dalyse (15–17 konstatuojamosios dalys), kuriose paaiškinamos turimos priemonės. Todėl buvo iš dalies įtraukti 829 ir 837 pakeitimai (2g dalis).

d) Administraciniai komandiravimo, kontrolės ir vykdymo užtikrinimo reikalavimai

20. Tarybos tekstas grindžiamas Komisijos pasiūlymu dėl baigtinio ir, palyginti su Direktyva 2014/67/ES, sutrumpinto vairuotojų komandiravimo atveju taikomų administracinių reikalavimų sąrašo (1 straipsnio 11 dalis). Remiantis Parlamento pozicija, kuriai pritaria Komisija, vežėjai galės ir privalės naudotis Komisijos vidaus rinkos informacine (IMI) sistema komandiravimo deklaracijoms ir prašomai informacijai siųsti. Suderinus procedūrą atskiros nacionalinės informacinės sistemos taps nebereikalingos. Informacijos, kuri turi būti saugoma komandiravimo deklaracijose, atžvilgiu Tarybos tekstas remiasi Komisijos pasiūlymu ir į jį įtraukti keli Parlamento prašomi aspektai.
21. Išlaikyta Komisijos pasiūlyme nustatyta nuostatų dėl patikrinimų struktūra, kuria remiantis turi būti atskiriami keliuose atliekami patikrinimai ir po komandiravimo atliekami patikrinimai. Pritardama Parlamento pozicijai, Taryba nepritarė pasiūlymui dėl papildomų dokumentų apie vairuotojo darbo sutartį ir atlyginimo lapelių laikymo transporto priemonėje. Vis dėlto gali būti pareikalauta, kad šią informaciją po darbuotojo komandiravimo tiesiogiai pateiktų vežėjas. Siekiant, be kita ko, atsižvelgti ir į Parlamento pakeitimus, Tarybos tekste toliau plėtojamas šis patikrinimų po komandiravimo etapas, į kurį priimančioji valstybė narė gali įtraukti įsisteigimo valstybę narę. Visų pirma pagrindinė vežėjo komunikacijos priemonė bus IMI sistema, o valstybė narė turi galimybę įtraukti socialinius partnerius.
22. Taryba pritarė tam, kad į direktyvą būtų įtraukta valstybių narių pareiga nustatyti sankcijas už *lex specialis* taisyklių pažeidimus ir taikyti sankcijas logistikos grandinės subjektams, jei jie žino arba turėtų žinoti apie pažeidimus (5 straipsnis). Galiausiai Taryba taip pat pritarė nuostatai dėl pažangaus vykdymo užtikrinimo, pagal kurią valstybės narės privalo komandiravimo taisyklių laikymosi kontrolę įtraukti į bendrą kontrolės strategiją (6 straipsnis).
23. Apibendrinant, iš dalies (sutrumpinus arba performulavus) įtraukti 838–847, 850, 853–855, 857, 862 ir 864 pakeitimai, o 848, 849 ir 852 pakeitimai neįtraukti.

e) Direktyvos 2002/15/EB įtraukimas į socialinės teisės aktų vykdymo užtikrinimo standartus

