

*Переклад виконано ДП «ДержавтотрансНДІпроект».
Наведений нижче текст не має юридичної сили,
а оприлюднений лише з метою ознайомлення зі змістом Директиви.*

Оригінал документу – за посиланням

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>

ДИРЕКТИВА (ЄС) 2020/1057 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 15 липня 2020 року

про встановлення спеціальних правил щодо Директиви 96/71/ЄС і Директиви 2014/67/ЄС стосовно відрядження водіїв на автомобільному транспорті та внесення змін до Директиви 2006/22/ЄС щодо вимог до її виконання та Регламенту (ЄС) № 1024/2012

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, і, зокрема, його статтю 91(1),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акту до національних парламентів,

Беручи до уваги думку Європейського Економічного та Соціального Комітету (¹),

Беручи до уваги думку Комітету Регіонів (²),

Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури (³),

Оскільки:

(1) Для створення безпечного, ефективного та соціально відповідального сектору автомобільного транспорту необхідно забезпечити належні умови праці та соціальний захист для водіїв, з одного боку, а також відповідні умови для бізнесу та чесної конкуренції для автомобільних перевізників («операторів»), з іншого. Враховуючи високий ступінь мобільності робочої сили в секторі автомобільного транспорту, необхідно впровадити відповідні правила для забезпечення балансу між свободою операторів надавати транскордонні послуги, вільним переміщенням товарів, належними умовами праці та соціальним захистом водіїв.

(2) З огляду на притаманний високий рівень мобільності послуг автомобільного транспорту, особливу увагу необхідно приділити тому, щоб водії користувалися наданими їм правами, і щоб оператори, більшість з яких є малими підприємствами, не стикалися з непропорційними адміністративними бар'єрами або дискримінаційним контролем, які необґрунтовано обмежують їхню свободу надання транскордонних послуг. З тієї ж причини будь-які національні правила, що застосовуються до

автомобільного транспорту, мають бути пропорційними та виправданими, беручи до уваги необхідність забезпечення належних умов праці та соціального захисту водіїв та сприяння здійсненню свободи надання послуг автомобільного транспорту на підставах чесної конкуренції між національними та іноземними операторами.

- (3) Баланс між покращенням соціальних умов і умов праці для водіїв та полегшенням реалізації свободи надання послуг автомобільним транспортом на основі чесної конкуренції між національними та іноземними операторами є вирішальним для безперебійного функціонування внутрішнього ринку.
- (4) Оцінивши дієвість та ефективність чинного соціального законодавства Союзу у сфері автомобільного транспорту, було виявлено певні прогалини в існуючих положеннях та недоліки в їх застосуванні, наприклад, щодо використання компаній-поштових скриньок. Крім того, існує ряд розбіжностей між державами-членами в тлумаченні, застосуванні та впровадженні цих положень, що створює важкий адміністративний тягар для водіїв та операторів. Це створює правову невизначеність, що завдає шкоди соціальним і робочим умовам водіїв та умовам чесної конкуренції для операторів галузі.
- (5) Щоб гарантувати, що Директиви 96/71/ЄС ⁽⁴⁾ та 2014/67/ЄС ⁽⁵⁾ Європейського парламенту та Ради правильно застосовуються, слід посилити контроль і співпрацю на рівні Союзу для боротьби з шахрайством, пов'язаним із відрядженнями водіїв.
- (6) Комісія у своїй пропозиції від 8 березня 2016 року щодо перегляду Директиви 96/71/ЄС визнала, що імплементація цієї Директиви викликає певні юридичні питання та труднощі в сфері високомобільного автомобільного транспорту, і вказала, що ці питання краще вирішувати через галузеве законодавство про автомобільний транспорт.
- (7) Для того, щоб забезпечити ефективну та пропорційну імплементацію Директиви 96/71/ЄС у сфері автомобільного транспорту, необхідно встановити специфічні для галузі правила, які відображатимуть особливості високомобільної робочої сили на автомобільному транспорті та забезпечуватимуть баланс між соціальним захистом водіїв та свободою операторів надавати транскордонні послуги. Положення про відрядження працівників Директивою 96/71/ЄС та про забезпечення виконання цих положень Директивою 2014/67/ЄС повинні застосовуватися в сфері автомобільного транспорту та узгоджуватись зі спеціальними правилами, викладеними у цій Директиві.
- (8) Враховуючи високомобільний характер транспортної галузі, водії, як правило, не відправляються в іншу державу-член за контрактами на надання послуг на тривалий період часу, як це іноді буває в інших галузях. Тому слід пояснити, за яких обставин правила щодо довгострокового відрядження в Директиві 96/71/ЄС не застосовуються до таких водіїв.
- (9) Збалансовані галузеві правила щодо відрядження повинні ґрунтуватися на наявності достатнього зв'язку між водієм і послугою, що надається, та територією приймаючої держави-члена. Щоб полегшити виконання цих правил, слід розрізняти види

транспортних операцій залежно від ступеня сполученості з територією приймаючої держави-члена.

- (10) Коли водій бере участь у двосторонніх транспортних операціях з держави-члена, де зареєстровано підприємство ("держава-член заснування"), на територію іншої держави-члена чи третьої країни або назад до держави-члена заснування, характер послуги тісно пов'язаний з державою-членом заснування. Можливо, за одну поїздку водій здійснює кілька двосторонніх транспортних операцій. Було б непропорційним обмеженням свободи надання послуг із транскордонного автомобільного транспорту, якщо до таких двосторонніх операцій застосовуватимуться правила відрядження, а отже, умови працевлаштування, гарантовані в приймаючій державі-члені.
- (11) Слід пояснити, що міжнародне перевезення транзитом через територію держави-члена не є ситуацією відрядження. Такі операції характеризуються тим, що водій проїжджає повз державу-члена без завантаження чи розвантаження вантажу та без посадки чи висадки пасажирів, і тому немає суттєвого зв'язку між діяльністю водія та державою-членом транзиту. Таким чином, зупинки в державі-члені транзиту не впливають на кваліфікацію умов перебування там водія, наприклад, з міркувань гігієни.
- (12) Коли водій бере участь у комбінованому перевезенні, характер послуги, що надається під час початкового або кінцевого відрізка дороги, тісно пов'язаний з державою-членом заснування, якщо сам відрізок дороги сполучає дві держави-члена. Навпаки, коли транспортна операція на відрізку дороги здійснюється в приймаючій державі-члені або як недвостороння міжнародна транспортна операція, існує достатній зв'язок з територією приймаючої держави-члена, і тому повинні застосовуватися правила відрядження.
- (13) Якщо водій виконує інші види операцій, зокрема каботажні або недвосторонні міжнародні транспортні операції, існує достатній зв'язок з територією приймаючої держави-члена. Відрядження діє у випадку каботажу, як визначено Регламентами (ЄС) № 1072/2009 ⁽⁶⁾ та (ЄС) № 1073/2009 ⁽⁷⁾ Європейського Парламенту та Ради, оскільки вся транспортна операція здійснюється в приймаючій державі-члені, і, таким чином, послуга тісно пов'язана з територією приймаючої держави-члена. Недвостороння міжнародна транспортна операція характеризується тим, що водій займається міжнародними перевезеннями за межами держави-члена заснування підприємства, яке здійснює відрядження. Таким чином, надані послуги пов'язані з приймаючими державами-членами, а не з державою-членом заснування. У таких випадках галузеві правила потрібні лише щодо адміністративних вимог та заходів контролю.
- (14) Держави-члени повинні забезпечити, щоб відповідно до Директиви 2014/67/ЄС умови працевлаштування, зазначені у статті 3 Директиви 96/71/ЄС, встановлені національним законодавством, постановою або адміністративним положенням, або колективними договорами, або арбітражні рішення, які на їхній території були оголошені загальнозастосовними, або іншим чином застосовуються відповідно до

статті 3(1) і (8) Директиви 96/71/ЄС, доступним і прозорим способом повинні надаватись підприємствам-перевізникам із інших держав-членів та відрядженим водіям. Це повинно включати, де це доречно, умови найму, встановлені колективними договорами, які, як правило, застосовуються до всіх подібних підприємств у відповідній географічній зоні. Відповідна інформація повинна, зокрема, охоплювати складові елементи винагороди, обов'язкові для виконання такими інструментами. Відповідно до Директиви 2014/67/ЄС необхідно залучати соціальних партнерів.

