



# Trace 2

## Veiksmingas ir suderintas 1 judumo paketo įgyvendinimas

**PARENGĖ:** CORTE, ETF, IRU ir SQUARIS konsultantai



Remia: Severine Piccard

Galutinė versija  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

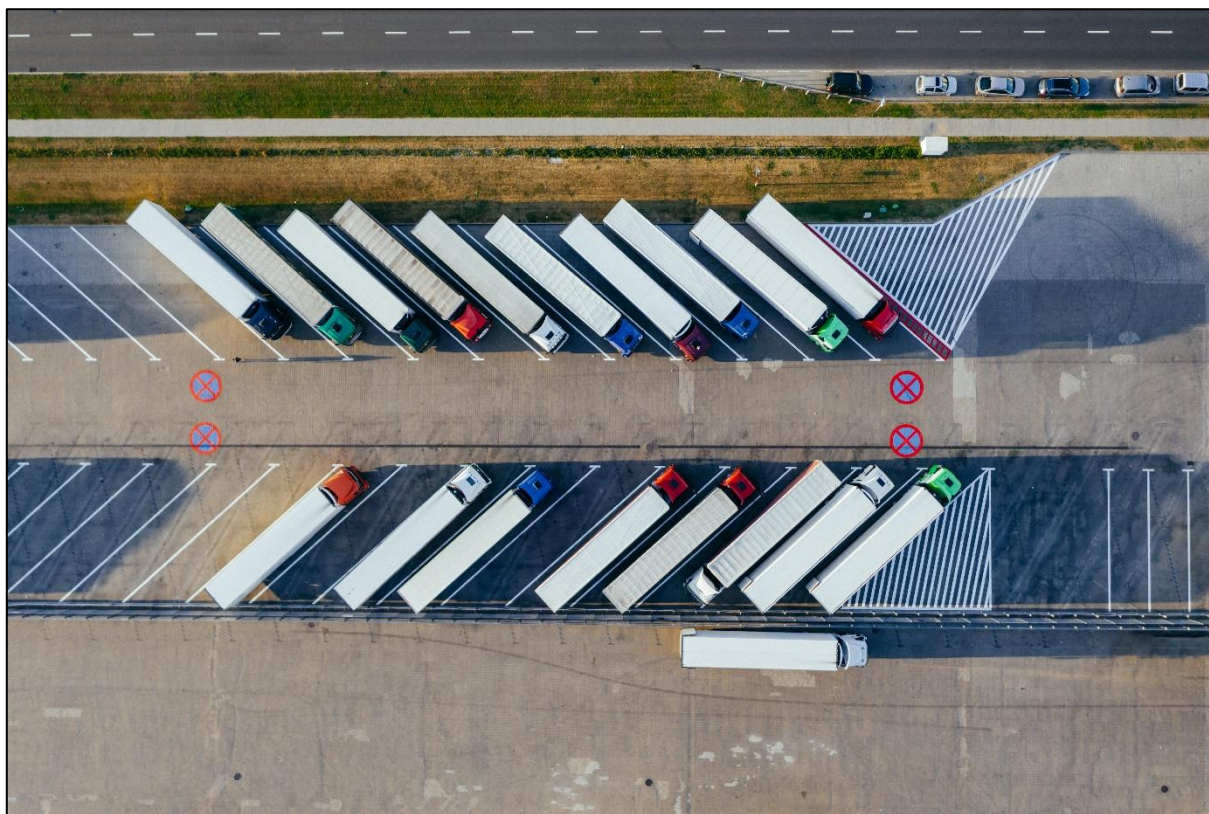
**EUROPOS KOMISIJAI**

Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas  
C direktoratas - Žemė  
C.1 skyrius - Kelių transportas  
1049 Briuselis  
El. paštas: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

ATSAKYMAS - Šis dokumentas yra rekomendacinio pobūdžio ir jame pateiktos rekomendacijos nėra privalomos. Jį parengė autoriai pagal sutartį Nr: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) su Europos Sąjunga. Išsakytos nuomonės yra tik rangovo nuomonė ir neatspindi oficialios perkančiosios organizacijos pozicijos.

Originali šio dokumento versija anglų kalba buvo išversta į jūsų kalbą naudojant programinę įrangą. Tai nėra oficialus vertimas. Esant bet kokiam neatitikimui, pirmenybė teikiama originaliai angliškajai dokumento versijai.

# TRACE2 vykdymo užtikrinimo gairės dėl Direktyvos 2020/1057 - vairuotojų komandiravimas



# Turinys

1. Įvadas .....	1
2. Taisyklių supratimas .....	3
2.1 <i>Lex specialis</i> ir susijusių ES taisyklių sąveika .....	3
2.2 Kelių transporto operacijos - komandiruojęje ar ne? .....	4
2.2.1 Krovinių vežimui taikomos taisyklės.....	4
2.2.2 Keleivių vežimui taikomos taisyklės .....	7
2.3 Komandiruotė arba iš komandiruotės - taikytinos darbo sutarties sąlygos .....	11
2.3.1 Atlyginimas ir išmokos .....	12
2.3.2 Komandiravimo trukmės apskaičiavimas .....	13
2.4 Kiti atvejai .....	13
2.4.1 Vairuotojai, įdarbinti per laikinojo įdarbinimo agentūras.....	13
2.4.2 Perkėlimas įmonės viduje .....	14
2.4.3 Operacijos su trečiosiomis šalimis.....	14
2.4.4 Savarankiškai dirbantys vairuotojai .....	15
3. Taisyklių vykdymo užtikrinimas .....	17
3.1 Administracinės taisyklės ir kontrolės priemonės.....	17
3.2 Patikrinimai keliuose.....	19
3.2.1 Tikslas .....	19
3.2.2 Dokumentai, kurių reikėtų prašyti ir į ką atkreipti dėmesį .....	19
3.2.3 Raudonos vėliavos .....	28
3.2.4 Galimi būdai, kaip vykdyti patikrinimus keliuose: eiliškumas ir klausimų kontrolinis sąrašas.....	30
3.3 VRI patikrinimai .....	36
3.3.1 VRI modulių apžvalga .....	36
3.3.2 Tikslai .....	38
3.3.3 Dokumentai, kurių galima prašyti.....	38
3.4 Institucijų bendradarbiavimas .....	40
3.4.1 Savitarpio pagalba su įsisteigimo valstybe nare .....	40
3.4.2 Socialinių partnerių vaidmuo .....	40
1 priedas: Kada vairuotojui taikomos komandiravimo taisyklės ir kada ne: paaiškinimas dėl krovinių vežimo.....	41
2 priedas: Kada vairuotojui taikomos komandiravimo taisyklės, o kada ne: paaiškinimai dėl keleivių vežimo .....	62
3 priedas: Taikytinos darbo teisės nustatymas - <i>reglamentas "Roma I"</i> .....	72

## Sutrumpinimai ir akronimai

ESTT	Europos Sąjungos Teisingumo Teismas
ES	Europos Sąjunga
DG MOVE	Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas
IMI	Vidaus rinkos informacija (sistema)
KLAUSIMAI IR ATSAKYMAI	Klausimai ir atsakymai
RTPD	Kelių transporto komandiravimo deklaracija

## Langelių, paveikslėlių, lentelių sąrašas

1 langelis - komandiravimas - taikytinos sąlygos pagal priimančiosios šalies standartus .....	11
2 langelis. Vykdomo institucijų ryšių kanalų svarba .....	19
3 langelis - Komandiravimo deklaracijos pavyzdys .....	21
4 langelis Skenavimas kelyje žingsnis po žingsnio.....	26
5 langelis - Kontrolinis klausimų sąrašas, skirtas krovinų vežimo patikrinimams keliuose...	32
6 langelis - Keleivių vežimo patikrinimų keliuose klausimų kontrolinis sąrašas .....	33
7 langelis - Vairuotojų įprastinės darbo vietos nustatymo požymiai .....	74
1 paveikslas Žingsnis po žingsnio vykdant kontrolę keliuose .....	31
2 paveikslas - Žingsnis po žingsnio prekių vežimo metodas .....	34
3 paveikslas - Žingsnis po žingsnio taikomas keleivių vežimo metodas .....	35
1 lentelė - Krovinų vežimui taikomų taisyklių apžvalga .....	7
2 lentelė - lex specialis keleivių vežimo srityje apžvalga .....	10

# 1. Įvadas

Šiame dokumente aptariamas komandiravimo taisyklių kelių transporto sektoriuje, pakeistų pagal Mobilumo paketo I socialinį ramstį, vykdymo užtikrinimas<sup>1</sup>. Sėkmingas vykdymo užtikrinimas<sup>2</sup> labai priklausys nuo bendro ir išsamaus taikomų taisyklių supratimo ir veiksmingo visų kompetentingų institucijų bendradarbiavimo kiekvienoje valstybėje narėje ir tarp visų valstybių narių.

Naujos nuostatos dėl komandiravimo taisyklių taikymo kelių transporto vairuotojams buvo įtrauktos į Direktyvą (ES) 2020/1057<sup>3</sup> kaip *lex specialis* bendrųjų darbuotojų komandiravimo taisyklių, nustatytų Direktyvoje 96/71/EB<sup>4</sup> (toliau - Komandiruojamų darbuotojų direktyva), ir vykdymo užtikrinimo direktyvos 2014/67/ES<sup>5</sup> (toliau - Vykdymo užtikrinimo direktyva) *lex specialis*.

Direktyvoje 2020/1057, kaip *lex specialis*, numatytos konkrečios taisyklės, kuriomis visų pirma siekiama nustatyti:

- kada vairuotojas turi būti laikomas komandiruoju ir kada vairuotojas neturi būti laikomas komandiruoju, atsižvelgiant į šio vairuotojo atliekamos (-ų) transporto operacijos (-ų) pobūdį.
- administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones, taikomas prieš komandiravimą, komandiravimo metu ir po komandiravimo.

ES valstybės narės turėjo perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę iki 2022 m. vasario 2 d.

Visuose sektoriuose, įskaitant kelių transportą, komandiruoję - tai laikinas paskyrimas dirbti ne įprastoje darbo vietoje. 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (dar vadinamas "*Roma I*")<sup>6</sup> yra ES teisės aktas, padedantis nustatyti, kuri nacionalinė darbo teisė reglamentuoja darbo sutartį, atsižvelgiant į nuolatinę darbo vietą.

Šiame rekomendaciniame dokumente išsamiau aptariama *lex specialis* ir siekiama šio dvigubo tikslo:

---

<sup>1</sup> I mobilumo dokumentų rinkinį sudaro du reglamentai (ES) 2020/1054, (ES) 2020/1055 ir direktyva (ES) 2020/1057.

<sup>2</sup> Šiose gairėse sąvoka "vykdymas" turėtų būti suprantama kaip reikalavimų laikymosi kontrolė. Sankcijų nustatymas ir jų vykdymas nepatenka į šio dokumento taikymo sritį. Pažeidimų atveju sankcijos turi būti taikomos pagal nacionalinę teisę, atsižvelgiant į ES proporcingumo, veiksmingumo ir atgrasymo principus.

<sup>3</sup> Direktyva 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios taisyklės, susijusios su Direktyva 96/71 ir Direktyva 2014/67 dėl vairuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje, ir iš dalies keičiama Direktyva 2006/22, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

- parengti aiškų ir bendrą supratimą apie naujas I Mobilumo paketo taisykles, susijusias su vairuotojų komandiravimu, ir
- pateikti vykdymo užtikrinimo institucijoms gaires, kaip kontroliuoti komandiravimo taisykles.

Šios gairės parengtos po diskusijų su pagal TRACE 2 sukurtos tikslinės grupės dėl vairuotojų komandiravimo nariais. Grupę sudarė nacionalinės transporto institucijos ir socialiniai partneriai, dirbantys su teisės aktų vykdymu.

Pirmoje šio dokumento dalyje aprašomos materialinės teisės normos: *lex specialis* ir tai, kaip jis turėtų būti aiškinamas kartu su susijusiais teisiniais dokumentais. Remiantis šiuo supratimu, antrojoje dalyje siekiama nustatyti pagrindines vykdymo užtikrinimo problemas ir geriausią praktiką joms spręsti. Išsamų *lex specialis* paaiškinimą, susijusį su keleivių ir krovinių vežimu, galima rasti atitinkamai 1 ir 2 prieduose. Kontekstinė informacija apie darbo sutartis taikytiną teisę pateikiama 3 priede.

## 2. Taisyklių supratimas

### 2.1 *Lex specialis* ir susijusių ES taisyklių sąveika

Komandiruotas darbuotojas - tai "darbuotojas, kuris ribotą laiką atlieka savo darbą ne toje valstybėje narėje, kurioje jis paprastai dirba, o kitos valstybės narės teritorijoje"<sup>7</sup>. Taigi, komandiravimo situacija apima stabilius darbo santykius vienoje valstybėje narėje, į kurią tikimasi, kad darbuotojas grįš pasibaigus komandiravimo laikotarpiui kitoje valstybėje narėje. Komandiravimo deklaracijose pagal Direktyvą 2020/1057 turi būti pateikta informacija apie darbo sutarčiai taikytiną teisę. Kontekstinę informaciją apie tai, kaip nustatyti darbo sutartims taikytiną teisę, atsižvelgiant į vairuotojų įprastą darbo vietą, galima rasti šių gairių 3 priede.

Komandiruojamų darbuotojų direktyvoje išvardytos pagrindinės darbo sąlygos, numatytos įstatymuose ir (arba) kolektyvinėse sutartyse, kurios bus taikomos vairuotojui komandiravimo metu.

Kaip aprašyta tolesniame 2.2 skirsnyje Kelių transporto operacijos - komandiruotėje ar ne?, *lex specialis* apibrėžiamos kelių transporto operacijų rūšys, kurioms pradedama taikyti Komandiruojamų darbuotojų direktyva, ir tos, kurioms ji netaikoma, priklausomai nuo ryšio su priimančiosios valstybės narės teritorija laipsnio. Pagal *lex specialis* 9 konstatuojamąją dalį pagrindinis principas, pagal kurį nustatoma komandiravimo situacija, yra pakankamas vairuotojo ir teikiamos paslaugos ryšys su priimančiosios valstybės narės teritorija.

2014 m. priimta Vykdyto direktyva dėl komandiravimo siekiama sustiprinti praktinį komandiravimo taisyklių taikymą, sprendžiant sukčiavimo, taisyklių apėjimo, tikrinimo ir stebėsenos, subrangos ir keitimosi informacija tarp valstybių narių klausimus. Vykdyto užtikrinimo direktyvoje nustatyti administraciniai reikalavimai ir kontrolės priemonės. Pagal Vykdyto užtikrinimo direktyvą valstybėms narėms taip pat leidžiama nustatyti papildomus reikalavimus ir priemones, kai jie yra pagrįsti ir proporcingi. Tai draudžiama pagal Direktyvą (ES) 2020/1057, kurioje numatytas baigtinis ir suderintas administracinių reikalavimų, skirtų kontroliuoti, kaip laikomasi vairuotojų komandiravimo taisyklių, sąrašas. Šių gairių 3 skirsnyje pateikiamas bendras šių konkrečių vykdyto užtikrinimo taisyklių aprašymas.

*Lex specialis* nenagrinėja konkrečių komandiruotų darbuotojų, kuriuos įdarbina laikinojo įdarbinimo agentūros, situacijų<sup>8</sup>. Todėl laikinojo įdarbinimo agentūrų vairuotojams, atliekantiems tarpvalstybines užduotis, taikoma Komandiruotų darbuotojų direktyva.

Be to, *lex specialis* nenagrinėja situacijos, susijusios su perkėlimu įmonės viduje, t. y. vairuotojų, kurie komandiruojami į kelių operatoriui priklausančią dukterinę įmonę ar įstaigą. Vėlgi, tokiems susitarimams visiškai taikoma Komandiruotų darbuotojų direktyva.

<sup>7</sup> Direktyvos 96/71 2 straipsnio 1 dalis

<sup>8</sup> Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 2 dalis



## Apibendrinimas

- Komandiruotas darbuotojas - tai darbuotojas, kuris ribotą laiką atlieka savo darbą ne toje valstybėje narėje, kurioje paprastai dirba, o kitos valstybės narės teritorijoje.
- Nors Komandiruojamų darbuotojų direktyvoje ir jos įgyvendinimo direktyvoje nustatytos bendrosios *darbuotojų komandiravimo* taisyklės visuose sektoriuose, įskaitant kelių transportą, *lex specialis* nustatytos specialios *vairuotojų komandiravimo* taisyklės kelių transporto sektoriuje.

## 2.2 Kelių transporto operacijos - komandiruotėje ar ne?

*Lex specialis* numato konkrečias taisykles, taikomas krovinių ir keleivių vežimo operacijoms. Tolesniuose punktuose pateikiama taikomų taisyklių apžvalga. Sudėtingų operacijų pavyzdžių ir susijusių paaiškinimų galima rasti 1 ir 2 prieduose.

