Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2024/1258

2024 5 2

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2024/1258

2024 m. balandžio 24 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių minimaliaisiais reikalavimais vienkartinių keleivių vežimo paslaugų sektoriuje ir su valstybių narių įgaliojimais skirti sankcijas už kitoje valstybėje narėje ar trečiojoje valstybėje padarytus Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimus

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 ([1]),

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([2]),

kadangi:

(1) siekiant sukurti efektyvų, saugų ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių, užtikrinti, kad nebūtų diskriminavimo, ir pritraukti kvalifikuotų darbuotojų, itin svarbu vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto įmonėms – sąžiningas verslo sąlygas. Todėl būtina, kad kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės taisyklės būtų aiškios, proporcingos, atitiktų paskirtį, jas būtų lengva taikyti bei užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ir jos būtų veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje;

(2) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006 ([3]) išdėstytos taisyklės dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių taikomos vežėjams kelių transportu ir jų vairuotojams, neatsižvelgiant į tai, ar jie veža keleivius, ar krovinius, arba į tai, ar keleiviai vežami teikiant reguliarias, ar vienkartines vežimo paslaugas;

(3) vienkartinių keleivių vežimo keliais paslaugų sektorius pasižymi tam tikra specifika, kuri nėra būdinga krovinių vežimo keliais sektoriui ar reguliarių keleivių vežimo paslaugų sektoriui. Vienkartinėms keleivių vežimo keliais paslaugoms būdingas didelis sezoniškumas ir įvairi vairavimo trukmė, taip pat skirtingi atstumai, o tai priklauso nuo keleivių vykdomos turistinės veiklos. Teikiant tas paslaugas, kai tai įmanoma, reikia atsižvelgti į tokius keleivių poreikius kaip neplanuoti ir neprognozuojami prašymai dėl papildomų sustojimų ir maršruto arba tvarkaraščio pakeitimų. Paprastai vienkartinėms keleivių vežimo keliais paslaugoms būdinga trumpesnė vairavimo trukmė nei krovinių vežimo ar reguliariais autobusų reisais teikiamoms paslaugoms. Be to, vairuotojai paprastai nakvoja viešbučiuose ir retai vairuoja naktį. Kita vertus, darbo metu vairuotojams gali tekti užsiimti papildoma veikla, kuri dažnai atsiranda dėl sąveikos su keleiviais;

(4) atlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 *ex post* vertinimą, padaryta išvada, kad kai kurios vienodos taisyklės dėl minimalių pertraukų ir poilsio laikotarpių neatitinka vienkartinių keleivių vežimo keliais paslaugų specifikos. Komisijai šiuo klausimu atlikus papildomų vertinimų, paaiškėjo, kad kai kurie Reglamento (EB) Nr. 561/2006 reikalavimai dėl pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių yra netinkami ir nepraktiški vairuotojams ir veiklos vykdytojams, kurie teikia vienkartines keleivių vežimo keliais paslaugas, nes daro neigiamą poveikį gebėjimui organizuoti efektyvias ir kokybiškas vienkartines keleivių vežimo paslaugas, taip pat vairuotojų darbo sąlygoms ir galiausiai kelių eismo saugumui;

([1]) OL C, C/2023/882, 2023 12 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.
([2]) 2024 m. kovo 13 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2024 m. balandžio 12 d. Tarybos sprendimas.
([3]) 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).

(5) todėl tikslinga minimalių pertraukų ir poilsio laikotarpių reikalavimus pritaikyti, kad jie atitiktų konkrečius vienkartinių keleivių vežimo keliais paslaugų reikalavimus. Taip pat tikslinga suderinti taikytinas taisykles dėl šalies viduje ir tarptautiniu mastu teikiamų vienkartinių keleivių vežimo keliais paslaugų;

(6) dėl lankstesnių vienkartines keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukų ir poilsio laikotarpių planavimo taisyklių jokiu būdu neturėtų kilti pavojus vairuotojų saugumui ar kelių eismo saugumui, neturėtų padidėti vairuotojų nuovargis arba pablogėti jų darbo sąlygos. Todėl dėl tokio lankstumo neturėtų būti keičiamos dabartinės taisyklės dėl bendrų minimalių pertraukų laikotarpių, maksimalaus vairavimo laikotarpio per dieną ir per savaitę, dėl maksimalios dviejų savaičių vairavimo trukmės bei dėl maksimalios darbo trukmės pagal taikytiną teisę, įskaitant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/15/EB ([4]);