- (15) Оператори Союзу стикаються з зростаючою конкуренцією з боку операторів, що базуються в третіх країнах. Тому надзвичайно важливо забезпечити, щоб оператори Союзу не зазнавали дискримінації. Відповідно до статті 1(4) Директиви 96/71/ЄС, підприємствам, заснованим у державі, яка не є членом ЄС, не може бути надано більш сприятливий режим, ніж підприємствам, заснованим у державі-члені. Цей принцип також має застосовуватися щодо конкретних правил відрядження, передбачених цією Директивою. Він, зокрема, має застосовуватися, коли оператори третіх країн здійснюють транспортні операції за двосторонніми або багатосторонніми угодами, які надають доступ до ринку Союзу.
- (16) Багатостороння система квот Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) є одним з основних інструментів, що регулюють доступ операторів третіх країн до ринку Союзу та доступ операторів Союзу до ринків третіх країн. Кількість дозволів, наданих кожній країні-члену ЄКМТ, визначається щорічно. Держави-члени повинні дотримуватись своїх зобов'язань не дискримінувати підприємства Союзу, в тому числі під час узгодження умов доступу до ринку Союзу в рамках ЄКМТ.
- (17) Повноваження вести переговори та укладати Європейську угоду щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), належать Союзу як частина його виняткової зовнішньої компетенції. Союз повинен, відповідно до статті 2(3) Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради ⁽⁸⁾, узгодити механізми контролю, які можна використовувати для контролю за дотриманням національних та союзних соціальних правил підприємствами третіх країн із механізмами контролю, які застосовуються до підприємств Союзу.
- (18) Також виникли труднощі із застосуванням правил щодо відрядження працівників, зазначених у Директиві 96/71/ЄС, та правил щодо адміністративних вимог, викладених у Директиві 2014/67/ЄС, до високомобільного автомобільного транспорту. Неузгоджені національні заходи щодо застосування та забезпечення виконання положень щодо відрядження працівників автомобільного транспорту породили правову невизначеність та важкий адміністративний тягар для операторів-нерезидентів Союзу. Це створило не виправдані обмеження для свободи надання послуг транскордонним автомобільним транспортом, що негативно вплинуло на робочі місця та конкурентоспроможність операторів. Тому адміністративні вимоги

та заходи контролю мають бути узгоджені. Це також дозволить операторам уникнути зайвих затримок.

- (19) Для того, щоб забезпечити дієве та ефективне виконання галузевих правил щодо відрядження працівників та уникнути непропорційного адміністративного навантаження на операторів-нерезидентів Союзу, у галузі автомобільного транспорту мають бути встановлені конкретні адміністративні вимоги та заходи контролю з використанням всіх переваг інструментів керування, таких як цифровий тахограф. Для контролю за дотриманням зобов'язань, викладених у цій Директиві та Директиві 96/71/ЄС, і в той же час, щоб зменшити складність цього завдання, державам-членам має бути дозволено лише накладати на операторів адміністративні вимоги та заходи контролю, зазначені в цій Директиві, які адаптовані до галузі автомобільного транспорту.
- (20) Транспортним підприємствам потрібна юридична визначеність щодо правил та вимог, яких вони повинні дотримуватися. Ці правила та вимоги мають бути чіткими, зрозумілими та легкодоступними для транспортних підприємств, а також мають забезпечувати ефективність перевірок. Важливо, щоб нові правила не створювали зайвого адміністративного навантаження та належним чином враховували інтереси малих та середніх підприємств.
- (21) Адміністративний тягар і вимоги щодо документування, покладені на водіїв, мають бути розумними. Таким чином, хоча певні документи мають бути доступними в транспортному засобі для перевірки під час придорожніх перевірок, інші документи мають бути доступними операторам та, за необхідності, компетентним органам держави-члена, де засновано оператора, через загальнодоступний інтерфейс, підключений до Інформаційної системи внутрішнього ринку (ІМІ), створеної згідно з Регламентом (ЄС) № 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради (⁹). Компетентні органи повинні використовувати рамки взаємної допомоги між державами-членами, викладені в Директиві 2014/67/ЄС.
- (22) Для полегшення контролю за дотриманням правил відрядження, викладених у цій Директиві, оператори повинні подати декларацію про відрядження до компетентних органів держав-членів, куди вони відряджають водіїв.
- (23) З метою зменшення адміністративного навантаження на операторів необхідно спростити процес надсилання та оновлення декларацій про відрядження. Таким чином, Комісія повинна розробити багатомовний загальнодоступний інтерфейс, до якого оператори мають доступ і через який вони можуть подавати та оновлювати інформацію про відрядження, а також подавати інші відповідні документи до ІМІ, якщо необхідно.
- (24) Враховуючи, що в деяких державах-членах соціальні партнери відіграють вирішальну роль у забезпеченні дотримання соціального законодавства в сфері автомобільного транспорту, державам-членам слід дозволити надавати національним соціальним партнерам відповідну оприлюднену через ІМІ інформацію з єдиною метою перевірки дотримання правил відрядження відповідно до

Регламенту (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради ⁽¹⁰⁾. Відповідну інформацію соціальним партнерам слід надавати іншим способом, ніж через ІМІ.

- (25) Щоб забезпечити єдині умови для імплементації цієї Директиви, Комісії слід надати повноваження щодо визначення функціональних можливостей загальнодоступного інтерфейсу, підключеного до ІМІ. Ці повноваження мають здійснюватися відповідно до Регламенту (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради ⁽¹¹⁾.
- (26) Адекватне, ефективне та послідовне дотримання правил щодо робочого часу та часу відпочинку має вирішальне значення для підвищення безпеки дорожнього руху, захисту умов праці водіїв та запобігання викривленню конкуренції в результаті їх недотримання. Тому бажано розширити сферу дії існуючих уніфікованих вимог щодо забезпечення виконання, викладених у Директиві 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽¹²⁾ так, щоб включити контроль за дотриманням положень про робочий час, викладених у Директиві 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽¹³⁾.
- (27) З огляду на низку даних, необхідних для здійснення контролю за дотриманням правил щодо робочого часу, викладених у Директиві 2002/15/ЄС, обсяг придорожніх перевірок залежить від розвитку та впровадження технологій, що дають змогу протягом певного часу забезпечити такий контроль. Придорожні перевірки повинні обмежуватися тими аспектами, які можна ефективно перевірити за допомогою тахографа та відповідного реєструючого обладнання на борту, а комплексні перевірки слід проводити лише в заздалегідь визначених місцях.
- (28) Дорожні перевірки повинні виконуватися ефективно та швидко, з метою завершення перевірки в найкоротші терміни та з мінімальною затримкою для водія. Слід чітко відрізнити обов'язки операторів від обов'язків водіїв.
- (29) Співробітництво між правоохоронними органами держав-членів має розвиватися шляхом узгоджених перевірок, які держави-члени мають намагатися поширити на перевірки в приміщеннях. Європейський орган праці, сфера діяльності якого, як зазначено у статті 1(4) Регламенту (ЄС) 2019/1149 Європейського парламенту та Ради ⁽¹⁴⁾, охоплює Директиву 2006/22/ЄС, може грати важливу роль у наданні допомоги державам-членам у проведенні узгоджених перевірок і може підтримати зусилля в галузі освіти та навчання.
- (30) Адміністративне співробітництво між державами-членами щодо імплементації соціальних правил у секторі автомобільного транспорту виявилось недостатнім, що робить транскордонне правозастосування більш складним, неефективним та непослідовним. Тому необхідно створити основу для ефективної комунікації та взаємодопомоги, включаючи обмін даними про порушення та інформацією про передові практики у правозастосуванні.
- (31) З метою сприяння ефективному адміністративному співробітництву та ефективному обміну інформацією, Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради ⁽¹⁵⁾ вимагає від держав-членів об'єднати свої національні електронні реєстри (NER) через Європейський реєстр системи автомобільних транспортних підприємств

(ERRU). Необхідно розширити спектр інформації, доступної через цю систему під час придорожніх перевірок.

