



Briuselis, 2018 m. gegužės 30 d.  
(OR. en)

9259/18

---

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

---

**TRANS 220**  
**SOC 301**  
**EMPL 237**  
**MI 379**  
**COMPET 361**  
**CODEC 832**

## **ATASKAITA**

---

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

---

Ankstesnio  
dokumento Nr.: ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306  
CODEC 767 + ADD 1-4

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

---

Dalykas: 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

– Pažangos ataskaita

---

## I. IVADAS

1. 2017 m. gegužės 31 d. Komisija priėmė tris pirmiau nurodytus pasiūlymus – tai pirmoji judumo dokumentų rinkinio dalis. Pagrindiniai atskirų pasiūlymų aspektai yra šie:
  - *vertimasis profesine veikla ir patekimas į rinką*: bendrovių įsisteigimo sąlygų sugriežtinimas ir suderinimas, taip pat valstybių narių bendradarbiavimo kovojant su priedangos įmonėmis stiprinimas; privalomas vežėjų mažos keliamosios galios krovininėmis transporto priemonėmis licencijavimas; kabotažo apribojimų ir susijusių kontrolės mechanizmų peržiūra ir supaprastinimas; perėjimas prie elektroninių dokumentų;
  - *poilsio ir vairavimo laikas ir tachografas*: lankstumo, susijusio su kassavaitinio poilsio laikotarpių panaudojimu, didinimas siekiant sudaryti palankesnes sąlygas tam, kad vairuotojai galėtų reguliariai sugrįžti į namus; aiškus vežėjų įsipareigojimas suteikti vairuotojams tinkamą ir apmokėtą apgyvendinimą ne vairuotojo kabinoje; prievolė tachografu registruoti sienos kirtimus siekiant palengvinti kontrolę;
  - *kelių transporto darbuotojų komandiravimas ir socialinės teisės aktų vykdymo užtikrinimas*: darbuotojų komandiravimo principų taikymo išaiškinimas nustatant laiko, praleisto valstybėje narėje, ribą (trys dienos per mėnesį tarptautinio transporto atveju), kurią viršijus taikomos nacionalinės minimalaus darbo užmokesčio ir minimalių kasmetinių mokamų atostogų taisyklės; išsamūs kontroliniai sąrašai, skirti kontrolėms priimančiojoje valstybėje narėje, grindžiami suderintu rizikos vertinimo metodu kartu įtraukiant darbo laiko direktyvos nuostatas.
2. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas paskyrė Ismailą Ertugą (S&D, DE) pranešėju dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009, Wimą van de Campą (PPE, NL) – pranešėju dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014, ir Merją Kyllönen (GUE/NGL, FI) – pranešėja dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2006/22/EB ir nustatomos konkrečios taisyklės, susijusios su kelių transporto vairuotojų komandiravimu. Komitetas ketina balsuoti dėl atitinkamų ataskaitų 2018 m. birželio 4 d. Užimtumo ir socialinių reikalų komitetas nuomonę dėl pirmojo pasiūlymo pateikė 2018 m. balandžio 30 d., dėl antrojo – 2018 m. balandžio 26 d., o dėl trečiojo – 2018 m. gegužės 4 d.

3. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė dvi nuomones dėl visų trijų pasiūlymų 2018 m. sausio 18 d., o Europos regionų komitetas šiuos pasiūlymus apimančią vieną nuomonę pateikė 2018 m. vasario 1 d.

## **II. DARBAS TARYBOJE**

4. Sausumos transporto darbo grupė išnagrinėjo pasiūlymus ankstesnių pirmininkavimo laikotarpių metu (2017 m. birželio 1 d. – lapkričio 6 d.) ir parengė pažangos ataskaitą<sup>1</sup>; ši ataskaita 2017 m. gruodžio 5 d. buvo pateikta Tarybai.
5. DK ir UK delegacijos pareiškė parlamentinio tikrinimo išlygas. PL parlamentinio tikrinimo išlyga neseniai buvo panaikinta. Kelios delegacijos tebesilaiko tikrinimo išlygų dėl kai kurių tekstų dalių, visų pirma susijusių su Vidaus rinkos informacinės sistemos (IMI) naudojimu administracinio bendradarbiavimo tikslais ir su įgaliojimų suteikimu Komisijai.
6. Bulgarijos pirmininkavimo metu darbo grupė 16 kartų (2018 m. sausio 16 d. – gegužės 14 d.) nagrinėjo pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinių tekstų, susijusių su šiais pasiūlymais, projektus. Svarbu pažymėti, jog visos delegacijos pritarė tam, kad visi trys pasiūlymai taip glaudžiai tarpusavyje susiję, kad pažangos dėl jų turi būti siekiama vienu metu. Kai kurios delegacijos pastebi panašią svarbią sąsają su pasiūlymu dėl Direktyvos dėl kombinuoto vežimo<sup>2</sup> peržiūros.
7. Techniniais ir kai kuriais politiniais klausimais padaryta didelė pažanga. Visų pirma kalbant apie Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009 dėl vertimosi profesine veikla pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste nagrinėjami šie klausimai:

---

<sup>1</sup> Dok. 14841/17.

