AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 dėl vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla[[1]](#footnote-1) ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl patekimo į tarptautinio kelių transporto rinką[[2]](#footnote-2) (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 arba reglamentai) buvo priimti kaip priemonių, kuriomis siekta modernizuoti leidimą verstis profesine vežimo kelių transportu veikla ir patekimą į kelių transporto rinką reglamentuojančias taisykles, rinkinio dalis.

Siekiant bendro tikslo, reglamentais prisidedama prie tinkamo bendrosios kelių transporto rinkos veikimo, efektyvumo ir konkurencingumo.

Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 išdėstytos nuostatos, kurių įmonės privalo laikytis, kad galėtų verstis profesine (keleivių ir krovinių) vežimo kelių transportu veikla. Jame taip pat nustatytos tam tikros nuostatos, kuriomis reglamentuojamas to reglamento nuostatų vykdymo užtikrinimas ir sąlygų tam sudarymas valstybėse narėse.

Reglamente (EB) Nr. 1072/2009 išdėstytos nuostatos, kurių privalo laikytis įmonės, ketinančios veikti tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinkoje ir šalių rinkose, išskyrus savąją (ketinančios vykdyti kabotažą). Į jį įtrauktos nuostatos dėl dokumentų, kuriuos tokioms įmonėms turi išduoti registravimo valstybė narė (Bendrijos licencijos) ir kurie turi būti išduodami trečiųjų šalių vairuotojams (vairuotojo liudijimo).

2014–2015 m. buvo atliktas reglamentų *ex post* vertinimas[[3]](#footnote-3) ir prieita prie išvados, kad reglamentai tik iš dalies padėjo įgyvendinti juose nustatytą pirminį tikslą sudaryti rinkoje tinkamas konkurencijos sąlygas. Pagrindiniai kilę sunkumai buvo susiję su taisyklių ir jų laikymosi užtikrinimo trūkumais. Šis pasiūlymas – Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programos (REFIT)[[4]](#footnote-4) iniciatyva, kuria, be kita ko, siekiama šiuos trūkumus pašalinti.

• Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis

Šis pasiūlymas yra šiuo metu vykstančios platesnės kelių transporto teisės aktų peržiūros dalis. Jis yra glaudžiai susijęs su kitais galiojančiais kelių transporto teisės aktais, visų pirma kelių transporto sektoriui taikomais socialinės teisės aktais (Reglamentu (EB) Nr. 561/2006[[5]](#footnote-5), Direktyva 2002/15/EB[[6]](#footnote-6), Direktyva 2006/22/EB[[7]](#footnote-7) ir Reglamentu (ES) Nr. 165/2014[[8]](#footnote-8)). Todėl šį pasiūlymą geriau užtikrinti rinkos taisyklių laikymąsi bus lengviau įgyvendinti pasinaudojant esamoms sąsajomis, o, kita vertus, kartu bus netiesiogiai prisidedama prie socialinės teisės aktų įgyvendinimo užtikrinimo.

• Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Pasiūlymu tiesiogiai prisidedama prie vieno iš dabartinės Komisijos prioritetų, t. y. skatinti kurti stipresnę ir teisingesnę bendrąją rinką, įgyvendinimo. Jo pagrindinis tikslas – toliau tobulinti bendrąją kelių transporto rinką, atliekant pakeitimus, kuriais siekiama pašalinti skirtumų priežastis ir užtikrinti geresnį taisyklių laikymąsi.

Šio pasiūlymo tikslas dera su programos REFIT tikslu, nes juo siekiama didinti veiksmingumą ir mažinti įmonėms tenkančią administracinę ir reglamentavimo naštą. Be to, juo valstybėms narėms suteikiama galimybė sumažinti tam tikras bereikalingas įgyvendinimo sąnaudas, susijusias su taisyklių laikymosi užtikrinimu.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Teisinis reglamentų ir siūlomo pakeitimo pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalis (EB sutarties *ex* 71 straipsnis). Remiantis šiuo straipsniu priimami ES teisės aktai, nes jame nustatytos: i) bendros taisyklės, taikomos tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją (SESV 91 straipsnio 1 dalies a punktas); ir ii) sąlygos, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas (SESV 91 straipsnio 1 dalies b punktas).

• Subsidiarumo principas

ES ir valstybės narės turi bendrą kompetenciją reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą. Tačiau galiojančias taisykles gali pakeisti tik pats ES teisės aktų leidėjas.

Be to, valstybėse narėse taikoma skirtinga reikalavimų vykdymo užtikrinimo praktika ir trūkumai trukdo veikti bendrajai rinkai, yra iš esmės susiję su derinimo trūkumais ir todėl šiuos klausimus veiksmingai spręsti gali tik Sąjunga.

• Proporcingumo principas

Poveikio vertinimo ataskaitos 6.3 skirsnyje nurodyta, kad politikos pasiūlymas yra proporcingas nustatytoms problemoms ir juo neviršijama to, kas būtina joms išspręsti. Numatytos politikos priemonės visų pirma MVĮ neproporcingo poveikio apskritai neturėtų. Pasiūlyme pagrindinis dėmesys skiriamas dabartinės reglamentavimo sistemos supaprastinimui ir paaiškinimui, o kartu jame nustatyti griežtesni vykdymo užtikrinimo reikalavimai, tačiau papildomų, nustatytoms problemoms neproporcingų reglamentavimo reikalavimų suinteresuotosioms šalims nekeliama.

• Priemonės pasirinkimas

Teisės aktai, kuriuos reikia keisti, yra reglamentai, todėl iš esmės jie turėtų būti keičiami tokiu pačiu aktu.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

• Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas

Buvo atliktas reglamentų *ex post* vertinimas[[9]](#footnote-9). Šį vertinimą papildė išorės tyrimas[[10]](#footnote-10).

Nustatyti šie pagrindiniai su reikalavimų vykdymo užtikrinimu susiję klausimai:

* valstybės narės nevienodai griežtai kontroliuoja visų pirma tai, kaip laikomasi nuolatinės buveinės ir nepriekaištingos reputacijos kriterijų siekiant verstis profesine veikla, ir neteisėtai vykdomą kabotažo veiklą;
* valstybės narės (bent kai kurios iš jų) nepakankamai bendradarbiauja tikrindamos, ar siekiant versti profesine veikla tenkinamas kriterijus turėti faktinę ir nuolatinę buveinę.

Kiti taisyklių trūkumai, kurie yra susiję su tuo, kad kai kuriose taisyklėse tam tikri klausimai nėra konkrečiai apibrėžti arba jose aiškiai nustatyta, kad valstybės narės gali taikyti vienašales priemones, ir dėl kurių susiformavo skirtinga praktika, daranti neigiamą įtaką bendrosios rinkos veikimui, yra šie:

* nuolatinės ir faktinės buveinės sąvoka, įskaitant terminą „veiklos centras“, kelia daug klausimų. Todėl susiformavo skirtinga jų aiškinimo praktika;
* Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nenustatytas ir kitaip nereglamentuojamas laikotarpis, po kurio susigrąžinama gera reputacija, todėl skirtingose valstybėse narėse jis labai skiriasi;
* kai kurios valstybės narės, remdamosi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 2 dalimi, taiko papildomas sąlygas, kurių laikantis galima verstis profesine vežimo kelių transportu veikla;
* kai kurios nuostatos dėl kabotažo nėra konkrečiai suformuluotos, ir dėl to valstybėse narėse susiformavo skirtinga jų taikymo praktika. Kai kurios valstybės narės per vieną kabotažo operaciją leidžia atlikti kelias pakrovimo ir (arba) iškrovimo operacijas, o kitos – ne.

Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 numatyta, kad valstybės narės gali jo nuostatas taikyti transporto priemonėms, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų (mažos keliamosios galios krovininėms transporto priemonėms), o tai sudaro sąlygas skirtingose valstybėse narėse toms pačioms transporto priemonėms taikyti skirtingus reikalavimus.

• Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Rengiant šį pasiūlymą vykusios konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis atitiko minimaliuosius konsultacijoms su suinteresuotosiomis šalimis taikomus standartus, nustatytus 2002 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate (COM(2002) 704 galutinis).

Per konsultacijas buvo vykdoma dvejopa veikla – konsultuojamasi ir renkami duomenys. Taikyti atvirų ir tikslinių konsultacijų metodai ir įvairios konsultacijų priemonės.

