

Priimto mobilumo paketo taka transporto sektoriui



Ši met liepos 31 d. buvo priimtas ir paskelbtas Europos Sąjungos teisės aktų rinkinys, kuris kitaip dar vadinamas [mobilumo paketu](#). Šiuo teisės aktų rinkiniu buvo priimti 3 nauji Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai bei viena Europos Parlamento ir Tarybos direktyva. Šie teisės aktai buvo skirti pakoreguoti darbo ir paos veiklos organizavimą transporto sektoriuje, todėl [mons teisininkas Allaw](#) supažindina, kokius pokyčius turs gyvendinti transporto sektoriuje veikiančios mėsos, kadangi dalis pakeitimų galioja jau dabar.

- [Reglamente 2020/1054 tvirtinti pokyčiai](#)
- [Reglamente 2020/1055 tvirtinti pokyčiai](#)
- [Direktyvoje 2020/1057 tvirtinti pokyčiai](#)

Pasitikrinkite Allaw [Teisinio reguliavimo stebėjimo priemonės "švieslentė"](#), kuriuos Jūs mėsos vidaus dokumentus, signaliojus šioms pakeitimams, būtina atnaujinti! Jeigu turite klausimų, [registruokite mėsos teisininkui Allaw užklausia](#).

Reglamente 2020/1054 tvirtinti pokyčiai

2020 m. liepos 15 d. buvo priimtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kas savaitinio vairavimo trukmės, minimali pertrauka ir kasdienio bei kas savaitinio poilsio laikotarpiai, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais (toliau šioje dalyje - Reglamentas), tvirtintos šios nuostatos:

1) Nustatoma **pareiga darbdaviui apmokti už bst, kuriame apsisotja darbuotojas** normalaus kas savaitinio poilsio laikotarpiui arba bet kokiam ilgiau kaip 45 valandas trunkaniam kas savaitinio poilsio laikotarpiui, kuris naudojamas kaip kompensacija. Reglamente yra nustatyta, kad normaliais kas savaitinio poilsio laikotarpiais ir bet kokių ilgiau kaip 45 val. trunkančių kas savaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami ankstesni sutrumpinto kas savaitinio poilsio laikotarpiai, negali būti naudojamos transporto priemonės. Anksčiau šis laikotarpis su darbuotojo sutikimo galiojo būti praleidžiamas ir transporto priemonės kabinėje, kaip tai numatyta Reglamente 561/2006.

2) Nurodytas reglamentavimas nustato, kaip turi būti naudojamos pertraukomis, **dirbant su porininku**. Tokiais atvejais, kai vairuotojas dirba su porininku, jis **45 minčių trukmės pertrauką gali padaryti transporto priemonėje**, kuri vairuoja kitas vairuotojas. Tačiau tam reikia atitikti sąlygą, kad besilaikantis vairuotojas negali padėti vairuotojui, kuris tuo metu vairuoja. Anksčiau Reglamente 561/2006 nebuvo nustatyta, kokia yra tvarka, suteikiant pertrauką, kai yra dirbama su porininkais, todėl ši nuostata veda aiškumą.

3) **Keiiasi poilsio laiko skaiiavimas, kai transporto priemon yra lydima keltu arba traukiniu.** Pagal Reglamente 561/2006 galiojus teisin reguliavim, tais atvejais, kai darbuotojas transporto priemon lydi keltu arba traukiniu gabenam transporto priemon, jeigu darbuotojas turi galimyb kelte arba traukinyje iltist gulte arba miegamojoje vietoje, jis gali naudotis kasdieniu poilsio laiku, jeigu šis laikotarpis yra nepertraukiamas kita veikla, neviršijania vienos valandos, ne daugiau kaip du kartus. Šiame Reglamente yra nustatyta, kad nukrypstant nuo bendrj poilsio laiko reikalavim, transporto priemonis lydjimas keltu arba traukiniu gali bti užskaitomas kaip kasdienis arba sutrumpintas kassavaitinis poilsio laikas tik tuo atveju, jei atitinka visas šias slygas:

- numatyta reiso trukm yra 8 ir daugiau valand;
- vairuotojas turi galimyb naudotis miegamja kajute kelte arba kup traukinyje;
- poilsio laikas yra pertraukimas ne daugiau kaip du kartus kita veikla, kurios bendra trukm neturi viršyti vienos valandos.