<sup>2</sup> Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrų taisyklių nustatymo (dok. 14213/1/17 REV 1).

- tarptautinio transporto srityje apriboti vežėjų, naudojančių mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, įtraukimą į licencijavimo sistemą, įtraukiant tik vežėjus, naudojančius mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, kurių masė viršija 2,5 tonos. Kartu su šiuo licencijavimo reikalavimo pritaikymu išplečiami (palyginti su pasiūlymu) reikalavimai tokiai licencijai gauti: vežėjai, naudojantys mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, turi atitikti visus standartinius reikalavimus, ir pridedama tęstinumo nuostata, susijusi su profesinės kompetencijos patvirtinimu;
- sugriežtinti kai kuriuos elementus, kurių reikalaujama, kad būtų įrodyta faktinė ir nuolatinė buveinė valstybėje narėje. Be to, kompromisiniame tekste yra neprivalomų elementų, kuriuos valstybė narė gali taikyti vertindama šį ryšį;
- išlaikyti pasiūlymo koncepciją dėl diferencijuotų finansinių reikalavimų priklausomai nuo naudojamų transporto priemonių kategorijos, tačiau suteikti tam tikro lankstumo griežtesnių reikalavimų ir priemonių, skirtų šių reikalavimų laikymuisi įrodyti, atžvilgiu;
- nacionalinių registrų atžvilgiu sumažinti papildomą darbo krūvį, tuo pat metu išsamiau detalizuoti ir standartizuoti administracinio bendradarbiavimo procedūrą;
- sumažinti papildomus valstybių narių įpareigojimus teikti ataskaitas (turinio ir teikimo dažnumo atžvilgiu), tokiu būdu sudarant sąlygas teikti Komisijai sujungtą ataskaitą dėl reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009.

8. Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 dėl patekimo į rinką atžvilgiu pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste nagrinėjami šie klausimai:

- suderinti tarptautiniam krovinių vežimui vykdyti taikomus licencijavimo reikalavimus su nauju licencijavimo reikalavimu, taikomu vežimui mažos keliamosios galios krovininėmis transporto priemonėmis, kurių masė viršija 2,5 tonos; jei vertimuisi profesine veikla taikomi diferencijuoti finansiniai reikalavimai, Bendrijos transporto priemonės licencijoje turi būti nurodyta, ar ji išduota tik mažos keliamosios galios krovinines transporto priemonei;
- konstatuojamosios dalies forma pateikti gaires dėl tuščių konteinerių arba padėklų įvertinimo paskesnių kabotažo operacijų atveju;

- įvesti šiek tiek lankstumo į patikrinimų keliuose, susijusių su kabotažo taisyklėmis, planavimą ir vykdymą;
- valstybių narių ataskaitų teikimą Komisijai derinti su jų ataskaitų teikimu pagal Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009.

9. Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl vairuotojų poilsio laikotarpių atžvilgiu pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste nagrinėjami šie klausimai:

- išimti transporto priemonėms, naudojamoms nekomerciniais tikslais, apriboti ją taikant transporto priemonėms iki 12 tonų, tuo tarpu Komisijos pasiūlyme pasiūlyta panaikinti svorio apribojimą; toliau tikslinti naują „vežimo nekomerciniais tikslais“ apibrėžtį;
- išlaikyti esamą lankstumą, pasiūlytą dėl galimybės kompensuojamą laiką už sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį pridėti prie kito ne trumpesnio kaip 9 valandų poilsio laikotarpio;
- šiek tiek padidinti lankstumą nukrypti nuo vairavimo ir poilsio trukmės taisyklių išimtinėmis aplinkybėmis, kai vairuotojas nori pasiekti darbdavio veiklos centrą arba savo gyvenamąją vietą;
- pakeisti pasirenkamųjų nacionalinių išimčių sąrašą įtraukiant atokius atskirtus nuo žemyno regionus ir leidžiant taikyti išimtis transporto priemonėms, naudojamoms prekinio betono mišiniui pristatyti, atsižvelgiant į tai, kad krovinys greitai genda ir tokia veikla yra ribota;
- vengti sukurti daugiau konkurencinių pranašumų trečiųjų šalių veiklos vykdytojams ES teritorijoje, nurodant būtinybę Komisijai įvertinti padėtį ir po to pasiūlyti sprendimų.