Svarbu tai, kad *lex specialis* netaikoma savarankiškai dirbantiems vairuotojams, vairuotojams, įdarbintiems per laikinojo įdarbinimo agentūras, ir įmonės viduje perkeltiems asmenims. Šioms konkrečioms kategorijoms taikomos taisyklės aprašytos 2.4 skirsnyje "*Konkretūs atvejai*".

### 2.2.1 Krovinių vežimui taikomos taisyklės

*Lex specialis* skiria skirtingas krovinių vežimo operacijų rūšis: kabotažas, ne dvišalės tarptautinės operacijos, dvišalės tarptautinės operacijos, dvišalės tarptautinės operacijos, dvišalės tarptautinės operacijos su ribota papildoma veikla, pradinis ir (arba) galutinis kombinuoto vežimo kelių transportu etapas ir tranzitas.

A. Vairuotojai laikomi komandiruotais, kai atlieka šias operacijas:

#### 2.2.1.1 Kabotažas

Kabotažo operacijos suprantamos kaip vidaus operacijos už atlygį, kurias valstybės narės teritorijoje laikinai vykdo kitoje valstybėje narėje įsisteigęs ūkio subjektas. Kabotažas - tai vežėjai nerezidentai, kurie, užuot grįžę tušti po tarptautinio reiso, prieš grįždami į pasienį paima ir pristato dar vieną krovinį priimančiojoje šalyje.

- *Kabotažo operacijas atliekantys vairuotojai visada laikomi komandiruotais darbuotojais.*

#### 2.2.1.2 Nedvišalės tarptautinio transporto operacijos

Šios operacijos *lex specialis* vadinamos "ne dvišalėmis tarptautinio transporto operacijomis"<sup>9</sup> arba, kitaip tariant, "kryžminės prekybos operacijomis"<sup>10</sup>.

Į komandiravimo apimtį patenkančių ne dvišalių ir (arba) kryžminės prekybos operacijų pavyzdžiai:

- Tarptautinis vežimas tarp dviejų valstybių narių, iš kurių nė viena nėra vežėjo įsisteigimo šalis.
  - Vykdamas tarptautinį vežimą atliekamos kelios pakrovimo ir (arba) iškrovimo operacijos (t. y. daugiau nei leidžiama pagal  $1+1$  ir  $0+2$  taisykles).
- *Vairuotojai, atliekantys ne dvišales tarptautines transporto operacijas, laikomi komandiruotais darbuotojais.*

B. Laikoma, kad vairuotojai nėra komandiruoti, kai atlieka šias operacijas:

### **2.2.1.3 Tarptautinės dvišalės operacijos**

Tarptautinė dvišalė operacija - tai krovinių vežimas pagal vežimo sutartį tarp valstybės narės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs, ir kitos šalies (ES valstybės narės arba trečiosios šalies).

- *Tarptautines dvišales operacijas atliekantys vairuotojai nelaikomi komandiruotais darbuotojais.*

### **2.2.1.4 Dvišalės operacijos + viena pakrovimo ir (arba) iškrovimo veikla kirtimo valstybėse narėse (1+1)**

Operacija, vadinama  $1+1$  operacija, suprantama kaip dvišalė operacija, kurios metu atliekama viena ribota papildoma pakrovimo ir (arba) iškrovimo veikla. "*Ir (arba)*" reiškia, kad dvišalio reiso metu gali būti ne tik vienas pakrovimas arba vienas iškrovimas, bet ir vienas pakrovimas ir vienas iškrovimas. Jei yra vienas pakrovimas ir vienas iškrovimas, šios dvi veiklos negali būti vykdomos toje pačioje valstybėje narėje (tai būtų kabotažas).

- *Vairuotojai, atliekantys  $1+1$  operacijas, nelaikomi komandiruotais darbuotojais.*

### **2.2.1.5 Dvišalės operacijos + dvi pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiklos kelionės atgal metu (0+2)**

$0+2$  operacija suprantama kaip grįžtamoji dvišalė operacija, kurios metu atliekamos dvi papildomos pakrovimo ir (arba) iškrovimo operacijos.  $0+2$  operacija gali būti atliekama tik tuo atveju, jei išvykstantojo reiso metu nebuvo vykdoma jokia papildoma veikla.

- *Vairuotojai, atliekantys  $0+2$  dvišales operacijas, nelaikomi komandiruotais darbuotojais.*

---

<sup>9</sup> 13 konstatuojamoji dalis

<sup>10</sup> Europos Komisija (2022), *Klausimai ir atsakymai dėl vairuotojų komandiravimo pagal Direktyvą 2020/1057 dėl krovinių vežimo.*

### **2.2.1.6 Tranzitas**

Tranzitas suprantamas kaip judėjimas per valstybės narės teritoriją be jokios pakrovimo ar iškrovimo veiklos. *Pagal lex specialis* 11 konstatuojamąją dalį tranzito operacijos neturi reikšmingo ryšio tarp vairuotojo veiklos ir valstybės narės, per kurią vykstama tranzitu. Tai, pavyzdžiui, apimtų sustojimą higienos sumetimais.

- *Tranzitu per valstybes nares vykstantys vairuotojai nelaikomi komandiruotais darbuotojais.*

### **2.2.1.7 Kombinuotojo transporto operacijos pradinis arba galutinis kelio etapas**

Vairuotojai, vykdantys pradinį arba galutinį kelio etapą, kurį sudaro tarptautinė dvišalė operacija, nelaikomi komandiruotais darbuotojais.

Ir atvirkščiai, vairuotojai, vykdantys pradinį arba galutinį kelio etapą, kuris pats savaime susideda iš ne vienpusės operacijos, yra komandiruoti vairuotojai.

### **2.2.1.8 Kitos operacijos**

Reisai be krovinio suprantami kaip tušti reisai be krovinio transporto priemonėje, kurie atliekami kartu su reisais su kroviniu<sup>11</sup>. Komisijos ekspertų grupė, kuriai padeda Komisijos teisės tarnyba, parengė klausimų ir atsakymų dokumentą, kuriuo siekiama paaiškinti *lex specialis* supratimą (žr. *1 priedą*).

Remiantis klausimynais ir atsakymais, pakrautam reisui taikomos taisyklės apima ir susijusį reisą be krovinio. Pavyzdžiui, reisas be krovinio po kabotažo operacijos arba nedvišalis tarptautinis reisas būtų laikomas komandiravimu. Ir atvirkščiai, reisas be krovinio po dvišalės operacijos nebūtų komandiravimas.

### **2.2.1.9 Apžvalga**

Remiantis pirmiau pateiktais paaiškinimais, toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiamos transporto operacijos, kurioms taikomos arba netaikomos komandiravimo taisyklės. Išsamesnius paaiškinimus, įskaitant atitinkamų operacijų nustatymo kriterijus ir pavyzdžius, galima rasti priede.

---

<sup>11</sup> *Reglamento Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių 2 straipsnio 2 dalis.*

Operacijos tipas	Skelbiant	Iš komandiravimo
Kabotažas	✓	
Dvišalė operacija		✓
Dvišalė operacija + viena pakrovimo ir (arba) iškrovimo veikla (1+1)		✓
Dvišalė operacija + dvi pakrovimo ir (arba) iškrovimo operacijos kelionės atgal metu (0+2)		✓
Dvišalė operacija kaip sudėtinės operacijos pradinio arba galutinio kelio etapo dalis		✓
Ne dvišalė operacija kaip sudėtinės operacijos pradinio arba galutinio kelio etapo dalis	✓	
Tranzitas		✓
Kryžminės prekybos ir (arba) ne dvišalės operacijos	✓	

Lentelė 1 - Krovinių vežimui taikomos taisyklės - apžvalga

## 2.2.2 Keleivių vežimui taikomos taisyklės

*Lex specialis* išskiriamos šios keleivių vežimo operacijos: kabotažas, nedvišalės tarptautinės operacijos, dvišalės tarptautinės operacijos, nedvišalės tarptautinės operacijos su ribota

papildoma veikla, pradinis ir (arba) galutinis kombinuoto vežimo etapas ir tranzitas. Keleivių vežimui taikomų taisyklių supaprastintą paaiškinimą galima rasti prieduose.

A. Vairuotojai laikomi komandiruotais, kai atlieka šias operacijas:

### **2.2.2.1 Kabotažas**

*Kabotažas* suprantamas kaip kitoje valstybėje narėje įsisteigusio ūkio subjekto laikinai valstybėje narėje atliekamos operacijos. *Kabotažą* gali sudaryti:

- Keleivių vežimo už atlygį nacionaliniais keliais paslaugos, jei jos teikiamos laikinai; arba
- Keleivių įlaipinimas ir išlaipinimas toje pačioje valstybėje narėje teikiant tarptautinę paslaugą, jei tai nėra pagrindinis paslaugos tikslas.

Reikia atskirti kabotažą ir vietines ekskursijas. Kabotažas - tai įvairių keleivių grupių įlaipinimas ir išlaipinimas priimančiojoje valstybėje narėje. Tuo tarpu vietinės ekskursijos - tai kelionė su ta pačia keleivių grupe, kuri taip pat grįš į savo gyvenamąją šalį ta pačia arba kita to paties vežėjo transporto priemone.

➤ *Kabotažo operacijas atliekantys vairuotojai laikomi komandiruotais darbuotojais.*

### **2.2.2.2 Nedvišalės tarptautinio transporto operacijos**

Šios operacijos *lex specialis* vadinamos "ne dvišalėmis tarptautinėmis transporto operacijomis"<sup>12</sup>, o Europos Komisija - "kryžminės prekybos operacijomis"<sup>13</sup>.

Į komandiravimo sritį patenkanti ne vienašalė operacija apima:

- Keleivių įlaipinimas ir išlaipinimas tarp dviejų valstybių narių, iš kurių nė viena nėra vežėjo įsisteigimo šalis.
- tos pačios keleivių grupės vietinės ekskursijos, jei prieš šias ekskursijas nevyksta tarptautinis vežimas iš įsisteigimo valstybės narės.

➤ *Tarptautines dvišales operacijas atliekantys vairuotojai laikomi komandiruotais darbuotojais.*

B. Laikoma, kad vairuotojai nėra komandiruoti, kai atlieka šias operacijas

### **2.2.2.3 Dvišalis tarptautinis nereguliarusis vežimas arba reguliarusis keleivių vežimas**

---

<sup>12</sup> 13 konstatuojamoji dalis

<sup>13</sup> Europos Komisija (2022), *Klausimai ir atsakymai dėl vairuotojų komandiravimo pagal Direktyvą 2020/1057 dėl keleivių vežimo.*

Dvišalį keleivių vežimą gali sudaryti:

- įlaipinti keleivius operatoriaus įsisteigimo valstybėje narėje ir išlaipinti juos kitoje šalyje arba atvirkščiai; arba
- įlaipinti ir išlaipinti keleivius valstybėje narėje, kurioje įsisteigęs vežėjas, kad galėtų vykdyti vietines ekskursijas kitoje šalyje.

Kad vietinė ekskursija būtų laikoma dvišaliu vežimu, ji turi būti: i) skirta keleiviams nerezidentams; ii) prieš tai turi būti atliktas tarptautinis vežimas su tais pačiais keleiviais; iii) vežama ta pačia arba kita to paties vežėjo transporto priemone<sup>14</sup>.

- *Tarptautines dvišales operacijas atliekantys vairuotojai nelaikomi komandiruotais darbuotojais.*

#### **2.2.2.4 Dvišalė operacija + viena keleivių įlaipinimo ir (arba) išlaipinimo kirtimo valstybėse narėse veikla**

Ši operacija suprantama kaip dvišalė operacija, kurios metu atliekama viena papildoma keleivių įlaipinimo ir (arba) išlaipinimo veikla. "*Ir (arba)*" reiškia, kad gali būti ne tik vienas keleivių įlaipinimas ar išlaipinimas, bet ir vienas įlaipinimas ir vienas išlaipinimas. Pastaruoju atveju šios dvi veiklos negali būti vykdomos toje pačioje valstybėje narėje (tai būtų kabotažas).

- *Vairuotojai, atliekantys dvišales operacijas su viena papildoma veikla, nelaikomi komandiruotais darbuotojais.*

#### **2.2.2.5 Tranzitas**

Tranzitas suprantamas kaip judėjimas per valstybės narės teritoriją be jokios keleivių įlaipinimo ar iškrovimo veiklos.

- *Tranzitu per valstybes nares vykstantys vairuotojai nėra komandiruoti darbuotojai.*

#### **2.2.2.6 Kombinuotojo transporto operacijos pradinis arba galutinis kelio etapas**

Vairuotojai, atliekantys pradinį arba galutinį kelio etapą, kurį sudaro tarptautinė dvišalė operacija, nelaikomi komandiruotais darbuotojais.

Ir atvirkščiai, vairuotojai, vykduojantys pradinį arba galutinį kelio etapą, kuris pats savaime susideda iš ne vienpusės operacijos, yra komandiruoti vairuotojai.

#### **2.2.2.7 Kitos operacijos**

---

<sup>14</sup> *Reglamento 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių, iš dalies keičiančio Reglamentą 561/2006, 13 straipsnis.*

Kita kelių transporto veiklos rūšis - kelionė be keleivių. Remiantis<sup>15</sup> klausimais ir atsakymais, reisui be keleivių taikomos taisyklės apima ir jungtinį reisą. Pavyzdžiui, kelionė po kabotažo operacijos arba nedvišalė tarptautinė kelionė būtų laikoma komandiravimo situacija. Ir atvirkščiai, kelionė be keleivių po dvišalės operacijos nebūtų komandiravimas.

### 2.2.2.8 Apžvalga

Operacijos tipas	Skelbiant	Iš komandiravimo
Kabotažas	✓	
Vietinė ekskursija be išvykstamosios kelionės	✓	
Dvišalis transportas, po kurio gali būti organizuojama vietinė ekskursija		✓
Dvišalis vežimas + 1 keleivių įlaipinimo ir (arba) išlaipinimo veikla		✓
Dvišalė operacija kaip jungtinės operacijos pradinio ir (arba) galutinio kelio etapo dalis		✓
Ne dvišalė operacija kaip sudėtinės operacijos pradinio ir (arba) galutinio kelio etapo dalis	✓	
Tranzitas		✓

Lentelė 2 - Keleivių vežimo *lex specialis* apžvalga

#### Apibendrinimas

- Kelių transporto srityje tai, ar vairuotojas yra komandiruojamas, ar ne, priklauso nuo jo ryšio su priimančiosios valstybės narės teritorija laipsnio. *Lex specialis* išskiriamos transporto operacijų rūšys, kurioms turėtų būti taikomos komandiravimo taisyklės, ir tos, kurioms komandiravimo taisyklės neturėtų būti taikomos.

<sup>15</sup> Europos Komisija (2022), *Klausimai ir atsakymai dėl vairuotojų komandiravimo pagal Direktyvą 2020/1057 dėl keleivių vežimo*.

- **Krovinių vežimo atveju** - "kabotažas", "ne dvišalė operacija, kuri yra sudėtinės operacijos pradinio arba galutinio kelio etapo dalis" ir "kryžminė prekyba ir (arba) ne dvišalės operacijos" patenka į komandiravimo taikymo sritį.
- **Keleivių vežimo atveju** - "kabotažas", "vietinė ekskursija be išvykstamojo reiso" ir "ne dvišalė operacija kaip sudėtinės operacijos pradinio ir (arba) galutinio kelio etapo dalis" patenka į komandiravimo sritį.
- Išsamesni įvairių transporto operacijų aprašymai pateikiami 1 ir 2 prieduose. 3 priede primenamos taisyklės, pagal kurias nustatoma darbo santykiams taikytina teisė.

## 2.3 Komandiruotė arba komandiruotė - taikytinos darbo sutarties sąlygos

Kelių operacijoms, kurios nėra komandiravimo situacija, taikoma tik darbo sutarčiai taikytina darbo teisė. Kaip išsamiau aprašyta šių gairių 3 priede, pagal reglamentą "Roma I" nustatoma, kuri nacionalinė teisė taikoma darbo santykiams. Iš principo, darbo sutartyje esanti teisės pasirinkimo išlyga nurodys taikytiną teisę. Ši teisė nurodoma komandiruotės deklaracijos c.7 eilutėje (žr. Dėžutė 3 - Komandiravimo deklaracijos pavyzdys). Jeigu tokia aiški pasirinkta teisė nenurodyta, darbo sutarčiai taikoma vairuotojo įprastinė darbo vieta. Bet kuriuo atveju teisės pasirinkimas negali nukrypti nuo vairuotojų įprastinės darbo vietos imperatyvių nuostatų.