***Atviros konsultacijos*** – viešos konsultacijos internetu – vyko nuo 2016 m. birželio 15 d. iki rugsėjo 15 d. Per jas pirmiausiai siekta: i) surinkti papildomos informacijos apie problemas, nustatytas atliekant *ex post* vertinimą, ir informacijos, kuri padėtų nustatytas problemas įvertinti kiekybiškai, ii) sužinoti suinteresuotųjų šalių nuomonę apie galimas politikos priemones ir iii) įvertinti tikėtiną tų politikos priemonių poveikį. Komisija gavo 175 atsiliepimus: 23 atsakymus iš vidutinių ir didelių bendrovių (vežėjų ir siuntėjų bendrovių, kuriose dirba ne mažiau kaip 50 darbuotojų); 18 atsakymų iš mažųjų bendrovių (vežėjų ir siuntėjų bendrovių, kuriose dirba ne daugiau kaip 49 darbuotojai); 17 atsakymų iš logistikos pramonės atstovų; 33 atsakymus iš asociacijų, atstovaujančių kelių transporto darbuotojams; 48 atsakymus iš vežėjų kelių transportu asociacijų; 18 atsakymų iš nacionalinių valdžios institucijų ir susijusių asociacijų; 18 atsakymų iš kitų respondentų.

Be to, vykstant viešoms konsultacijoms įvairios suinteresuotosios šalys, įskaitant pramonės asociacijas, darbuotojų organizacijas, nacionalines valdžios institucijas, vykdymo užtikrinimo organizacijas, nevyriausybines organizacijas ir ekspertus, pateikė 22 pozicijos dokumentus.

Su konsultacijoms skirtu dokumentu, gautais atsiliepimais ir tų atsiliepimų santrauka galima susipažinti Mobilumo ir transporto generalinio direktorato tinklalapyje „Europos kelių transporto strategija“ ir Komisijos svetainės skiltyje „Jūsų balsas Europoje“[[11]](#footnote-11).

***Tikslinių konsultacijų*** elementai:

* MVĮ darbo grupės apklausa, per kurią pagrindinis dėmesys skirtas klausimams, susijusiems su mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių naudojimu kelių transporto sektoriuje ir galimu politikos priemonių, kuriomis teisinė sistema būtų pradėta taikyti ir toms transporto priemonėms, poveikiu. Iš viso sulaukta 17 atsakymų, kuriuos, be kita ko, pateikė 7 krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai, naudojantys nuosavas arba samdos pagrindais ar už atlygį išsinuomotas transporto priemones, 7 įmonės, naudojančios nuosavas arba išsinuomotas transporto priemones savo prekėms vežti (veiklos savo sąskaita vykdytojos) ir 8 krovinių vežimo keliais paslaugų naudotojai;
* valdžios institucijų apklausa, per kurią siekta išgirsti nacionalinių valdžios institucijų nuomonę apie tai, kokį tikėtiną poveikį šiame pasiūlyme pateikiamos politikos priemonės turėtų teisinės sistemos įgyvendinimui ir to įgyvendinimo užtikrinimui, ir surinkti duomenų apie galimas sąnaudas, kurias patirtų tas priemones taikančios valdžios institucijos, arba gauti tų sąnaudų sąmatą. Iš viso gauta 18 atsakymų iš 16 valstybių narių[[12]](#footnote-12) ir organizacijos „Euro-Contrôle-Route“ (iš jos gautas 1 atsakymas);
* vežėjų apklausa, per kurią siekta gauti atitinkamos informacijos apie jų veiklos sąnaudas ir ypatumus, kurią būtų galima panaudoti atliekant poveikio vertinimą (nagrinėjant pagrindinį scenarijų), ir sužinoti jų nuomonę apie tai, kiek sąnaudų būtų patirta arba kiek būtų sutaupyta taikant aptariamas politikos priemones, ir gauti tų sąnaudų arba santaupų sąmatą. Vežėjų apklausoje iš viso dalyvavo 80 įmonių;
* pokalbiai telefonu su suinteresuotosiomis šalimis (31 pokalbis su nacionalinėmis ir tarptautinėmis transporto bendrovėmis, atitinkamomis asociacijomis ir nacionalinėmis valdžios institucijomis), per kuriuos siekta išsamiau sužinoti suinteresuotųjų šalių nuomonę apie įvairias nagrinėjamas priemones, surinkti duomenų apie sąnaudas arba gauti jų sąmatą ir išgirsti nuomonę apie galimus su kiekviena priemone susijusius sunkumus;
* atliekant šios iniciatyvos *ex post* vertinimą ir poveikio vertinimą surengta keletas suinteresuotosioms šalims skirtų seminarų, susitikimų su jomis ir kitų renginių, kuriuose dalyvavo socialiniai partneriai, o Komisija dalyvavo keliose socialinių partnerių surengtose iniciatyvose.

Per konsultacijas surinkta informacija patvirtino, kad pagrindinės problemos, kurios buvo nustatytos vertinimo etape, egzistuoja ir kad pagrindiniai veiksmų tikslai yra pagrįsti.

Aptariant per konsultacijas įvardintas galimas politikos priemones, labai pritarta priemonėms, kuriomis siekiama sustiprinti reikalavimų vykdymo užtikrinimą.

Dėl kabotažui taikomų apribojimų pakeitimo reaguota įvairiai: kai kurios suinteresuotųjų šalių grupės pakeitimams pritarė, kitos prieštaravo. Valstybės narės, kuriose darbo užmokestis aukštas, profesinių sąjungų palaikomos yra linkusios teikti pirmenybę griežtesnėms kabotažo taisyklėms, o valstybės narės, kuriose darbo užmokestis žemas, didžiosios dalies vežėjų asociacijų palaikomos yra linkusios pritarti tolesniam kabotažo taisyklių liberalizavimui.

Sulaukta teigiamų reakcijų į pasiūlymą priimti priemonių, skirtų kriterijams, kuriais grindžiamas reikalavimas turėti nuolatinę buveinę, įtvirtinti. Daugelis suinteresuotųjų šalių išreiškė nuomonę, kad būtina užtikrinti, jog laikyti, kad įmonė atitinka susijusias taisykles, būtų galima tik jei įsisteigimo valstybėje narėje vykdoma reali veikla.

Didžioji dalis suinteresuotųjų šalių, su kuriomis konsultuotasi, taip pat pritarė priemonei į šio reglamento taikymo sritį įtraukti mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones.

• Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Parengti *ex post* vertinimo ataskaitą ir atlikti prie poveikio vertinimo pridedamą tyrimą[[13]](#footnote-13) padėjo išorės rangovas; šie veiksmai buvo baigti 2017 m. balandžio mėn.

• Poveikio vertinimas

Prie pasiūlymo pridedamas poveikio vertinimas, dėl kurio Reglamentavimo patikros valdyba išreiškė teigiamą nuomonę su išlygomis. Kaip išsamiai išdėstyta poveikio vertinimo ataskaitos 1 priede, į išreikštas išlygas buvo atsižvelgta šiais būdais: detaliau paaiškinta, koks yra nustatytų problemų mastas, nurodyta, kad tai – REFIT iniciatyva, geriau logiškai pagrįsta politikos galimybių struktūra ir geriau išaiškintos šio pasiūlymo ir iniciatyvos, susijusios su kelių transporto sektoriuje taikomais socialinės teisės aktais, sąsajos.

Buvo aptarti keturi politikos priemonių rinkiniai, kuriuose numatyta imtis nuo mažiau aktyvių iki aktyvesnių reglamentavimo veiksmų ir kurie galėtų turėti skirtingą (vis didesnį) poveikį. Pirmajame politikos priemonių rinkinyje pagrindinis dėmesys skiriamas teisinės sistemos paaiškinimui. Antrajame rinkinyje daugiausia dėmesio skiriama reikalavimų vykdymo užtikrinimo stiprinimui. Trečiajame rinkinyje, be priemonių, įtrauktų į pirmus du politikos priemonių rinkinius, dėmesys sutelkiamas į esminius taisyklių, visų pirma dėl kabotažo ir buveinės, pakeitimus. Ketvirtasis rinkinys susijęs su reglamentų taikymo srities išplėtimu, kad ji apimtų ir mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones.

Tinkamiausia galimybė yra šių priemonių derinys: trečiojo politikos priemonių rinkinio, kabotažo taisyklių ir nuostatų dėl buveinės pakeitimo ir dalinio Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 taikymo srities išplėtimo, kad ji apimtų ir mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones.