- (32) Щоб полегшити та покращити комунікацію між державами-членами, забезпечити більш уніфіковане застосування соціальних правил у транспортному секторі та полегшити дотримання операторами адміністративних вимог під час відрядження водіїв, Комісія повинна розробити один або кілька нових модулів для ІМІ. Важливо, щоб ІМІ дозволяло проводити перевірку легітимності декларацій під час придорожніх перевірок.
- (33) Обмін інформацією в контексті ефективного адміністративного співробітництва та взаємодопомоги між державами-членами має відповідати правилам захисту персональних даних, викладеним у Регламентах (ЄС) 2016/679 та (ЄС) 2018/1725 Європейського Парламенту та Ради (¹⁶). Обмін інформацією через ІМІ також має відповідати Регламенту (ЄС) № 1024/2012.
- (34) З метою підвищення ефективності та узгодженості правозастосування бажано розвивати характерні риси та розширювати використання існуючих національних систем оцінки ризиків. Доступ до даних, що містяться в системах оцінки ризиків, дозволить компетентним органам контролю відповідної держави-члена краще націлювати перевірки на операторів, які не відповідають вимогам. Загальна формула для розрахунку рейтингу ризику транспортного підприємства має сприяти справедливішому ставленню до операторів під час перевірок.
- (35) Як наслідок набуття чинності Лісабонського договору, повноваження, надані Комісії відповідно до Директиви 2006/22/ЄС, мають бути узгоджені зі статтями 290 та 291 Договору про функціонування Європейського Союзу (ДФЄС).
- (36) Щоб забезпечити однакові умови для імплементації Директиви 2006/22/ЄС, слід надати Комісії повноваження щодо збільшення мінімального відсотка днів, відпрацьованих водіями, що перевіряються державами-членами, до 4 %; додатково уточнити визначення категорій статистичних даних, які збираються; призначити орган для активного сприяння обміну даними, досвідом та розслідуваннями між державами-членами; встановити загальну формулу для розрахунку рейтингу ризику підприємства; розробити рекомендації щодо найкращої практики правозастосування; встановити загальний підхід до обліку та контролю періодів іншої роботи, а також до обліку та контролю періодів, протягом яких водій знаходиться поза транспортним засобом і не може виконувати будь-які дії з цим транспортним засобом; а також сприяти спільному підходу до імплементації цієї Директиви, заохочувати узгоджений підхід між правоохоронними органами щодо гармонізованого тлумачення Регламенту (ЄС) № 561/2006 та сприяти діалогу між транспортним сектором та правоохоронними органами. Зокрема, при прийнятті імплементаційних актів щодо розробки єдиної формули для розрахунку рейтингу ризику підприємства Комісія повинна забезпечити рівне ставлення до суб'єктів господарювання з урахуванням критеріїв, визначених цією Директивою. Ці повноваження мають здійснюватися відповідно до Регламенту (ЄС) № 182/2011.

- (37) Щоб відобразити розвиток найкращої практики щодо перевірок та стандартного обладнання, яке має бути доступним для правоохоронних органів, а також встановити або оновити оцінювання рівня тяжкості порушень Регламенту (ЄС) № 561/2006 або (ЄС) № 165/2014 Європейського парламенту та Ради (¹⁷) Комісії мають бути делеговані повноваження приймати акти відповідно до статті 290 ДФЄС щодо внесення змін, відповідно, до Додатків I та II та Додатку III до Директиви 2006/22/ЄС. Особливо важливо, щоб Комісія проводила відповідні консультації під час своєї підготовчої роботи, в тому числі на експертному рівні, і щоб ці консультації проводилися відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про кращу законотворчість (¹⁸). Зокрема, щоб забезпечити рівну участь у підготовці делегованих актів, Європейський Парламент та Рада отримують усі документи одночасно з експертами держав-членів, а їхні експерти систематично мають доступ до засідань експертних груп Комісії, які займаються підготовкою делегованих актів.
- (38) Тому до Директиви 2006/22/ЄС слід внести відповідні зміни.
- (39) Транспортні підприємства є адресатами певних спеціальних правил щодо відряджень та несуть відповідальність за наслідки будь-яких порушень цих правил, які вони допустили. Однак, щоб запобігти зловживанням з боку підприємств, які замовляють транспортні послуги від операторів автомобільних перевезень, держави-члени повинні також передбачити чіткі та передбачувані правила щодо санкцій проти відправників, експедиторів, підрядників і субпідрядників у випадках, коли вони знали або, з огляду на це, з усіх відповідних обставин мали знати, що транспортні послуги, які вони замовили, пов'язані з порушеннями спеціальних правил щодо відрядження.
- (40) Щоб забезпечити умови чесної конкуренції та рівні умови для працівників та бізнесу, необхідно досягти прогресу в напрямку розумного правозастосування та надати всю можливу підтримку для повного впровадження та використання систем оцінки ризиків.
- (41) Комісія повинна оцінити вплив застосування та дотримання правил відрядження працівників у секторі автомобільного транспорту та подати звіт про результати цього оцінювання Європейському Парламенту та Раді разом, якщо це необхідно, із законодавчою пропозицією.
- (42) Оскільки цілі цієї Директиви, а саме забезпечення належних умов праці та соціального захисту для водіїв, з одного боку, та відповідних умов для бізнесу та чесної конкуренції для операторів, з іншого, не можуть бути достатньо досягнуті на рівні держав-членів, але через масштаби та наслідки цієї Директиви можуть скоріше і краще досягатись на рівні Союзу, Союз може приймати заходи відповідно до принципу субсидіарності, викладеного у статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, викладеного у цій статті, ця Директива не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення її цілей.

(43) Національні заходи щодо впровадження цієї Директиви, повинні застосовуватися через 18 місяців після дати набрання нею чинності. Директива (ЄС) 2018/957 Європейського Парламенту та Ради (¹⁹) має застосовуватися до сектору автомобільного транспорту відповідно до статті 3 (3) цієї Директиви з 2 лютого 2022 року,

ПРИЙНЯЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Спеціальні правила щодо відрядження водіїв

1. Ця стаття встановлює спеціальні правила стосовно певних аспектів Директиви 96/71/ЄС щодо відрядження водіїв у секторі автомобільного транспорту та Директиви 2014/67/ЄС щодо адміністративних вимог та заходів контролю щодо відрядження цих водіїв.

2. Ці спеціальні правила застосовуються до водіїв, які працюють на підприємствах, зареєстрованих у державі-члені, які здійснюють транснаціональні перевезення, зазначені у пункті (а) статті 1(3) Директиви 96/71/ЄС.