Jei kelių transporto operacija yra komandiravimo atvejis, priimančioji valstybė narė privalo komandiruotiems vairuotojams jų komandiruotės metu taikyti pagrindinį darbo taisyklių sąrašą, papildantį konkrečiai darbo sutarčiai taikomą teisę.

Priimančioji valstybė narė turi užtikrinti pagrindines taisykles, apimančias esminius darbo santykių aspektus, įskaitant darbo užmokestį, darbo laiką, sveikatą ir saugą bei išmokas (žr. Dėžutė 1 - Komandiravimas - taikytinos sąlygos pagal priimančiosios šalies standartus).

Tolesniuose punktuose aptariamos darbo užmokesčio ir išmokų sąvokos, kurios yra pagrindinės komandiruotų darbuotojų darbo užmokesčio paketo sudedamosios dalys, ir su komandiravimo trukme susijusios aplinkybės.

- Maksimalus darbo laikas ir minimalus poilsio laikas
- Minimalios kasmetinės mokamos atostogos
- Atlyginimas
- Darbuotojų, visų pirma laikinojo įdarbinimo įmonių, nuomos sąlygos
- Sveikata ir sauga
- Nėščiąjų ir jaunų motinų apsaugos priemonės
- Vienodas požiūris į vyrus ir moteris ir kitos nediskriminavimo nuostatos
- Darbuotojų apgyvendinimo sąlygos, kai darbdavys juos apgyvendina ne nuolatinėje darbo vietoje.
- Išmokos arba kelionės, maitinimo ir apgyvendinimo išlaidų kompensavimas.

*Dėžutė 1 - Komandiravimas - taikytinos sąlygos pagal priimančiosios šalies standartus*



### 2.3.1 Atlyginimas ir išmokos

Komandiruočių darbuotojų direktyvoje nustatytas vienodo atlyginimo komandiruotiems ir vietiniams vairuotojams principas. Atlyginimo sudedamąsias dalis nustato tik priimančioji valstybė narė.

Apskaičiuojant ir lyginant vairuotojui mokėtiną sumą su faktiškai išmokėta suma, reikėtų atsižvelgti į visą bendrą bruto atlyginimo sumą<sup>16</sup>.

Siekiant užtikrinti skaidrumą, atitinkamuose dokumentuose turėtų būti pakankamai išsamiai nurodyti visi sudedamieji atlyginimo elementai. Išmokos, susijusios *su* komandiruočiu<sup>17</sup> gali būti svarbi komandiruotam darbuotojui mokėtinų sumų dalis.

#### 2.3.1.1 Atlyginimo apskaičiavimas: išmokos, kurios laikomos atlyginimo dalimi.

Išmokos, pavyzdžiui, dienpinigiai už darbą užsienyje, kurių dydis priklauso nuo darbuotojo komandiruočių trukmės, arba už tam tikros rūšies krovinių gabenimą, kurie **nėra** mokami kaip kompensacija už faktiškai patirtas komandiruočių išlaidas, pavyzdžiui, kelionės, maitinimo ir apgyvendinimo išlaidas, turėtų būti laikomi darbo užmokesčio dalimi<sup>18</sup>. Todėl į tokias išmokas turėtų būti atsižvelgiama lyginant bendrąsias atlyginimo sumas<sup>19</sup>.

#### 2.3.1.2 Atlyginimo apskaičiavimas: išmokos, kurios nėra atlyginimo dalis.

Su komandiruočiu susijusios išmokos nelaikomos darbo užmokesčio dalimi, jei jos mokamos kaip kompensacija už faktiškai patirtas komandiruočių išlaidas, pavyzdžiui, kelionės, maitinimo ir apgyvendinimo išlaidas. Šias išlaidas turi apmokėti darbdavys kartu su atlyginimu. Taigi šių išlaidų negalima išskaičiuoti iš darbuotojui mokamo atlyginimo<sup>20</sup>. Komandiruočių darbuotojų direktyvoje išreiškiamas principas, kad šias išlaidas turi padengti darbdavys pagal darbo santykiams taikomą nacionalinę teisę ir (arba) praktiką.

Jei darbo santykiams taikomose darbo sąlygose nenustatyta, ar konkrečios su komandiruočiu susijusios išmokos dalys yra mokamos kaip kompensacija už faktiškai patirtas komandiruočių išlaidas, o jei taip, tai kurios yra atlyginimo dalis, laikoma, kad visa išmoka mokama kaip kompensacija už išlaidas<sup>21</sup>.

#### 2.3.1.3 Išmokos arba išlaidų kompensavimas, skirtos padengti kelionės, maitinimo ir apgyvendinimo išlaidas darbuotojams, išvykusiems iš namų dėl profesinių priežasčių komandiruočių metu į priimančiąją valstybę narę

<sup>16</sup> Direktyvos (ES) 2018/957, kuria iš dalies keičiama Direktyva 96/71 dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje, 18 konstatuojamoji dalis.

<sup>17</sup> Direktyvos (ES) 2018/957, kuria iš dalies keičiama Direktyva 96/71 dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje, 19 ir 20 konstatuojamosios dalys.

<sup>18</sup> C-428/19 Rapidsped, 2021 m. liepos 8 d.

<sup>19</sup> Direktyvos (ES) 2018/957 18 konstatuojamoji dalis.

<sup>20</sup> Direktyvos (ES) 2018/957, kuria iš dalies keičiama Direktyva 96/71 dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje, 18, 19 konstatuojamosios dalys ir 1 straipsnio 2 dalies c punktas.

<sup>21</sup> 20 konstatuojamoji dalis ir 3 straipsnis. Direktyvos 96/71 7 straipsnį.

Komandiruotam darbuotojui, kuris komandiruotės metu turi vykti į nuolatinę darbo vietą priimančiojoje valstybėje narėje ir grįžti iš jos arba kurį darbdavys laikinai siunčia iš tos nuolatinės darbo vietos į kitą darbo vietą toje priimančiojoje valstybėje narėje, turi teisę į bet kokią pašalpą ar kompensaciją, skirtą padengti kelionės, maitinimo ir apgyvendinimo išlaidas darbuotojams, išvykusiems iš namų dėl profesinių priežasčių, kai tai numatyta nacionaliniams darbuotojams, priimančiojoje valstybėje narėje<sup>22</sup>. Tai reiškia, kad ši nuostata komandiruotiems darbuotojams taikoma tiek, kiek ji taikoma nacionaliniams darbuotojams priimančiojoje valstybėje narėje. Taigi, jei tokia nuostata galioja priimančiojoje valstybėje narėje, šios išlaidos turi būti kompensuojamos kartu su atlyginimu, kaip paaiškinta 2.3.1.2 skirsnyje.

*PASTABA:* Iš esmės 2.3.1.3 skirsnyje nurodyti leidimai taikomi komandiruotiems vairuotojams, kuriems taikoma Direktyva (ES) 2020/1057. Tačiau daugeliu atvejų situacijos, kai šie vairuotojai galėtų pasinaudoti šiomis išmokomis, gali pasitaikyti tik išimtiniais atvejais.

## 2.3.2 Komandiravimo trukmės apskaičiavimas

*Specialiojoje teisės normoje* paaiškinta, kad apskaičiuojant komandiruotės trukmę, komandiruotė turėtų būti laikoma pasibaigusia, kai vairuotojas išvyksta iš priimančiosios valstybės narės vykdydamas tarptautinį krovinių ar keleivių vežimą<sup>23</sup>. Tačiau *lex specialis* nenurodoma, nuo kurio momento turėtų būti laikoma, kad komandiruotės laikotarpis prasideda.

Komisijos ekspertų grupė, padedama ES Komisijos Teisės tarnybos, parengė klausimų ir atsakymų dokumentą, kuriame pateikiamos gairės, kada konkrečiose situacijose prasideda komandiravimas. 1 ir 2 prieduose pateiktos lentelės (jose pateikiamas supaprastintas taisyklių paaiškinimas, paaiškinama, kurioms operacijoms taikoma *lex specialis* ir kurioms ne, taip pat kada prasideda ir baigiasi komandiravimo situacija) yra parengtos remiantis šiuo klausimų ir atsakymų dokumentu.

### Apibendrinimas

Atliekant patikrinimus keliuose ne visada galima nustatyti taikytinas darbo sąlygas. Tačiau patikrinimai kelyje gali būti naudingi nustatant faktinius neatitikimus, kuriais remiantis galima atlikti tolesnius patikrinimus.

## 2.4 Kiti atvejai

### 2.4.1 Vairuotojai, įdarbinti per laikinojo įdarbinimo agentūras

<sup>22</sup> Europos Komisija (2019 m.), *Praktinis komandiravimo vadovas*, p. 24.

<sup>23</sup> 1.8 straipsnis

Konkrečios *lex specialis* taisyklės dėl vairuotojų komandiravimo taikomos tik vairuotojams, tiesiogiai įdarbintiems įmonėje, kuri savo sąskaita ir savo nurodymu komandiruoja vairuotojus į kitą valstybę narę<sup>24</sup>. Laikinojo įdarbinimo agentūrų įdarbintiems vairuotojams *lex specialis* netaikomos. Taigi jiems iš esmės taikoma Komandiruočių darbuotojų direktyva, kai jie vykdo bet kokią tarpvalstybinę kelionę.

Pavyzdys: laikinojo įdarbinimo agentūra Ispanijos ūkio subjektui teikia vairuotoją, kad šis pristatytų visą sunkvežimį prekių iš Ispanijos į Portugaliją. Nors sunkvežimius priklauso Ispanijos operatoriui, vairuotojas yra tiesiogiai įdarbintas laikinojo įdarbinimo agentūros. *Lex specialis* netaikoma, ir visai kelionei taikoma Komandiruočių darbuotojų direktyva.

## 2.4.2 Perkėlimas įmonės viduje

*Lex specialis* netaikoma vairuotojams, kuriuos darbdavys paskyrė dirbti kitoje valstybėje narėje esančiame, bet tai pačiai įmonių grupei priklausančiame subjekte. Tokias situacijas reglamentuoja tik Direktyva dėl komandiruočių darbuotojų.

Pavyzdys: Slovakijos dukterinė įmonė paskiria savo vairuotojus į Nyderlanduose esančią pagrindinę buveinę. Slovakijos darbdavys ir Nyderlandų įmonė naudotoja priklauso tai pačiai įmonių grupei. *Lex specialis* netaikoma, ir šią situaciją reglamentuoja Direktyva dėl komandiruočių darbuotojų.

## 2.4.3 Operacijos su trečiosiomis šalimis

Komandiruočių darbuotojų direktyvoje nurodyta, kad ne ES ūkio subjektams negali būti taikomos palankesnės sąlygos nei ES įmonėms<sup>25</sup>. Pagal nacionalinę teisę ir (arba) dvišalį atskiros valstybės narės ir trečiosios šalies susitarimą trečiosios šalies ūkio subjektams gali būti leidžiama vykdyti veiklą tos valstybės narės teritorijoje. Tokiais atvejais nei *lex specialis*, nei Komandiruočių darbuotojų direktyva nebus taikomos. Norint taikyti abi priemones, reikia, kad veiklos vykdytojas būtų įsisteigęs ES valstybėje narėje. Trečiosios šalies veiklos vykdytojui taikomas sąlygas reglamentuos dvišalio susitarimo turinys ir (arba) nacionaliniai teisės aktai. Nacionaliniuose teisės aktuose trečiųjų šalių veiklos vykdytojams taip pat gali būti nustatyti administraciniai reikalavimai (pvz., pateikti komandiravimo deklaraciją per nacionalines sistemas).

Taip pat gali būti, kad ES įsikūrusi įmonė samdo trečiųjų šalių vairuotojus užduotims Sąjungoje atlikti. Tokiais atvejais darbuotojo pilietybė neturi jokios įtakos taikomoms įdarbinimo sąlygoms. Nuo to momento, kai trečiosios šalies vairuotojui teisėtai leidžiama dirbti Sąjungoje, šiose gairėse aprašytos taisyklės taikomos be jokios diskriminacijos dėl to, kad vairuotoją įdarbina ES įsisteigusi bendrovė.

---

<sup>24</sup> Žr. Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 2 dalį ir Direktyvos 96/71 1 straipsnio 3a dalį.

<sup>25</sup> Komandiruočių darbuotojų direktyvos 1 straipsnio 4 dalis.

## 2.4.4 Savarankiškai dirbantys vairuotojai

*Lex specialis* ir Direktyva dėl komandiruočių darbuotojų taikoma tik darbuotojams. Savarankiškai dirbantis darbuotojas turėtų būti laikomas nepriklausomu rangovu, kuriam netaikoma komandiravimo taisyklių apsauga ir kurio laisvė pasirinkti taikomus teisinius režimus yra svarbiausia.

Ūkio subjektai gali piktnaudžiauti fiktyviu savarankišku darbu, kad išvengtų savo, kaip darbdavių, atsakomybės. Todėl ypatingą dėmesį reikėtų skirti tam, kad būtų užtikrinta, jog savarankiškai dirbantis vairuotojas yra tikras nepriklausomas rangovas.

Vykdyto direktyvoje dėl komandiravimo reikalaujama, kad valdžios institucijos, naudodamos VRI, įvertintų svarbius faktus, nesusijusius su oficialiu šalių susitarimu, įskaitant darbo atlikimą, pavaldumą ir darbuotojo atlyginimą<sup>26</sup>.

ESTT taip pat mano, kad pagal "*objektyvių kriterijų*" rinkinį turėtų būti nustatoma, ar pagal nacionalinę teisę savarankiškai dirbantis asmuo gali būti laikomas darbuotoju ES teisės taikymo tikslais.

Teismo nuomone, esminis darbo santykių požymis yra tai, kad tam tikrą laikotarpį vienas asmuo teikia paslaugas kitam asmeniui ir jam vadovaujant, o už tai gauna atlyginimą<sup>27</sup>.

Šiuo metu Europos teisėjas, vadovaudamasis nusistovėjusia praktika, atsižvelgia į šiuos požymius:

- Autonomija, visų pirma laisvė pasirinkti darbo laiką, vietą ir turinį.
- Ar darbuotojas dalijasi darbdavio komercine rizika.
- Ar darbuotojas yra neatsiejama darbdavio verslo dalis, ar jis atlieka užduotis keliems užsakovams.

### Apibendrinimas

- *Lex specialis* taikoma tik vairuotojams, tiesiogiai įdarbintiems įmonėje, kuri savo sąskaita ir savo nurodymu komandiruoja vairuotojus į kitą valstybę narę. Laikinojo įdarbinimo agentūrų samdomiems vairuotojams taikoma Komandiruočių darbuotojų direktyva. Vairuotojams, atliekantiems užduotis kitoje valstybėje narėje vykdamant perkėlimą įmonės viduje, taip pat taikoma Komandiruočių darbuotojų direktyva.
- Trečiosios (ne ES) šalies operatoriui taikomas sąlygas reglamentuoja nacionalinė teisė ir (arba) su trečiąja (ne ES) šalimi pasirašytas dvišalis susitarimas. Tačiau trečiųjų šalių operatoriams negali būti taikomos palankesnės sąlygos nei ES operatoriams.
- ES vežėjams vairuotojo pilietybė nėra svarbi. Tai, kad trečiosios šalies vairuotojas teisėtai dirba ES teritorijoje, reiškia, kad jam taikoma ES teisė.

<sup>26</sup> Direktyvos 2014/64 4 straipsnio 5 dalis

<sup>27</sup> Pavyzdžiui, žr. 2014 m. gruodžio 4 d. FNV Kunst C-413/13, 34 punktą.

- *Lex specialis* ir Direktyva dėl komandiruočių darbuotojų taikoma tik darbuotojams. Tačiau vykdymo užtikrinimo institucijos turėtų atkreipti ypatingą dėmesį į atvejus, kai vairuotojai teigia, kad jie yra savarankiškai dirbantys asmenys, ir įsitikinti, ar "*savarankiškai dirbantys asmenys*" nėra naudojami siekiant išvengti bet kokių įsipareigojimų pagal *lex specialis* arba Komandiruojamų darbuotojų direktyvą. Kai kurie veiksniai, kurie gali rodyti priklausomus darbo santykius, yra šie: vairuotojo turimas savarankiškumas, tai, ar vairuotojas dalijasi darbdavio komercine rizika ir ar vairuotojas atlieka užduotis keliems užsakovams.

### 3. Taisyklių vykdymo užtikrinimas

Šioje dokumento dalyje pateikiamos rekomendacijos dėl patikrinimų keliuose ir vidaus rinkos informacijos (VRI) sistemos kontrolės. Siūloma užtikrinti patikrinimų keliuose ir VRI kontrolės tęstinumą, kad patikrinimo keliuose metu nustatytos komandiruočių situacijos ir įtarimai dėl piktnaudžiavimo vėliau būtų nuodugniau ištirti. Įtarimai dėl piktnaudžiavimo gali būti pateikiami kaip "raudonos vėliavėlės", apie kurias kelių eismo taisyklių vykdytojai galėtų pranešti kolegoms, atsakingiems už VRI patikrinimus.