Apskritai tai – veiksmingiausia galimybė: apskaičiuota, kad ją pasirinkus 2020–2035 m. 28 ES valstybių narių įmonės sutaupytų 2,7–5,2 mlrd. EUR. Tikimasi, kad kabotažo taisyklių pažeidimų sumažės net 62 proc., o priedangos įmonių kūrimo pavojus – apie 10 proc., ir tai turėtų turėti teigiamą poveikį darbo sąlygoms. Be to, pasirinkus šią galimybę turėtų gerėti mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones naudojančių vežėjų specializacija. Tačiau pasirinkus tinkamiausią galimybę padidėtų nacionalinių valdžios institucijų patiriamos įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo sąnaudos: 2020–2035 m. 28 ES valstybių narių sąnaudos sudarytų 65–166 mln. EUR. Pradėjus dalį Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 nuostatų taikyti mažos keliamosios galios krovininėms transporto priemonėms, papildomų reikalavimų laikymosi išlaidų patirs ir įmonės – jų veiklos sąnaudos padidės 4–10 proc.

Pasiūlymas atitinka poveikio vertinime nurodytą tinkamiausią galimybę.

• Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas

Šiuo pasiūlymu siekiama programos REFIT tikslo didinti veiksmingumą ir mažinti įmonėms tenkančią reglamentavimo naštą. To siekiama pirmiausia nustatant nacionalinėms vykdomosioms institucijoms prievolę pripažinti tarptautiniam transportui naudojamus elektroninius važtos dokumentus ir aiškesnes bei labiau suderintas vertimosi profesine veikla taisykles. Tikėtina, kad valdžios institucijų patiriamos vykdymo užtikrinimo sąnaudos padidės, tačiau šis padidėjimas bus nepalyginamai mažesnis už įmonių sutaupysimas lėšas ir yra pateisinamas tuo, kad pagerės konkurencijos sąlygos, sumažės kabotažo taisyklių pažeidimų, bus kuriama mažiau priedangos įmonių ir pagerės transporto sektoriaus darbuotojų darbo sąlygos.

• Pagrindinės teisės

Pasiūlyme gerbiamos pagrindinės laisvės ir ypač laikomasi tų principų, kurie nustatyti Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje. Kadangi jame numatytas reikalavimas į nacionalinius elektroninius kelių transporto įmonių registrus įtraukti papildomų duomenų, o nacionalinėms valdžios institucijoms juos apdoroti, ir šie duomenys yra būtini siekiant geresnio nacionalinio ir tarpvalstybinio reglamentų nuostatų vykdymo užtikrinimo, pasiūlymas visų pirma dera su Chartijos 8 straipsniu.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas jokio poveikio Sąjungos biudžetui neturės.

5. KITI ELEMENTAI

• Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Turėtų būti toliau kaupiama informacija apie tai, kaip plačiai mažos keliamosios galios krovininės transporto priemonės naudojamos teikiant nacionalinio ir tarptautinio transporto samdos pagrindais arba už atlygį paslaugas. Todėl siekiant suprasti su tuo susijusias rinkos tendencijas reikia šį sektorių atidžiai stebėti ir rinkti duomenis. Tai bus atliekama derinant šiuos veiksmus: renkant nacionalinius duomenis ir valstybėms narėms teikiant ataskaitas. Stebėjimą reikėtų pradėti iš karto po reglamentų įsigaliojimo.

• Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

Toliau aptariami pagrindiniai pasiūlymo elementai.

**Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009**

*1 straipsnis. Dalykas ir taikymo sritis*

Pagal dabartinį 1 straipsnio 4 dalies a punktą vežėjams, kurie versdamiesi veikla naudoja tik mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, reglamentas netaikomas, jei valstybės narės nėra numačiusios kitaip (žr. įžanginį sakinį). Kad, taikant bendras taisykles, būtų užtikrintas minimalus mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių sektoriaus specializacijos lygis ir taip būtų suderintos vežėjų konkurencijos sąlygos, siūloma šią nuostatą išbraukti, o tam tikras taisykles privalomai taikyti ir šios kategorijos vežėjams.

Todėl siūloma straipsnį papildyti nauja 6 dalimi, pagal kurią vežėjams, kurie versdamiesi veikla naudoja tik mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, būtų netaikomi tik kai kurie, bet ne visi reglamento reikalavimai. Pasiūlyme išdėstyti reikalavimai transporto vadybininkams, taip pat nepriekaištingos reputacijos ir profesinės kompetencijos reikalavimai ir su jais susijusios pareigos nėra privalomi, tačiau valstybėms narėms būtų palikta galimybė juos taikyti kaip iki šiol. Kita vertus, su faktine ir nuolatine buveine ir tinkama finansine būkle susijusius reikalavimus tokiems vežėjams siūloma taikyti visose valstybėse narėse. Atitinkamai sumažėtų skirtumų tarp valstybių narių.

*3 straipsnis. Vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla reikalavimai*

Siūloma išbraukti 2 dalį, kuria iki šiol leidžiama siekiantiems verstis profesine veikla taikyti ne tik 3 straipsnio 1 dalyje nustatytus keturis kriterijus, bet ir papildomų sąlygų. Dėl šios galimybės norintiems verstis profesine veikla keliamos skirtingos sąlygos. Dėl šios priežasties ir dėl to, kad ši galimybė nepasiteisino kaip būtina, ji turėtų būti panaikinta.

*5 straipsnis. Sąlygos, susijusios su įsisteigimo reikalavimu*

Siekiant užtikrinti, kad tam tikroje valstybėje narėje įsisteigusios įmonės joje nuolat faktiškai vykdytų veiklą, siūloma išaiškinti 5 straipsnyje išdėstytas sąlygas. Konkrečiai siūloma: a punktą papildyti nuoroda į komercines ir darbo sutartis ir nustatyti, kad jos turi būti laikomos įsisteigimo valstybėje narėje esančiose patalpose; c punktą padalyti į c ir d punktus, kad administracinė ir komercinė veikla būtų geriau atskirta nuo veiklos, kuriai naudojamos transporto priemonės; įtraukti e punktą, kuriame įmonėms nustatomas reikalavimas įsisteigimo valstybėje narėje turėti jų veiklos mastą atitinkančio dydžio turto ir įdarbinti atitinkamą skaičių darbuotojų.

*6 straipsnis. Sąlygos, susijusios su nepriekaištingos reputacijos reikalavimu*

Siekiant išaiškinti, kas yra nepriekaištinga reputacija, bei dar labiau suvienodinti jos vertinimą, ir praplėsti pažeidimų, dėl kurių ji gali būti prarasta, sąrašą, siūloma atlikti keletą 6 straipsnio pakeitimų. Konkrečiai siūlomi toliau nurodyti pakeitimai.

Siekiant geriau apibrėžti asmenų, į kurių veiksmus reikėtų atsižvelgti vertinant nepriekaištingą įmonės reputaciją, kategorijas, keičiama 1 dalis. Kad vertinant nepriekaištingą transporto vadybininko arba transporto įmonės reputaciją būtų atsižvelgiama į sunkius nacionalinių mokesčių taisyklių pažeidimus, trečios pastraipos a punktas papildomas vii papunkčiu. Kad vertinant nepriekaištingą transporto vadybininko arba transporto įmonės reputaciją būtų atsižvelgiama į sunkius ES taisyklių dėl darbuotojų komandiravimo ir sutartiniams įsipareigojimams taikomų teisės aktų pažeidimus, trečios pastraipos b punktas papildomas dviem naujais – xi ir xii – papunkčiais. Siekiant dar labiau patikslinti administracinę procedūrą, kurią turi taikyti transporto įmonės arba transporto vadybininko, padariusio sunkų nacionalinių arba ES taisyklių pažeidimą, įmonės įsisteigimo valstybės narės kompetentinga institucija, siekdama nustatyti, ar susijusi transporto įmonė arba transporto vadybininkas prarado nepriekaištingą reputaciją, keičiama 6 straipsnio 2 dalis. Ankstesnis 6 straipsnio 2 dalies b punktas pakeičiamas nauja 2a dalimi, kurioje nurodoma, kad Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriuose nustatomi kiti, nei IV priede nurodyti, Sąjungos taisyklių pažeidimai, dėl kurių gali būti prarasta nepriekaištinga reputacija. Todėl siūloma suteikti Komisijai įgaliojimus nustatyti pažeidimų sunkumo lygį atsižvelgiant ir į tai, kiek dėl jų gali būti iškreipta konkurencija (tai visų pirma susiję su kabotažo taisyklėmis). Tos pačios nuostatos turėtų būti taikomos ir pažeidimams, dėl kurių gali pablogėti darbo sąlygos, nes tokie pažeidimai turi konkurencinį poveikį[[14]](#footnote-14).

*7 straipsnis. Sąlygos, susijusios su finansinės būklės reikalavimu*

Siekiant nustatyti konkrečias ir mažiau griežtas sąlygas vežėjams, kurie versdamiesi veikla naudoja tik mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, siūloma keisti 1 dalį. 2 dalyje siūloma paaiškinti, kokiomis priemonėmis įmonė, kuri neturi patvirtintos metinės atskaitomybės (visų pirma naujai įsteigtos įmonės, kurios tokios atskaitomybės dar neturi), gali įrodyti savo finansinę būklę, kad vykdymo užtikrinimo institucijos galėtų įvertinti jos atitiktį šiam kriterijui.