3. Незважаючи на статтю 2(1) Директиви 96/71/ЄС, водій не вважається відрядженим відповідно до Директиви 96/71/ЄС під час виконання двосторонніх вантажних перевезень.

Для цілей цієї Директиви двостороннє вантажне перевезення означає переміщення товарів на підставі транспортного контракту з держави-члена заснування, як визначено у статті 2(8) Регламенту (ЄС) № 1071/ 2009 в іншу державу-член або в третю країну, або з іншої держави-члена чи третьої країни до держави-члена заснування.

Починаючи з 2 лютого 2022 року, тобто з дати, з якої водії, згідно зі статтею 34(7) Регламенту (ЄС) № 165/2014, зобов'язані записувати дані про перетин кордону вручну, держави-члени повинні застосовувати виняток для двосторонніх вантажних перевезень, зазначених у першому та другому підпунктах цього пункту, крім виконання двосторонньої транспортної операції, під час якої водій виконує хоча б одне навантаження та/або розвантаження в державах-членах чи третіх країнах, які водій перетинає, за умови, що водій не завантажує та не вивантажує товари в одній державі-члені.

Якщо за двосторонньою транспортною операцією, починаючи з держави-члена заснування, під час якої не здійснювалась додаткова діяльність, слідує двостороння транспортна операція до держави-члена заснування, звільнення для додаткових видів діяльності, викладене в третьому підпункті, застосовується до максимуму двох додаткових видів завантаження та/або розвантаження за умов, визначених у третьому підпункті.

Винятки щодо додаткової діяльності, викладені в третьому та четвертому абзацах цього пункту, застосовуються лише до дати, з якої смарт-тахографи, що відповідають вимозі щодо реєстрації перетину кордону та додаткових видів діяльності, згаданих у першому абзаці статті 8(1) Регламенту (ЄС) № 165/2014, повинні бути встановлені на транспортних засобах, зареєстрованих у державі-члені вперше, відповідно до четвертого абзацу частини 1 статті 8 цього Регламенту. З цієї дати винятки щодо додаткових видів діяльності, визначені в абзацах третьому та четвертому цього пункту, застосовуються виключно до водіїв, які використовують транспортні засоби, обладнані смарт-тахографами, передбаченими статтями 8, 9 та 10 цього Регламенту.

4. Незважаючи на статтю 2(1) Директиви 96/71/ЄС, водій не вважається відрядженим в контексті Директиви 96/71/ЄС під час виконання двосторонніх пасажирських перевезень.

Для цілей цієї Директиви двостороння транспортна операція в міжнародних регулярних або нерегулярних пасажирських перевезеннях, у контексті Регламенту (ЄС) № 1073/2009, - це коли водій виконує будь-яку з наступних операцій:

- (а) забирає пасажирів у державі-члені заснування та висаджує їх в іншій державі-члені чи третій країні;
- (б) забирає пасажирів у державі-члені або третій країні та висаджує їх у державі-члені заснування; або
- (в) збирає та висаджує пасажирів у державі-члені заснування з метою здійснення місцевих екскурсій в іншій державі-члені чи третій країні відповідно до Регламенту (ЄС) № 1073/2009.

Починаючи з 2 лютого 2022 року, тобто дати, з якої водії, згідно зі статтею 34(7) Регламенту (ЄС) № 165/2014 зобов'язані записувати дані про перетин кордону вручну, держави-члени повинні застосовувати виняток для двосторонніх пасажирських перевезень, зазначених в першому та другому абзацах цього пункту, також якщо, окрім виконання двосторонньої транспортної операції, водій хоча б один раз забирає пасажирів та/або хоча б один раз висаджує пасажирів у державах-членах або третіх країнах, які водій перетинає, за умови, що водій не пропонує послуги з перевезення пасажирів між двома пунктами в межах держави-члена, яку він перетинає. Те ж саме стосується і зворотнього шляху.

Звільнення від додаткових видів діяльності, викладених у третьому підпункті цього пункту, застосовується лише до дати, з якої смарт-тахографи повинні відповідати вимогам щодо реєстрації перетину кордону та додаткових заходів, зазначених у першому підпункті статті 8(1) Регламенту (ЄС) № 165/2014 та повинні бути встановлені на транспортних засобах, зареєстрованих у державі-члені вперше, відповідно до четвертого підпункту статті 8(1) цього Регламенту. З цієї дати звільнення від додаткових видів діяльності, викладені

в третьому підпункті цього пункту, поширюється виключно на водіїв, які використовують транспортні засоби, обладнані смарт-тахографами, як це передбачено статтями 8, 9 і 10 цього Регламенту.

5. Незважаючи на статтю 2(1) Директиви 96/71/ЄС, водій не вважається відрядженим в контексті Директиви 96/71/ЄС, якщо водій проїжджає транзитом через територію держави-члена без навантаження або розвантаження вантажу чи без посадки або висадки пасажирів.

6. Незважаючи на статтю 2(1) Директиви 96/71/ЄС, водій не вважається відрядженим в контексті Директиви 96/71/ЄС під час виконання початкового або кінцевого етапу комбінованого перевезення, як визначено Директивою Ради 92/106/ЄЕС ⁽²⁰⁾, якщо сам по собі відрізок дороги складається з двосторонніх транспортних операцій, як визначено в пункті 3 цієї статті.

7. Водій, який виконує каботажні операції, як визначено в Регламентах (ЄС) № 1072/2009 та (ЄС) № 1073/2009, вважається відрядженим відповідно до Директиви 96/71/ЄС.

8. Для цілей статті 3(1а) Директиви 96/71/ЄС відрядження вважається закінченим, коли водій залишає приймаючу державу-член під час виконання міжнародного перевезення вантажів або пасажирів. Цей період відрядження не сумується з попередніми періодами відрядження в контексті таких міжнародних операцій, які виконував той самий водій або інший водій, якого він чи вона замінює.

9. Держави-члени забезпечують, щоб відповідно до Директиви 2014/67/ЄС умови працевлаштування, зазначені у статті 3 Директиви 96/71/ЄС, встановлені національним законодавством, постановою або адміністративним положенням, або колективними договорами або арбітражними рішеннями, які на їхній території були оголошені загальнозастосовними або іншим чином застосовуються відповідно до статті 3(1) і (8) Директиви 96/71/ЄС, доступним і прозорим способом надаються транспортними підприємствами з інших держав-членів та відрядженим водіям. Відповідна інформація, зокрема, охоплює складові елементи винагороди, які є обов'язковими за такими інструментами, у тому числі, колективними договорами, які, як правило, застосовуються до всіх подібних підприємств у відповідній географічній зоні.

10. Транспортним підприємствам, зареєстрованим у державі, яка не є членом, не надається більш сприятливий режим, ніж підприємствам, зареєстрованим у державі-члені, у тому числі при здійсненні транспортних операцій за двосторонніми або багатосторонніми угодами, які надають доступ до ринку Союзу або його частин.