VRI kontrolė turėtų būti vykdoma ir tuo atveju, kai neatliekami patikrinimai keliuose. Atsižvelgiant į tai, kad VRI sistemoje kiekvieną mėnesį užregistruojama daug komandiravimo deklaracijų, šiose gairėse siūloma taikyti panašų filtravimo metodą, pagrįstą tomis pačiomis raudonomis vėliavėlėmis, kad būtų galima veiksmingai nukreipti kontrolę.

#### 3.1 Administracinės taisyklės ir kontrolės priemonės

*Lex specialis* numato šias administracines taisykles ir kontrolės priemones, skirtas komandiravimo taisyklių laikymuisi užtikrinti atliekant patikrinimus keliuose, VVRI ir patalpose:

- Ne vėliau kaip komandiruotės pradžioje kelių vežėjai turi pateikti komandiravimo deklaraciją, kurioje pateikiama pagrindinė informacija apie vairuotoją ir komandiruotę. Ši deklaracija pateikiama per Kelių transporto komandiravimo deklaracijų portalą (toliau - RTPD)<sup>28</sup>. RTPD yra daugiakalbė vieša sąsaja, prijungta prie Vidaus rinkos informacinės sistemos (toliau - VRI).
- Komandiruotės metu gali būti atliekami patikrinimai keliuose. Siekdami patikrinti, ar laikomasi komandiravimo taisyklių, keliuose dirbantys pareigūnai gali reikalauti tik trijų dokumentų: RTPD pateiktos komandiravimo deklaracijos kopijos, važtaraščių arba lygiaverčių įrodymų ir tachografo įrašų. Kelių priežiūros pareigūnai gali naudotis "nuskaitymo kelyje" priemone, kuria naudodamiesi jie gali patikrinti komandiravimo deklaracijos galiojimą. Toliau 3.2 *skirsnyje* pateikiama keletas patarimų, kaip naudotis šia priemone ir šiuose dokumentuose esančia informacija.
- Pasibaigus komandiravimo laikotarpiui, priimančiosios valstybės narės kompetentingos institucijos gali nuspręsti paprašyti papildomos informacijos. Ūkio subjektas turi per 8 savaites įvykdyti šiuos prašymus pateikti papildomus dokumentus, kurie turėtų būti pateikti per RTPD. Toliau 3.3 *skirsnyje* išsamiau aptariami šie VRI patikrinimai. Jei patikrinimo kelyje metu paaiškėjo komandiravimo, kurio veiklos vykdytojas nedeklaravo RTPD, situacija, vykdymo institucijos turėtų pasinaudoti bendruoju darbuotojų komandiravimo modulių ir paprašyti papildomos informacijos. Taip pat galima remtis kelių transporto modulių, naudojamu įsisteigimo sąlygoms vertinti.
- Jei pasibaigus 8 savaitių laikotarpiui veiklos vykdytojas nevykdo prašymo pateikti daugiau informacijos, priimančioji valstybė narė gali kreiptis pagalbos į veiklos

---

<sup>28</sup> Su RTPD galima susipažinti šioje svetainėje: [Kelių transportas - komandiravimo deklaracija](#).

vykdytojo įsisteigimo šalies kompetentingas institucijas. Šiuo tikslu tos buveinės valstybės narės institucijos turi teisę susipažinti su ūkio subjekto pateikta deklaracija ir kita RTPD pateikta informacija. Papildomi priimančiosios valstybės narės ir įsisteigimo valstybės narės savitarpio pagalbos principai nustatyti Vykdyto direktyvoje dėl komandiravimo, siekiant palengvinti komandiravimo taisyklių įgyvendinimą, taikymą ir vykdymą<sup>29</sup>. Įvairių institucijų bendradarbiavimas aprašytas 3.4 skirsnyje.

### **Apibendrinant**

Yra trys pagrindinės vairuotojų komandiravimo kelyje kontrolės priemonės:

1. Viešoji sąsaja (RTPD portalas) - skirta įmonėms
2. "Skenavimo kelyje" programa, skirta valdžios institucijoms prie kelio.
3. VRI (Vidaus rinkos informacinė sistema) - valdžios institucijų naudojimui
  - Bendrovės turi pateikti standartines komandiravimo deklaracijas per viešąją sąsają ne vėliau kaip komandiravimo pradžioje.
  - Institucijos keliuose (priimančiosiose valstybėse narėse) tikrina komandiravimo deklaracijas nuskaitydamos komandiravimo deklaracijos QR kodą. Jos taip pat gali paprašyti pateikti ribotą skaičių dokumentų.
  - Institucijos, atsakingos už VRI kontrolę priimančiosiose valstybėse narėse, gali paprašyti papildomų dokumentų tiesiogiai iš įmonės (įskaitant tachografų įrašus, atlyginimų lapelius, darbo sutartis).
  - Už VRI kontrolę buveinės valstybėse narėse atsakingos institucijos gali gauti pagalbos prašymus iš priimančiųjų valstybių narių institucijų, kai bendrovė nebendradarbiauja su priimančiosiomis institucijomis.
  - Visos nacionalinės valdžios institucijos turėtų sukurti tarpusavio ryšių kanalus, kad būtų užtikrintas tikslingas ir veiksmingas vykdymo užtikrinimas.

Aktyvūs ryšių kanalai tarp įvairių vykdymo užtikrinimo lygmenų padeda užtikrinti tikslingesnę ir veiksmingesnę vykdymą.

Kelių kontrolės ir VRI institucijų veiklos tęstinumas būtų naudingas:

- užtikrinti, kad kelyje aptiktas įtarimas dėl piktnaudžiavimo vėliau būtų nuodugniau ištirtas atliekant atitinkamus VRI patikrinimus.
- jei patikrinimo kelyje metu nustatoma komandiravimo situacija, atlikti tolesnius kontrolės veiksmus, siekiant užtikrinti, kad vairuotojas būtų tinkamai apsaugotas pagal priimančiosios šalies standartus, įskaitant teisingą atlyginimo dydį.

Aktyvus kelių transporto institucijų ir už darbuotojų komandiravimo modulį atsakingų institucijų bendradarbiavimas būtų naudingas:

<sup>29</sup> Direktyvos 2014/67 dėl komandiravimo vykdymo užtikrinimo 6 ir 7 straipsniai.

- registruoja kelių transporto vežėjus, kurie nepateikė komandiravimo deklaracijų, kai kyla įtarimų, kad operacija yra komandiruotė, ir prireikus atlieka tyrimą;
- patikrinti darbo sutarčiai taikytiną teisę (pavyzdžiui, atsižvelgiant į nuolatinę darbo vietą ir darbo statusą).

Kompetentingos VRI institucijos gali veikti nacionaliniu, regioniniu arba vietos lygmeniu. VRI taip pat dalyvauja VRI koordinatoriai, kurie gali atlikti koordinatoriaus vaidmenį, susijusį su VRI darbo eiga<sup>30</sup>.

*Dėžutė 2 - Vykdytojų institucijų ryšių kanalų svarba*

## 3.2 Patikrinimai keliuose

### 3.2.1 Tikslas

Kalbant apie *lex specialis*, pagrindinis patikrinimo kelyje aspektas yra nustatyti, ar yra galiojančių komandiravimo deklaracijų, kad būtų galima pradėti taikyti tolesnes vykdymo užtikrinimo priemones ir jomis vadovautis.

Patikrinimai keliuose taip pat gali būti svarbi ankstyvojo aptikimo priemonė. Jei patikrinimo kelyje metu nustatoma komandiravimo situacija, gali būti atliekami vėlesni patikrinimai per VRI sąsają, siekiant užtikrinti, kad vairuotojas būtų tinkamai apsaugotas pagal priimančiosios šalies standartus ir kad jis gautų teisingą atlygį.

Jei kelių transporto operacija nėra komandiravimo atvejis, gali būti, kad įmonė nebus rodoma VRI kelių transporto komandiravimo modulyje. Toks įrašų nebuvimas savaime neužkerta kelio tolesniems VRI patikrinimams per bendruosius darbuotojų komandiravimo ir įsisteigimo sąlygų modulius (žr. 3.3 skirsnį).

### 3.2.2 Dokumentai, kurių reikėtų prašyti ir į ką atkreipti dėmesį

Iki 2022 m. vasario 2 d. valstybės narės įgyvendino įvairias administracinių reikalavimų ir kontrolės priemonių taisykles. Įgyvendinus *lex specialis* nacionaliniuose teisės aktuose, visoje Sąjungoje vienodai taikomas vienas priemonių rinkinys.

Atlikdami patikrinimus keliuose, teisėsaugos pareigūnai gali reikalauti tik trijų rūšių dokumentų, kad patikrintų, ar laikomasi komandiravimo taisyklių:

- komandiravimo deklaracijos kopiją,
- važtaraštis (-iai) ir
- tachografo įrašai.

<sup>30</sup> Žr. [2012 m. atnaujinto Vidaus rinkos informacijos sistemos \(VRI\) vartotojo vadovo \(europa.eu\) 2.3 skirsnį](#).



Įmonės privalo užtikrinti, kad vairuotojai turėtų minėtus dokumentus, o vairuotojas privalo juos pateikti, kai to paprašo vykdymo pareigūnas.

### 3.2.2.1 Komandiravimo deklaracija

#### *Aprašymas*

Vykdant transporto operacijas, kurioms pagal *lex specialis taikomas* komandiravimas, vežėjai privalo užtikrinti, kad komandiruoti vairuotojai turėtų komandiravimo deklaracijos, pateiktos per RTPD, kopiją. Kopija gali būti popierinė arba elektroninė.

Visoms komandiravimo deklaracijoms, pateiktoms per RTPD, suteikiamas atskiras QR kodas, kurį turi nuskaityti kelių priežiūros pareigūnas, kad patikrintų deklaracijos autentiškumą ir galiojimą.

Kaip parodyta toliau pateiktame 3 langelyje, išsamioje deklaracijoje pateikiama ši informacija:

- Ūkio subjekto tapatybę, bent jau Bendrijos licencijos numerį, jei toks numeris yra.
- transporto vadybininko arba kito kontaktinio asmens įsisteigimo valstybėje narėje kontaktiniai duomenys, kad būtų galima palaikyti tolesnius ryšius.
- Vairuotojo tapatybę, jo gyvenamosios vietos adresą ir vairuotojo pažymėjimo numerį. RTPD leidžia ūkio subjektams užpildyti papildomą informaciją. Nors ši informacija nėra privaloma, kelių priežiūros institucijos turėtų patikrinti šiuos papildomus duomenis, jei jų yra.
- Darbo sutarties pradžios data ir jai taikoma teisė.
- Numatoma komandiruotės pradžios ir pabaigos data.
- Motorinių transporto priemonių valstybiniai numeriai.
- ar teikiamos transporto paslaugos yra krovinių vežimas, keleivių vežimas, tarptautinis vežimas ar kabotažas.

## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

a.1 Country of posting Netherlands  
a.2 Period of posting 07/08/2022 - 11/08/2022  
a.3 Type of operation(s) International carriage  
Cabotage operations  
a.4 Type of carriage(s) Carriage of goods

### Company information

e.1 Name Greenhorse  
e.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
e.4 National company register number GH2022  
e.6 Country of registration Belgium  
e.7 Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Declaration Details

b.1 Number of the declaration ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77  
b.2 Last update 04/08/2022 15:20  
b.3 Submission date 04/08/2022 15:20

### Driver Information

c.1 Name xx xx  
c.3 Driving licence xx  
c.5 Address of residence xx  
xx  
xx  
Belgium  
c.6 Start date of employment contract 01/08/2022  
c.7 Applicable law Belgium  
employment contract

### Transport Manager Information

f.1 Name peter greenhorse  
f.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
f.3 Phone number +32494444444  
f.4 Professional Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Driver Identification Document

d.1 Document type ID Card  
d.2 Number xx  
d.5 Issuing country Belgium

### Contact Person

g.1 Name peter greenhorse  
g.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
g.3 Phone number +32494444444  
g.4 Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Dėžutė 3 - Komandiravimo deklaracijos pavyzdys

### Tikslas

Galiojančios komandiravimo deklaracijos tikslas - užtikrinti, kad įmonė ir vairuotojas būtų tinkamai užregistruoti priimančiosios šalies registruose, o tai gali paskatinti vėlesnę ir išsamesnę kontrolę. Be to, greitas deklaracijoje pateiktos informacijos įvertinimas padės kelių priežiūros pareigūnui susidaryti įspūdį apie galimą piktnaudžiavimą arba taikomų komandiravimo ir susijusių taisyklių apėjimą. Tuo remiantis apie neatitikimus ir raudonas vėliavėles galima pranešti kompetentingoms VRI institucijoms, kad jos galėtų atlikti tolesnius patikrinimus. Kaip aprašyta toliau 3.2.3 skirsnyje, raudonos vėliavėlės, dėl kurių reikia atlikti nuodugnesnius patikrinimus, apima trūkstamus, negaliojančius ar nenuoseklius dokumentus ir akivaizdų įprastos darbo vietos ir darbo sutarčiai taikytinos teisės neatitikimą.

## Skenavimas kelyje

Siuntimo deklaracijos generuojamos su atskiru QR kodu, kurį turi patikrinti pakelėse dirbančios institucijos, kad įvertintų dokumento galiojimą. Kontrolė atliekama naudojant programėlę "nuskaityti kelyje". Ši programėlė prieinama visomis 24 kalbomis. Naudojant programėlę nereikalaujama autentiškumo patvirtinimo. Ją galima naudoti bet kuriame mobiliajame įrenginyje, turinčiame interneto ryšį ir veikiančią kamerą.

Nuskaičius QR kodą programėle "Skenuoti kelyje", mobilusis įrenginys iš RTPD gauna operatoriaus pateiktą komandiravimo deklaraciją. Tada kelių priežiūros institucijos gali patikrinti, ar vairuotojo pateiktoje deklaracijos kopijoje esanti informacija sutampa su naujausia versija, pateikta per RTPD.

Nuskaičius komandiravimo deklaracijas gali susidaryti trys situacijos:

- i. Visa informacija, rodoma mobiliajame įrenginyje, yra identiška vairuotojo pateiktame dokumente nurodytai informacijai. Todėl galima daryti prielaidą, kad komandiravimo deklaracija yra galiojanti.
- ii. Mobiliojo prietaiso ekrane rodoma informacija nėra identiška vairuotojo pateiktam dokumentui. Tas dokumentas greičiausiai yra pasenęs. Kelių priežiūros institucijos savo įrenginyje gali matyti paskutinio komandiravimo deklaracijos atnaujinimo datą.
- iii. Paraiškoje aiškiai nurodoma, kad deklaracijos negalima rasti VRI. Todėl galima daryti prielaidą, kad vairuotojo pateiktas dokumentas yra suklastotas.

**Mokymo modulį, skirtą kelių priežiūros pareigūnų ketinimams įgyvendinti, galima peržiūrėti paspaudus šia nuoroda: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.**

## **Skenavimas kelyje žingsnis po žingsnio**

1 žingsnis. Įeikite į programą



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

2 žingsnis. Nuskaitykite komandiravimo deklaraciją



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operator(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178c2d48464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

3 veiksmas. Peržiūrēkite deklarāciju

- Galiojanti deklarācija (identiska informācija kaip ir komandiravimo deklarācijojē)

← Back to scan
i ?

---

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

**Posting information**

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC081, 2FGD175**

**Driver**

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

**Identification document**

Document type **ID Card**

Number **ADF64454**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

**Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Employment contract**

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

**Company details**

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-08-566/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

**Company address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

**Transport manager**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE2587454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Contact person**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

➤ Deklaracija, kurios galiojimo laikas pasibaigęs

← Back to scan

Declaration number: **13644813.702\_4658-a962-427fab6cfccc**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:48  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE1208-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪  
**Company address**  
Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212  
**Professional Address**  
Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212  
**Professional Address**  
Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Dėžutė 4 Skenavimas kelyje žingsnis po žingsnio

### 3.2.2.2 Važtaraščiai arba lygiaverčiai įrodymai

#### *Aprašymas*

Vairuotojai privalo turėti įrodymų, kad vežimas vykdomas priimančiojoje valstybėje narėje. Tai gali būti tokie dokumentai kaip popierinis arba elektroninis važtaraštis (toliau - e. CMR) arba lygiaverčiai įrodymai. Šiuose įrodymuose turi būti pateikta informacija apie atvykstantį tarptautinį vežimą ir kiekvieną iš eilės atliktą kabotažo operaciją<sup>31</sup>.

#### *Tikslas*

Vienas iš e. CMR arba popierinio važtaraščio tikslų - nurodyti atliekamos operacijos rūšį (pvz., kabotažas), taip pat nurodyti, kad tokia operacija yra tikra (pvz., kabotažo atveju važtaraštyje gali būti nurodyta, ar važiuojama tarptautiniu maršrutu ir ar neviršijamas didžiausias priimančiojoje valstybėje narėje leidžiamas veiklos kiekis).

