



Briuselis, 2020 m. balandžio 15 d.  
(OR. en)

7347/20

---

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

---

**TRANS 156**  
**SOC 210**  
**EMPL 164**  
**MI 114**  
**COMPET 153**  
**CODEC 283**

### **PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS**

---

nuo: Europos Komisijos generalinio sekretoriaus,  
kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU

gavimo data: 2020 m. balandžio 15 d.

kam: Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-  
MIKKELSENI

---

Komisijos dok. Nr.: COM(2020) 151 final

---

Dalykas: KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI pagal Sutarties  
dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį dėl Tarybos pozicijos  
dėl Reglamento, kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies  
keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB)  
Nr. 1072/2009, 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, ir 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,  
priėmimo

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2020) 151 final.

---

Pridedama: COM(2020) 151 final

Briuselis, 2020 04 15  
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI**

**pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį**

**dėl**

**Tarybos pozicijos dėl Reglamento, kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009, 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, ir 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, priėmimo**

(Tekstas svarbus EEE)

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI**

**pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį**

**dėl**

**Tarybos pozicijos dėl Reglamento, kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009, 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, ir 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, priėmimo**

(Tekstas svarbus EEE)

**1. PAGRINDINIAI FAKTAI**

2017 m. gegužės 31 d. Komisija priėmė ES kelių transporto socialinius ir vidaus rinkos aspektus apimančią išsamų trijų pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų rinkinį, kuris yra Judumo dokumentų rinkinio („Europa kelyje“) dalis.

Šie trys pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų yra:

- (1) pasiūlymas iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009 dėl profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų ir Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 dėl patekimo į tarptautinio vežimo kelių transportu rinką;
- (2) pasiūlymas iš dalies pakeisti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatas dėl vairavimo ir poilsio laiko taisyklių kelių transporto sektoriuje ir Reglamento (EB) Nr. 165/2014 nuostatas dėl tachografų;
- (3) pasiūlymas iš dalies pakeisti Direktyvos 2006/22/EB nuostatas dėl būtiniausių vairavimo ir poilsio laiko taisyklių laikymosi kontrolės reikalavimų ir nustatyti konkrečiam sektoriui skirtas vairuotojų komandiravimo taisykles (Direktyvos 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo ir jos vykdymo užtikrinimo Direktyvos 2014/67/ES *lex specialis*).

Pasiūlymo perdavimo Europos Parlamentui ir Tarybai data:  
(dokumentai COM(2017)281 *final* – 2017/0123 (COD),  
COM(2017)278 *final* – 2017/0121 (COD) ir COM(2017)277 *final* –  
2017/0122 (COD)

2017-06-01

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės data: 2018-01-18

Regionų komiteto nuomonės data:	2018-02-01
Per pirmąjį svarstymą priimtos Europos Parlamento pozicijos data:	2019-04-04
Tarybos pozicijos priėmimo data:	2020-04-07

## **2. KOMISIJOS PASIŪLYMO TIKSLAS**

Bendrieji Komisijos pasiūlymų tikslai – pagerinti kelių transporto darbuotojų darbo ir socialines sąlygas, kartu užtikrinant sąžiningesnes vežėjų konkurencijos sąlygas.

Pagrindiniai Komisijos pasiūlymo peržiūrėti profesinės veiklos sąlygų ir patekimo į rinką taisykles tikslai yra tas taisykles aiškiau išdėstyti ir supaprastinti, taip pat kovoti su priedangos įmonių reiškiniu, kartu išlaikant dabartinį rinkos atvėrimo lygį.

Pasiūlymu peržiūrėti vairavimo ir poilsio laiko bei tachografų taisykles siekiama patikslinti tam tikras nuostatas ir pritaikyti kai kurias taisykles prie kintančių sektoriaus poreikių, taip pat, naudojant išmaniąsias technologijas, sustiprinti socialinių taisyklių kelių transporto sektoriuje laikymosi kontrolę.

Komisijos pasiūlymo peržiūrėti vykdymo užtikrinimo direktyvą ir nustatyti konkrečias komandiravimo kelių transporto sektoriuje taisykles tikslai yra užtikrinti, kad komandiravimo taisyklių taikymas būtų proporcingas ir orientuotas į siekiamą tikslą, stiprinti taisyklių laikymosi kontrolę ir siekti, kad valstybių narių administracinis bendradarbiavimas būtų struktūriškesnis ir veiksmingesnis.