11. Як відступ від статті 9(1) і (2) Директиви 2014/67/ЄС, держави-члени можуть вводити лише такі адміністративні вимоги та заходи контролю щодо відрядження водіїв:

(а) зобов'язання для оператора, зареєстрованого в іншій державі-члені, подати декларацію про відрядження до національних компетентних органів держави-члена, до якої відряджений водій, не пізніше ніж на початку відрядження, використовуючи багатомовну стандартну форму підключеного загальнодоступного інтерфейсу до Інформаційної системи внутрішнього ринку (ІМІ), створеної Регламентом (ЄС) № 1024/2012; така декларація про відрядження повинна містити таку інформацію:

- (і) ідентифікація оператора, принаймні у формі номера ліцензії Співтовариства, де цей номер доступний;
- (іі) контактні дані менеджера з транспорту або іншої контактної особи в державі-члені заснування для зв'язку з компетентними органами приймаючої держави-члена, в якій надаються послуги, а також для надсилання та отримання документів чи сповіщень;
- (ііі) особу, адресу проживання та номер водійського посвідчення водія;
- (іv) дата початку дії трудового договору з водієм та чинне до нього законодавство;
- (v) заплановані дати початку та закінчення відрядження;
- (vі) номерні знаки автотранспортних засобів;
- (vіі) чи є надані транспортні послуги з перевезення вантажів, перевезення пасажирів, міжнародними перевезеннями чи каботажними перевезеннями;

(б) зобов'язання оператора забезпечити, щоб водій мав у своєму розпорядженні в паперовій або електронній формі, а також зобов'язання водія зберігати та надавати, коли це вимагається придорожньою перевіркою:

- (і) копію декларації про відрядження, подану через ІМІ;
- (іі) докази транспортних операцій, що здійснюються в приймаючій державі-члені, наприклад електронна накладна (e-CMR) або докази, зазначені в статті 8(3) Регламенту (ЄС) № 1072/2009;
- (ііі) записи тахографа та, зокрема, символи країн-членів, у яких водій був присутній під час виконання міжнародних перевезень або каботажних перевезень, відповідно до вимог щодо реєстрації та ведення записів згідно з Регламентом (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014;

(в) зобов'язання оператора надсилати після періоду відрядження через загальнодоступний інтерфейс, підключений до ІМІ, на прямий запит компетентних органів держав-членів, де відбувалось відрядження, копії документів, зазначених у пункті (б) (іі) та (ііі) цього пункту, а також документацію, що стосується винагороди водія за період відрядження, трудовий договір або еквівалентний документ у контексті статті 3 Директиви Ради 91/533/ЄЕС (²¹), таблиці обліку робочого часу водія та підтвердження оплати.

Оператор надсилає документацію через загальнодоступний інтерфейс, підключений до ІМІ, не пізніше восьми тижнів з дати запиту. Якщо оператор

не подає запитувану документацію протягом цього періоду часу, компетентні органи держави-члена, де відбулося відрядження, можуть запитати через ІМІ про допомогу компетентних органів держави-члена заснування відповідно до статей 6 та 7 Директиви 2014/67/ЄС. У разі подання такого запиту про взаємну допомогу компетентні органи держави-члена заснування оператора повинні мати доступ до декларації про направлення та іншої відповідної інформації, поданої оператором через загальнодоступний інтерфейс, підключений до ІМІ.

Компетентні органи держави-члена заснування повинні забезпечити надання запитуваної інформації компетентним органам держави-члена, де відбулося відрядження, через ІМІ протягом 25 робочих днів з дня запиту про взаємну допомогу.

З метою встановлення того, чи не вважається водій відрядженим відповідно до параграфів 3 і 4 цієї статті, держави-члени можуть лише в якості контрольного заходу накласти на водія зобов'язання зберігати та надавати, якщо це вимагається під час придорожньої перевірки, в паперовій або електронній формі докази виконання відповідних міжнародних перевезень, такі як електронна накладна (e-CMR) або докази, зазначені в статті 8(3) Регламенту (ЄС) № 1072/2009, та записи тахографа, як зазначено в пункті (b)(iii) цього пункту.

12. З метою контролю оператор повинен оновлювати декларації про відрядження, зазначені в пункті (а) параграфа 11, у загальнодоступному інтерфейсі, підключеному до ІМІ.

13. Інформація з декларацій про відрядження зберігається в сховищі ІМІ з метою перевірок протягом 24 місяців.

Держава-член може дозволити компетентному органу надавати національним соціальним партнерам іншим способом, ніж ІМІ, відповідну інформацію, доступну в ІМІ, у обсязі, необхідному для перевірки дотримання правил відрядження та відповідно до національного законодавства та практики, за умови, що:

(а) інформація стосується відрядження на території відповідної держави-члена;

(б) інформація використовується винятково з метою забезпечення виконання правил відрядження; і

(в) будь-яка обробка даних здійснюється відповідно до Регламенту (ЄС) 2016/679.

14. До 2 лютого 2021 року Комісія у вигляді імплементаційного акта визначає функціональні можливості загальнодоступного інтерфейсу, підключеного до ІМІ. Цей імплементаційний акт приймається відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 4(2).

15. Держави-члени повинні уникати непотрібних затримок у впровадженні заходів контролю, які можуть вплинути на тривалість і дати відрядження.

16. Компетентні органи держав-членів повинні тісно співпрацювати та надавати один одному взаємну допомогу та всю відповідну інформацію відповідно до умов, викладених у Директиві 2014/67/ЄС та в Регламенті (ЄС) № 1071/2009.

Стаття 2

Внесення змін до Директиви 2006/22/ЄС

Директиву 2006/22/ЄС змінено таким чином:

(1) назву замінено такою:

«Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови для імплементації Регламентів (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014 та Директиви 2002/15/ЄС щодо соціального законодавства, що стосується діяльності автомобільного транспорту, та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС»;

(2) статтю 1 викласти в такій редакції:

«Стаття 1

Предмет

Ця Директива встановлює мінімальні умови для імплементації Регламенту (ЄС) № 561/2006 (*1) і (ЄС) № 165/2014 (*2) Європейського Парламенту та Ради та Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради (*3).

(*1) Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту, та внесення змін до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 ([ОБ L 102, 11.4.2006 р., стор. 1](#)).

(*2) Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи на автомобільному транспорті, що скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті та вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського парламенту та Ради про гармонізацію деяких соціальних законодавств, що стосуються автомобільного транспорту ([ОБ L 60, 28.2.2014, стор. 1](#))).»

(*3) Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які виконують автомобільні перевезення ([ОJ L 80, 23.3.2002, стор. 35](#))).»

(3) Статтю 2 викласти в такій редакції:

(а) в параграфі 1 абзац другий викласти в такій редакції:

«Ці перевірки охоплюють щороку велику та репрезентативну кількість мобільних працівників, водіїв, підприємств та транспортних засобів, на яких поширюється дія Регламентів (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014, а також мобільних працівників та водіїв, на яких поширюється дія Директиви 2002/15/ЄС. Придорожні перевірки на відповідність Директиві 2002/15/ЄС повинні обмежуватися аспектами, які можна ефективно перевіряти за допомогою тахографа та відповідного

реєструвального обладнання. Комплексна перевірка на відповідність Директиві 2002/15/ЄС може проводитися тільки на спеціалізованих майданчиках чи в приміщеннях.»;

(b) у пункті 3 абзаци перший та другий викласти в такій редакції:

«Кожна держава-член організує перевірки таким чином, щоб перевірялися щонайменше 3% днів, відпрацьованих водіями транспортних засобів, на яких поширюється дія Регламентів (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014. Під час придорожньої перевірки водієві має бути дозволено зв'язатися з головним офісом, менеджером з транспорту або будь-якою іншою особою чи юридичною особою, щоб надати до закінчення придорожньої перевірки будь-які докази, які виявляться відсутніми на борту; ці поступки не стосуються зобов'язань водія забезпечити належне використання тахографічного обладнання.