Be to, važtaraštis gali labai pagreitinti komandiravimo situacijos nustatymą atliekant patikrinimą kelyje. Pavyzdžiui, jei važtaraštyje nurodyta kabotažo operacija, galima drąsiai manyti, kad vairuotojas yra komandiruojamas. Jei iš važtaraščio matyti, kad kabotažas yra neteisėtas, prasideda daugybė kitų pasekmių ir tolesnių patikrinimų<sup>32</sup>. Tačiau atveju neteisėtą kabotažą vykdančias vairuotojas taip pat turi būti laikomas komandiruotu.

Daugiau informacijos apie tai, kaip važtaraščiai gali būti svarbūs komandiravimui, rasite 3.2.4 skirsnyje, kuriame aprašoma įvykių seka, kaip naudoti važtaraščius komandiravimo situacijoms nustatyti.

Apskritai, kabotažo operacijos vykdymas pateisina pranešimą institucijoms, atsakingoms už VRI tyrimus, kad būtų pradėti atitinkami patikrinimai siekiant užtikrinti, jog vairuotojui komandiravimo metu būtų garantuotas tinkamas apsaugos lygis.

### 3.2.2.3 Tachografo įrašai

#### *Aprašymas*

Tachografo įrašai taip pat yra naudingi įrodymai, kuriais remdamiesi teisės aktų vykdytojai gali patikrinti, ar transporto operacijos patenka į komandiravimo sritį, ar ne. Šiuo tikslu labai naudingi gali būti tachografe užfiksuoti duomenys apie buvimo vietą (valstybių narių, kuriose buvo vykdomos operacijos, šalių kodai). Išsamų vietos duomenų, įrašomų naudojant skirtingų kartų ir versijų tachografus, aprašymą rasite TRACE 2 rekomendacijose dėl išmaniųjų tachografų.

---

<sup>31</sup> Reglamento Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių 8 straipsnio 3 dalis

<sup>32</sup> Tokie patikrinimai šiame dokumente neatspindimi, nes šiame dokumente daugiausia dėmesio skiriama vairuotojų komandiravimui.



Nors tachografų įrašai visų pirma skirti užtikrinti vairavimo ir poilsio laiko taisyklių laikymąsi, juos taip pat turėtų naudoti kelių priežiūros pareigūnai, kad galėtų nustatyti, ar yra komandiruotės situacija. Toliau 3.2.4 skirsnyje siūlomas kontrolinis klausimų sąrašas, pagal kurį būtų galima nustatyti, kokio pobūdžio yra operacija kelyje ir ar vairuotojas turėtų būti laikomas komanduruotu, ar ne. Klausimai apima, pavyzdžiui, įvertinimą, kada ir kur operacija prasideda ir baigiasi. Daugiausia atsakymų į šį kontrolinį klausimų sąrašą suteiks tachografo įrašai, įskaitant transporto priemonės padėties pakrovimo ir iškrovimo metu įrašus. Juos turėtų įvesti vairuotojas operacijos metu.

### 3.2.3 Raudonos vėliavos

Kelių eismo priežiūros pareigūnai gali patikrinti tik ribotą skaičių dokumentų ir duomenų, todėl jie turi veikti greitai, ypač kontroliuodami keleivių vežimą. Jie taip pat turi įvertinti, ar laikomasi įvairių teisės aktų, o komandiravimo taisyklės papildo šį sąrašą.

Norint užtikrinti veiksmingą teisės aktų vykdymą, dažnai reikia atlikti išsamesnius patikrinimus po kelių transporto operacijos. Iš trijų pirmiau išvardytų dokumentų (t. y. 1) siuntimo deklaracijos, 2) važtaraščių arba lygiaverčių įrodymų ir 3) tachografo įrašų) surinkta informacija ir bendravimo su vairuotoju rezultatai yra svarbūs orientyrai, kuriais remiantis galima atlikti vėlesnius patikrinimus kitose institucijose. Atsižvelgiant į tai, prireikus po kelių transporto patikrinimo turėtų būti atliekamas išsamesnis patikrinimas.

Jei patikrinimų keliuose metu nustatoma komandiravimo situacija, VRI tyrimai yra pagrįsti, siekiant užtikrinti, kad komanduruotas vairuotojas gautų teisingą atlyginimą ir kad komandiravimo metu jis būtų apsaugotas pagal taikomus priimančiosios šalies standartus.

Kelių eismo priežiūros pareigūnai taip pat turėtų aktyviai dalyvauti inicijuojant išsamesnius VRI patikrinimus, kai kyla įtarimų dėl apėjimo ar piktnaudžiavimo. Perduodami kompetentingoms institucijoms atitinkamą informaciją, surinktą atliekant patikrinimus keliuose, kelių eismo taisyklių vykdytojai kartu turėtų pažymėti informaciją, kuri pateisina tolesnius patikrinimus. Tokios raudonos vėliavėlės gali atsirasti dėl deklaracijos nepateikimo (kai nustatoma komandiravimo situacija), negaliojančios deklaracijos, per patikrinimą kelyje pateiktų dokumentų neatitikimų, taip pat dėl pareigūno, dirbančio kelyje, įspūdžių po bendravimo su vairuotoju.

Apibendrinant galima teigti, kad patikrinimų keliuose ir VRI kontrolės tęstinumas padeda užtikrinti tikslingesnę ir veiksmingesnę teisės aktų vykdymą. Kaip aprašyta tolesniame 3.3 skirsnyje, už kelių transportą atsakingos VRI institucijos ir už bendrąjį darbuotojų komandiravimo modulį atsakingos institucijos taip pat turėtų aktyviai bendradarbiauti, kad pavojaus signalai pasiektų tinkamiausią instituciją.

Raudonų vėliavų pavyzdžiai:

- Nėra komandiravimo deklaracijos dėl transporto operacijos, kuri patenka į komandiravimo sritį: Komandiravimo deklaracija yra būtina vykdymo užtikrinimo priemonė. Todėl jos nebuvimas turėtų paskatinti tolesnę kontrolę, kai teisės aktų vykdytojas nustato, kad transporto operacija yra komandiravimo operacija.
- Netinkama arba suklastota komandiravimo deklaracija:
  - Nėra QR kodo arba jis negalioja.
  - Deklaracijoje trūksta privalomos informacijos.
  - Deklaracijoje įrašyta klaidinga informacija.
- Neatitikimas tarp darbo sutarčiai taikytinos teisės ir vairuotojo nuolatinės darbo vietos ir (arba) gyvenamosios vietos:

Komandiruotas darbuotojas - tai darbuotojas, kuris ribotą laiką atlieka užduotis už šalies, kurioje jis paprastai dirba, ribų. Kaip aprašyta 3 priede, galima daryti prielaidą, kad įprastinė darbo vieta yra toje valstybėje narėje, iš kurios vairuotojas paprastai atlieka didžiąją dalį savo darbo.

Akivaizdus neatitikimas tarp, viena vertus, taikytinos darbo teisės, nurodytos komandiravimo deklaracijos c.7 eilutėje, ir, kita vertus, vairuotojo įprastinės darbo vietos turėtų paskatinti atlikti tolesnius tyrimus per atitinkamus VRI modulius. Kompetentingos institucijos, pavyzdžiui, gali paprašyti pateikti darbo sutartį ir (arba) kitus dokumentus, kad įsitikintų, ar komandiravimo deklaracijoje pateikta informacija yra teisinga.

- Atitikimas tarp komandiravimo ir įdarbinimo datų  
Kelių policijos pareigūnas gali pastebėti, kad darbo sutartis prasidėjo maždaug tą pačią dieną, kaip ir komandiravimo situacija. Dėl to reikia toliau tikrinti taikytiną darbo teisę ir susijusias komandiravimo situacijas<sup>33</sup>.

Darbo sutarties pradžios datą galima rasti komandiravimo deklaracijos c.6 eilutėje. Komandiravimo laikotarpis nurodomas a.2 eilutėje. Tachografo įrašai taip pat gali rodyti vairuotojo veiklos trūkumą darbdavio įsisteigimo šalyje.

- Vairuotojas dirba savarankiškai arba yra įdarbintas per laikinojo įdarbinimo agentūrą: Mažai tikėtina, kad savarankiškai dirbantis vairuotojas turės komandiravimo deklaraciją. Jei VRI kompetentingoms institucijoms, turinčioms prieigą prie komandiravimo modulio, būtų pranešta apie raudonąjį signalą, būtų naudinga pradėti tolesnę kontrolę, kad būtų užtikrinta, jog savarankiškai dirbantis vairuotojas iš tiesų yra tikras nepriklausomas rangovas.
- Važtaraščio (pvz., e-CMR) ir tachografo duomenų neatitikimas.  
Toks neatitikimas atsirastų, jei, pavyzdžiui, šalies kodas, nurodantis transporto priemonės buvimo vietą, nurodytų kitą šalį nei važtaraštyje nurodyta šalis.

<sup>33</sup> Žr., pavyzdžiui, Vykdyto *direktyvos 2014/67 4 straipsnį*.

Kitas neatitikimas gali atsirasti, jei tachografas rodo daugiau operacijų, nei nurodyta važtaraštyje. Tai gali būti taikomų komandiravimo taisyklių apėjimo požymis.

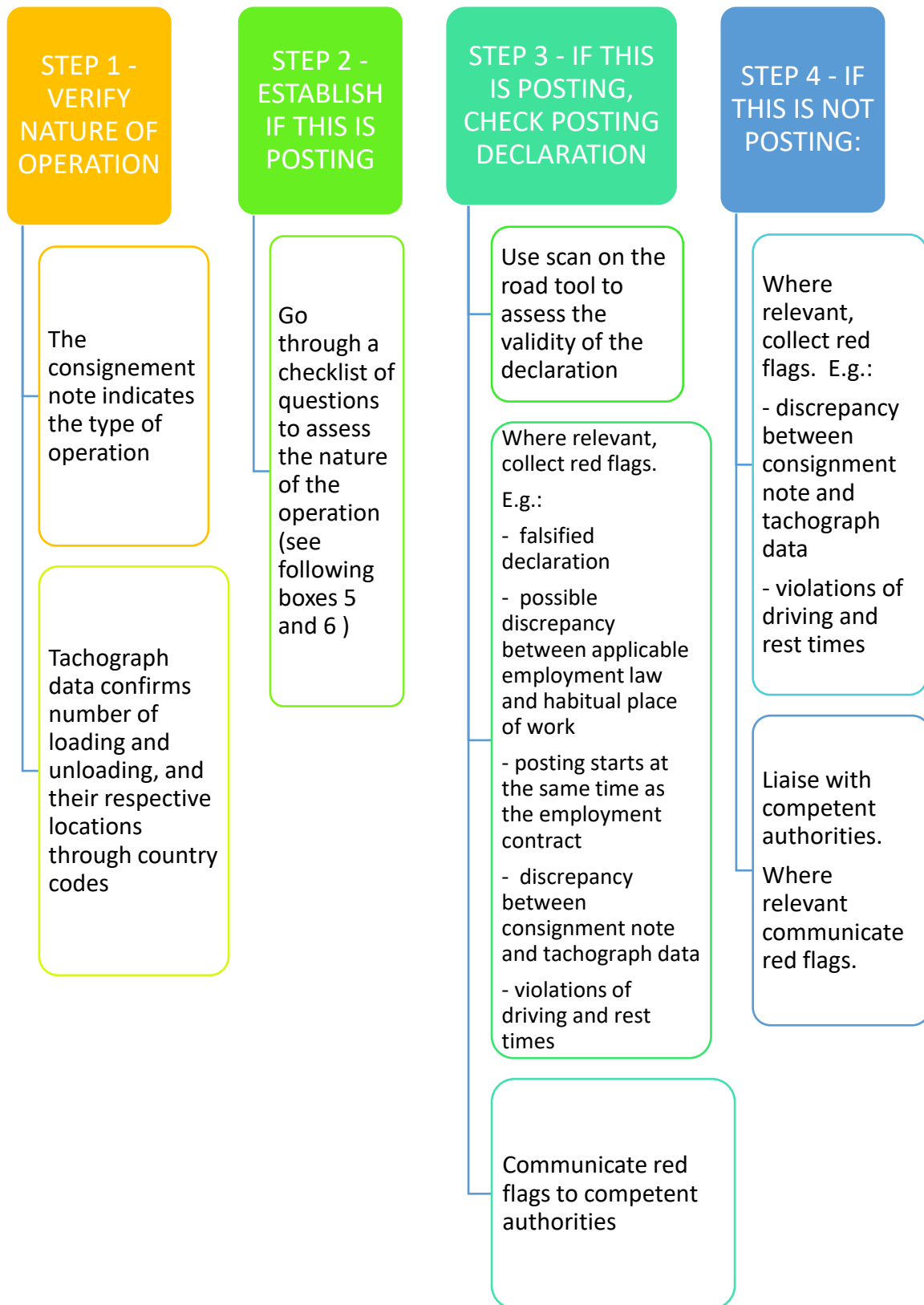
- Vairavimo ir poilsio laiko pažeidimai:  
Surinkta informacija apie vairavimo ir poilsio laiko laikymąsi gali būti naudojama tikslinėms bendrovėms, kuriose tikrinamos komandiravimo taisyklės. Įmonės, turinčios aukštus rizikos vertinimo balus, gali būti tikrinamos dažniau ir išsamiau.

### **3.2.4 Galimi būdai, kaip vykdyti patikrinimus keliuose: Klausimų seka ir kontrolinis sąrašas.**

Toliau pateikiami šie duomenys. Paveikslas 1 Žingsnis po žingsnio taikomas kelių kontrolės metodas ir pridėdami kontroliniai klausimų sąrašai (Dėžutė 5 ir Dėžutė 6) pateikiamas laipsniškas patikrinimų keliuose metodas. Kelių eismo taisyklių vykdymo užtikrinimo pareigūnai pirmiausia turėtų patikrinti operacijos pobūdį, visų pirma sutikrindami važtaraštyje pateiktą informaciją su tachografo duomenimis. Tada jie turėtų suprasti, ar operacija patenka į komandiravimo sritį, ar ne. Šiuo tikslu 5 langelyje (kroviniams) ir 6 langelyje (keleiviams) siūlomas kontrolinis klausimų sąrašas, pagal kurį galima greitai nustatyti, ar operacija priskiriama komandiravimui, ar ne. Jei operacija yra komandiravimas, pakelės institucijos turėtų ieškoti komandiravimo deklaracijos ir patikrinti, ar joje pateikta informacija atitinka komandiravimo situaciją. Atitinkamais atvejais reikėtų surinkti raudonąsias žymas apie visas operacijas ir pranešti kompetentingai institucijai, kad ji galėtų atlikti tolesnius patikrinimus.

Paveikslas 2 ir Paveikslas 3 pavaizduoti nuoseklūs veiksmai, kuriuos kelių transporto institucijos gali atlikti pradėdamos kabotažo kontrolę. Pirmasis etapas - kabotažo situacijos nustatymas, dažniausiai remiantis e. CMR arba popieriniu važtaraščiu. Jei kabotažas patvirtinamas ir todėl taikomos komandiravimo taisyklės, vykdytojas keliuose turėtų pradėti tikrinti komandiravimo dokumentų galiojimą ir, jei reikia, surinkti raudonąsias žymas bei perduoti informaciją kompetentingai institucijai tolesniems patikrinimams atlikti.

Jei tai nėra kabotažas, kelyje dirbantis pareigūnas žingsnis po žingsnio nustatys, ar operacija pagrįstai atleista nuo komandiravimo, ar ne. Jei reikia, visada reikėtų surinkti raudonąsias vėliavėles ir kartu su kita svarbia informacija perduoti kompetentingoms institucijoms.



*Paveikslas 1 Žingsnis po žingsnio taikomas kelių kontrolės metodas*

Šis kontrolinis klausimų sąrašas skirtas padėti pareigūnui, dirbančiam kelyje, nustatyti, ar taikomos komandiravimo taisyklės, atsižvelgiant į kelių transporto operacijos pobūdį. Siūloma vadovautis klausimais tokia tvarka, kokia jie pateikti. Kai pažymimi visi tam tikro etapo langeliai, operacija yra identifikuota ir nebereikia pereiti prie likusių klausimų.

**1 žingsnis: ar tai kabotažo situacija?**

- Ar važtaraštis ir tachografas įrodo kabotažą?

(Jei operacijų skaičius viršija didžiausią leistiną, vairuotojas vis tiek turėtų būti laikomas komandiruotu)

**1a žingsnis: ar tai tranzitinis transportas?**

- Ar vairuotojas važiuoja pro šalį nepakraunant ir neiškraunant?