24. Direktyva 2002/15/EB papildomas reglamentas dėl transporto sektoriuje dirbančių vairuotojų vairavimo trukmės, pertraukų bei poilsio laikotarpių⁵, pavyzdžiui, ribojant bendrą vairuotojų savaitės darbo laiką ir apribojant naktinį darbą.
25. Direktyva 2006/22/EB nustatyti Sąjungos standartai dėl taisyklių, susijusių su vairavimo trukme, pertraukomis ir poilsio laikotarpiais, ir taisyklių dėl tachografų kontrolės bei vykdymo užtikrinimo. Tačiau į jos taikymo sritį neįtraukta Direktyva 2002/15/EB. Dabar Tarybos pozicijoje pritariama tam, kad ta direktyva būtų įtraukta į kontrolės standartus, pritariant Komisijos pasiūlymui ir Parlamento pozicijai.
26. Bus įtraukti keli aspektai: nacionalinės tikrinimo sistemos, minimalus patikrinimų skaičius ir rezultatų ataskaitų teikimas (iš dalies pakeistos direktyvos 2 straipsnio 1, 3, 3a bei 4 dalys ir I priedas), patikrinimų patalpose inicijavimas, kai nustatoma sunkių pažeidimų (iš dalies pakeistos direktyvos 6 straipsnio 1 dalis), nacionalinės rizikos vertinimo sistemos (iš dalies pakeistos direktyvos 9 straipsnio 1 dalis) ir keitimasis informacija (iš dalies pakeistos direktyvos 7 straipsnio 1 dalies d punktas ir 8 straipsnis). Atsižvelgiant į plačią Darbo laiko direktyvos taikymo sritį, Tarybos pozicijoje pirmenybė teikiama rizika, o ne minimaliu patikrinimų kiekiu grindžiamam požiūriui į patikrinimus (iš dalies pakeistos direktyvos 2 straipsnio 3a dalis). Buvo įtraukti performuluoti 806 ir 835 pakeitimai, o 810 pakeitimas neįtrauktas.

⁵ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

f) Administracinis bendradarbiavimas vykdymo užtikrinimo srityje

27. Taisyklės dėl administracinio bendradarbiavimo iš dalies pakeistos siekiant geriau atskirti jas nuo keitimosi informacija pagal Reglamentą (ES) Nr. 1071/2009, kuris jau vykdomas naudojant specialią elektroninę sistemą. Tarybos tekste numatyta, kad likusiais atvejais naudojamos IMI sistema, o nacionalinėms valdžios institucijoms nustatomi atsakymo pateikimo terminai. Buvo įtraukti performuluoti 812–814 ir 816–818 pakeitimai, o 815 ir 819 pakeitimai neįtraukti.

g) Peržiūrėti socialinės teisės aktų vykdymo užtikrinimo standartai

28. Rizikos vertinimo sistema buvo ne tik išplėsta įtraukiant nacionalines taisykles pagal Darbo laiko direktyvą, bet ir padaryti dar du svarbesni jos pakeitimai (iš dalies pakeistos direktyvos 9 straipsnis): pirma, Komisija nustatys bendrą įmonės rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulę ir, antra, nacionalinė informacija apie rizikos įvertinimą bus prieinama kontrolės institucijoms visoje ES, be kita ko, atliekant patikrinimus keliuose. Todėl, kaip kompromisui, buvo iš dalies pritarta 821, 824 ir 825 pakeitimams.
29. Taryba sutinka, kad valstybės narės stengtųsi išplėsti suderintus patikrinimus, kad jie apimtų ir įmonės patalpose atliekamus patikrinimus, užtikrindama kompromisą dėl Parlamento pateikto susijusio prašymo (iš dalies pakeistos direktyvos 5 straipsnis, 809 pakeitimas). Taip pat pabrėžtas būsimas Europos darbo institucijos vaidmuo atsižvelgiant į šiai naujai 2019 m. sukurtai įstaigai suteiktus įgaliojimus (29 konstatuojamoji dalis).
30. Tarybos tekste pritariama Komisijos pasiūlymui ir iš dalies Parlamento 826 pakeitimui parengti bendrą požiūrį į kito darbo, kuris pridedamas prie vairuotojų darbo laiko, kai jie nevairuoja, kontrolę ir kartu panaikinti reikalavimą pateikti papildomas liudijimų formas (iš dalies pakeistos direktyvos 11 straipsnio 3 dalis).