10. Reglamento (ES) Nr. 165/2014 dėl tachografų atžvilgiu pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste nagrinėjami šie klausimai:

- atnaujinti Sąjungos teisės, kurios vykdymą turi padėti užtikrinti taisyklės dėl tachografų geriau vykdant laikymosi stebėseną, taikymo sritį ir atnaujinti susijusias duomenų apsaugos nuostatas;
- įpareigoti Komisiją priimti išmaniųjų tachografų antrosios versijos<sup>3</sup> specifikacijas per 12 mėnesių nuo iš dalies keičiančio teisės akto įsigaliojimo; nustatyti prievolę naujai užregistruotose transporto priemonėse įrengti šios naujausios versijos tachografus;
- nustatyti prievolę naudotis tokiais tachografais, kuriais užtikrinama sąsaja su išoriniu įrenginiu, transporto priemonėse, kurios bus užregistruotos po išmaniųjų tachografų antrosios versijos sukūrimo;
- kvalifikuotiems ir įgaliotiems kontrolės pareigūnams, nuėmusiems tachografo plombą kontrolės tikslais, leisti pakartotinai uždėti plombą;
- nustatyti prievolę įvesti informaciją apie sienos kirtimą į tachografus, kuriais nėra galimybės padaryti to automatiškai; suteikti lankstumo vairuotojui palaukti kito reguliaraus sustojimo, kad atliktų šią prievolę;
- sugriežtinti prievolės vairuotojams, kurie naudojami analoginiais tachografais, susijusias su sienų kirtimo dokumentavimu ir įrašų saugojimo transporto priemonėse laikotarpiu.

---

<sup>3</sup> Išmaniųjų tachografų pirmoji versija bus pateikta 2019 m.; pagrindinė jos funkcija – palydovinis ryšys. Antroji versija suteiks galimybę automatiškai registruoti sienos kirtimą – tai nauja Komisijos pasiūlyta funkcija.

11. Direktyvos 2006/22/EB dėl socialinių taisyklių vykdymo užtikrinimo atžvilgiu ir dėl konkrečių kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklių pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste nagrinėjami šie klausimai:
- išlaikyti Komisijos pasiūlymo koncepciją į direktyvą dėl socialinių taisyklių vykdymo užtikrinimo įtraukti kontrolę, kaip laikomasi direktyvos dėl darbo sąlygų, kartu suteikiant daugiau lankstumo dėl to, kaip organizuoti kontrolę; suteikti daugiau aiškumo dėl to, kurių taisyklių laikymasis apskritai turi būti tikrinamas keliuose;
  - Komisijos Vidaus rinkos informacinę sistemą (IMI) naudoti administraciniam bendradarbiavimui;
  - Komisijai suteikti įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus, kuriais atnaujinamas pažeidimų sąrašas ir susijęs sunkumo vertinimas, taip pat atnaujinamos taisyklės dėl vykdomųjų įstaigų standartinės įrangos ir sąrašai, kuriuose išsamiai nurodoma, kas tikrinama keliuose ir kas patalpose;
  - vengti sukurti daugiau konkurencinių pranašumų trečiųjų šalių veiklos vykdytojams ES teritorijoje, nurodant būtinybę Komisijai įvertinti padėtį ir po to pasiūlyti sprendimų.
12. Dėl kai kurių iš šių sprendimų kai kurios delegacijos laikosi išlygų arba pageidauja, kad būtų pateikta daugiau elementų.
13. 2018 m. gegužės 2 d. Nuolatinių atstovų komitetas pateikė gaires tolesniam darbui. Diskusijos patvirtino, kad nors delegacijos iš esmės pritaria pasiūlymų tikslams ir pageidauja tęsti darbą, jų požiūriai dėl to, kaip geriausiai pasiekti šiuos tikslus, vis dar skiriasi. 2018 m. gegužės 25 d. komitetas parengė dokumentus Tarybai.