**1c žingsnis: ar tai paprasta dvišalė operacija?**

- Ar vairuotojas važiuoja į valstybę narę, kurioje įsisteigęs kelių transporto operatorius, arba iš jos pagal vežimo sutartį?
- Ar aišku, kad vairuotojas šios kelionės metu nevykdė arba nevykdys pakrovimo ar iškrovimo veiklos?

**NB:** paprastą dvišalę operaciją taip pat gali sudaryti pradinis arba galutinis mišraus vežimo operacijos etapas.

**1d žingsnis: ar tai 1+1?**

- Ar vairuotojas važiuoja į valstybę narę, kurioje įsisteigęs kelių operatorius, arba iš jos?
- Ar ši tarptautinė kelionė apima:
  - Viena pakrovimo arba iškrovimo veikla; ARBA
  - Viena pakrovimo ir viena iškrovimo veikla?
- Ar aišku, kad vairuotojas toje pačioje valstybėje narėje nevykdė arba nevykdys dviejų veiklos rūšių?

**1d žingsnis: ar 0+2?**

- Ar vairuotojas vykdo kelionę į valstybę narę, kurioje įsisteigęs vežėjas, arba iš jos?
- Ar aišku, kad vairuotojas nevykdė arba nevykdys pakrovimo ar iškrovimo veiklos vieno iš reisų metu (pirmyn ir atgal)?
- Ar kita kelionė (pirmyn ir atgal) apima:
  - Dvi pakrovimo arba iškrovimo veiklos; ARBA
  - Dvi pakrovimo ir dvi iškrovimo veiklos?
- Ar aišku, kad vairuotojas toje pačioje valstybėje narėje nevykdė arba nevykdys daugiau nei vienos pakrovimo ar iškrovimo veiklos?

*Dėžutė 5 - Kontrolinis klausimų sąrašas, skirtas krovinių vežimo patikrinimams keliuose*

**1 žingsnis: ar tai kabotažo situacija?**

- Ar kabotažą įrodo leidimas (reguliariam keleivių vežimui) arba kelionės lapas (nereguliariam keleivių vežimui)?

**1a žingsnis: ar tai tranzitinis transportas?**

- Ar vairuotojas važiuoja pro šalį neįlaipindamas ir neišlaipindamas keleivių?

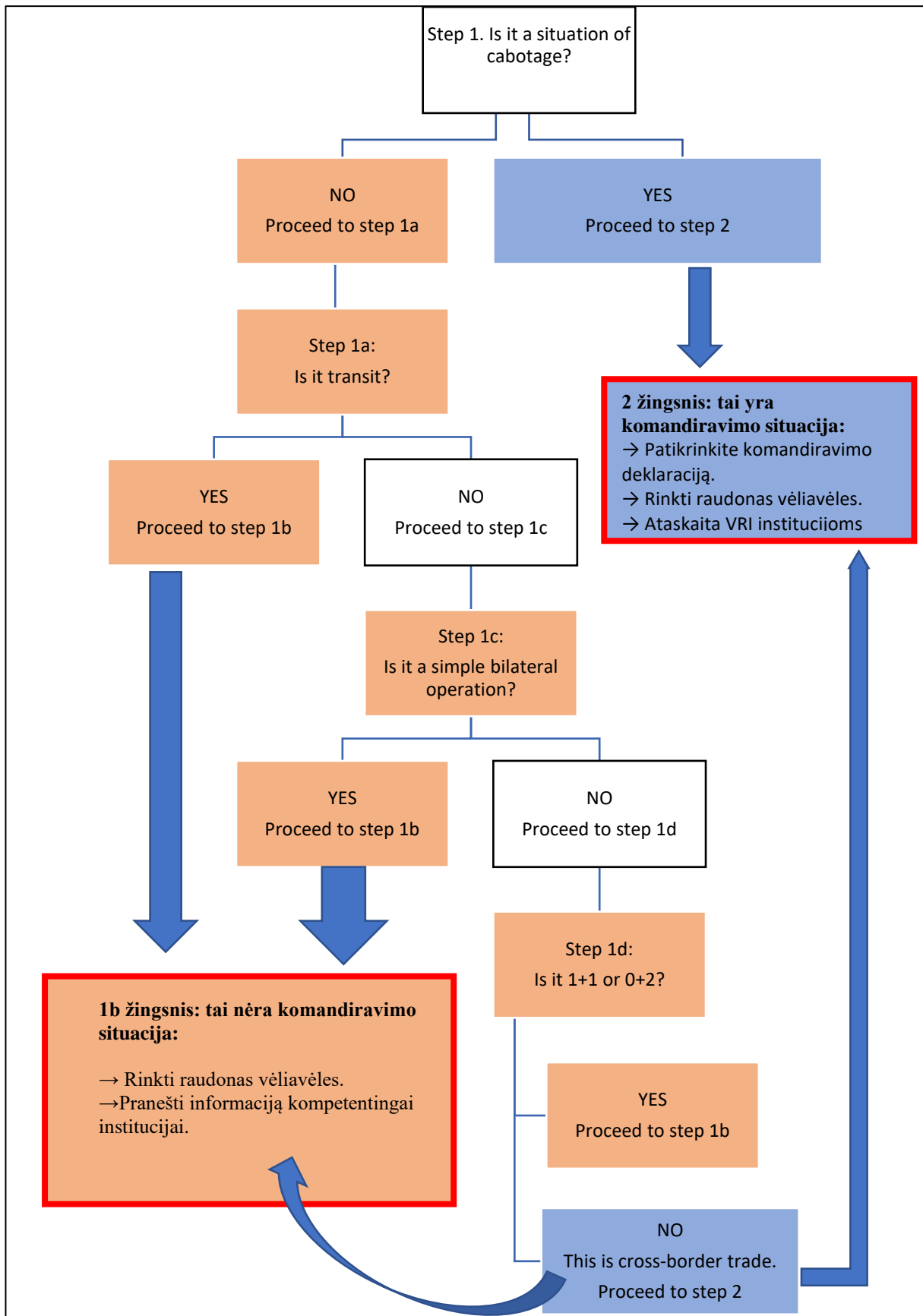
**1c žingsnis: ar tai paprasta dvišalė operacija?**

- Ar vairuotojas atlieka vieną iš šių operacijų?
  - įlaipinti keleivius įsisteigimo valstybėje narėje ir išlaipinti juos paskirties šalyje?
  - įlaipinti keleivius paskirties šalyje ir išlaipinti juos įsisteigimo šalyje?
  - vietinių ekskursijų su ta pačia nerezidentų keleivių grupe po tarptautinio vežimo su tais pačiais keleiviais ta pačia transporto priemone arba tai pačiai įmonei priklausančia transporto priemone?

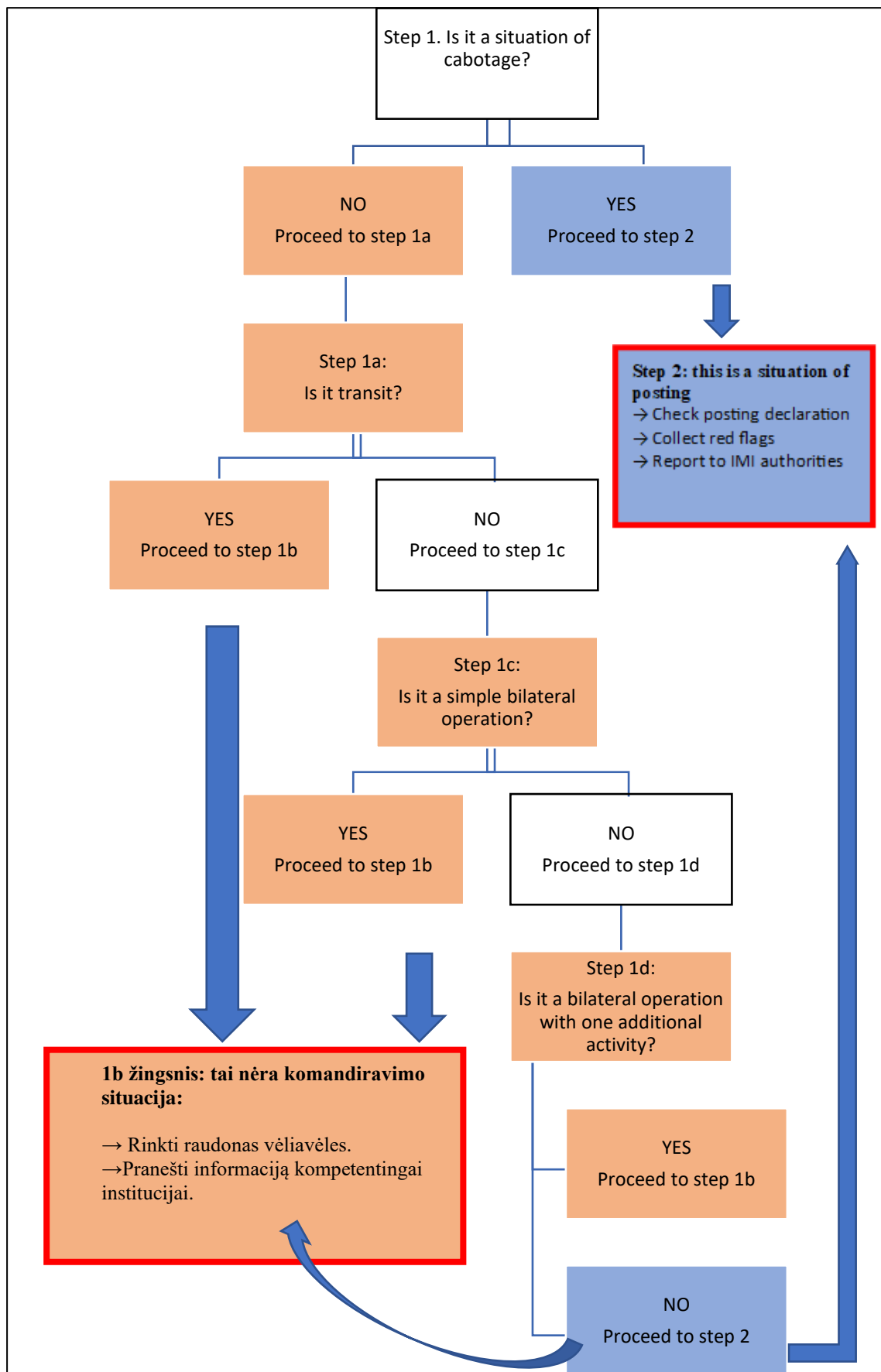
**1d etapas: ar tai dvišalė operacija su viena papildoma veikla?**

- Ar vairuotojas važiuoja į valstybę narę, kurioje įsisteigęs kelių operatorius, arba iš jos?
- Ar ši tarptautinė kelionė apima:
  - Viena keleivių įlaipinimo veikla arba viena keleivių išlaipinimo veikla; ARBA
  - Viena keleivių įlaipinimo veikla ir viena keleivių išlaipinimo veikla?
- Ar aišku, kad vairuotojas toje pačioje valstybėje narėje nevykdė arba nevykdys dviejų veiklų?

*Dėžutė 6 - Keleivių vežimo patikrinimų keliuose klausimų kontrolinis sąrašas*



Paveikslas 2 - Žingsnis po žingsnio taikomas krovinų vėžimo metodas



Paveikslas 3 - Žingsnis po žingsnio taikomas keleivių vežimo metodus



### 3.3 IMI patikrinimai

Nepriklausomai nuo patikrinimų kelyje arba kaip papildoma priemonė, papildoma kontrolė gali būti atliekama per VRI sąsają ir geranoriškai bendradarbiaujant su valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi bendrovė, kompetentingomis institucijomis.

Šiose gairėse nurodoma, kad valstybės narės gali keistis informacija per VRI trimis atvejais:

- Atliekant tolesnius patikrinimus keliuose, kai nustatoma komandiravimo situacija.
- kaip tolesni veiksmai po patikrinimų keliuose, kai pareigūnas pranešė apie raudonas vėliavėles.
- Nepriklausomai nuo patikrinimų keliuose, pavyzdžiui, remiantis rizikos vertinimu. Nustatydamos tokios kontrolės prioritetus, VRI institucijos taip pat gali remtis 3.2.3 skirsnyje nurodytomis raudonosiomis vėliavėlėmis.

#### 3.3.1 VRI modulių apžvalga

VRI yra daugiakalbė internetinė priemonė, kuria siekiama palengvinti priimančiosios valstybės narės (toliau - *priimančiosios valstybės narės institucijos*) ir valstybės narės, kurioje įsteigta bendrovė (toliau - *buveinės valstybės narės institucijos*), teisėsaugos institucijų keitimąsi informacija. Šiuo metu VRI padeda vykdyti bendradarbiavimo procedūras 17 skirtingų politikos sričių.

Trys VRI moduliai yra susiję su konkrečių kelių transporto taisyklių vykdymo užtikrinimu:

- Modulių "*Kelių transportas - įsisteigimo sąlygos*" siekiama palengvinti keitimąsi informacija, kad būtų galima patikrinti, ar bendrovė yra veiksmingai ir stabiliai įsteigta.
- Modulių "*Kelių transportas - socialinės taisyklės*" siekiama palengvinti keitimąsi informacija, kad būtų galima veiksmingai kontroliuoti vairavimo laiko, pertraukų ir poilsio laikotarpių taikymą.
- Modulis "*Kelių transportas - komandiravimo deklaracijos*", prie kurio prijungta viešoji sąsaja RTPD, kad kelių operatoriai galėtų pateikti komandiravimo deklaracijas.
- *Lex specialis* nuostatų vykdymas iš esmės užtikrinamas per VRI, susijusią su RTPD. Priimančiosios institucijos naudoja šį modulį visoms komandiravimo deklaracijoms peržiūrėti. Jos taip pat turi galimybę siųsti ūkio subjektui prašymus pateikti papildomų dokumentų (žr. 3.3.3 skirsnį). Jei veiklos vykdytojas neatsako per 8 savaitių terminą, priimančiosios institucijos per 25 dienų terminą gali paprašyti buveinės institucijų pateikti informaciją (žr. 3.4 skirsnį).

Atsakydamas į prašymus pateikti informaciją, veiklos vykdytojas turi galimybę bendrauti su priimančiosiomis institucijomis tiesiogiai portale. Visos kompetingos institucijos taip pat gali tarpusavyje keistis nemokamomis tekstinėmis žinutėmis. Bet kokią laisvuju tekstu pateiktą informaciją gali automatiškai išversti prie VRI prijungta paslauga (eTranslation)<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> RTPD naudotojo vadovą galima rasti šioje nuorodoje: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).

Moduliu "Kelių transportas - komandiravimo deklaracijos" galima naudotis tik tuo atveju, jei vežėjas yra pateikęs komandiravimo deklaraciją. Transporto operacijos, kurios nėra komandiravimo operacijos, negali būti rodomos šioje sąsajoje. Svarbu tai, kad transporto operacijos, kurios gali būti komandiravimo operacijos, bet dėl kurių vežėjas nepateikė komandiravimo deklaracijos, taip pat nebus rodomos modulyje "Kelių transportas - komandiravimo deklaracijos".

Net jei komandiravimo deklaracija pateikiama RPTD, vien tik per modulį "Kelių transportas - komandiravimo deklaracijos" priimančiosios institucijos negali patikrinti visų su komandiravimu susijusių elementų, pavyzdžiui, pašto dėžučių praktikos arba realių darbo santykių buvimo įsisteigimo valstybėje narėje.

Visais šiais atvejais papildomas VRI tyrimas turi būti atliekamas per kitą sąsają: modulį "*Kelių transportas - įsisteigimo sąlygos*" ir (arba) bendrąjį modulį "*Darbuotojų komandiravimas*". Pastarojo modulio naudojimas įteisintas Direktyva 2014/67 dėl komandiravimo vykdymo užtikrinimo. Priimančiosios institucijos gali siųsti standartizuotus informacijos prašymus, kad galėtų įvertinti, ar komandiravimas yra realus, užkirsti kelią piktnaudžiavimui ir apėjimui ir įvertinti, ar laikomasi taikomų darbo sąlygų, įskaitant darbo užmokestį<sup>35</sup>.

Institucijos, atsakingos už darbuotojų komandiravimo modulį, dažnai nėra tos pačios, kurios remiasi kelių transporto - komandiravimo deklaracijų moduliu. Todėl labai svarbus veiksmingas visų priimančiųjų institucijų bendravimas, nes priešingu atveju kelių transporto operacijos gali išvengti bet kokio VRI vykdymo užtikrinimo, jei veiklos vykdytojai nepateikia dokumentų. Priimančiųjų institucijų bendradarbiavimas taip pat būtinas siekiant kontroliuoti, kaip laikomasi komandiruotiems vairuotojams taikomų sąlygų.