h) Komisijos įgaliojimai

31. Reikėjo surasti kompromisą, be kita ko, dėl procedūros, kuria Komisija įgaliojama priimti teisės aktus; jis buvo pasiektas tuo pačiu metu vedant derybas dėl kelių dokumentų. Tarybos tekste yra du įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl iš dalies pakeistos direktyvos priedų atnaujinimo ir trys nauji įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, konkrečiai – dėl bendros rizikos įvertinimo apskaičiavimo formulės, dėl bendro požiūrio į kito darbo laikotarpių registravimą bei kontrolę ir dėl IMI ryšių priemonės, kuri turės būti naudojama deklaracijoms teikti, funkcijų plėtojimo.

i) Perkėlimas į nacionalinę teisę ir pirmasis politikos vertinimas

32. Abi teisėkūros institucijos atnaujino savo pozicijas dėl perkėlimo į nacionalinę teisę termino. Remiantis platus užmojo požiūriu, siejama su naujos IMI ryšių priemonės sukūrimu, valstybės narės šią direktyvą į nacionalinę teisę turi perkelti per 18 mėnesių nuo jos įsigaliojimo (9 straipsnis). Komisija šios direktyvos, visų pirma jos specialių nuostatų dėl komandiruojamų vairuotojų, įgyvendinimo vertinimą planuoja atlikti 2025 m. pabaigoje (7 straipsnis).

j) Kiti Tarybos pozicijos aspektai

33. Į galutinį Tarybos pozicijos tekstą buvo įtraukti šie kiti aspektai, kuriais Taryba papildė Komisijos pasiūlymą:
- a) paaiškinimas, kad vairuotojo buvimas priimančiojoje valstybėje narėje su pertraukomis nesumuojamas laikant tai ilgalaikiu komandiravimu (1 straipsnio 8 dalis);
 - b) nuostata dėl tikrinimo metodo, kai vairuotojas neturi komandiravimo deklaracijos, t. y. kai vairuotojas gali pasinaudoti komandiravimo taisyklių išimtimi (1 straipsnio 11 dalies paskutinė pastraipa).

34. Taryba visiškai arba iš esmės įtraukė šiuos kitus Parlamento padarytus Komisijos pasiūlymo pakeitimus:
- a) apsaugos priemonės, kuriomis siekiama nepagrįstai negaišinant vairuotojo užtikrinti veiksmingus patikrinimus keliuose iš dalies pakeistos direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje ir 1 straipsnio 15 dalyje (807 ir 859 pakeitimai);
 - b) bendra valstybių narių pareiga dėl bendradarbiavimo 1 straipsnio 16 dalyje (860 pakeitimas) ir valstybių narių bei darbdavių pareiga organizuoti atitinkamai kontrolės institucijų ir vairuotojų švietimą ir mokymą 8 straipsnyje (867 pakeitimas);
 - c) redakciniai patobulinimai atnaujinant pasenusias nuorodas (811, 821–823, 827, 828, 832–834 pakeitimai).

IV. IŠVADA

35. Per pirmąją svarstymą priimta Tarybos pozicija visapusiškai atspindi kompromisą, pasiektą Tarybos ir Europos Parlamento derybų metu, padedant Komisijai. Šis kompromisas patvirtintas Europos Parlamento TRAN komiteto pirmininkės laišku Nuolatinių atstovų komiteto pirmininkui (2020 m. sausio 23 d.). Šiame laiške TRAN komiteto pirmininkė nurodė, kad komiteto nariams, o vėliau ir plenariniame posėdyje ji rekomenduos per antrąją svarstymą Parlamente pritarti Tarybos per pirmąją svarstymą priimtai pozicijai be pakeitimų, abiejų institucijų teisininkams lingvistams patikrinus jos tekstą.
36. Todėl Taryba mano, kad jos per pirmąją svarstymą priimta pozicija yra subalansuotas rezultatas ir kad priėmus konkrečioms sektoriams taikomas vairuotojų komandiravimo taisyklės bus pagerintos darbo sąlygos, kartu garantuojant laisvę teikti tarpvalstybines transporto paslaugas, o direktyvos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų pakeitimais kontrolė ir vykdymo užtikrinimas taps išsamesni, veiksmingesni ir geriau koordinuojami.