### III. LIKE NEIŠSPRESTI KLAUSIMAI

14. Atsižvelgiant į dokumentų tarpusavio sąsajas ir į padarytą didelę pažangą techniniais klausimais, toliau nurodomi patys opiausi klausimai, kuriuos dar reikia išspręsti, kad būtų padaryta pažanga link bendro kompromiso siekiant nustatyti orientacinę Tarybos poziciją:
- pereinamasis etapas, susijęs su mažos keliamosios galios krovininėms transporto priemonėms taikomu nauju licencijavimo reikalavimu (Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009);
  - kabotažo taisyklės (Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009);
  - kassavaitinio poilsio laikotarpių organizavimas ir vietos, kuriose jais galima pasinaudoti (Reglamentas (EB) Nr. 561/2006);
  - naudojimosi teise „grįžti į namus“ dažnumas (Reglamentas (EB) Nr. 561/2006);
  - naudojamų transporto priemonių modifikavimas įrengiant išmaniuosius tachografus (Reglamentas (ES) Nr. 165/2014);
  - specialiosios taisyklės dėl vairuotojų komandiravimo jų taikymo srities, trukmės ir kontrolės požiūriu (*lex specialis*).
- a) **Pereinamasis etapas, susijęs su mažos keliamosios galios krovininėms transporto priemonėms taikomu nauju licencijavimo reikalavimu (Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009);**
15. Paskiausiam kompromisiniame pasiūlyme pirmininkaujanti valstybė narė siūlo per dvejus metus po iš dalies keičiančio teisės akto įsigaliojimo palaipsniui įvesti licencijavimo reikalavimą vežėjams mažos keliamosios galios krovininėms transporto priemonėms, kurių masė viršija 2,5 tonos, naudojamomis tarptautinio krovinų vežimo kelių transportu rinkoje. Pasiūlymą remia daug delegacijų, tačiau nemaža delegacijų grupė reikalauja ilgesnio pereinamojo laikotarpio.

**b) Kabotažo taisyklės (Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009)**

16. Siekdama įveikti aklavietę, susidariusią dėl skirtingo supaprastintų kabotažo taisyklių poveikio vertinimo, pirmininkaujanti valstybė narė naujausiame kompromisiniame pasiūlyme siūlo išlaikyti dabartines taisykles, papildytas dviejų dienų veiklos pertraukos laikotarpiu tarp kabotažo operacijų leidžiamų ciklų, kad būtų nustatyta kovos su netinkamu naudojimu priemonė. Daugelis delegacijų mano, kad šis veiksmas yra galima išeitis, ir apgailestauja, kad dėl to norimas supaprastinimas nebūtų pasiektas, tačiau kartu pažymi, kad kontrolės technologijos ateityje tobulės. Nemaža delegacijų grupė nesutinka, kad į dabartines kabotažo taisykles būtų įtraukti papildomi su apribojimais susiję aspektai.

**c) Kassavaitinio poilsio laikotarpių organizavimas ir vietos, kuriose jais galima pasinaudoti (Reglamentas (EB) Nr. 561/2006)**

17. Naujausiame kompromisiniame pasiūlyme pirmininkaujanti valstybė narė siūlo patvirtinti Komisijos požiūrį – organizuoti kassavaitinį poilsį laikantis keturių savaitių tvarkaraščio (o ne dviejų savaitių, kaip šiuo metu), iš dalies pakeičiant pasiūlymą taip, kad kompensavimu už sutrumpintą kassavaitinį poilsį turėtų būti pasinaudota iki ketvirtos savaitės, einančios po savaitės, kurią buvo pasinaudota sutrumpintu kassavaitiniu poilsiu, pabaigos. Delegacijų nuomonės dėl šio požiūrio išsiskyrė.
18. Delegacijų nuomonės taip pat išsiskyrė dėl pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymo leisti nukrypti nuo draudimo normalų kassavaitinį poilsį praleisti transporto priemonės kabinoje, jeigu naudojamosi reikalavimus atitinkančiomis saugiomis ir patogiomis transporto priemonių stovėjimo aikštelėmis. Delegacijos, kurios nesutinka su tokia nukrypti leidžiančia nuostata, atitinkamai taip pat nesutinka su tuo, kad Komisijai būtų suteikti įgaliojimai nustatyti kriterijus, kuriuos turėtų atitikti tokios transporto priemonių stovėjimo aikštelės. Kai kurios delegacijos, kurios pritaria minčiai, kad būtų įtraukta nukrypti leidžianti nuostata, nurodė, kad nėra pakankamai specialiai skirtų zonų, kuriose vairuotojai galėtų pasinaudoti tokia nukrypti leidžiančia nuostata. Naujausiame kompromisiniame pasiūlyme pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė įrašyti tekstą, kuriame nurodoma, kad vairuotojams turėtų būti leidžiama pasinaudoti kassavaitiniu poilsiu sunkvežimio kabinoje iki tada, kai ES bus įrengta pakankamai specialiai skirtų zonų.