#### **Apibendrinant:**

*Lex specialis* laikymosi kontrolė daugiausia vykdoma per VRI pagal toliau nurodytą procedūrą:

- **1 etapas:** Priimančiosios institucijos pateikia įmonei tiesioginį VRI prašymą. Prašymas automatiškai gaunamas pranešimą gavusiai įmonei.
- **2 etapas:** Įmonė gauna prašymą per RTPD ir per 8 savaites turi pateikti prašomus dokumentus.
- **3 etapas:** jei įmonė nepateikia dokumentų per 8 savaites, VRI informuoja priimančiąsias institucijas, kad jos gali prašyti buveinės šalies institucijų pagalbos.
- **4 etapas:** gavusios priimančiosios šalies institucijų prašymą, buveinės šalies institucijos susisieikia su įmone (įskaitant patikrinimus patalpose), kad per 25 darbo dienas gautų prašomus dokumentus. Šiuo tikslu buveinės valstybės narės institucijos turi prieigą prie visų mainų ir dokumentų, kuriuos priimančiosios institucijos gauna iš bendrovės.

Kartu su RPTD transporto institucijos turi turėti galimybę veiksmingai naudotis bendruoju darbuotojų komandiravimo moduliu, kad užkirstų kelią piktnaudžiavimui ir apėjimui, ypač tais atvejais, kai nėra komandiravimo deklaracijos.

<sup>35</sup> Naudotojo vadovą, skirtą bendrajam *Darbuotojų* modulio komandiravimui, rasite šioje nuorodoje: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

Skirtingos tos pačios valstybės narės institucijos gali būti atsakingos už skirtingus VRI modulius. Norint užtikrinti veiksmingą vykdymą, reikia, kad šios institucijos bendrautų tarpusavyje.

### 3.3.2 Tikslai

VRI kontrolė yra esminis veiksmingo komandiravimo ir susijusių taisyklių vykdymo aspektas. Atsižvelgiant į tai, kad keliuose turima nedaug laiko ir priemonių, išsamūs patikrinimai gali būti atliekami tik už patikrinimų keliuose ribų, o VRI sąsaja gali būti šių išsamesnių patikrinimų inicijavimo priemonė.

VRI patikrinimais, atliekamais pagal kelių transporto modulius, gali būti siekiama vieno ar kelių iš šių tikslų:

- išsiaiškinti komandiravimo situaciją.
- vertinti piktnaudžiavimą komandiruotės statusu apeinant individualiai darbo sutarčiai taikytiną teisę.
- nustatčius tikrą komandiravimo situaciją, kontroliuoti, ar laikomasi priimančiosios valstybės narės taikomų įdarbinimo sąlygų.

Jei atlikdamos VRI tyrimus transporto institucijos įtaria, kad įsisteigimo valstybėje narėje vykdomas fiktyvus savarankiškas darbas arba pašto dėžučių praktika, tolesni patikrinimai turi būti atliekami pagal atitinkamus modulius, įskaitant bendrąjį komandiravimo modulį ir įsisteigimo sąlygų modulį.

### 3.3.3 Dokumentai, kurių galima prašyti

Pagal *lex specialis* kompetentingos institucijos gali reikalauti, kad ūkio subjektas per aštuonias savaites per RPTD atsiųstų kopijas:

- tachografų įrašai;
- važtaraščiai (pvz., e. CMR);
- dokumentai, susiję su vairuotojo atlyginimu už komandiruotės laikotarpį;
- darbo sutartis;
- darbo laiko apskaitos žiniaraščiai, susiję su vairuotojo darbu;
- mokėjimus patvirtinantys dokumentai.

VRI patikrinimai gali apimti ne ilgesnį kaip vienerių metų komandiravimo laikotarpį nuo prašymo pateikti dokumentus pateikimo dienos ir gali būti susiję su vienu konkrečiu vairuotoju arba visais įmonės vairuotojais.

#### 3.3.3.1 Komandiravimo deklaracija

Informacija iš siunčiamų deklaracijų VRI saugoma 24 mėnesius. Jei nebus siunčiamų deklaracijų, įmonė nebus rodoma kelių transporto - siunčiamų deklaracijų modulyje, todėl gali

būti išvengta bet kokios nuodugnios kontrolės. Todėl labai svarbu, kad keliuose dirbantys vykdymo užtikrinimo pareigūnai praneštų kompetentingoms institucijoms apie tokių bendrovių egzistavimą. Ypač tais atvejais, kai komandiravimo situaciją nustato kelių eismo priežiūros pareigūnas ir kai nėra galiojančios deklaracijos, tolesnius tyrimus galima atlikti naudojantis bendruoju IMI modulių "Darbuotojų komandiravimas".

### **3.3.3.2 Krovinio važtaraščiai ir tachografo įrašai**

Krovinio važtaraščiuose pateikiama informacija apie vežimo operaciją. Tachografo įrašuose pateikiami svarbūs duomenys apie vairavimo ir poilsio laiką, taip pat duomenys apie transporto priemonės buvimo vietą.

Krovinio važtaraščiai ir tachografo įrašai padės nustatyti komandiravimo atvejus, įskaitant pradžios ir pabaigos laiką. Pavyzdžiui, jei važtaraštis patvirtina kabotažo situaciją, vairuotojas turėtų būti laikomas komandiruotu priimančiojoje valstybėje narėje.

Portale priimami šie patvirtinamųjų dokumentų formatai: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portalas taip pat suderinamas su visa tachografų programine įranga.

### **3.3.3.3 Dokumentai, susiję su darbo užmokesčiu, mokėjimus patvirtinantys dokumentai ir darbo laiko apskaitos žiniaraščiai**

Jei nustatoma tikra komandiravimo situacija, vairuotojas turėtų gauti atlyginimą ir dirbti priimančiosios šalies standartus atitinkantį darbo laiką.

Darbo laiko apskaitos žiniaraščiuose nurodytos valandos turi atitikti valandas, apskaičiuotas pagal važtaraštį ir tachografo duomenis. Darbo užmokesčio žiniaraščiuose nurodytos valandos turi atitikti darbo laiko apskaitos žiniaraščiuose nurodytas valandas. Po to darbo užmokesčio žiniaraščiai turėtų būti lyginami su banko pavedimais, siekiant įsitikinti, kad atlyginimas buvo išmokėtas visiškai.

### **3.3.3.4 Darbo sutartis**

Darbo sutartyje pateikiama esminė informacija, pagal kurią galima nustatyti nuolatinę darbo vietą ir komandiravimo atvejus. Pavyzdžiui, nuo 2022 m. rugpjūčio 1 d. darbo sutartyse turi būti pateikta rašytinė informacija apie darbo vietą ar vietas, darbo užmokesčių, darbo pobūdį ir darbdavio įmokas gaunančios socialinio draudimo įstaigos tapatybę<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Žr. *Direktyvą (ES) 2019/1152*.

## 3.4 Institucijų bendradarbiavimas

### 3.4.1 Savitarpio pagalba su įsisteigimo valstybe nare

Priimančiosios institucijos per VRI gali prašyti bendradarbiauti su įsisteigimo valstybe nare šiomis aplinkybėmis:

- Bendrovė per reikalaujamą laikotarpį neatsakė arba atsakė tik iš dalies į prašymą pateikti informaciją.
- Bendrovė tvirtina, kad tiriamuoju laikotarpiu ji nevykdė jokios veiklos teritorijoje, priešingai nei nustatė kelių priežiūros pareigūnas.
- Priimančiosios institucijos nori kontroliuoti, kad būtų laikomasi komandiruotam vairuotojui taikomų įdarbinimo sąlygų.
- Transporto vadybininkas teigia, kad vairuotojas dirba savarankiškai.

Atsižvelgiant į prašymo pobūdį, keistis informacija galima prašyti per įvairius VRI modulius, įskaitant RTPD ir bendrąjį *darbuotojų komandiravimo* modulį.

Kai pagalbos prašymas pateikiamas per VRI sistemą, įsisteigimo valstybės narės kompetentingos institucijos privalo užtikrinti, kad prašomą informaciją jos pateiktų per 25 darbo dienas.

### 3.4.2 Socialinių partnerių vaidmuo

Priklausomai nuo nacionalinių tradicijų, socialiniai partneriai gali imtis aktyvaus vaidmens užtikrinant *lex specialis* ir susijusių taisyklių vykdymą. Pavyzdžiui, Švedijoje komandiruotiems vairuotojams taikomos darbo sąlygos dažniausiai yra nustatytos kolektyvinėse sutartyse, o socialiniai partneriai prisiima visą atsakomybę už šių kolektyvinių sutarčių laikymosi kontrolę. Tokiais atvejais gera praktika būtų užtikrinti, kad socialiniai partneriai galėtų susipažinti su komandiravimo deklaracijomis, pateiktomis RTPD. Toks informavimas iš tiesų yra esminė sąlyga, kad socialiniai partneriai galėtų vykdyti tikslią kontrolę.

## **1 priedas: Kada vairuotojui taikomos komandiravimo taisyklės, o kada ne: paaiškinimas krovinių vežimo srityje.**

### **Vairuotojų komandiravimas pagal Direktyvą (ES) 2020/1057: Paaiškinimas ir taikymo srities paaiškinimas arba išbraukimas iš taikymo srities, susijęs su operacijomis**

#### **Įvadas**

Šis dokumentas atitinka poreikį išsamiai paaiškinti pagrindines komandiravimo taisyklių sąvokas, kad jas būtų galima taikyti. Jame žingsnis po žingsnio aiškinamos komandiravimo taisyklės: iš pradžių pagrindinės sąvokos (1 skyrius), tada supaprastintas paaiškinimas, padedantis ekspertui iš pradžių suprasti taisykles (2 skyrius), tada išsamus paaiškinimas su visomis sąlygomis ir kriterijais (3 skyrius).

Konkrečių komandiravimo taisyklių, taikomų kelių transporto sektoriaus vairuotojams (plg. *lex specialis*, Direktyva (ES) 2020/1057), supratimas buvo aptartas Komisijos ekspertų grupėje dėl vairuotojų komandiravimo, kurioje dalyvavo visų valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių atstovai. Komisijos tarnybos parengė aiškinamuosius dokumentus, kuriuos peržiūrėjo ir patvirtino Komisijos teisės tarnyba. Vis dėlto reikia pažymėti, kad ES teisės aiškinimas ir toliau priklauso Europos Sąjungos Teisingumo Teismo kompetencijai.

## 1. Pagrindinės sąvokos

	APIBRĖŽIMAS	TEISINIS PAGRINDAS
SKELBIMAS	<p>Krovinių vežėjas komandiruoja vairuotojus į kitos šalies teritoriją jų sąskaita ir jų nurodymu pagal sutartį, sudarytą tarp komandiruojančio krovinių vežėjo ir šalies, kuriai ketinama teikti vežimo paslaugas. Vairuotojas dirba tos šalies teritorijoje, jeigu komandiravimo laikotarpiu tarp komandiruojančio vežėjo ir vairuotojo yra darbo santykiai.</p> <p>Trumpai tariant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vairuotojas yra susijęs darbo santykiais su krovinių vežimo kelių transportu įmone (operatoriumi);</li> <li>• operatorius prašo šio vairuotojo teikti transporto paslaugas kitoje valstybėje narėje (kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ši įmonė).</li> </ul>	Bendrosios darbuotojų komandiravimo direktyvos 96/71/EB 1 straipsnio 3 dalies a punktas
ĮSISTEIGIMO VALSTYBĖ NARĖ	ten, kur įmonė yra įsisteigusi, neatsižvelgiant į tai, ar jos transporto vadybininkas yra kilęs iš kitos šalies.	Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 2 straipsnio 8 dalis
PRIIMANČIOJI VALSTYBĖ NARĖ	Šalis, kurioje atliekama transporto operacija (ir kuri nėra įmonės įsisteigimo šalis).	

	<b>APIBRĖŽIMAS</b>	<b>TEISINIS PAGRINDAS</b>
<b>TARPTAUTINĖ DVIŠALĖ OPERACIJA</b>	Prekių judėjimas tarp įsisteigimo valstybės narės ir kitos šalies (valstybės narės arba trečiosios šalies). Operacija apima dvi šalis, iš kurių viena yra įsisteigimo šalis (pradžioje arba pabaigoje).	Direktyvos (ES) 2020/1057 10 konstatuojamoji dalis ir 1 straipsnio 3 dalis
<b>TARPTAUTINĖS NEDVIŠALĖS OPERACIJOS / KRYŽMINĖS PREKYBOS OPERACIJOS</b>	Operacija apima dvi šalis, iš kurių nė viena nėra operaciją vykdančio ūkio subjekto įsisteigimo šalis (pakraunama vienoje, o iškraunama kitoje).	Direktyvos 2020/1057 13 konstatuojamoji dalis
<b>KABOTAŽAS</b>	Nacionalinis vežimas už atlygį, kurį priimančiosios valstybės narės teritorijoje laikinai vykdo kitoje valstybėje narėje įsisteigęs vežėjas.	Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 2 straipsnio 6 dalis
<b>KELIONĖ KROVINIO</b> BE	Tuščias reisas (transporto priemonėje nebėra krovinių), atliekamas kartu su kitu reisui su kroviniu.	Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 2 straipsnio 2 dalis
<b>TRANZITAS</b>	Judėjimas per šalies teritoriją nevykdant jokios pakrovimo ar iškrovimo veiklos. Nėra jokio ryšio tarp vairuotojo veiklos ir valstybės narės, per kurią vykstama tranzitu.	Direktyvos (ES) 2020/1057 11 konstatuojamoji dalis ir 1 straipsnio 5 dalis
<b>PAPILDOMA VEIKLA</b>	Papildoma veikla yra pakrovimo ir (arba) iškrovimo operacija, atliekama vykdant dvišalę operaciją valstybėse narėse arba trečiojoje šalyje, kurias vairuotojas kerta, su sąlyga, kad vairuotojas nekrauna ir neiškrauna prekių toje pačioje valstybėje narėje (tai būtų kabotažas).	Direktyvos (ES) 2020/1057 1 straipsnio 3 dalies trečia pastraipa



	APIBRĒŽIMAS	TEISINIS PAGRINDAS
		Pastaba: krīžminēs prekybos operācijas nekada nesūģusios su īģisteģimo Ńalimi, o papildoma veikla ģali būģi susģjusi su īģisteģimo Ńalimi.

## 2. Į komandiravimo apimtį ir už jos ribų: supaprastintas paaiškinimas

<p><b>Pagrindinė taisyklė</b></p>	<p>Atkreipkite dėmesį į tai, ar įsisteigimo šalis yra ta, kurioje prasideda arba baigiasi konkreti transporto operacija. Tokiu atveju komandiravimo taisyklės netaikomos. Jei ryšys su įsisteigimo šalimi išlieka, komandiravimo taisyklės NĖRA taikomos.</p> <p><i>Lex Specialis</i> dėl vairuotojų komandiravimo nurodo operacijos rūšį, pagal kurią nustatoma, ar taikomos komandiravimo taisyklės. Tekste minimos trys pagrindinės transporto operacijų rūšys: dvišalės, kabotažinės ir kryžminės. Atitinkamai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dvišalė sutartis niekada nepatenka į taikymo sritį.</li> <li>2. Kabotažas visuomet yra įtrauktas į taikymo sritį.</li> <li>3. Kryžminės prekybos operacijos patenka į taikymo sritį, tačiau yra tam tikrų šios pagrindinės taisyklės išimčių.</li> </ol>	<p>Pavyzdys:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ryšys su įsisteigimo šalimi išlieka (dvišalė operacija): jei transporto operacijos pradžioje ir (arba) pabaigoje yra įsisteigimo šalis, vairuotojas nelaikomas komandiruoju.</li> <li>• Ryšys su įsisteigimo šalimi prarandamas (kabotažas ir kryžminė prekyba): taikomos komandiravimo taisyklės.</li> </ul>
<p><b>Pagrindinės taisyklės išimtys</b></p>	<p>komandiravimo taisyklės NĖRA taikomos / vairuotojas NĖRA laikomas komandiruoju</p>	
<p><b>1.</b></p>	<p>Į komandiravimo sritį nepatenka ribotas skaičius papildomų veiklų, jei jos atliekamos dvišalės operacijos metu (1 + 1 ir 0 + 2 išimtys).</p>	<p>Pavyzdys: jei dvišalės operacijos metu vairuotojas pakrauna krovinį vienoje šalyje ir iškrauna krovinį kitoje</p>

	Papildoma veikla gali būti įtraukta arba neįtraukta į taikymo sritį, priklausomai nuo to, ar jai taikomos 1 + 1, ar 0 + 2 išimtys.	šalyje, iš kurių nė viena nėra įsisteigimo šalis, ši papildoma veikla NEpatenka į taikymo sritį.
2.	Kombinuotojo vežimo atveju, kai pradinę arba galutinę kelio atkarpą sudaro tik tarptautinio dvišalio vežimo operacija	Direktyvos (ES) 2020/1057 12 konstatuojamoji dalis ir 1 straipsnio 6 dalis.
3.	Tranzitas	Vairuotojas kerta šalį neatlikdamas jokių pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiksmų (leidžiama sustoti).
<b>Kelionė be krovinio (važiuojant tuščiomis)</b>	Kelionė be krovinio patenka arba nepatenka į taikymo sritį, priklausomai nuo to, ar operacija, dėl kurios ši kelionė be krovinio pradedama arba inicijuojama, pati patenka į taikymo sritį, ar nepatenka.	Kelionė be krovinio NEpatenka į taikymo sritį, jei ji atliekama vykdant dvišalę operaciją (taikoma išimtis). Kelionė be krovinio ĮTRAUKIAMA į taikymo sritį, jei ji atliekama vykdant kabotažą arba tarptautinę ne dvišalę operaciją ir (arba) kryžminę prekybą.