## **3. PASTABOS DĖL TARYBOS POZICIJOS**

2020 m. balandžio 7 d. Tarybos per pirmąjį svarstymą priimtoje pozicijoje pritariama pagrindiniams Komisijos pasiūlymų tikslams gerinti kelių transporto darbuotojų darbo ir socialines sąlygas, kartu užtikrinant sąžiningesnes vežėjų konkurencijos sąlygas.

Tarybos pozicija yra reikšmingas žingsnis į priekį, palyginti su dabartinėmis kelių transportui taikomomis ES socialinėmis ir vidaus rinkos taisyklėmis, dėl kelių priežasčių:

- *Kassavaitinio poilsio laikotarpių organizavimas*

Komisija pasiūlė pakoreguoti kassavaitinio poilsio reikalavimus atsižvelgiant į faktinę sektoriaus atstovų praktiką, suteikiant daugiau lankstumo organizuojant kassavaitinio poilsio laikotarpius, kad vairuotojai per keturias savaites galėtų pasinaudoti dviem iš eilės sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Tarybos pozicijoje pritariama Komisijos pasiūlymo tikslui, tačiau ši galimybė suteikiama tik tarptautinio krovinių vežimo veiklą vykdančioms vairuotojams ir taikomos tam tikros sąlygos, t. y. dviem iš eilės sutrumpintais poilsio laikotarpiais turi būti naudojamos už įsisteigimo valstybės narės ribų, iš eilės einantys sutrumpinti poilsio laikotarpiai turi būti kompensuojami prieš kitą normalų poilsio laikotarpį, o vairuotojas kas 3 savaites turi grįžti į savo gyvenamąją vietą. Šios sąlygos atitinka Komisijos tikslą taikyti lankstesnes sąlygas tolimojo krovinių vežimo srityje ir kartu užtikrinti, kad vairuotojai reguliariai grįžtų namo ilgam poilsio laikotarpiui. Keleivių vežimo srityje Komisija ketina toliau tirti vairavimo ir poilsio laikotarpių organizavimą, kad įvertintų, ar būtina parengti konkrečias taisykles.

- *Reguliarus vairuotojo grįžimas*

Komisija pasiūlė įpareigoti transporto įmones organizuoti vairuotojų darbą taip, kad jie galėtų bent kartą per tris iš eilės einančias savaites grįžti namo kassavaitiniam poilsiui. Taip buvo siekiama išvengti situacijos, kai vairuotojai ilgą laiką dirba užsienyje ir neturi galimybės grįžti namo į savo šeimas. Tarybos pozicijoje pritariama Komisijos pasiūlymo tikslui. Joje nurodyta, kad vairuotojai turėtų grįžti į darbdavio veiklos centrą, kuriame vairuotojas paprastai būna, arba į savo gyvenamąją vietą kiekvieną keturių iš eilės savaitių laikotarpį. Konstatuojamojoje dalyje paaiškinama, kad „vairuotojai gali laisvai pasirinkti, kur praleisti savo poilsio laikotarpį“. Laikotarpis sutrumpinamas iki trijų savaitių, jei vairuotojas pasinaudojo dviem iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Tarybos pozicijos užmojis mažesnis nei Komisijos pasiūlymo. Tačiau Komisija pripažįsta, kad Tarybos pozicija grindžiama tuo pačiu tikslu, visų pirma, kiek tai susiję su tarptautinių reisų vairuotojais, kurie paprastai pasinaudos dviem iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir trečios savaitės pabaigoje grįš namo.

- *Draudimas naudotis normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonės kabinoje ir saugios bei apsaugotos stovėjimo aikštelės*

Komisija pasiūlė, atsižvelgiant į teismo praktiką, paaiškinti, kad vairuotojai negali naudotis normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais transporto priemonėje ir kad darbdavys privalo suteikti vairuotojui tinkamą būstą, kuriame būtų tinkamos miegamosios ir sanitarinės patalpos, jei vairuotojai šiais kassavaitinio poilsio laikotarpiais negali pasinaudoti pasirinktoje privačioje vietoje. Taip buvo siekiama pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir užtikrinti, kad jiems būtų sudarytos tinkamos poilsio sąlygos. Tarybos pozicijoje pritariama Komisijos pasiūlymui: uždraudžiama naudotis normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais transporto priemonėje. Tarybos pozicijos užmojis platesnis nei Komisijos pasiūlymo: Komisija įgaliojama parengti išsamias nuostatas dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, t. y. nustatyti tokių stovėjimo aikštelių aptarnavimo lygį ir sertifikavimo tvarką. Tarybos pozicija visiškai atitinka Komisijos tikslą užtikrinti tinkamas vairuotojų poilsio sąlygas ir šiuo atžvilgiu ji yra net griežtesnė.