*13 straipsnis. Leidimų sustabdymo ir panaikinimo tvarka*

Siūlomu 13 straipsnio 1 dalies c punkto pakeitimu paaiškinama, kokios pozicijos turi laikytis kompetentingos institucijos, jei įmonės nebevykdo finansinės būklės reikalavimo. Įmonė per nustatytą laikotarpį turėtų įrodyti, kad ji tą reikalavimą vėl vykdo (o ne tik įrodyti, kad jis bus vykdomas ateityje).

*14 straipsnis. Transporto vadybininko pripažinimas netinkamu eiti pareigas*

Siūloma patikslinti, kad kompetentinga institucija nustatyti, jog nepriekaištingą reputaciją praradęs transporto vadybininkas ją vėl atgavo, gali ne anksčiau nei po metų nuo nepriekaištingos reputacijos praradimo datos (žr. naują pastraipą, kuria papildoma 1 dalis). Tuo siekiama išvengti su šiuo klausimu susijusių didelių skirtumų tarp valstybių narių.

*16 straipsnis. Nacionaliniai elektroniniai registrai*

2 dalį siūloma papildyti informacijos elementais, kurie turi būti įtraukti į nacionalinius elektroninius registrus. Taip turėtų būti sudarytos sąlygos geriau užtikrinti vertimosi profesine veikla taisyklių vykdymą.

*18 straipsnis. Valstybių narių administracinis bendradarbiavimas*

Siūloma dar labiau patikslinti valstybių narių bendradarbiavimo sąlygas. Visų pirma siūloma nustatyti ilgiausią laikotarpį, per kurį valstybės narės turi atsakyti į pagrįstus kitų valstybių narių prašymus, ir valstybėms narėms taikomą įpareigojimą atlikti patikras, per kurias remiantis kitų valstybių narių pateiktais įrodymais būtų tikrinama jų teritorijose įsisteigusių įmonių neatitiktis su buveine susijusiems kriterijams.

*26 straipsnis. Ataskaitų teikimas*

Siūloma nustatyti reikalavimą, kad valstybės narės teiktų Komisijai informaciją apie vežėjų, kurie jų teritorijoje versdamiesi veikla naudoja mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, veiklą (nauja 3 dalis). Naujos 4 dalies projekte nustatyta, kad Komisija iki 2024 m. pabaigos pateiks Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl nacionalinio ir tarptautinio kelių transporto sektoriuose veiklą mažos keliamosios galios krovininėmis transporto priemonėmis vykdančių vežėjų ir tuo remdamasi pakartotinai įvertins, ar reikia siūlyti papildomų priemonių.

*IV priedas. Sunkiausi pažeidimai pagal 6 straipsnio 2 dalies a punktą*

Keičiamas 1 dalies b punktas, siekiant jį suderinti su Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo[[15]](#footnote-15) ir panaikinti su jo įgyvendinimu susijusį teisinį netikrumą.

**Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009**

*1 straipsnis. Taikymo sritis*

1 dalis papildoma nauja pastraipa, kurioje paaiškinama, kad tuščių konteinerių arba padėklų vežimas turi būti laikomas vežimu samdos pagrindais arba už atlygį tik jei jis vykdomas pagal gavėjo ir siuntėjo vežimo sutartį.

*2 straipsnis. Sąvokų apibrėžtys*

Siekiant paaiškinti, kad kabotažo operacija gali būti atliekama keliuose pakrovimo punktuose, keliuose pristatymo punktuose arba keliuose pakrovimo ir pristatymo punktuose, keičiamas 6 punktas.

*8 straipsnis. Kabotažas. Bendrasis principas*

Siūlomi toliau nurodyti pakeitimai.

2 dalyje išbraukiama nuoroda į didžiausią kabotažo operacijų, kurios po atvykstamojo tarptautinio vežimo gali būti atliekamos priimančioje valstybėje narėje, skaičių, o kartu sumažinamas didžiausias dienų, per kurias tokios kabotažo operacijos gali būti atliekamos, skaičius. Pagal poveikio vertinimo išvadas, atlikus šiuos pakeitimus, būtų lengviau užtikrinti taisyklių vykdymą. 3 dalyje nustatytas reikalavimas pateikti kiekvienos kabotažo operacijos įrodymų panaikinamas, nes pakeitus 2 dalį jis tampa nereikalingas. Naujos 4a dalies projekte patikslinama, kad įrodymai, jog laikomasi kabotažo apribojimų, pateikiami per patikrinimą keliuose ir, jei įmanoma, elektroninėmis priemonėmis – taip supaprastinamos procedūros ir panaikinamas teisinis netikrumas, susijęs su įrodymų pateikimo laiku.

*10 straipsnis. Apsaugos procedūra*

Siekiant atnaujinti nuorodą į susijusią komiteto procedūrą ir atsižvelgiant į siūlymą išbraukti 15 straipsnį, siūloma pakeisti 10 straipsnio 3 dalį.

*10a straipsnis. Kabotažas. Tikrinimo sistemos*

Įterpiamas 10a straipsnis, kuriame reikalaujama, kad valstybės narės atliktų minimalų atitikties kabotažo nuostatoms patikrinimų skaičių (t. y. nuo 2020 m. sausio 1 d. būtų tikrinama 2 proc., o nuo 2022 m. sausio 1 d. – 3 proc. kabotažo operacijų). Be to, jame reikalaujama, kad valstybės narės per metus atliktų minimalų patikrinimų keliuose, kaip laikomasi reglamento nuostatų dėl kabotažo, skaičių (3).

*14a straipsnis. Atsakomybė*

Siūloma patikslinti, kad siuntėjams ir ekspeditoriams, sąmoningai užsakantiems vežimo paslaugas, kurias teikiant pažeidžiamos reglamento nuostatos, yra taikomos sankcijos.

*17 straipsnis. Ataskaitų teikimas*

Siūloma pakeisti 1 ir 2 dalis – patikslinti datą, iki kurios valstybės narės turi pranešti Komisijai ankstesniais kalendoriniais metais išduotų Bendrijos licencijų, patvirtintų jų kopijų ir vairuotojo liudijimų skaičių, t. y. nustatyti, kad jos tai turi padaryti iki kitų metų sausio 31 d. Naujos 3 dalies projekte nustatomas reikalavimas valstybėms narėms pranešti Komisijai ankstesniais metais atliktų kabotažo patikrinimų skaičių.

2017/0123 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[[16]](#footnote-16),

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[[17]](#footnote-17),

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) reglamentų (EB) Nr. 1071/2009[[18]](#footnote-18) ir (EB) Nr. 1072/2009[[19]](#footnote-19) įgyvendinimo patirtis parodė, kad tam tikri tuose reglamentuose nustatytų taisyklių aspektai turėtų būti patobulinti;

(2) jei nacionalinėje teisėje nenumatyta kitaip, kol kas vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla taisyklės netaikomos įmonėms, kurios krovinių vežimo kelių transportu veikla verčiasi naudodamos tik motorines transporto priemones, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, arba tos ribos neviršijančius transporto priemonių junginius. Tokių įmonių, vykdančių nacionalines ir tarptautines vežimo operacijas, skaičius didėja. Todėl kelios valstybės narės nusprendė toms įmonėms taikyti Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytas vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla taisykles. Kad, taikant bendras taisykles, būtų užtikrintas minimalus sektoriaus, naudojančio transporto priemones, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, specializacijos lygis ir taip būtų suderintos visų vežėjų konkurencijos sąlygos, ši nuostata turėtų būti išbraukta, o su faktine ir nuolatine buveine ir tinkama finansine būkle susiję reikalavimai turėtų tapti privalomi;

(3) šiuo metu valstybės narės turi teisę norintiems verstis profesine vežimo kelių transportu veikla taikyti ne tik Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytus, bet ir papildomus reikalavimus.Paaiškėjo, kad ši galimybė nėra reikalinga būtiniems poreikiams patenkinti ir dėl jos susiformavo skirtinga leidimo verstis tokia veikla praktika. Todėl ji turėtų būti panaikinta;

(4) būtina užtikrinti, kad tam tikroje valstybėje narėje įsisteigę vežėjai kelių transportu toje valstybėje narėje nuolat faktiškai būtų ir iš jos vykdytų savo veiklą. Todėl, atsižvelgiant į sukauptą patirtį, būtina paaiškinti nuostatas, susijusias su faktinės ir nuolatinės buveinės turėjimu;