(7) siekiant užtikrinti vienodą vienkartinių keleivių vežimo paslaugų apibrėžtį, būtina paaiškinti, kad Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1073/2009 ([5]) nustatyta apibrėžtis taikoma ir šalies viduje, ir tarptautiniu mastu teikiamoms paslaugoms. Taip pat tikslinga atnaujinti reguliarių keleivių vežimo paslaugų apibrėžtį pateikiant nuorodą į Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009, kuriuo panaikintas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 684/92 ([6]);

(8) didesnis lankstumas planuojant vienkartines keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukas neturėtų jokiu būdu nulemti didesnį vairuotojų nuovargį ar stresą. Turėtų būti užtikrinta, kad vairuotojai darytų minimalios trukmės pertraukas, kurių reikia, kad jie galėtų tinkamai ir pakankamai pailsėti. Todėl tikslinga nustatyti minimalią kiekvienos pertraukos trukmę. Vienkartines keleivių vežimo keliais paslaugas teikiantiems vairuotojams turėtų būti leidžiama jiems privalomą pertrauką padalyti į dvi ne trumpesnes kaip 15 minučių trukmės pertraukas, užtikrinant bendrą privalomą minimalią 45 minučių trukmės pertrauką. Tačiau dėl didesnio lankstumo planuojant tas pertraukas neturėtų būti užkertamas kelias vairuotojams turėti ilgesnių pertraukų nei reikalaujama minimali trukmė arba turėti papildomų pertraukų;

(9) siekiant užtikrinti, kad nebūtų piktnaudžiaujama didesniu lankstumu planuojant vienkartines keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų poilsio laikotarpius, būtina aiškiai apibrėžti tokio lankstumo taikymo srities ribas. Todėl vairuotojams turėtų būti leidžiama atidėti savo kasdienio poilsio laikotarpių pradžią ne daugiau kaip viena valanda, jei vairavimo laikotarpis tą dieną neviršijo septynių valandų, ir toks kasdienio poilsio laikotarpių atidėjimas turėtų būti galimas tik tuo atveju, kai vykdoma šešias ar daugiau dienų trunkanti viena vienkartinė keleivių vežimo paslauga. Toks lankstumas papildomai turėtų būti apribotas nustatant, kad tokia nukrypti nuo taisyklių dėl poilsio laikotarpių leidžiančia nuostata vienos kelionės metu gali būti taikoma tik vieną kartą arba, aštuonias ar daugiau dienų trunkančios vienos vienkartinės keleivių vežimo paslaugos atveju, du kartus. Pasinaudojimas ta nukrypti leidžiančia nuostata nedaro poveikio kassavaitinio poilsio laikotarpio paskiausiam pradžios laikui. Siekiant užtikrinti veiksmingą ir efektyvų vykdymo užtikrinimą, kol nėra prieinamas skaitmeninis kelionės lapas, be tachografo įrašų, turėtų būti naudojama popierinė arba elektroninė kelionės lapo kopija;

(10) Europos darbo institucija (EDI) atitinkamai padės kompetentingoms nacionalinėms institucijoms tikrinti, ar laikomasi šio reglamento nuostatų dėl pertraukų ir poilsio laikotarpių;

(11) galimybės atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį iki 12 paeiliui einančių 24 valandų trukmės laikotarpių taikymas išskirtinai tik tarptautinėms vienkartinėms keleivių vežimo paslaugoms turi neigiamą poveikį, nes taikomos nevienodos sąlygos, iškreipiama veiklos vykdytojų, visų pirma mažųjų ir vidutinių įmonių, konkurencija ir jiems sukuriamos nesąžiningos sąlygos. Vienkartinės keleivių vežimo paslaugos šalies viduje taip pat galėtų būti teikiamos tomis pačiomis sąlygomis, susijusiomis su nuvažiuotu atstumu, kelionės trukme ar keleiviams teikiamomis paslaugomis, kaip ir tarptautinės vienkartinės keleivių vežimo paslaugos. Todėl tokia galimybė atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį turėtų būti suteikta ir vienkartines keleivių vežimo paslaugas teikiant šalies viduje;

([4]) 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

([5]) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

([6]) 1992 m. kovo 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais taisyklių (OL L 74, 1992 3 20, p. 1).