- *Komandiravimo taisyklių taikymas kelių transportui*

Komisija pasiūlė nustatyti konkrečius komandiravimo taisyklių taikymo kelių transportui kriterijus, kuriais būtų atsižvelgta į tai, kad šiam sektoriui būdingas itin didelis judumas, ir kurie padėtų užtikrinti, kad daug laiko užsienyje dirbantiems vairuotojams būtų sąžiningai atlyginama. Komisija pasiūlė netaikyti komandiravimo taisyklių, susijusių su minimaliu darbo užmokesčiu ir minimalia atostogų trukme, tarptautinėms vežimo operacijoms, kai komandiruotės laikotarpis neviršija 3 dienų per vieną kalendorinį mėnesį, o kabotažo operacijoms buvo pasiūlyta ir toliau visa apimtimi taikyti komandiravimo taisykles. Tarybos pozicijoje pritariama principui, kad kelių transportui turi būti taikomos konkrečiai tam sektoriui skirtos komandiravimo taisyklės, ir kartu siūloma taikyti naują operacijomis grindžiamą sistemą kaip alternatyvą Komisijos pasiūlytai laiku grindžiamai sistemai. Dvišalėms operacijoms, kuriose dalyvauja vežėjų įsisteigimo valstybė narė, komandiravimo taisyklės visiškai netaikomos, o vežimui kitos šalies kelių transporto priemone ir kabotažo operacijoms, kuriose nedalyvauja vežėjų įsisteigimo valstybė narė, visa apimtimi taikomos komandiravimo taisyklės.

Be to, komandiravimo taisyklės netaikomos papildomai veiklai, susijusiai su dvišalėmis operacijomis. Krovinių vežimo atveju vairuotojas gali atlikti vieną pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmą valstybėse narėse arba trečiojoje valstybėje, kurias jis kerta, su sąlyga, kad vairuotojas nepakrauna prekių ir jų neiškrauna toje pačioje valstybėje narėje. Jeigu po dvišalės vežimo operacijos, kuri pradedama vykdyti iš įsisteigimo valstybės narės ir per kurią nebuvo atliekama jokia papildoma veikla, vykdoma dvišalė vežimo operacija į įsisteigimo valstybę narę, papildomai veiklai nustatyta išimtis taikoma ne daugiau kaip dviem papildomiems pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksams.

Kai vykdomos dvišalės keleivių vežimo operacijos, vairuotojas gali vieną kartą įlaipinti ir (arba) vieną kartą išlaipinti keleivius valstybėse narėse arba trečiojoje valstybėje, kurias jis kerta, su sąlyga, kad vairuotojas neteikia keleivių vežimo paslaugų tarp dviejų kertamos valstybės narės vietovių. Ta pati nuostata taikoma grįžtamajai kelionei.

Su dvišalėmis operacijomis susijusiai papildomai veiklai komandiravimo taisyklių išimtis bus taikoma nuo dienos, kai bus reikalaujama, kad vairuotojai tachografuose rankiniu būdu registruotų duomenis apie sienos kirtimą. Jos nebus taikomos nuo dienos, kai transporto priemonėse bus reikalaujama sumontuoti išmanuosius tachografus, atitinkančius reikalavimą registruoti sienos kirtimo atvejus ir papildomą veiklą.

Tarybos pozicijoje taip pat paaiškinama, kad, kiek tai susiję su komandiravimo taisyklių taikymu, įmonėms, įsisteigusioms ne ES valstybėje narėje, neturi būti taikomos palankesnės sąlygos nei įmonėms, įsisteigusioms valstybėje narėje, įskaitant atvejus, kai jos vykdo vežimo operacijas pagal dvišalius ar daugiašalius susitarimus, kuriais suteikiama galimybė patekti į Sąjungos rinką.

Galiausiai Tarybos pozicijoje išaiškinamas sąvokos „ilgalaikis komandiravimas“, kuri buvo įtraukta į peržiūrėtą Darbuotojų komandiravimo direktyvą (Direktyvą (ES) 2018/957), taikymas tarptautinėms vežimo kelių transportu operacijoms: vienoje valstybėje narėje praleisti laikotarpiai nėra sumuojami su kitoje valstybėje narėje praleistais laikotarpiais.