**d) Naudojimosi teise „grįžti į namus“ dažnumas (Reglamentas (EB) Nr. 561/2006)**

19. Delegacijos iš esmės pritaria pirmininkaujančios valstybės narės kompromisui, kad grįžimo į namus vieta, kurią vežėjas privalėtų pasiūlyti savo vairuotojams, turėtų būti arba veiklos centras, arba vairuotojo gyvenamoji vieta, tačiau jų pozicijos dėl reguliaraus tokio grįžimo tvarkaraščio skiriasi. Pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlytas dažnumas – kas šešias savaites (Komisijos pasiūlymas – kas tris savaites). Nemažai delegacijų prašo, kad būtų nustatytas trumpesnis laikotarpis. Be to, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė paaiškinti, kad ši prievolė nedaro poveikio vairuotojų teisei pasirinkti savo poilsiui bet kokią kitą vietą. Pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste numatoma, kad įmonės patalpose turės būti tikrinama, kaip įmonė laikosi šios prievolės (8 straipsnio 8a dalis).

**e) Naudojamų transporto priemonių modifikavimas įrengiant išmaniuosius tachografus (Reglamentas (ES) Nr. 165/2014)**

20. Delegacijos iš esmės pritaria pirmininkaujančios valstybės narės darbui, susijusiam su pažanga siekiant modifikuoti transporto priemones įrengiant išmaniuosius tachografus. Komisija pateikė su tokiu modifikavimu susijusių veiklos aspektų tyrimą. Nuomonės vis dar skiriasi daugiausia dėl šių elementų:
- kurių kategorijų tachografai turėtų būti įrengiami pirmuoju modifikavimo etapu (praėjus ketveriems metams po išmaniojo tachografo 2 versijos specifikacijų priėmimo);
  - kada turėtų būti užbaigtas antrasis etapas (pirmininkaujančios valstybės narės siūlymu, praėjus 7 metams po tų specifikacijų priėmimo);
  - ar transporto priemones, kuriose jau bus naudojamas išmanusis tachografas, kuris bus įdiegtas 2019 m., turėtų būti privaloma irgi modifikuoti įrengiant naujesnę versiją.

**f) Specialiosios taisyklės dėl vairuotojų komandiravimo jų taikymo srities, trukmės ir kontrolės požiūriu (*lex specialis*)**

21. Kaip rodo iki šiol vykusios diskusijos, komandiravimo taisyklių taikymas profesionaliems sunkvežimių vairuotojams, vykdančiams veiklą kitose valstybėse narėse nei ta, kurioje yra įsisteigusi jų įmonė, yra labai sudėtingas. Išsiskyrė delegacijų nuomonės dėl lengvatinio laikotarpio taikymo siekiant esmines komandiravimo taisykles taikyti transporto priemonėms, kurios naudojamos tarptautinio prekių vežimo srityje, ir dėl to, ar kabotažui naudojamoms transporto priemonėms irgi turėtų būti taikomas (taikant griežtesnes sąlygas) toks lengvatinis laikotarpis. Šių nuomonių skirtumą taip pat atspindi tokio lengvatinio laikotarpio apskaičiavimo klausimas, visų pirma tai, ar turėtų būti įskaičiuojami pusės dienos laikotarpiai ir ar į apskaičiavimą turėtų būti įtrauktas normalus kas savaitinis poilsis. Pirmininkaujančios valstybės narės naujausiame kompromisiniame pasiūlyme numatytas diferencijavimas tarp lengvatinio laikotarpio, kuris turi būti taikomas tarptautinio prekių vežimo srityje (septynios dienos paeiliui per vieną kalendorinį mėnesį), ir trumpesnio lengvatinio laikotarpio (trys dienos paeiliui per vieną kalendorinį mėnesį), kuris turi būti taikomas, kai vairuotojas vykdo kabotažo operacijas.
22. Beveik visos delegacijos pritaria Komisijos pasiūlymui apriboti su dokumentais susijusius reikalavimus, taikomus keliuose, ir taikyti tik baigtinį sąrašą. Vis dėlto nemažai delegacijų nepritaria tam tikriems šio sąrašo, kurį iš dalies pakeitė pirmininkaujanti valstybė narė, elementams, o kai kurios iš šių delegacijų taip pat pareiškė išlygas dėl IMI sistemos naudojimo komandiravimo deklaracijoms teikti.
23. Naujausi pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinių tekstų projektai pateikiami šios ataskaitos 1–4 papildymuose.

#### **IV. IŠVADOS**

24. Tarybos prašoma susipažinti su šia pažangos ataskaita, kad būtų pasirengta toliau daryti pažangą sprendžiant pagrindinius neišspręstus klausimus, susijusius su šiais į dokumentų rinkinį įtrauktais pasiūlymais.