4) **Gals bti lanksiau organizuojamas darbo ir poilsio laikas.** Nepasikeit Reglamente 561/2006 nustatytas bendrasis reikalavimas per dvi savaites vairuotojui pasinaudoti bent:

- dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais; arba
- vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuris trunka bent 24 valandas.

Taiiau nepaisant bendrojo reikalavimo nepasikeitimo, yra nustatyta, kad darbo ir poilsio laikas gals bti organizuojamas lankstesnėmis slygomis. Vairuotojas gals pasinaudoti 2 iš eils einaniais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ne sisteigimo šalyje tuo atveju, jei vairuotojas per bet kurias 4 iš eils einanias savaites pasinaudos bent 4 kassavaitiniais poilsio laikotarpiais, iš kuri bent 2 bt normals kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Laikoma, kad vairuotojas vykdo tarptautin vežim, jei vairuotojas du iš eils sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpis pradeda už darbdavio sisteigimo valstybs nars ir už vairuotoj gyvenamosios vietos valstybs rib. Svarbu atkreipti dmes, kad tuo atveju, kai darbuotojas naudoja sutrumpint kassavaitin poilsio laik, už nepanaudot poilsio laik jam turi bti kompensuojama lygiaveriu poilsio laiku, kuriuo reiks pasinaudoti ne vliau kaip po trij savaii, skaiiuojant laik nuo savaitis, kuri panaudojamas sutrumpintas kassavaitinis poilsio laikas, pabaigos.

5) Bus privalu **sudaryti galimybes darbuotojui gržti namo bent kart per keturi savaii laikotarp.** mon privald darb organizuoti taip, kad bent kart per keturi savaii laikotarp darbuotojas galt pasinaudoti normaliu kassavaitiniu poilsio laiku arba poilsio laiku, kuris yra ne trumpesnis kaip 45 valandos, kuriuo naudojamas kaip kompensacija, gržs :

- darbdavio veiklos centr, kuriame vairuotojas paprastai bna ir kuriame prasideda vairuotojo kassavaitinio poilsio laikotarpis, valstybje narje, kurioje yra sisteigs darbdavys; arba
- sugržti savo gyvenamj viet.

Tuo atveju, jeigu darbuotojas pasinaudos dviem iš eils sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikais, vairuotojo darbas turi bti organizuojamas taip, kad kad vairuotojas galt gržti dar prieš prasidedant ilgiau nei 45 valandas trunkaniam normaliam kassavaitinio poilsio laikotarpiui, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija.

6) **Išimtiniais atvejais leidžiama vairuoti ilgesn laiko tarp.** Vairuoti ilgiau galima, kai saugiam eismui keliuose nekeliamas pavojus, šiais atvejais:

- siekiant sudaryti galimybes transporto priemonei pasiekti sustojimui tinkam viet, kad užtikrint asmen, paies transporto priemonis ar jos krovinio saugum;
- kad vairuotojas pasiekt darbdavio veiklos centr arba vairuotojo gyvenamj viet, kur bt galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu, taiiau viršyti kasdien ir kassavaitin vairavimo trukm galima ne daugiau kaip 1 valanda;
- kad vairuotojas pasiekt darbdavio veiklos centr arba vairuotojo gyvenamj viet, kur bt galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu, taiiau viršyti kasdien ir kassavaitin vairavimo trukm galima ne daugiau kaip 2 valandomis, o prieš papildom vairavimo laik (šias 2 valandas), privalo bti padaryta nepertraukiama 30 minui pertrauka.

7) **Tachografai automatiškai turs registruoti transporto priemonis pozicij šiuose taškuose:**

- kasdienio darbo laiko pradžios vietoje,
- kiekvien kart, kai transporto priemon kerta valstybs nars sien;
- kiekvien kart, kai transporto priemon pakraunama ar iškraunama;
- kas tris bendros vairavimo trukms valandas;
- kasdienio darbo laiko pabaigos vietoje.

Pagal Reglamente 165/2014 galiojus teisin reguliavim, transporto priemonis pozicija neturjo bti registruojama kertant valstybs nars sien bei pakraunant ar iškraunant transporto priemon.

Kad kontrols institucijoms bt lengviau patikrinti, kaip laikomasi reikalavim, išmanusis tachografas taip pat registruoja, ar transporto priemon naudota kroviniams ar keleiviams vežti.