(12) siekiant palengvinti vykdymo užtikrinimą, vairuotojai visos kelionės metu transporto priemonėje turėtų turėti kelionės lapą, kuriame būtų pateikta pagrindinė informacija apie kelionę. Toks kelionės lapas jau naudojamas teikiant tarptautines vienkartines keleivių vežimo paslaugas pagal Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009. Suderinant tą nuostatą su Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014 ([7]) nuostatomis dėl ranka darytų įrašų, vairuotojai transporto priemonėje taip pat turėtų turėti popierines arba elektronines kelionės lapų kopijas, susijusias su per ankstesnes 28 dienas teiktomis vienkartinėmis keleivių vežimo keliais paslaugomis, o nuo 2024 m. gruodžio 31 d. – per ankstesnes 56 dienas teiktomis vienkartinėmis vežimo paslaugomis;

(13) siekiant užtikrinti veiksmingesnį ir efektyvesnį vykdymo užtikrinimą, turėtų būti nustatytos geresnės kontrolės priemonės ir reikalavimai, visapusiškai pasinaudojant skaitmeninėmis priemonėmis. Komisija turėtų įvertinti, kokios priemonės yra tinkamos kelionės lapų skaitmenizavimo tikslu;

(14) siekdama užtikrinti veiksmingas ir aukštos kokybės vienkartines keleivių vežimo paslaugas, taip pat geras vairuotojų darbo ir vairavimo sąlygas, Komisija turėtų įvertinti vienkartinėms keleivių vežimo paslaugoms taikomų taisyklių vykdymo užtikrinimą ir jų poveikį vairuotojų darbo sąlygoms ir sektoriaus patrauklumui. Komisija visų pirma turėtų stebėti, kaip naudojamasi šiuo reglamentu nustatytomis nukrypti leidžiančiomis nuostatomis, įvertindama, ar bendra vairavimo trukmė per laikotarpį, kuriam taikoma nukrypti leidžianti nuostata, nėra pernelyg ilga, ar neprisideda prie vairuotojų nuovargio ir streso ir ar nedaro poveikio kelių eismo saugumui;

(15) Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų taisykles dėl sankcijų, taikytinų už to reglamento ir Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimus, ir užtikrintų, kad tos taisyklės būtų įgyvendinamos. 2021 m. rugsėjo 9 d. priimtame sprendime byloje C-906/19 ([8]) Teisingumo Teismas aiškiai nurodė, kad valstybėms narėms draudžiama skirti sankciją nustačius Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimą, padarytą kitos valstybės narės teritorijoje, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta. Teismas pripažino, kad tas galiojančių Sąjungos taisyklių aspektas galėtų turėti neigiamų pasekmių vairuotojų darbo sąlygoms ir kelių eismo saugumui, todėl Sąjungos teisės aktų leidėjas turi nuspręsti dėl galimo jų pakeitimo. Kadangi Reglamentų (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 pažeidimai dažnai padaromi vienu metu, o Reglamento (ES) Nr. 165/2014 tikslas yra užtikrinti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 laikymąsi, tikslinga nustatyti, kad sankcijos gali būti skiriamos įmonei arba vairuotojui už abiejų reglamentų pažeidimus, kai tie pažeidimai nustatomi vienos valstybės narės teritorijoje, bet buvo padaryti kitos valstybė narės ar trečiosios valstybės teritorijoje;

(16) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir pagerinti darbo sąlygas bei padidinti kelių eismo saugumą suderinant taisykles dėl vienkartines keleivių vežimo keliais paslaugas teikiančių vairuotojų pertraukų ir poilsio laikotarpių, taip pat užtikrinti, kad valstybės narės galėtų skirti sankcijas už jų teritorijoje nustatytus tachografų taisyklių pažeidimus, nepriklausomai nuo to, kur tie pažeidimai buvo padaryti, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl tų tikslų pobūdžio jų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, 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;

(17) Komisija, visapusiškai dalyvaujant socialiniams partneriams ir valstybėms narėms, turėtų skatinti bendrą požiūrį į šio reglamento įgyvendinimą, taikymą ir vykdymo užtikrinimą, be kita ko, rengdama gaires ir skatindama visų susijusių šalių bendradarbiavimą;