З 1 січня 2012 року Комісія може за допомогою імплементаційного акту збільшити мінімальний відсоток днів до 4% за умови, що статистика, зібрана відповідно до статті 3, показує, що в середньому понад 90% усіх перевірених транспортних засобів оснащені цифровими тахографами. Ухвалюючи своє рішення, Комісія також бере до уваги ефективність існуючих примусових заходів, зокрема, щодо зберігання підприємствами даних з цифрових тахографів. Цей імплементаційний акт приймається відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 12(2).»;

(c) додається такий абзац:

«За. Кожна держава-член організує перевірки на відповідність Директиві 2002/15/ЄС, беручи до уваги систему оцінки ризиків, передбачену статтею 9 цієї Директиви. Ці перевірки мають бути спрямовані на підприємство, якщо один або кілька його водіїв постійно або серйозно порушують Регламент (ЄС) № 561/2006 або Регламент (ЄС) № 165/2014.»;

(d) абзац 4 викласти в такій редакції:

«4. Інформація, подана до Комісії відповідно до статті 17 Регламенту (ЄС) № 561/2006 та статті 13 Директиви 2002/15/ЄС, повинна містити дані про кількість водіїв, перевірених придорожніми перевірками, кількість перевірок у приміщеннях підприємств, кількість робочих днів, що перевірялись, а також кількість і тип порушень, про які повідомляється, а також вказано вид перевезень: пасажирські чи вантажні.»;

(4) абзац п'ятий статті 3 викласти в такій редакції:

«Комісія, якщо потрібно, додатково роз'яснює за допомогою імплементаційних актів визначення категорій, зазначених у пунктах (а) та (б) першого абзацу. Ці імплементаційні акти приймаються відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 12(2).»;

(5) статтю 5 викласти в такій редакції:

«Стаття 5

Узгоджені (спільні) перевірки

Держави-члени повинні принаймні шість разів на рік проводити спільні придорожні перевірки водіїв і транспортних засобів, на яких поширюється дія Регламенту (ЄС) № 561/2006 або Регламенту (ЄС) № 165/2014. Держави-члени, крім того, намагатимуться організувати спільні перевірки безпосередньо на підприємствах.

Такі спільні перевірки проводяться одночасно правоохоронними органами двох або більше держав-членів, кожна з яких діє на своїй території.»;

(6)у статті 6 пункт 1 викласти в такій редакції:

'1. Перевірки на підприємствах повинні плануватися з урахуванням минулого досвіду стосовно різних видів транспорту та підприємств. Вони також проводяться, якщо придорожньою перевіркою були виявлені серйозні порушення Регламенту (ЄС) № 561/2006 або (ЄС) № 165/2014 або Директиви 2002/15/ЄС.»;

(7)Статтю 7 викласти в такій редакції:

(а)пункт 1 викласти в такій редакції:

(і)пункт (b) замінити таким:

«(b)надсилати дворічні статистичні звіти до Комісії відповідно до статті 17 Регламенту (ЄС) № 561/2006;»;

(іі)додається наступний пункт:

«(d)забезпечити обмін інформацією з іншими державами-членами відповідно до статті 8 цієї Директиви щодо застосування національних положень, які **транспонують** цю Директиву та Директиву 2002/15/ЄС.»;

(б)абзац 3 викласти в такій редакції:

«3. Необхідно активно сприяти обміну даними, досвідом і результатами досліджень між державами-членами, в першу чергу, але не виключно через Комітет, згаданий у частині 1 статті 12, і будь-який такий орган, який Комісія може призначити шляхом імплементаційних актів. Ці імплементаційні акти приймаються відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 12(2).»;

(8)статтю 8 викласти в такій редакції:

«Стаття 8

Обмін інформацією

1. Інформація, якою обмінюються сторони відповідно до статті 22(3) Регламенту (ЄС) № 561/2006, повинна надаватись через призначені органи, повідомлені Комісії відповідно до статті 7 цієї Директиви:

(а)принаймні один раз на шість місяців після набрання чинності цією Директивою;

(b) на обґрунтований запит держави-члена в окремих випадках.

2. Держава-член надає інформацію, яку запитує інша держава-член відповідно до пункту (b) параграфу 1, протягом 25 робочих днів з моменту отримання запиту. Більш короткий термін може бути взаємно узгоджений між державами-членами. У невідкладних випадках або у випадках, коли потрібно лише простий витяг з реєстру, такого як реєстр системи рейтингу ризику, запитувана інформація надається протягом трьох робочих днів.

Якщо запитувана держава-член вважає, що запит є недостатньо обґрунтованим, вона інформує про це запитуючу державу-член протягом 10 робочих днів з моменту отримання запиту. Держава-член, що запитує, додатково обґрунтовує запит. Якщо запитуюча держава-член не може додатково обґрунтувати запит, запитувана держава-член може відхилити запит.

Якщо важко або неможливо виконати запит на інформацію чи провести перевірки, інспекції чи розслідування, запитувана держава-член повідомляє про це запитуючу державу-член відповідно до 10 робочих днів з моменту отримання запиту та надає обґрунтування щодо складності чи неможливості. Заінтересовані держави-члени обговорюють один з одним проблему з метою пошуку рішення.

У разі постійних затримок у наданні інформації державі-члену, на територію якої відряджено працівника, Комісія інформується та вживає відповідних заходів.

3. Обмін інформацією, передбачений цією статтею, здійснюється через Інформаційну систему внутрішнього ринку (ІМІ), створену Регламентом (ЄС) № 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради (*4). Це не стосується інформації, якою держави-члени обмінюються шляхом прямих консультацій з національними електронними реєстрами, зазначеними у статті 16(5) Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради (*5).

(*4) Регламент (ЄС) № 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради від 25 жовтня 2012 року про адміністративне співробітництво через Інформаційну систему внутрішнього ринку та скасування Рішення Комісії 2008/49/ЄС ("Регламент ІМІ") (ОБ L 316, 14.11.2012 р., стор. 1).»

(*5) Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення загальних вимог, яких необхідно дотримуватися автомобільним перевізникам для провадження своєї діяльності, та скасування Директиви Ради 96/26/ЄС (ОБ L 300, 14.11.2009 р., стор. 51).»;

(9)Статтю 9 викласти в такій редакції:

(a)абзац 1 викласти в такій редакції:

«1. Держави-члени запроваджують систему оцінки ризиків для підприємств на підставі відносної кількості та тяжкості будь-якого порушення Регламенту (ЄС) № 561/2006 або Регламенту (ЄС) № 165/2014 або національних положень, що транспонують Директиву 2002/15/ЄС, які вчинило окреме підприємство.

До 2 червня 2021 року Комісія за допомогою імплементаційних актів встановлює єдину формулу для розрахунку рейтингу ризику підприємства. Ця загальна

формула повинна враховувати кількість, тяжкість і частоту порушень та результати контролю, коли порушень не було виявлено, а також те, чи використовує підприємство смарт-тахोगрафи відповідно до глави II Регламенту (ЄС) № 165/2014 на всіх його транспортних засобах. Ці імплементаційні акти приймаються відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 12(2) цієї Директиви.»;

(b) у пункті 2 друге речення вилучити;

(c) абзац 3 викласти в такій редакції:

«3. Первинний перелік порушень Регламенту (ЄС) № 561/2006 та Регламенту (ЄС) № 165/2014 та їх вагомість наведено у Додатку III.

З метою встановлення або перегляду тяжкості порушень Регламенту (ЄС) № 561/2006 або (ЄС) № 165/2014 Комісія уповноважена приймати делеговані акти відповідно до статті 15а цієї Директиви з метою внесення змін до Додатка III для врахування змін в нормативно-правових актах та з міркувань безпеки дорожнього руху.

Категорія найсерйозніших порушень повинна включати ті, через які недотримання відповідних положень Регламентів (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014 створює серйозний ризик смерті або серйозних травм.»;

(d) додано такі абзаци:

«4. Для полегшення цільових придорожніх перевірок дані, що містяться в національній системі оцінки ризиків, мають бути доступними для всіх компетентних контролюючих органів відповідної держави-члена на момент контролю.