Šie 1-7 punktuose nurodyti pokyiai **sigaliojo ir turi bti taikomi nuo 2020 m. rugpjio 20 d.**

8) **Kontrols metu reiks pateikti vairuotojo darbo grafik, sudaryt ilgesniam laikotarpiui.** Iki šiol pagal Reglament 561/2006 buvo tikrinimas darbo grafikas, kuriame turjo bti nurodoma ši informacija: vairuotojo pavard, jo nuolatin gyvenamoji vieta, ir iš anksto sudarytas vairi vairavimo, kit darb, pertrauk ir vairuotojo buvimo darbe tvarkaraštis, kuris turjo apimti tikrinimo dien ir prieš tai jusias 28 dienas. Pagal naujai priimt Reglament, darbo grafike turs bti pateikiama ta pati informacija, taiiau patikrinimo metu reiks pateikti darbuotojo darbo grafik, kuri apims tikrinimo dien ir prieš tai jusias 56 dienas.

9) **Vairuotojas turs bti pasirengs pateikti ilgesnio laikotarpio rašus.** Reglamentas 165/2014 reikalavo, kad, jeigu transporto priemonje yra rengtas analoginis tachografas, vairuotojas bt pasirengs pateikti einamosios dienos registracijos lapus ir prajusias 28 dienas naudotus registracijos lapus, taiiau naujai priimtame Reglamente yra reikalaujama, kad bt pateikiami einamosios dienos registracijos lapai bei prajusias 56 dienas naudoti registracijos lapai. Taip pat vietoje 28 dien turs bti pateikiami einamj dien ir ankstesnes 56 dienas ranka daryti rašai ir spaudiniai.

Tai atvejais, kai transporto priemonje yra rengtas skaitmeninis tachografas, vairuotojas turs bti pasirengs pateikti einamj dien ir ankstesnes 56 dienas ranka darytus rašus ir spaudinius, vietoje anksiau galiojusi 28 dien.

8 ir 9 punktuose nurodyti reikalavimai **sigalios nuo 2024 m. gruodžio 31 d.**

10) **Reglamentas 561/2006**, kuriame yra nustatytos vairavimo trukmi, poilsio ir pertrauk taisyklės, **bus taikomas plaiau**. Reglamentas 561/2006 be šiuo metu nurodyt subjekt, kuriems jis yra taikomas, bus taikomas ir vykdanč tarptautines vežimo operacijas arba kabotažo operacijas, kai maksimali leidžiama transporto priemonės mas kartu su priekaba ar puspriekabe viršija 2,5 tonos.

10 punkte nurodytas pakeitimas **sigalios nuo 2026 m. liepos 1 d.**

Reglamente 2020/1055 tvirtinti pokyčiai

2020 m. liepos 15 d. priimtame Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2020/1055 (toliau šioje dalyje - Reglamentas), kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais keli transporto sektoriuje, tvirtinami šie pakeitimai:

1) **Padaugs reikalavimų monims, norinioms verstis profesine vežimo keli transportu veikla**. Tam, kad mon galėtų verstis profesine vežimo keliu transportu veikla, kaip ir seniau buvo numatyta Reglamente 1071/2009, ji turi turėti faktinį ir nuolatinį buvimą valstybėje narėje, būti nepriklausančios reputacijos, būti tinkamos finansinės būklės ir turėti reikalaujamą profesinę kompetenciją. Pakeitimai pasireiškia nustatant, kaip valstybė turi gyvendinti reikalavimų turėti faktinį ir nuolatinį buvimą valstybėje narėje. Tam, kad būtų atitinkamas šis reikalavimas, mon turi gyvendinti visus šiuos reikalavimus:

- **turti patalpas**, kuriose ji turi prieigą prie svarbiausių mon dokumentų originalu elektronine ar bet kuria kita forma, visų pirma prie savo vežimo sutarčių, su mon turimomis transporto priemonėmis susijusių dokumentų, apskaitos dokumentų, personalo valdymo dokumentų, darbo sutarčių, socialinio draudimo dokumentų, dokumentų, kuriuose pateikiami duomenys apie vairuotojų paskirstymą ir komandiravimą, dokumentų, kuriuose pateikiami duomenys apie kabotažą, vairavimo ir poilsio laiką, ir kitų dokumentų, su kuriais kompetentinga institucija turi turėti galimybę susipažinti, kad būtų patikrinta, ar mon laikosi šiame reglamente nustatytų slygų;
- organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, jog mon turimos transporto priemonės, kurios naudojamos tarptautiniam krovinių vežimui, **gržt** vien iš veiklos centrų toje valstybėje narėje **ne vliau kaip per aštuonias savaites nuo išvažiavimo iš jos**;
- būti **užregistruota** tos valstybės nars komercini bendrovi **registre** arba panašiam registre, kai to reikalaujama pagal nacionalinį teisį;
- **būti apmokestinama pajam mokesiu**, ir, kai to reikalaujama pagal nacionalinį teisį, **turti galiojantį pridtinį vertų mokesio mokėtojų kodą**;
- būti **gavusi leidimą**, turti jai priklausanti vien ar daugiau **transporto priemonių**, registruotų ar pradėti naudoti ir leidžiam naudoti pagal tos valstybės nars teisės aktus, neatsižvelgiant, tai, ar tos transporto priemonės visiškai priklauso pagal nuosavybės teisę arba yra turimos, pavyzdžiui, pagal išperkamosios nuomos, nuomos ar lizingo sutartį;
- **faktiškai ir nepertraukiamai vykdyti savo administracinį ir komercinį veiklą su tinkama ranga ir priemonėmis**, toje valstybėje narėje esančiose patalpose ir faktiškai ir nepertraukiamai vykdyti vežimo operacijas naudojant sekamąjį punkte nurodytas transporto priemones pasitelkiant toje valstybėje narėje esančią tinkamą techninęrangą;
- **nuolat turėti tam tikrą transporto priemonių skaičių ir vairuotojų**, paprastai esančių toje valstybėje narėje esančiame veiklos centre, **skaičių**, kurie abiem atvejais būtų proporcingi mon vykdomam vežimo operacijų mastui.

2) **Nustatytas ribojimas atlikti kabotažo operacijas**. Vairuotojams negalima atlikti kabotažo operacijų su ta paia transporto priemone ar transporto priemonių junginiu atveju - tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone toje pačioje valstybėje narėje keturias dienas po kabotažo operacijos, atliktos toje valstybėje narėje, pabaigos. Taigi kabotažas bus galimas tik tarp kabotažo operacijų padarius bent 4 dienų pertrauką.

Šie pokyčiai **sigalios 2022 m. vasario 21 d.**

Direktyvoje 2020/1057 tvirtinti pokyčiai

2020 m. liepos 15 d. priimtoje Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2020/1057 kuria nustatomos konkreios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios keli transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdomo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (toliau šioje dalyje - Direktyva) tvirtinamos šios nuostatos:

1) **Darbuotojas nelaikomas komandiruotu** Direktyvos 96/71/EB tikslais, **jeigu valstybės sieną yra kertama tranzito tikslu arba vykdomos kombinuotojo vežimo operacijos, pradin ar galutinio kelio atkarp**. Tokia Direktyvos nuostata padaro išimtį iš komandiruoto darbuotojo svokos, numatytos Direktyvoje 96/71/EB. Komandiruojamu darbuotoju būtų laikoma tik tokia atveju, jeigu darbuotojas, kirts valstybės sieną, pakrauna arba iškrauna krovinius ir/arba išlaipina arba laipina keleivius.

2) **Darbuotojas nelaikomas komandiruotu** Direktyvos 96/71/EB tikslais, **kai yra vykdomos kombinuotojo vežimo operacijos, pradin ar galutinio kelio atkarp**

3) **Darbuotojas, vykdančias dvišales vežimo operacijas** prekės atžvilgiu, taip pat vykdančias dvišales keleivių vežimo operacijas, **nebus laikomas komandiruotu darbuotoju** Direktyvos 96/71/EB tikslais.

4) Patikslinta, kad **darbuotojas, vykdančias kabotažo operacijas, yra laikomas komandiruotu** Direktyvos 96/71/EB tikslais.

Šios nuostatos Lietuvos nacionalinį teisą turi būti **perkeltos ne vliau kaip iki 2022 m. vasario 2 d.**

Doctype

plain-confluence-page

Nuorodos

Home page: [Allaw mon \(grups\) Teisininkas kaip paslauga](#)
<https://allaw.lt/legaldesk/plugins/servlet/desk>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0071&from=LT>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=LT>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1072&from=LT>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R1024&from=LT>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0067&from=LT>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0165&from=LT>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=LT>
https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0012.02/DOC_1&format=PDF
Blog: Priimto mobilumo paketo taka transporto sektoriui
Page: Teisinio reguliavimo ir veiklos organizavimo dokument bkls stebjimo rankis