(18) kad būtų galima sudaryti sąlygas tinkamam šio reglamento vykdymo užtikrinimui, Komisija, pirmą kartą peržiūrėdama Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2016/799 ([9]) arba bet kurį jį pakeičiantį įgyvendinimo aktą ir ne vėliau kaip per 18 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo dienos, turėtų įtraukti technines specifikacijas išmaniesiems tachografams, palengvinantiems kontrolės institucijų atliekamą atitikties tikrinimą, kad išmaniuosiuose tachografuose taip pat būtų registruojama, ar transporto priemone keleiviai vežami teikiant reguliarias, ar vienkartines keleivių vežimo paslaugas;

(19) todėl Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

([7]) 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).

([8]) 2021 m. rugsėjo 9 d. Teisingumo Teismo sprendimas baudžiamojoje byloje prieš FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, 45 punktas.

([9]) 2016 m. kovo 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/799, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 ir nustatomi tachografų ir jų komponentų konstrukcijos, bandymo, įrengimo, naudojimo ir remonto reikalavimai (OL L 139, 2016 5 26, p. 1).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 iš dalies keičiamas taip:

1) 4 straipsnio n punktas pakeičiamas taip:

„n) reguliarios keleivių vežimo paslaugos – reguliarios paslaugos ir specialios reguliarios paslaugos, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1073/2009 (*) atitinkamai 2 straipsnio 2 ir 3 punktuose, nepriklausomai nuo to, ar teikiamos šalies viduje ar tarptautiniu mastu;

na) vienkartinės keleivių vežimo paslaugos – vienkartinės paslaugos, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 2 straipsnio 4 punkte, nepriklausomai nuo to, ar teikiamos šalies viduje ar tarptautiniu mastu;

(*) 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).“;

2) 7 straipsnyje po antros pastraipos įterpiama ši pastraipa:

„Vienkartines keleivių vežimo paslaugas teikiančiam vairuotojui pirmoje pastraipoje nurodyta pertrauka taip pat gali būti pakeista dviem ne trumpesnėmis kaip 15 minučių pertraukomis, paskirstytomis per pirmoje pastraipoje nurodytą vairavimo laikotarpį taip, kad atitiktų pirmos pastraipos nuostatas.“;

3) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši dalis:

„2a. Su sąlyga, kad nekils pavojus kelių eismo saugumui arba nebus pakenkta vairuotojo darbo sąlygoms, vieną vienkartinę keleivių vežimo paslaugą, trunkančią bent šešis paeiliui einančius 24 valandų laikotarpius, teikiantis vairuotojas gali nesilaikyti 2 dalies pirmos pastraipos ir kasdienio poilsio laikotarpiu pasinaudoti vieną kartą per ne daugiau kaip 25 valandas po ankstesnio kasdienio poilsio laikotarpio arba kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos, jei bendra sudėta tos dienos vairavimo trukmė neviršija septynių valandų. Laikantis tų pačių sąlygų, teikiant vieną vienkartinę keleivių vežimo paslaugą, trunkančią bent aštuonis paeiliui einančius 24 valandų laikotarpius, ta nukrypti leidžiančia nuostata gali būti pasinaudota du kartus. Pasinaudojimu ta nukrypti leidžiančia nuostata nedaromas poveikis maksimaliam darbo laikui pagal taikytiną teisę.“;

b) 6a dalis iš dalies keičiama taip:

i) įvadinė frazė pakeičiama taip:

„Nukrypstant nuo 6 dalies, vairuotojas, teikiantis vieną vienkartinę keleivių vežimo paslaugą, gali atidėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne ilgiau kaip dvylikai 24 valandų trukmės laikotarpių paeiliui po ankstesnio normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio, jei:“;

ii) a punktas išbraukiamas;

iii) papildoma šia pastraipa:

„Komisija, atsižvelgdama į platesnio masto skaitmenizacijos pastangas kelių transporto sektoriuje, išnagrinėja 16 straipsnio 4 dalyje nurodyto kelionės lapo skaitmenizavimo galimybes.“;

4) 16 straipsnis papildomas šiomis dalimis:

„4. Patikrinimų kelyje tikslu, kol nėra prieinamas skaitmeninis kelionės lapas, vairuotojas turi galėti pateisinti naudojimąsi nukrypti leidžiančiomis nuostatomis pagal 7 straipsnio trečią pastraipą ir 8 straipsnio 2a bei 6a dalis:

a) transporto priemonėje turėdamas užpildytą kelionės lapą, kuriame pateikiama pagal Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009 reikalaujama informacija ir kurį prieš kiekvieną kelionę vairuotojui turi išduoti transporto įmonė, ir

b) transporto priemonėje turėdamas popierines arba elektronines tokių kelionės lapų kopijas, susijusias su ankstesnėmis 28 dienomis, o nuo 2024 m. gruodžio 31 d. – ankstesnėmis 56 dienomis.