Kaip ir Komisijos pasiūlymas, Tarybos pozicija grindžiama siekiu užtikrinti, kad vairuotojams, kurie patiria pragyvenimo išlaidų kitose valstybėse narėse nei jų gyvenamoji valstybė narė, būtų mokama atsižvelgiant į tas išlaidas ir taip būtų užtikrintas tinkamas jų gyvenimo lygis. Tarybos pozicijoje pateikti paaiškinimai dėl ilgalaikio komandiravimo ir komandiravimo taisyklių taikymo trečiojoje valstybėje yra reikalingi ir sveikintini, siekiant išsklaidyti abejones dėl komandiravimo taisyklių taikymo valstybėse narėse. Komisija taip pat pasiūlė konkrečius administracinius komandiravimo taisyklių taikymo kelių transporto sektoriuje reikalavimus, kad būtų išvengta nereikalingos administracinės naštos vežėjams. Tarybos pozicijoje pritariama Komisijos pasiūlymui ir numatoma, kad nacionalinės valdžios institucijos keistųsi informacija, o kelių transporto įmonės teiktų komandiravimo deklaracijas per Vidaus rinkos informacinę sistemą (VRI). Naudojant VRI bus dar labiau sumažinta administracinė našta administracijoms ir įmonėms, o tai padės siekti Judumo dokumentų rinkinio bendrojo tikslo.

- *Naujos tachografų technologijos diegimas*

Komisija nesilūlė keisti tachografų reglamento. Tačiau Taryba laikėsi nuomonės, kad būtina imtis diegti naujos kartos išmanuosius tachografus, kad būtų galima tiksliau

nustatyti tarpvalstybinėms vežimo operacijoms naudojamų transporto priemonių padėti ir taip palengvinti socialinių ir vidaus rinkos taisyklių vykdymo kontrolę. Tarybos pozicijoje nustatytas šios naujos technologijos diegimo naujose transporto priemonėse tvarkaraštis (dveji metai nuo techninių specifikacijų priėmimo dienos) ir esamame transporto priemonių parke (permontavimas turi būti atliktas per trejus metus nuo techninių specifikacijų priėmimo dienos visose transporto priemonėse, kuriose sumontuoti kiti nei 1-osios versijos išmanieji tachografai; permontavimas turi būti atliktas per ketverius metus nuo techninių specifikacijų priėmimo dienos visose transporto priemonėse, kuriose sumontuoti 1-osios versijos išmanieji tachografai). Tarybos pozicija visiškai atitinka pagrindinį Judumo dokumentų rinkinio tikslą – sudaryti sąlygas veiksmingai ir efektyviai užtikrinti, kad būtų įgyvendinamos naujos socialinės ir vidaus rinkos taisyklės.

- *Profesinės veiklos sąlygų ir vairavimo bei poilsio laiko taisyklių taikymas lengvosioms komercinėms transporto priemonėms*

Siekdama nustatyti minimalų vežėjų, naudojančių lengvasias komercines transporto priemones, profesionalizacijos lygį ir taip suderinti vežėjų konkurencijos sąlygas, Komisija pasiūlė kai kurias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles taikyti įmonėms, naudojančioms lengvasias komercines transporto priemones. Tai reiškia, kad šiems vežėjams būtų taikomi nuolatinės ir faktinės buveinės ir tinkamos finansinės būklės kriterijai. Tarybos pozicijoje pritariama vežėjų, naudojančių lengvasias komercines transporto priemones, įtraukimui į profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisyklių taikymo sritį, numatant, kad tokiems vežėjams būtų taikomos visos taisyklės. Tačiau šios taisyklės taikomos tik vežėjams, kurie vykdo tarptautinio vežimo veiklą samdos pagrindais ar už atlygį ir naudoja transporto priemones, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė viršija 2,5 tonos. Be to, Tarybos pozicijoje numatyta šiems vežėjams taikyti vairavimo ir poilsio laiko bei tachografų taisykles. Tarybos pozicija atitinka Komisijos pasiūlymo tikslą nustatyti minimalų vežėjų, naudojančių lengvasias komercines transporto priemones, profesionalizacijos lygį ir sudaryti vienodas šių vežėjų ir vežėjų, naudojančių sunkiasvores krovinines transporto priemones, konkurencijos sąlygas. Be to, Tarybos pozicija šiems vežėjams taikyti vairavimo ir poilsio laiko bei tachografų taisykles yra priimtina, nes tai dar labiau padidins šio tipo transporto priemonių, naudojamų tarptautiniam vežimui samdos pagrindais ar už atlygį, saugumą keliuose.