(5) vertimasis profesine veikla iš dalies priklauso nuo nepriekaištingos susijusios įmonės reputacijos, todėl reikia paaiškinti, į kurių asmenų veiksmus turi būti atsižvelgiama, kokios administracinės procedūros turi būti taikomos ir po kokio laukimo laikotarpio nepriekaištingą reputaciją praradęs transporto vadybininkas ją gali atgauti;

(6) atsižvelgiant į tai, kad sunkūs nacionalinių mokesčių taisyklių pažeidimai gali turėti didelį poveikį sąžiningos konkurencijos krovinių vežimo kelių transportu rinkoje sąlygoms, jie turėtų būti įtraukti į dalykų, svarbių atliekant nepriekaištingos reputacijos vertinimą, sąrašą;

(7) atsižvelgiant į tai, kad sunkūs Sąjungos taisyklių, reglamentuojančių darbuotojų komandiravimą, ir sutartiniams įsipareigojimams taikomų teisės aktų pažeidimai gali turėti didelį poveikį krovinių vežimo kelių transportu rinkai, jie turėtų būti įtraukti į dalykų, svarbių atliekant nepriekaištingos reputacijos vertinimą, sąrašą;

(8) rinkoje yra svarbi sąžininga konkurencija, todėl vertinant nepriekaištingą transporto vadybininkų ir transporto įmonių reputaciją turėtų būti atsižvelgiama į su šiuo klausimu susijusių Sąjungos taisyklių pažeidimus. Atitinkamai turėtų būti paaiškinti Komisijos įgaliojimai nustatyti susijusių pažeidimų sunkumo lygį;

(9) kompetentingoms nacionalinėms institucijoms sunku nustatyti, kokius dokumentus turi pateikti transporto įmonės, kad įrodytų savo finansinę būklę, visų pirma, jei jos neturi patvirtintos metinės atskaitomybės. Turėtų būti paaiškintos taisyklės, susijusios su reikalaujamais finansinės būklės įrodymais;

(10) įmonės, kurios verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla naudodamos tik motorines transporto priemones, kurių leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, arba tos ribos neviršijančius transporto priemonių junginius, turėtų tenkinti minimalaus finansinės būklės lygio sąlygą, kad užtikrintų, jog jos turi priemonių nuolat ir ilgą laiką vykdyti operacijas. Tačiau aptariamos operacijos paprastai būna riboto masto, todėl atitinkami reikalavimai turėtų mažiau griežti, nei tie, kurie taikomi tą ribą viršijančias transporto priemones ar jų junginius naudojantiems vežėjams;

(11) kad nacionalinės valdžios institucijos, atsakingos už susijusių taisyklių vykdymo užtikrinimą, turėtų pakankamai informacijos apie vežėjus, kurių veikla tiriama, nacionaliniuose elektroniniuose registruose laikoma informacija apie vežėjus turėtų būti kuo išsamesnė. visų pirma, geriau užtikrinti reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 nuostatų vykdymą nacionaliniu ir tarpvalstybiniu mastu turėtų padėti tokia informacija, kaip vežėjų turimų transporto priemonių valstybinių numerių ženklai, samdomų darbuotojų skaičius, rizikos vertinimas ir pagrindinė finansinė informacija. Todėl nacionalinį elektroninį registrą reglamentuojančios taisyklės turėtų būti atitinkamai pakeistos;

(12) Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 IV priede pateikta sunkiausio pažeidimo, susijusio su kasdienės vairavimo trukmės viršijimu, apibrėžtis neatitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006[[20]](#footnote-20) išdėstytų susijusių galiojančių nuostatų. Dėl tokio nederėjimo nacionalinėms valdžios institucijoms kyla neaiškumų, jos taiko skirtingą praktiką ir joms yra sunku užtikrinti aptariamų taisyklių vykdymą. Todėl siekiant užtikrinti šių dviejų reglamentų nuoseklumą apibrėžtis turėtų būti išdėstyta aiškiau;

(13) nacionalines vežimo operacijas, kurias priimančioje valstybėje narėje laikinai vykdo vežėjai nerezidentai (toliau – kabotažas), reglamentuojančios taisyklės turėtų būti aiškios ir paprastos, o jų vykdymas – lengvai užtikrinamas, kartu iš esmės išlaikant iki šiol užtikrintą liberalizacijos lygį;

(14) tuo tikslu, o kartu siekiant palengvinti patikrinimus ir panaikinti neaiškumą, po tarptautinio vežimo atliekamų kabotažo operacijų skaičius nebeturėtų būti ribojamas, o tokioms operacijoms atlikti turimų dienų skaičius turėtų būti sumažintas;

(15) turėtų būti aiškiau nustatytos priemonės, kuriomis vežėjai kelių transportu galėtų įrodyti atitiktį kabotažo operacijas reglamentuojančioms taisyklėms. Kaip tokia priemonė turėtų būti pripažintas elektroninės transporto informacijos naudojimas ir perdavimas, nes taip turėtų būti lengviau teikti susijusius įrodymus, o kompetentingoms institucijoms – juos apdoroti. Tuo tikslu turėtų būti naudojamas patikimas ir autentiškas formatas. Atsižvelgiant į tai, kad transporto ir logistikos sektoriuose vis dažniau elektroninėmis priemonėmis veiksmingai keičiamasi informacija, svarbu užtikrinti reglamentavimo sistemų ir nuostatų dėl administracinių procedūrų supaprastinimo nuoseklumą;

(16) tarptautinio vežimo taisyklės yra skirtos transporto įmonėms ir šios patiria jų pačių padarytų pažeidimų pasekmes. Tačiau, siekdamos išvengti įmonių, užsakančių krovinių vežimo kelių transportu paslaugas, piktnaudžiavimo, valstybės narės taip pat turėtų nustatyti sankcijas siuntėjams ir ekspeditoriams, sąmoningai užsakantiems vežimo paslaugas, kurias teikiant pažeidžiamos Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatos;

(17) šiame reglamente tam tikru lygiu suderinamos kai kurios sritys, visų pirma, susijusios su vežimu mažos keliamosios galios krovininėmis transporto priemonėmis ir reikalavimų vykdymo užtikrinimo praktika, kurios iki šiol Sąjungos teisės aktais nebuvo suderintos, tačiau jo tikslų, t. y. suderinti konkurencijos sąlygas ir geriau užtikrinti reikalavimų vykdymą, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl siekiamo tikslo ir tarpvalstybinio kelių transporto pobūdžio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Todėl laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(18) siekiant atsižvelgti į rinkos pokyčius ir technikos pažangą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiami Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 I, II ir III priedai, tas reglamentas papildomas parengtu sunkių pažeidimų, be nustatytųjų Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 IV priede, dėl kurių gali būti prarasta nepriekaištinga reputacija, kategorijų, rūšių ir sunkumo lygių sąrašu ir iš dalies keičiami Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 I, II ir III priedai. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad konsultacijos būtų vykdomos pagal 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros[[21]](#footnote-21) nustatytus principus. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams turėtų būti sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(19) todėl Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 iš dalies keičiamas taip:

1. 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
	* + 1. 4 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punktas išbraukiamas;

ii) b punktas pakeičiamas taip:

„b) įmonėms, kurios teikia keleivių gabenimo kelių transportu paslaugas išimtinai nekomerciniais tikslais arba kurioms keleivių gabenimas kelių transportu nėra pagrindinė veikla.

Vežimu išimtinai nekomerciniais tikslais laikytinas vežimas keliais, už kurį negaunama jokio atlygio ir iš kurio negaunama jokių pajamų, pavyzdžiui, asmenų vežimas labdaros tikslais arba tik asmeniniais sumetimais;“;

* + - 1. įrašoma ši 6 dalis:

„6. 3 straipsnio 1 dalies b ir d punktai ir 4, 6, 8, 9, 14, 19 ir 21 straipsniai netaikomi įmonėms, kurios verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla naudodamos tik motorines transporto priemones, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, arba transporto priemonių junginius, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų.