Pirmos pastraipos b punkte nurodyta pareiga nustoja būti taikoma vėliausiai nuo to momento, kai transporto priemonėje pradedamas naudoti tachografas, leidžiantis registruoti 5 dalyje nurodytą keleivių vežimo paslaugos rūšį.

Teikiant paslaugas šalies viduje gali būti naudojamas tarptautinėms paslaugoms taikomas kelionės lapas, nurodant, kad jis naudojamas paslaugų teikimui šalies viduje. Siekiant supaprastinti patikrinimus dėl reikalavimų laikymosi, Komisija, jei tinkama, gali priimti įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatomas teikiant paslaugas šalies viduje naudojamo kelionės lapo formatas. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 24 straipsnio 2a dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Komisija ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. įvertina vairuotojams, teikiantiems vienkartines keleivių vežimo paslaugas, skirto kelionės lapo skaitmenizavimo galimybes, kiek tai susiję su įgyvendinamumu, ekonominiu efektyvumu ir jo poveikiu vykdymo užtikrinimui ir vairuotojų darbo sąlygoms, ir, prireikus, pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl tokio skaitmenizavimo.

Tas vertinimas apima skaitmeninio kelionės lapo, kuriame pateikiama pagal Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009 reikalaujama informacija, sukūrimą, kad prieš prasidedant kelionei tokią informaciją būtų galima elektroniniu būdu užregistruoti daugiakalbėje sąsajoje, prie kurios veiklos vykdytojai turi prieigą. Tuo tikslu Komisija taip pat gali išnagrinėti galimybę sukurti vieną ar daugiau naujų Vidaus rinkos informacinės sistemos, sukurtos Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1024/2012 (*), modulių.

5. Siekiant užtikrinti vienodą 7 straipsnio trečios pastraipos ir 8 straipsnio 2a bei 6a dalių taikymą ir vykdymo užtikrinimą, Komisija, pirmą kartą peržiūrėdama Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2016/799 (**) arba bet kurį kitą jį pakeičiantį įgyvendinimo aktą ir ne vėliau kaip 2025 m. lapkričio 23 d., priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos tinkamos techninės specifikacijos, kurios leistų tachografe registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su keleivių vežimo paslaugos rūšimi (t. y. reguliarios ar vienkartinės keleivių vežimo paslaugos). Tų įgyvendinimo aktų taikymo pradžios data nustatoma pasikonsultavus su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2a dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

(*) 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 dėl administracinio bendradarbiavimo per Vidaus rinkos informacinę sistemą, kuriuo panaikinamas Komisijos sprendimas 2008/49/EB (VRI reglamentas) (OL L 316, 2012 11 14, p. 1);

(**) 2016 m. kovo 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/799, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 ir nustatomi tachografų ir jų komponentų konstrukcijos, bandymo, įrengimo, naudojimo ir remonto reikalavimai (OL L 139, 2016 5 26, p. 1).“;

5) įterpiamas šis straipsnis:

„17a straipsnis

Komisija ne vėliau kaip 2028 m. gruodžio 31 d. parengia ataskaitą, kurioje įvertinamos šio reglamento nuostatų, susijusių su vienkartinių keleivių vežimo paslaugų sektoriumi, poveikis kelių eismo saugumui ir socialiniams aspektams, visų pirma vairuotojų darbo sąlygoms. Komisija tą ataskaitą siunčia Europos Parlamentui ir Tarybai. Jei Komisija mano, kad tai tikslinga, ji pateikia atitinkamus pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.“;

6) 19 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„2. Valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankciją ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento arba Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei tas pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje.“

2 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2024 m. balandžio 24 d.

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkas*
R. METSOLA	M. MICHEL