- *Kabotažo taisyklės*

Komisija pasiūlė peržiūrėti kabotažo taisykles: neriboti operacijų, kurios gali būti atliekamos per 5 dienas nuo atvykstamojo tarptautinio vežimo krovininių iškrovimo priimančiojoje valstybėje narėje, skaičiaus. Šia taisykle būtų pakeistas dabartinis apribojimas – neviršyti 3 operacijų per 7 dienas. Ji pasiūlyta siekiant palengvinti vykdymo kontrolę ir kartu išlaikyti esamą rinkos atvėrimo lygį. Tarybos pozicijoje paliekami dabartiniai kabotažo apribojimai (3 operacijos per 7 dienas), tačiau nustatomas keturių dienų veiklos pertraukos laikotarpis, per kurį vežėjams neleidžiama vykdyti daugiau kabotažo operacijų toje pačioje valstybėje narėje. Taryba nesilaiko Komisijos pasiūlyto požiūrio, kurio pagrindinis tikslas buvo palengvinti vykdymo užtikrinimą. Taikant dabartinį kabotažo modelį yra sudėtingiau užtikrinti taisyklių laikymąsi, tačiau Komisija mano, kad įdiegus naujos kartos išmaniuosius tachografus (tai numatyta Tarybos pozicijoje) bus galima lengviau nustatyti vežėjų vykdomos operacijos rūšį ir operacijų skaičių. Dėl to, palyginti su dabartine padėtimi, turėtų palengvėti kabotažo taisyklių laikymosi užtikrinimas.

Komisija gali pritarti veiklos pertraukos laikotarpio koncepcijai, kuri padėtų spręsti sistemingo kabotažo problemą, t. y. kai vežėjai toje pačioje valstybėje narėje naudojami keliais kabotažo laikotarpiais iš eilės, išvykdami iš tos valstybės narės ir pakartotinai į ją atvykdami – taip pažeisdami Reglamente (EB) Nr. 1072/2009 nustatytus apribojimus (jie iš dalies pakeistame tekste palikti).

- *Su vairuotojais susiję įsisteigimo kriterijai („Roma I“)*

Komisija nepasiūlė jokio naujo darbuotojų įdarbinimo reikalavimo, susijusio su nuolatinės ir faktinės buveinės, kurią turėti yra būtina norint verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, kriterijumi. Į Tarybos poziciją įtrauktas naujas įsisteigimo kriterijus: reikalaujama, kad vežėjai nuolat turėtų reguliariai prieinamų vairuotojų, paprastai esančių įsisteigimo valstybėje narėje esančiame veiklos centre, o tokių vairuotojų skaičius būtų proporcingas vežimo operacijų mastui. Tarybos pozicija siekiama užtikrinti, kad buveinėje, kuri turėtų būti nuolatinė ir faktinė, pakaktų darbuotojų. Joje numatoma pakankamai galimybių, kad vežėjų laisvė įdarbinant darbuotojus nebūtų nepagrįstai ribojama.

- *Įgyvendinimo terminai / taikymo datos*

Komisija nepasiūlė konkrečių datų, nuo kurių turėtų būti taikomos naujos taisyklės. Tarybos pozicijoje numatyta, kad Reglamentas, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009, bus taikomas praėjus 18 mėnesių nuo jo įsigaliojimo dienos. Tačiau visas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir reikalavimas turėti Bendrijos licenciją pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 vežėjams, naudojantiems daugiau kaip 2,5 tonos sveriančias lengvasias komercines transporto priemones tarptautinio vežimo veiklai vykdyti, bus taikomi tik praėjus 21 mėnesiui nuo iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos. Persvarstytą vykdymo užtikrinimo direktyvą (Direktyvą 2006/22/EB) ir *lex specialis* dėl darbuotojų komandiravimo valstybės narės į savo nacionalines priemones turės perkelti per 18 mėnesių nuo akto įsigaliojimo dienos. Peržiūrėti reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (EB) Nr. 165/2014 bus taikomi iš karto po įsigaliojimo, tačiau į juos įtrauktos pereinamojo laikotarpio nuostatos, reglamentuojančios nuostatų, susijusių su išmaniųjų tachografų diegimu (žr. pirmiau), taikymą ir taisyklių taikymą lengvosios komercinės transporto priemonės (nuo 2026 m. liepos 1 d.). Valstybėms narėms, vežėjams ir Komisijai reikės daug laiko prisitaikyti prie naujų taisyklių. Visų pirma, reikės skirti pakankamai laiko šiems uždaviniams: patobulinti Vidaus rinkos informacinę sistemą, kad ją būtų galima naudoti taikant komandiravimo taisykles, įgyvendinti lengvasias komercines transporto priemones naudojantiems vežėjams skirtus naujus mokymo ir egzaminavimo reikalavimus ir atlikti techninius patobulinimus, kurie būtini naujoms tachografų technologijoms įdiegti. Todėl Tarybos pozicija šiuo atžvilgiu yra priimtina.