Tačiau valstybės narės gali:

reikalauti, kad tos įmonės taikytų kai kurias arba visas pirmoje pastraipoje nurodytas nuostatas;

visų arba kai kurių kategorijų vežimo kelių transportu operacijoms nustatyti mažesnę, nei pirmoje pastraipoje nurodyta, ribą.“

1. 3 straipsnio 2 dalis išbraukiama.
2. 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
	* + 1. a punktas pakeičiamas taip:

„a) turėti patalpas, kuriose ji laiko svarbiausius įmonės dokumentus, visų pirma, komercines sutartis, apskaitos, personalo valdymo dokumentus, darbo sutartis, dokumentus, kuriuose yra duomenų apie vairavimo ir poilsio laiką, ir kitus dokumentus, su kuriais kompetentinga valdžios institucija turi turėti galimybę susipažinti, kad galėtų patikrinti, ar laikomasi šiame reglamente nustatytų sąlygų;“;

* + - 1. c punktas pakeičiamas taip:

„c) toje valstybėje narėje esančiose patalpose faktiškai ir nepertraukiamai vykdyti administracinę ir komercinę veiklą, naudodamasi tinkama administracine įranga ir priemonėmis;“;

* + - 1. įrašomas šis d punktas:

„d) naudodamasi toje valstybėje narėse esančia tinkama technine įranga valdyti vežimo operacijas, atliekamas b punkte nurodytomis transporto priemonėmis;“;

* + - 1. įrašomas šis e punktas:

„e) turėti jos veiklos mastą atitinkančio turto ir įdarbinti atitinkamą skaičių darbuotojų.“

1. 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
	* + 1. 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) antra pastraipa pakeičiama taip:

„Nustatydamos, ar įmonė atitinka tą reikalavimą, valstybės narės išnagrinėja įmonės, jos transporto vadybininkų, vykdomųjų direktorių, tikrųjų narių (jei tai – tikroji ūkinė bendrija), kitų teisinių atstovų ir kitų atitinkamų asmenų, kuriuos gali nustatyti valstybė narė, veiksmus. Šiame straipsnyje bet kokios nuorodos į teistumus, sankcijas ar pažeidimus apima pačios įmonės, jos transporto vadybininkų, vykdomųjų direktorių, tikrųjų narių (jei tai – tikroji ūkinė bendrija), kitų teisinių atstovų ir kitų atitinkamų asmenų, kuriuos gali nustatyti valstybė narė, teistumus, jiems taikytas sankcijas ar jų padarytus pažeidimus.“;

ii) trečios pastraipos a punktas papildomas šiuo vii papunkčiu:

„vii) mokesčių teisės;“;

iii) trečios pastraipos b punktas papildomas šiais xi ir xii papunkčiais:

„xi) darbuotojų komandiravimu;

xii) sutartiniams įsipareigojimams taikomais teisės aktais.“;

* + - 1. 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 1 dalies trečios pastraipos b punkto taikymo tikslais, jeigu transporto vadybininkas ar transporto įmonė vienoje ar keliose valstybėse narėse buvo nuteisti už sunkų nusikaltimą arba jiems buvo taikoma sankcija už vieną iš sunkiausių Sąjungos taisyklių pažeidimų, nurodytų IV priede, įsisteigimo valstybės narės kompetentinga valdžios institucija tinkamai ir laiku atlieka ir užbaigia administracinę procedūrą, kuri prireikus apima patikrinimą atitinkamos įmonės patalpose.

Per administracinę procedūrą transporto vadybininkui arba tam tikrais atvejais kitiems transporto įmonės teisiniams atstovams suteikiama teisė pateikti argumentus ir paaiškinimus.

Per administracinę procedūrą kompetentinga valdžios institucija įvertina, ar, atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes, nepriekaištingos reputacijos praradimas atskiru atveju būtų neproporcinga priemonė. Tai vertindama, kompetentinga valdžios institucija atsižvelgia į 1 dalies trečioje pastraipoje nurodytų sunkių nacionalinių ir Sąjungos taisyklių pažeidimų ir IV priede nurodytų sunkiausių Sąjungos taisyklių pažeidimų, už kuriuos transporto vadybininkas arba transporto įmonė buvo nuteisti arba jiems buvo pritaikytos sankcijos, skaičių. Bet kokios tokios išvados tinkamai pagrindžiamos ir pateisinamos.

Jei kompetentinga valdžios institucija padaro išvadą, kad nepriekaištingos reputacijos praradimas būtų neproporcingas, ji nusprendžia, kad atitinkama įmonė ir toliau yra nepriekaištingos reputacijos. Šio sprendimo priežastys nurodomos nacionaliniame registre. Tokių sprendimų skaičius nurodomas 26 straipsnio 1 dalyje nurodytoje ataskaitoje.

Jeigu kompetentinga valdžios institucija padaro išvadą, kad nepriekaištingos reputacijos praradimas nebūtų neproporcingas, nepriekaištinga reputacija dėl teistumo arba sankcijos yra prarandama.“;

* + - 1. įterpiama ši 2a dalis:

„2a. „Komisijai pagal 24 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais sudaromas 1 dalies trečios pastraipos b punkte nurodytų sunkių Sąjungos taisyklių pažeidimų, be nustatytųjų IV priede, dėl kurių gali būti prarasta nepriekaištinga reputacija, kategorijų, rūšių ir sunkumo lygių sąrašas. Nustatydamos prioritetinius patikrinimus pagal 12 straipsnio 1 dalį, valstybės narės atsižvelgia į informaciją apie šiuos pažeidimus, įskaitant iš kitų valstybių narių gautą informaciją.

 Tuo tikslu Komisija:

a) nustato dažniausiai pasitaikančių pažeidimų kategorijas ir rūšis;

 b) nustato pažeidimų sunkumo lygį pagal tai, kokį pavojų gyvybei ar sunkių sužalojimų jie gali sukelti ir kiek dėl jų gali būti iškreipta konkurencija kelių transporto rinkoje, be kita ko, dėl to, kad pablogėjo transporto darbuotojų darbo sąlygos;

 c) nustato pažeidimų dažnumo ribą, kurią viršijus pakartotiniai pažeidimai laikomi sunkesniais, atsižvelgdama į vairuotojų, vykdančių transporto veiklą, kuriai vadovauja transporto vadybininkas, skaičių.“

1. 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
	* + 1. 1 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Kad įvykdytų 3 straipsnio 1 dalies c punkte nustatytus reikalavimus, įmonė per finansinius metus turi nuolat galėti vykdyti savo finansinius įsipareigojimus. Įmonė, remdamasi auditoriaus arba tinkamai įgalioto asmens patvirtinta metine atskaitomybe, turi įrodyti, kad kiekvienais metais disponuoja nuosavu kapitalu, kurio bendra vertė yra ne mažesnė kaip 9 000 EUR, jei naudoja tik vieną transporto priemonę, ir kurio vertė padidinama 5 000 EUR už kiekvieną papildomą naudojamą transporto priemonę. Įmonės, kurios verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla naudodamos tik motorines transporto priemones, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, arba transporto priemonių junginius, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, remdamosi auditoriaus arba tinkamai įgalioto asmens patvirtinta metine atskaitomybe turi įrodyti, kad kiekvienais metais disponuoja nuosavu kapitalu, kurio bendra vertė yra ne mažesnė kaip 1 800 EUR, jei naudoja tik vieną transporto priemonę, ir kurio vertė padidinama 900 EUR už kiekvieną papildomą naudojamą transporto priemonę.“;

* + - 1. 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Nukrypstant nuo 1 dalies, jei įmonė patvirtintos metinės atskaitomybės neturi, kompetentinga valdžios institucija sutinka, kad įmonė savo finansinę būklę įrodytų pateikdama sertifikatą, pavyzdžiui, banko garantiją, finansų įstaigos išduotą dokumentą, kuriame nurodoma, kad įmonės vardu galima gauti kreditą, arba kitą oficialų dokumentą, įrodantį, kad įmonė disponuoja 1 dalies pirmoje pastraipoje nurodytomis sumomis.“

1. 8 straipsnio 9 dalis pakeičiama taip:

„9. Komisijai pagal 24 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I, II ir III priedai, siekiant juos priderinti prie rinkos pokyčių ir technikos pažangos.“

1. 11 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa išbraukiama.
2. 12 straipsnio 2 dalies antra pastraipa išbraukiama.
3. 13 straipsnio 1 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) ne ilgesnį kaip šešių mėnesių terminą, jei nevykdomas finansinės būklės reikalavimas, per kurį turi būti įrodyta, kad tas reikalavimas vėl nuolat vykdomas.“

1. 14 straipsnio 1 dalis papildoma šia antra pastraipa:

„Nustatyti, kad transporto vadybininkas atgavo nepriekaištingą reputaciją, kompetentinga institucija gali ne anksčiau nei po metų nuo nepriekaištingos reputacijos praradimo datos.“

1. 16 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
	* + 1. 2 dalis iš dalies keičiama taip:

i) įrašomi šie g, h, i ir j punktai:

„g) pagal 5 straipsnio b punktą įmonių turimų transporto priemonių valstybinių numerių ženklai;

h) darbuotojų skaičius;

i) dvejų paskutinių metų visas turtas, įsipareigojimai, nuosavas kapitalas ir apyvarta;

j) įmonės rizikos vertinimas pagal Direktyvos 2006/22/EB 9 straipsnį.“;

ii) antra, trečia ir ketvirta pastraipos pakeičiamos taip:

„Valstybės narės gali nuspręsti pirmos pastraipos e–j punktuose nurodytus duomenis saugoti atskiruose registruose. Tokiu atveju atitinkamais duomenimis pateikusios prašymą arba tiesiogiai gali naudotis visos atitinkamos valstybės narės kompetentingos valdžios institucijos. Prašoma informacija pateikiama per penkias darbo dienas nuo prašymo gavimo dienos. Pirmos pastraipos a–d punktuose nurodyti duomenys skelbiami viešai, laikantis atitinkamų asmens duomenų apsaugos nuostatų.