5. Держави-члени забезпечують прямий доступ до інформації, що міститься в їхній національній системі оцінки ризиків, через сумісні національні електронні реєстри, як зазначено у статті 16 Регламенту (ЄС) № 1071/2009, для компетентних органів інших держав-членів відповідно до статті 16(2) цього Регламенту.»;

(10) Статтю 11 викласти в такій редакції:

(a) абзац 1 викласти в такій редакції:

«1. Комісія за допомогою імплементаційних актів встановлює настанови щодо найкращої практики правозастосування. Ці імплементаційні акти приймаються відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 12(2).

Ці настанови публікуються у дворічному звіті Комісії.»;

(b) абзац 3 викласти в такій редакції:

«3. Комісія за допомогою імплементаційних актів встановлює загальний підхід до обліку та контролю періодів іншої роботи, як визначено в пункті (e) статті 4 Регламенту (ЄС) № 561/2006, включаючи форму реєстрації та конкретні випадки, в яких це має відбутися, а також реєстрацію і контроль щонайменше однотижневих періодів, протягом яких водій знаходиться поза транспортним

засобом і не може виконувати будь-які дії з цим транспортним засобом. Ці імплементаційні акти приймаються відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 12(2) цієї Директиви.»;

(11) статті 12-15 викласти в такій редакції:

«Стаття 12

Порядок роботи комітету

1. Комісії допомагає Комітет, створений відповідно до статті 42(1) Регламенту (ЄС) № 165/2014. Цей комітет є комітетом у контексті Регламенту (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради (*6).

2. У разі посилання на цей параграф застосовується стаття 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Якщо комітет не надає висновку, Комісія не ухвалює проект імплементаційного акту, і застосовується третій підпункт статті 5(4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Стаття 13

Впровадження заходів

На запит держави-члена або за власною ініціативою Комісія ухвалює імплементаційні акти, зокрема, з однією з таких цілей:

- (а) сприяти спільним підходам до імплементації цієї Директиви;
- (б) заохочувати узгоджений підхід між правоохоронними органами та гармонізоване тлумачення Регламенту (ЄС) № 561/2006 правоохоронними органами;
- (в) сприяти діалогу між транспортним сектором та правоохоронними органами.

Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 12(2) цієї Директиви.

Стаття 14

Переговори з третіми країнами

Після набуття чинності цією Директивою Союз починає переговори з відповідними третіми країнами з метою застосування правил, еквівалентних тим, що викладені в цій Директиві.

До завершення цих переговорів держави-члени вноситимуть дані про перевірки транспортних засобів із третіх країн у свої звіти до Комісії, як зазначено у статті 17 Регламенту (ЄС) № 561/2006.

Стаття 15

Оновлення додатків

Комісія наділена повноваженнями приймати делеговані акти відповідно до статті 15а з метою внесення змін до Додатків I та II, щоб адаптувати їх до прогресивних практик.

(*) Регламент (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за виконанням Комісією повноважень ([ОБ L 55 , 28.2.2011, с. 13](#)).»;

(12) Додається така стаття:

«Стаття 15а

Процедура делегування

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надаються Комісії відповідно до умов, викладених у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені в статті 9(3) і статті 15, надаються Комісії на п'ять років з 1 серпня 2020 року. Комісія складає звіт щодо делегування повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до закінчення 5-річного періоду. Делегування повноважень за замовчуванням продовжується на періоди однакової тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не виступлять проти такого продовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного періоду.

3. Делегування повноважень, зазначене в статті 9(3) і статті 15, може бути в будь-який час скасовано Європейським парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делегування повноважень, зазначених у цьому рішенні. Воно набуває чинності на наступний день після публікації рішення в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або на пізнішу дату, зазначену в ньому. Це не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, які вже діють.

4. Перед ухваленням делегованого акту Комісія консультується з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про ефективну законотворчість (*).

5. Про ухвалення делегованого акту Комісія одночасно повідомляє Європейський Парламент та Раду.

6. Делегований акт, прийнятий згідно зі статтею 9(3) і статтею 15, набуває чинності лише в тому випадку, якщо ні Європейський парламент, ні Рада не висловили жодних заперечень протягом двох місяців після повідомлення про цей акт Європейському Парламенту і Раді, або якщо до закінчення цього періоду Європейський Парламент і Рада повідомили Комісію, що вони не будуть заперечувати. За ініціативою Європейського Парламенту або Ради цей термін продовжується на два місяці.

(*) [ОБ L 123, 12.05.2016 р., с. 1](#) »;

(13) До Додатку I внесено такі зміни:

(а) Частина А змінюється таким чином:

(і) пункти (1) і (2) замінити такими:

«(1)щоденний і щотижневий час керування транспортним засобом, перерви та щоденні та щотижневі періоди відпочинку; а також реєстраційні листки за попередні дні, які необхідно мати на борту транспортного засобу відповідно до статті 36(1) і (2) Регламенту (ЄС) № 165/2014 та/або дані, що зберігаються протягом того ж періоду про водія на картці та/або в пам'яті реєструвального обладнання відповідно до додатка II до цієї Директиви та/або на роздруківках;

(2)протягом періоду, зазначеного в параграфах (1) і (2) статті 36 Регламенту (ЄС) № 165/2014, будь-які випадки перевищення дозволеної швидкості транспортним засобом, що тривали більше однієї хвилини, протягом яких швидкість транспортного засобу перевищувала 90 км/год для транспортних засобів категорії N₃ або 105 км/год для транспортних засобів категорії M₃ (категорії N₃ і M₃ – за визначеннями Директиви 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради (*8));

(*8) Директива 2007/46/ЄС Європейського парламенту та Ради від 5 вересня 2007 року, що встановлює вимоги для схвалення транспортних засобів та їх причепів, а також систем, компонентів і окремих технічних блоків, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова Директива) ([ОВ L 263, 9.10.2007 р., стор. 1](#)).»;

(ii)пункт (4) викласти в такій редакції:

«(4)правильне функціонування реєструвального обладнання (визначення можливого неправомірного використання обладнання та/або картки водія та/або реєстраційних листів) або, за необхідності, наявність документів, зазначених у статті 16(2) Регламенту (ЄС) № 561/2006;»;

(iii)додається наступний пункт:

«(б)подовжений максимальний тижневий робочий час до 60 годин, як зазначено у статті 4, пункт (а) Директиви 2002/15/ЄС; інший тижневий робочий час, як зазначено у статтях 4 і 5 Директиви 2002/15/ЄС, лише у випадках, якщо технологія дозволяє проводити ефективні перевірки.»;

(б)Частина В змінюється таким чином:

(i)в абзаці першому додаються такі пункти:

«(4)дотримання вимог максимального середнього тижневого робочого часу, перерв і роботи в нічний час, визначених у статтях 4, 5 і 7 Директиви 2002/15/ЄС;

(5)дотримання зобов'язань суб'єктами господарювання щодо оплати проживання водіїв та організації роботи водіїв відповідно до статті 8(8) та (8а) Регламенту (ЄС) № 561/2006»;

(ii)абзац другий викласти в такій редакції:

«Держави-члени можуть, якщо це доречно, перевіряти спільну відповідальність інших ініціаторів або учасників транспортного ланцюга,

таких як вантажовідправники, експедитори або підрядники, якщо виявлено порушення, включаючи перевірку того, що контракти на надання транспорту дозволяють дотримуватись Регламентів (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014».

Стаття 3

Зміна до Регламенту (ЄС) № 1024/2012

У Додатку до Регламенту (ЄС) № 1024/2012 додано такі пункти:

- «13. Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови для імплементації Регламентів (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014 та Директиви 2002/15/ЄС щодо соціального законодавства, що стосується діяльності автомобільного транспорту, та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС (*9): Стаття 8.
14. Директива (ЄС) 2020/1057 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2020 року, що встановлює спеціальні правила щодо Директиви 96/71/ЄС та Директиви 2014/67/ЄС щодо відрядження водіїв у секторі автомобільного транспорту та внесення змін до Директиви 2006/22/ЄС щодо вимог щодо забезпечення виконання та Регламенту (ЄС) № 1024/2012 (*10): стаття 1(14).