Tačiau Komisija turi abejonių dėl dviejų į Tarybos poziciją įtrauktų priemonių, t. y. įpareigojimo reguliariai gražinti sunkvežimius į vežėjo įsisteigimo valstybę narę ir valstybėms narėms suteikiamos galimybės taikyti kabotažo apribojimus nacionalinėms kombinuotojo vežimo keliais atkarpoms. Dėl šios priežasties Komisija paskelbė šią deklaraciją dėl 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos pasiekto politinio susitarimo:

„Komisija atkreipia dėmesį į preliminarų susitarimą dėl Judumo dokumentų rinkinio I socialinių ir rinkos aspektų, kurį Taryba ir Europos Parlamentas pasiekė 2019 m. gruodžio 11–12 d. įvykusiame 4-ajame trišalio dialogo susitikime.

Komisija apgailestauja, kad į Tarybos ir Europos Parlamento pasiektą politinį susitarimą įtraukti elementai, kurie neatitinka Europos žaliojo kurso tikslų ir Europos Vadovų Tarybos patvirtinto tikslo ne vėliau kaip 2050 m. užtikrinti, kad ES poveikis klimatui būtų neutralus. Šie elementai – tai privalomas transporto priemonės gražinimas į įsisteigimo valstybę narę kas 8 savaites ir kombinuotojo vežimo operacijoms nustatyti apribojimai. Šios priemonės nebuvo numatytos 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos priimtuose pasiūlymuose ir nebuvo atliktas jų poveikio vertinimas. Nustačius pareigą gražinti sunkvežimį, transporto sistema taps

neveiksminga ir padidės nereikalingas išmetamųjų teršalų kiekis, tarša ir spūstys, o dėl kombinuotajam vežimui taikomų apribojimų sumažės jo, kaip priemonės krovinių vežimo daugiarūšiu transportu operacijoms remti, veiksmingumas.

Šiame pasiūlyme numatyta reikšmingų socialinių pokyčių. Dabar Komisija atidžiai įvertins šių dviejų aspektų poveikį klimatui, aplinkai ir bendrosios rinkos veikimui. Komisija tai padarys atsižvelgdama į Žaliąjį kursą ir transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir aplinkos apsaugos priemones, kartu užtikrindama, kad bendroji rinka veiktų tinkamai.

Atlikusi poveikio vertinimą, Komisija prireikus pasinaudos teise pateikti tikslinį pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto iki įsigaliojant šioms dviem nuostatomis.“

Kadangi abi nagrinėjamos priemonės numatytos Tarybos pozicijoje, Komisija patvirtina deklaracijoje išdėstyta poziciją.

#### **4. IŠVADA**

Komisija mano, kad, nepaisant kai kurių Tarybos pozicijos trūkumų, pirmiau apibūdintų naujų ir aiškesnių nuostatų taikymas kelių transporto sektoriuje užtikrins geresnes darbo ir socialines sąlygas, sąžiningą konkurenciją ir didesnę teisinę tikrumą. Naujosios nuostatos taip pat bus tvirtas pagrindas, kuriuo remiantis bus užtikrinamas kelių transporto taisyklių taikymas ateityje.

Siekdama kompromiso, Komisija pritaria Tarybos priimtai pozicijai ir taip sudaro sąlygas Europos Parlamentui priimti galutinį tekstą per antrąją svarstymą. Komisija yra įsitikinusi, kad socialinių ir rinkos pasiūlymų priėmimas būtų labai naudingas kelių transporto sektoriui. Tačiau Komisija tebeturi abejonių dėl dviejų į Tarybos poziciją įtrauktų priemonių.