Bet kuriuo atveju pirmos pastraipos e–j punktuose nurodytais duomenimis kitos nei kompetentingos valdžios institucijos gali naudotis tik tada, jei joms suteikti tinkami priežiūros ir sankcijų skyrimo kelių transporto sektoriuje įgaliojimai, o jų pareigūnai yra prisaikdinti arba jiems taikomas kitas oficialus reikalavimas saugoti profesinę paslaptį.“;

* + - 1. 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Valstybės narės imasi visų reikiamų priemonių siekdamos užtikrinti, kad visi nacionaliniame elektroniniame registre esantys duomenys būtų atnaujinami ir tikslūs.“;

* + - 1. 7 dalis išbraukiama.
1. 18 straipsnis pakeičiamas taip:

„18 straipsnis

**Valstybių narių administracinis bendradarbiavimas**

1. Valstybės narės paskiria nacionalinį ryšių palaikymo punktą, atsakingą už keitimąsi informacija su kitomis valstybėmis narėmis šio reglamento taikymo klausimais. Valstybės narės ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 31 d. praneša Komisijai savo nacionalinių ryšių palaikymo punktų pavadinimus ir adresus. Komisija parengia visų ryšių palaikymo punktų sąrašą ir jį perduoda valstybėms narėms. Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie visus ryšių palaikymo punktų pakeitimus.

2. Valstybė narė, gavusi kitos valstybės narės pranešimą apie sunkų pažeidimą, dėl kurio asmuo per paskutinius dvejus metus buvo nuteistas arba jam taikyta sankcija, jį užregistruoja nacionaliniame elektroniniame registre.

3. Valstybės narės atsako į kitų valstybių narių visų kompetentingų valdžios institucijų prašymus pateikti informacijos ir, jei reikia, atlieka patikrinimus, kontrolę ir tyrimus, susijusius jų teritorijoje įsisteigusių vežėjų kelių transportu atitiktimi 3 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytiems reikalavimams. Valstybių narių kompetentingų valdžios institucijų prašymai pateikti informacijos turi būti pagrįsti. Todėl prašymuose pateikiama įtikinamų duomenų apie galimus 3 straipsnio 1 dalies a punkto pažeidimus.

4. Jei prašymą gavusi valstybė narė mano, kad prašymas nėra pakankamai pagrįstas, ji per dešimt darbo dienų apie tai praneša prašymą pateikusiai valstybei narei. Ši turi išsamiau pagrįsti prašymą. Jei tai neįmanoma, valstybė narė prašymą gali atmesti.

5. Jei patenkinti prašymą pateikti informacijos arba atlikti patikrinimus, kontrolę ar tyrimus yra sunku arba neįmanoma, atitinkama valstybė narė per dešimt darbo dienų apie tai informuoja prašymą pateikusią valstybę narę ir nurodo priežastis. Šį klausimą valstybės narės aptaria tarpusavyje siekdamos atrasti iškilusios problemos sprendimo būdą.

6. Atsakydamos į prašymus pagal 3 dalį, valstybės narės prašomą informaciją pateikia ir prašomus patikrinimus, kontrolę ir tyrimus atlieka per dvidešimt penkias darbo dienas nuo prašymo gavimo, nebent jos prašymą pateikusią valstybę narę pagal 4 ir 5 dalis informavo, kad prašymas nėra pakankamai pagrįstas arba kad jį patenkinti yra neįmanoma ar sunku.

7. Valstybės narės užtikrina, kad laikantis šio straipsnio joms perduota informacija būtų naudojama tik tuo (tais) tikslu (-ais), dėl kurio (-ių) jos buvo prašoma.

8. Savitarpio administracinis bendradarbiavimas vykdomas ir pagalba teikiama nemokamai.

9. Prašymas pateikti informacijos netrukdo kompetentingoms institucijoms, laikantis atitinkamų nacionalinės ir Sąjungos teisės aktų, imtis priemonių siekiant ištirti tariamus šio reglamento pažeidimus ir jiems užkirsti kelią.“

1. 24 straipsnis išbraukiamas;
2. Įterpiamas šis 24a straipsnis:

„24a straipsnis

**Įgaliojimų delegavimas**

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 6 straipsnio 2 dalyje ir 8 straipsnio 9 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šio (iš dalies keičiančio) reglamento įsigaliojimo dienos].

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 6 straipsnio 2 dalyje ir 8 straipsnio 9 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros\* nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 6 straipsnio 2 dalį ir 8 straipsnio 9 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“

1. 25 straipsnio 3 dalis išbraukiama.
2. 26 straipsnis papildomas šiomis 3, 4 ir 5 dalimis:

„3. Kiekvienais metais valstybės narės parengia ir ne vėliau kaip metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio pabaigos, birželio 30 d. Komisijai perduoda motorinių transporto priemonių, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, arba transporto priemonių junginių, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, naudojimo jų teritorijoje ataskaitą. Ataskaitoje pateikiama:

 a) vežėjams, kurie verčiasi krovinių vežimo kelių transportu veikla naudodami tik motorines transporto priemones, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, arba transporto priemonių junginius, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, išduotų leidimų skaičius;

 b) kiekvienais kalendoriniais metais valstybėje narėje užregistruotų transporto priemonių, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, skaičius;

 c) bendras valstybėje narėje kiekvienų metų gruodžio 31 d. esamų užregistruotų transporto priemonių, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, skaičius;

 d) visų valstybėje narėje užregistruotų transporto priemonių, kuriomis vykdoma bendra vežimo kelių transportu veikla, dalies, kurią sudaro motorinės transporto priemonės, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, arba transporto priemonių junginiai, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, įvertis, suskirstytas pagal nacionalines, tarptautines ir kabotažo operacijas.

4. Remdamasi pagal 3 dalį savo surinkta informacija ir kitais duomenimis, Komisija ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai motorinių transporto priemonių, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, arba transporto priemonių junginių, kurių leistina pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonų, naudojamų verčiantis nacionalinio ir tarptautinio kelių transporto veikla, bendro skaičiaus kaitos ataskaitą. Remdamasi šia ataskaita ji įvertina, ar būtina siūlyti papildomų priemonių.

5. Kiekvienais metais valstybės narės praneša Komisijai apie savo prašymus, pateiktus pagal 18 straipsnio 3 ir 4 dalis, apie gautus kitų valstybių narių atsakymus ir apie veiksmus, kurių jos ėmėsi remdamosi pateikta informacija.“

1. IV priedo 1 punkto b papunktis pakeičiamas taip:

„b) Kasdienio darbo laiku didžiausia leistina kasdienio vairavimo trukmė viršijama 50 % ar daugiau.“

2 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 iš dalies keičiamas taip:

1. 1 straipsnio 1 dalis papildoma šia pastraipa:

„Tuščių konteinerių arba padėklų vežimas laikomas krovinių vežimu samdos pagrindais arba už atlygį, jei jis vykdomas pagal vežimo sutartį.“

1. 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
	* + 1. 6 punktas pakeičiamas taip:

„6. kabotažo operacija – priimančioje valstybėje narėje samdos pagrindais arba už atlygį laikinai vykdomas vidaus vežimas, apimantis vežimą nuo krovinio paėmimo viename ar keliuose pakrovimo punktuose iki jo pristatymo į vieną ar kelis pristatymo punktus, nurodytus važtaraštyje;“.