Стаття 4

Порядок роботи комітету

1. Комісії допомагає комітет, створений відповідно до статті 42(1) Регламенту (ЄС) № 165/2014. Цей комітет є комітетом у контексті Регламенту (ЄС) № 182/2011.
2. У разі посилання на цей параграф застосовується стаття 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Стаття 5

Покарання та санкції

1. Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій проти відправників, експедиторів, підрядників і субпідрядників за недотримання національних положень, прийнятих відповідно до статті 1, якщо вони знали або повинні були знати, що транспортні послуги, які вони замовили, пов'язані з порушеннями цих положень.
2. Держави-члени встановлюють правила щодо покарань, що застосовуються за порушення національних положень, прийнятих відповідно до статті 1, і вживають усіх заходів, необхідних для забезпечення їх виконання. Передбачені покарання мають бути ефективними, пропорційними, переконливими та недискримінаційними.

Стаття 6

Розумне правозастосування

Без шкоди для Директиви 2014/67/ЄС та з метою подальшого забезпечення виконання зобов'язань, передбачених статтею 1 цієї Директиви, держави-члени забезпечують застосування узгодженої національної стратегії правозастосування на їхній території. Ця стратегія зосереджена на підприємствах з рейтингом високого ризику, зазначеним у статті 9 Директиви 2006/22/ЄС.

Стаття 7

Оцінка

1. Комісія оцінює імплементацію цієї Директиви, зокрема вплив статті 1, до 31 грудня 2025 року та доповідає Європейському Парламенту та Раді про застосування цієї Директиви. До звіту Комісії, якщо необхідно, додається законодавча пропозиція. Звіт підлягає оприлюдненню.

2. Після звіту, зазначеного в параграфі 1, Комісія регулярно оцінює цю Директиву та подає результати оцінювання Європейському Парламенту та Раді. Результати оцінювання, якщо це необхідно, супроводжуються відповідними пропозиціями.

Стаття 8

Навчання

Держави-члени співпрацюють у забезпеченні освіти та підготовки правоохоронних органів, спираючись на існуючі схеми правозастосування.

Роботодавці несуть відповідальність за те, щоб їхні водії здобули знання про свої права та обов'язки, що впливають із цієї Директиви.

Стаття 9

Транспонування

1. До 2 лютого 2022 року держави-члени повинні прийняти та опублікувати заходи, необхідні для відповідності цій Директиві. Вони негайно інформують про це Комісію.

Вони застосовують ці заходи з 2 лютого 2022 року.

Ухвалені державами-членами заходи повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися такими посиланнями під час їх офіційної публікації. Методи такого посилання встановлюються державами-членами.

2. Держави-члени повідомляють Комісії текст основних положень національного законодавства, які вони ухвалюють у сфері, охопленій цією Директивою.

Стаття 10

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на наступний день після її опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 11

Адресати

Ця Директива адресована державам-членам.
Вчинено в Брюсселі 15 липня 2020 року.

Для Європейського парламенту

Президент

DM SASSOLI

За Раду

Президент

Й. КЛЕКНЕР

(¹) ОJ C 197, 8.6.2018, с. 45 .

(²) ОВ С 176, 23.05.2018 р., с. 57 .

(³) Позиція Європейського Парламенту від 4 квітня 2019 року (ще не опублікована в Офіційному журналі) та позиція Ради у першому читанні від 7 квітня 2020 року (ОJ C 149, 5.5.2020, стор. 1). Позиція Європейського парламенту від 9 липня 2020 року (ще не опублікована в Офіційному журналі).

(⁴) Директива 96/71/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 грудня 1996 року щодо відрядження працівників в сфері надання послуг (ОJ L 18, 21.1.1997, р. 1).

(⁵) Директива 2014/67/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 травня 2014 року щодо виконання Директиви 96/71/ЄС щодо відрядження працівників в сфері надання послуг та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 1024/2012 про адміністративне співробітництво через Інформаційну систему внутрішнього ринку («Регламент ІМІ») (ОВ L 159, 28.5.2014, стор. 11).

(⁶) Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про загальні правила доступу до ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень (ОJ L 300, 14.11.2009, стор. 72).

(⁷) Регламент (ЄС) № 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про загальні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 р., с. 88).

- (⁸) Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства в галузі автомобільного транспорту, та внесення змін до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 ([OJ L 102, 11.4.2006, стор. 1](#)).
- (⁹) Регламент (ЄС) № 1024/2012 Європейського парламенту та Ради від 25 жовтня 2012 року про адміністративне співробітництво через Інформаційну систему внутрішнього ринку та скасування Рішення Комісії 2008/49/ЄС ("Регламент ІМІ") ([OB L 316, 14.11.2012 р., стор. 1](#)).
- (¹⁰) Регламент (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради від 27 квітня 2016 року про захист персональних даних фізичних осіб та про вільний рух таких даних, а також про скасування Директиви 95/46/ЄС (Загальний Регламент про захист даних) ([OJ L 119, 4.5.2016, стор. 1](#)).
- (¹¹) Регламент (ЄС) № 182/2011 Європейського парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за виконанням Комісією повноважень ([OB L 55, 28.2.2011 р., стор 13](#)).
- (¹²) Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови імплементації Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85 щодо соціального законодавства в галузі автомобільного транспорту та скасування Директиви Ради 88/599/ЄС ([OB L 102, 11.4.2006 р., стор. 35](#)).
- (¹³) Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність ([OJ L 80, 23.3.2002, стор. 35](#)).
- (¹⁴) Регламент (ЄС) 2019/1149 Європейського Парламенту та Ради від 20 червня 2019 року про створення Європейського органу праці, який вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 883/2004, (ЄС) № 492/2011 та (ЄС) 2016/589 та скасування Рішення (ЄС) 2016/344 ([OB L 186, 11.7.2019, стор. 21](#)).
- (¹⁵) Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення загальних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись операторам автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради 96/26/ЄС ([OB L 300, 14.11.2009 р., стор. 51](#)).
- (¹⁶) Регламент (ЄС) 2018/1725 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2018 року про захист фізичних осіб щодо обробки їх персональних даних установами, органами, офісами та агентствами Союзу та про вільне переміщення таких даних, а також скасування Регламенту (ЄС) № 45/2001 та Рішення № 1247/2002/ЄС ([OJ L 295, 21.11.2018, стор. 39](#)).
- (¹⁷) Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи на автомобільному транспорті, який скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальну апаратуру на автомобільному транспорті та вносить зміни до Регламенту (ЄС)) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту ([OJ L 60, 28.2.2014, стор. 1](#)).
- (¹⁸) [OB L 123, 12.05.2016 р., с. 1](#) .
- (¹⁹) Директива (ЄС) 2018/957 Європейського Парламенту та Ради від 28 червня 2018 року про внесення змін до Директиви 96/71/ЄС щодо відрядження працівників у сфері надання послуг ([OJ L 173, 9.7.2018, стор. 16](#)).

(²⁰) Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення загальних правил для деяких видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами ([ОВ L 368, 17.12.1992, стор. 38](#)).

(²¹) Директива Ради 91/533/ЄЕС від 14 жовтня 1991 року про зобов'язання роботодавця інформувати працівників про умови, що застосовуються до контракту або трудових відносин ([ОJ L 288, 18.10.1991, стор. 32](#)).