1. 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
	* + 1. 2 dalies trečia pastraipa pakeičiama taip:

„Komisijai pagal 14b straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas šis reglamentas, siekiant ilgiausią Bendrijos licencijos galiojimo laikotarpį priderinti prie rinkos pokyčių.“;

* + - 1. 4 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„Komisijai pagal 14b straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I ir II priedai, siekiant juos priderinti prie technikos pažangos.“

1. 5 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Komisijai pagal 14b straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas III priedas, siekiant jį priderinti prie technikos pažangos.“

1. 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
	* + 1. 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Jeigu atvykstamojo tarptautinio vežimo kroviniai, vežami iš kitos valstybės narės arba trečiosios šalies į priimančiąją valstybę narę, yra nuvežami į paskirties vietą, 1 dalyje nurodytiems vežėjams leidžiama ta pačia transporto priemone arba – transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone priimančioje valstybėje narėje arba gretimose valstybėse narėse atlikti kabotažo operacijas. Atliekant kabotažo operaciją krovinys paskutinį kartą iškraunamas per 5 dienas nuo paskutinio iškrovimo priimančiojoje valstybėje narėje, atlikto per atvykstamąjį tarptautinį vežimą.“;

* + - 1. 3 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Krovinių vidaus vežimo kelių transportu paslaugos, kurias priimančiojoje valstybėje narėje teikia vežėjas nerezidentas, laikomos atitinkančiomis šį reglamentą tik jei vežėjas gali pateikti aiškių ankstesnio tarptautinio vežimo įrodymų.“;

* + - 1. įterpiama ši 4a dalis:

„4a. 3 dalyje nurodyti įrodymai per patikrinimą keliuose pateikiami arba perduodami jų pareikalavusiam priimančiosios valstybės narės įgaliotam tikrinančiam pareigūnui. Jie gali būti pateikiami arba perduodami elektroninėmis priemonėmis, naudojant persvarstytiną struktūrizuotą formą, kuri gali būti taikoma tiesiogiai kompiuteriuose duomenims saugoti ir tvarkyti, kaip antai „eCMR“\*. Per patikrinimą keliuose vairuotojas gali susisiekti su centrine administracija, transporto vadybininku arba bet kuriuo kitu asmeniu ar subjektu, kuris gali pateikti 3 dalyje nurodytus įrodymus.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Elektroninis važtaraštis pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją.“

1. 10 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Komisija, remdamasi visų pirma atitinkamais duomenimis, išnagrinėja padėtį ir, pasikonsultavusi su komitetu, įsteigtu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014\*\* 42 straipsnio 1 dalį, per vieną mėnesį nuo valstybės narės prašymo gavimo nusprendžia, ar apsaugos priemonės yra būtinos, ir, jei taip, jas priima.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\*\* 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).“

1. Įterpiamas šis 10a straipsnis:

„10a straipsnis

**Patikrinimai**

1. Kiekviena valstybė narė organizuoja patikrinimus taip, kad nuo 2020 m. sausio 1 d. kiekvienais kalendoriniais metais būtų patikrinta bent 2 % visų jų teritorijoje atliekamų kabotažo operacijų. Šią procentinę dalį nuo 2022 m. sausio 1 d. jos padidina bent iki 3 %. Ši procentinė dalis apskaičiuojama remiantis Eurostato pateiktais visos kabotažo veiklos valstybėje narėje duomenimis, išreikštais t-2 metais nuvažiuotais tonkilometriais.

2. Valstybės narės atlieka tų įmonių, kurios laikomos keliančiomis didesnį joms taikomų šio skyriaus nuostatų pažeidimo pavojų, tikslinius patikrinimus. Todėl valstybės narės pagal pavojų klasifikavimo sistemą, kurią jos įdiegė pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB\*\*\* 9 straipsnį ir išplėtė pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009\*\*\*\* 12 straipsnį, tokių pažeidimų pavojų laiko atskiru pavojumi.

3. Valstybės narės bent tris kartus per metus atlieka koordinuotus kabotažo operacijų patikrinimus keliuose. Tokius patikrinimus tuo pačiu metu kiekviena savo teritorijoje atlieka dviejų ar daugiau valstybių narių nacionalinės valdžios institucijos, atsakingos už kelių transporto srities taisyklių vykdymo užtikrinimą. Pasibaigus koordinuotiems patikrinimams keliuose, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009\*\*\*\* 18 straipsnio 1 dalį paskirti nacionaliniai kontaktiniai punktai apsikeičia informacija apie nustatytų pažeidimų skaičių ir rūšį.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\*\*\* 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).

\*\*\*\* 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantis Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009 11 14, p. 51).“

1. Įterpiami šie 14a ir 14b straipsniai:

*„14a straipsnis*

**Atsakomybė**

Valstybės narės numato sankcijas siuntėjams, ekspeditoriams, rangovams ir subrangovams už II ir III skyrių nesilaikymą, jei jie sąmoningai užsako vežimo paslaugas, kurias teikiant pažeidžiamos šio reglamento nuostatos.

14b straipsnis

**Įgaliojimų delegavimas**

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 4 straipsnio 2 ir 4 dalyse ir 5 straipsnio 4 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šio (iš dalies keičiančio) reglamento įsigaliojimo dienos].

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 2 ir 4 dalyse ir 5 straipsnio 4 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros\*\*\*\*\* nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 4 straipsnio 2 ir 4 dalis ir 5 straipsnio 4 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\*\*\*\*\* OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“

1. 15 straipsnis išbraukiamas.
2. 17 straipsnis pakeičiamas taip:

„17 straipsnis

**Ataskaitų teikimas**

1. Ne vėliau kaip iki kiekvienų metų sausio 31 d. valstybės narės praneša Komisijai vežėjų, ankstesnių metų gruodžio 31 d. turėjusių Bendrijos licencijas, ir patvirtintų licencijų kopijų, atitinkančių tą dieną naudojamų transporto priemonių skaičių, skaičių.

2. Ne vėliau kaip iki kiekvienų metų sausio 31 d. valstybės narės praneša Komisijai ankstesniais kalendoriniais metais išduotų vairuotojo liudijimų skaičių ir bendrą ankstesnių kalendorinių metų gruodžio 31 d. naudotų vairuotojo liudijimų skaičių.

3. Ne vėliau kaip iki kiekvienų metų sausio 31 d. valstybės narės praneša Komisijai ankstesniais kalendoriniais metais pagal 10a straipsnį atliktų kabotažo patikrinimų skaičių. Pranešime nurodomas patikrintų transporto priemonių ir patikrintų tonkilometrių skaičius.“

3 straipsnis

**Peržiūra**

1. Komisija iki [3 metai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] įvertina, kaip įgyvendinamas šis reglamentas, visų pirma 2 straipsnio, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnis, poveikį ir pateikia Europos Parlamentui bei Tarybai šio reglamento taikymo ataskaitą. Prireikus prie Komisijos ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

2. Pateikusi 1 dalyje nurodytą ataskaitą, Komisija reguliariai vertina šį reglamentą, o vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai.

3. Prireikus prie 1 ir 2 dalyse nurodytų ataskaitų pridedami atitinkami pasiūlymai.

4 straipsnis

**Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Jis taikomas nuo [xx].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu Tarybos vardu

Pirmininkas Pirmininkas

1. OL L 300, 2009 11 14, p. 51. [↑](#footnote-ref-1)
2. OL L 300, 2009 11 14, p. 72. [↑](#footnote-ref-2)
3. Šio vertinimo rezultatus Komisija paskelbė Komisijos tarnybų darbiniame dokumente:

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf.](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf) [↑](#footnote-ref-3)
4. 2017 m. Komisijos darbo programos 2 priede pateikta Iniciatyva Nr. 10. [↑](#footnote-ref-4)
5. OL L 102, 2006 4 11, p. 1. [↑](#footnote-ref-5)
6. OL L 80, 2002 3 23, p. 35. [↑](#footnote-ref-6)
7. OL L 102, 2006 4 11, p. 35. [↑](#footnote-ref-7)
8. OL L 60, 2014 2 28, p. 1. [↑](#footnote-ref-8)
9. Žr. 3 išnašą. [↑](#footnote-ref-9)
10. <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>. [↑](#footnote-ref-10)
11. Žr. <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>. [↑](#footnote-ref-11)
12. BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK. [↑](#footnote-ref-12)
13. Žr. 10 išnašą. [↑](#footnote-ref-13)
14. Komisija toliau turėtų galimybę pažeidimų sunkumo lygį nustatyti ir pagal tai, kokį pavojų gyvybei ar sunkių sužalojimų jie gali sukelti. [↑](#footnote-ref-14)
15. Žr. 5 išnašą. [↑](#footnote-ref-15)
16. OL C , , p. . [↑](#footnote-ref-16)
17. OL C , , p. . [↑](#footnote-ref-17)
18. Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantis Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009 11 14, p. 51). [↑](#footnote-ref-18)
19. Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72). [↑](#footnote-ref-19)
20. 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 Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1). [↑](#footnote-ref-20)
21. OL L 123, 2016 5 12, p. 1. [↑](#footnote-ref-21)