### 3. Į komandiravimo sritį ir už jos ribų: vertinimas pagal transporto operaciją

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
Kabotažas	Visa operacija nuo pakrovimo iki iškrovimo vyksta šalies, kurioje operatorius nėra įsisteigęs, teritorijoje.	X		<u>Komandiravimo situacijos pradžia:</u>  Komandiravimo situacija prasideda tik tada, kai vairuotojas pradeda kelionę be krovinio į vietą, kurioje pakraus kabotažo sąlygomis vežamas prekes.

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	<p>Kabotažo metu VISADA taikomos komandiravimo taisyklės.</p> <p>Kad būtų galima atlikti kabotažo operacijas, pirmiausia reikia atlikti tarptautinę dvišalę operaciją. Kabotažo operacijas galima atlikti tik visiškai iškrovus su tarptautiniu atvykstanuoju reisų susijusias prekes (Reg1072/2009).</p> <p>Nuorodos: Reg. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalis, Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 7 punktas.</p>			<p><u>Komandiravimo situacijos pabaiga:</u></p> <p>Komandiravimas tęsiasi kabotažo operacijos vykdymo metu ir baigiasi, kai prekės iškraunamos ir kabotažo operacija baigiama.</p> <p><u>Po to grįžimas į įsisteigimo šalį</u></p> <p>Jei vairuotojas grįžta į įsisteigimo šalį pasibaigus kabotažo operacijai su tuščiu sunkvežimiu arba su naujomis prekėmis, įkeltomis vykdant naują dvišalę operaciją, vairuotojas nelaikomas komandiruoju nuo kabotažo prekių iškrovimo pabaigos.</p>
<p>Kryžminės prekybos operacijos už įsisteigimo šalies ribų:</p>	<p>Transporto operacijos, atliekamos tarp dviejų šalių, iš kurių nė viena nėra operatoriaus įsisteigimo šalis.</p> <p>Taikomos skelbimo taisyklės.</p>	<p>X</p>		<p><u>Komandiravimo situacijos pradžia:</u></p> <p>Komandiravimo situacija prasideda ne iš karto pasibaigus tarptautinei dvišalei operacijai, o tik tada, kai vairuotojas pradeda kelionę be krovinių į pakrovimo vietą toje valstybėje narėje, kad pakrautų prekes, kurios turi būti vežamos pagal kryžminę prekybą.</p>

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
pakrovimas ir iškrovimas (ne vienpusio vežimo operacijos metu).	Nuorodos: Direktyvos 2020/1057 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse kryžminės prekybos operacijos vadinamos "nedvišalėmis transporto operacijomis".			<p>Kol prekės nėra iškrautos, vairuotojas laikomas komandiruoju toje šalyje, iš kurios jis pradėjo kelionę be krovinio, kad pakrautų prekes, kol išvažiuoja iš tos šalies, o nuo tos šalies sienos kirtimo vietos jis laikomas komandiruoju toje šalyje, kurioje prekės iškraunamos, kol baigia iškrauti prekes.</p> <p><u>Komandiravimo situacijos pabaiga:</u></p> <p>Vairuotojas lieka komandiruoju toje šalyje, kol prekės iškraunamos.</p> <p><u>Po to - kelionė be krovinio arba nauja dvišalė operacija</u></p> <p>Komandiravimo taisyklės netaikomos atgalinei kelionei be krovinio per šalies, kurioje prekės buvo iškrautos, teritoriją ir atgal į įsisteigimo šalį.</p>

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
				<p>Tas pats pasakytina ir tuo atveju, kai vairuotojas pradeda naują dvišalį reisą (kurio paskirties / iškrovimo šalis yra įsisteigimo šalis): nuo to momento, kai iškraunamos prekės, susijusios su kryžminės prekybos operacija, iki galutinės paskirties vietos įsisteigimo šalyje, vairuotojas nelaikomas komandiruotu.</p>
<p>Kombinuotojo transporto operacijos pradinis ir galutinis kelio etapas</p>	<p>Kai vairuotojas dalyvauja mišriojo vežimo operacijoje, pradinio arba galutinio kelio etapo metu teikiamos paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare, jei pats kelio etapas yra dvišalis vežimas.</p> <p>Pastaba: išsamų paaiškinimą apie jungtinį transportą ir vykdymo užtikrinimą rasite TRACE 2 Patekimo į rinką tikslinės grupės parengtose gairėse.</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Kombinuotojo vežimo atveju, kai pradinę arba galutinę kelio atkarpą sudaro tarptautinis dvišalis vežimas, vairuotojas nelaikomas komandiruotu.</p>

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	<p>Kombinuotojo vežimo operacija - tai krovinių vežimas iš vienos šalies į kitą, kai dalis krovinių vežama geležinkeliu, vidaus vandenimis arba jūra. Kombinuotojo vežimo operacija laikoma tarptautine, kai bent viena iš transporto rūšių kerta sieną.</p> <p>Kombinuotasis vežimas pagal ES taisykles - tai krovinių vežimas iš vienos valstybės narės į kitą, kai krovininė kelių transporto priemonė (priekaba, puspriekabė, vilkikas arba be vilkiko) keičia kėbulą arba konteinerį, kurio ilgis ne mažesnis kaip 20 pėdų, <u>pradiniame arba galutiniame kelionės etape važiuoja keliu</u>, o kitame - geležinkeliu, vidaus vandenų keliu arba jūrų transportu, kai ši atkarpa yra ilgesnė kaip 100 km ir sudaro pradinį arba galutinį kelionės etapą.</p> <p>Kombinuotojo transporto operacijos kelių etapas gali būti vykdomas vienos valstybės</p>			

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	<p>narės teritorijoje arba apimti kelias valstybes nares.</p> <p>Direktyvos (ES) 2020/1057 12 konstatuojamoji dalis ir 1 straipsnio 6 dalis.</p> <p>1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių rūšių bendrųjų taisyklių nustatymo</p>			
Tarptautinė dvišalė operacija	Transporto operacija, atliekama tarp dviejų šalių, iš kurių viena yra operatoriaus įsisteigimo šalis.		<b>X</b>	<u>Trukmė:</u>



OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	<p>Skelbimo taisyklės netaikomos.</p> <p>Nuoroda: Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 3 punkto antra pastraipa</p>			<p>Visą dvišalių operacijų (susijusių su įsisteigimo šalimi operacijos pradžioje arba pabaigoje) laikotarpį vairuotojui netaikomos komandiravimo taisyklės.</p> <p><u>Kelių dvišalių operacijų atvejis</u></p> <p>Vienos kelionės metu gali būti atliekamos kelios dvišalės vežimo operacijos, kurių kiekviena įforminama atskiru važtaraščiu ir kurios apima įsisteigimo šalį (kelionės pradžioje arba pabaigoje), ir joms netaikomos komandiravimo taisyklės.</p> <p>Direktyvos (ES) 2020/1057 10 konstatuojamoji dalis</p> <p>Pavyzdžiai:</p>

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
				<p>- Iš įsisteigimo šalies: įsisteigimo šalyje pakrautos prekės iš dalies iškraunamos trijose skirtingose šalyse pagal tris skirtingus važtaraščius.</p> <p>- Į įsisteigimo šalį: prekės, pakrautos šalyje, kuri nėra įsisteigimo šalis, iš dalies iškraunamos dviejose kitose šalyse pagal du važtaraščius, o po to galutinai iškraunamos įsisteigimo šalyje (pagal trečiąjį važtaraštį).</p>
<p>Dvišalė operacija</p> <p>+ vienas pakrovimas ir (arba) iškrovimas šalyje, kurią vairuotojas kerta (1+1)</p>	<p>Viena pakrovimo ir (arba) iškrovimo operacija šalyje, kurią vairuotojas kerta, laikoma nepatenkančia į komandiravimo taisyklių taikymo sritį, nors ši operacija nėra operacijos, susijusios su įsisteigimo šalimi, dalis.</p> <p>Norint pasinaudoti šia išimtimi, reikia įvykdyti dvi kumuliacines sąlygas:</p>		<b>X</b>	<p>Visą "1+1" operacijos laiką vairuotojas negali būti laikomas komandiruoju darbuotoju.</p> <p><u>Pradžia ir pabaiga:</u></p> <p>Pagal šią 1+1 taisyklę, kai vykdoma dvišalė operaciją vykdoma keli papildomi veiksmai, pirmajam veiksmui komandiravimo taisyklės netaikomos. Kitoms veikloms komandiravimo taisyklės taikomos, nes vairuotojas jau pasinaudojo galimybe vykdyti vieną papildomą</p>

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dvišalė operacija (nepatenkanti į komandiravimo taisyklių taikymo sritį), pradėta prieš atliekant pakrovimo-iškrovimo operaciją;</li> <li>• Prekių pakrovimas ir iškrovimas negali būti vykdomi toje pačioje šalyje (nes tai būtų laikoma kabotažu ir todėl patektų į taikymo sritį).</li> </ul> <p><u>Vieną papildomą veiklą gali sudaryti:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vieną kartą pakraunant arba iškraunant atskirai; ARBA</li> <li>• vienas prekių pakrovimas A šalyje ir vienas tų pačių prekių iškrovimas B šalyje vykdant dvišalę operaciją.</li> </ul> <p><u>1+1 taisyklė:</u></p>			<p>pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiklą, kuriai taikoma išimtis. Jei vykdoma daugiau nei 1 papildoma veikla, komandiravimas taikomas nuo prekių pakrovimo iki papildomos veiklos pabaigos iškrovimo metu*: tada vairuotojas vėl pradeda vykdyti dvišalę operaciją ir išimtis taikoma iš naujo.</p>

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	<p>Jei vairuotojas atlieka dvi dvišales operacijas, jis gali pridėti 1 operaciją kiekvienai dvišalei operacijai.</p> <p>Kai atliekamos dvi dvišalės operacijos iš įsisteigimo valstybės narės ir į įsisteigimo valstybę narę, kiekvienos iš šių dviejų operacijų metu gali būti atliekama papildoma neapmokestinama kryžminės prekybos operacija. Tai vadinamoji 1+1 taisyklė.</p> <p>Viena papildoma veikla, kuriai taikoma išimtis, gali apimti <u>ir</u> pakrovimo, ir iškrovimo veiksmus.</p> <p>Viena papildoma veikla, kuriai taikoma išimtis, gali būti:</p>			

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- krovimo veiksmas;</li> <li>- iškrovimo veiksmas;</li> <li>- pakrovimo ir iškrovimo veiksmas.</li> </ul>			
<p>Dvišalė operacija</p> <p>+ du pakrovimai / iškrovimai per šią dvišalę operaciją</p>	<p><u>0+2 taisyklė:</u></p> <p>Jei vairuotojas nepasinaudojo galimybe atlikti vieną papildomą pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiklą, kuriai taikoma išimtis, dvišalio vežimo iš įsisteigimo valstybės narės operacijos metu, o po šios operacijos atliekama dvišalė grįžimo į įsisteigimo valstybę narę operacija, vykdant šią dvišalę grįžimo operaciją galima atlikti dvi papildomas pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiklas, kurioms taikoma išimtis. Tai vadinamoji 0+2 taisyklė.</p> <p>Kumuliacinės sąlygos, kurios turi būti įvykdytos, kad būtų galima pasinaudoti lengvata:</p>		<b>X</b>	<p>Visą 0+2 operacijos laiką vairuotojas negali būti laikomas komandiruoju darbuotoju.</p>

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vykstanti dvišalė operacija, kurios metu vairuotojas nepasinaudojo galimybe atlikti vieną papildomą pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiklą, kuriai taikoma išimtis;</li> <li>• po šios operacijos atliekama dvišalė grįžimo į įsisteigimo šalį operacija;</li> <li>• galima vykdyti dvi papildomas pakrovimo ir (arba) iškrovimo veiklas, kurioms taikoma išimtis, jei jos vykdomos ne toje pačioje šalyje.</li> </ul>			
Kombinuotojo transporto pradinis arba galutinis etapas  Operacija	Jei kelio ruožą sudaro tarptautinio dvišalio vežimo operacija.  12 konstatuojamoji dalis  1.6 straipsnis. 6		<b>X</b>	

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
	Kombinuotasis transportas: Tarybos direktyva 92/106/EEB			
Tranzitas	<p>Tranzito atveju komandiravimo taisyklės visada netaikomos. Vairuotojas nelaikomas komandiruotu į šalį, kurioje jis (ji) tik vyksta tranzitu: keliauja per valstybės narės teritoriją, nevykdydamas jokios krovinių pakrovimo ar iškrovimo veiklos.</p> <p>Vairuotojas gali pasinaudoti kasdieniniu ar kassavaitiniu poilsiu: kasdieninis ar kassavaitinis poilsis, kai vairuotojas važiuoja, nėra komandiravimo sąlyga.</p>		X	Pvz.: jei vykdoma kryžminės prekybos operacija tarp A šalies (kurioje prekės pakraunamos) ir C šalies (kurioje prekės iškraunamos), vairuotojas bus laikomas komandiruotu A šalyje (iki išvykimo iš šalies per sienos kirtimo punktą) ir komandiruotu C šalyje, bet nebus laikomas komandiruotu B šalyje, kurią vairuotojas kerta pakeliui į C šalį.

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
<p>Tuščios kelionės / kelionės be krovinio</p>	<p>Kelionė be krovinio patenka arba nepatenka į taikymo sritį, priklausomai nuo to, ar operacija, dėl kurios ši kelionė be krovinio pradedama arba inicijuojama, pati patenka į taikymo sritį, ar nepatenka.</p> <p>Išimtis netaikoma:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kelionė be krovinio, susijusi su dvišale kelione (pvz., "grįžimas namo į įsisteigimo šalį");</li> <li>• reisas be krovinio, atliekamas tarp dviejų iš eilės dvišalių operacijų.</li> </ul> <p>Neapmokestinama: kelionė be krovinio, atliekama vykdant kabotažo arba kryžminės prekybos operaciją (tarptautinė nedvišalė operacija).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>Iš esmės komandiravimas baigiasi iškrovus prekes, vežamas vykdant operaciją, kuriai taikomos komandiravimo taisyklės (pvz., kabotažo ar kryžminės prekybos atveju). Tolesnio iškrauto reiso priskyrimas komandiravimui arba atleidimas nuo komandiravimo priklauso nuo to, ar naujai operacijai, dėl kurios atliekamas tas iškrautas reisas, taikomos komandiravimo taisyklės, ar ne.</p> <p>Kai vairuotojas įvažiuoja į priimančiosios šalies teritoriją su tuščiu sunkvežimiu, kad pakrautų krovinį ir galėtų jį eksploatuoti pagal komandiravimo taisykles, vairuotojas pradedamas komandiruoti į tą valstybę narę nuo įvažiavimo į tos valstybės narės teritoriją.</p> <p>Jei atliekamos dvi iš eilės dvišalės operacijos (viena iš įsisteigimo A šalies į B šalį, o po to - iš C šalies į A šalį), tuščiam važiavimui iš B šalies (po iškrovimo) į C šalį (pakrovimui) komandiravimo taisyklės netaikomos.</p>



OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
				<p>Į taikymo sritį (pavyzdys iš Komisijos klausimų ir atsakymų):</p> <p>Vairuotojas atlieka dvi skirtingas keliones be krovinio ir vieną kryžminę operaciją tarp jų.</p> <p>Kelionių tarp A, B ir C šalių seka</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Be krovinio iš taško A į tašką B</li> <li>2. Kryžminė prekyba iš B į C</li> <li>3. Be krovinio iš C į A</li> </ol> <p>Kelionė be krovinio iš A šalies į B šalį vykdoma kartu su kryžminės prekybos operacija, prasidedančia B šalyje. Kitaip tariant, vairuotojas vyksta į B šalį, kad B šalyje pakrautų prekes kryžminės prekybos operacijai (tarp B ir C). Todėl vairuotojas laikomas komandiruoju į B šalį nuo atvykimo į šią šalį iki išvykimo iš jos. Šis laikotarpis apima važiavimą tuščiu sunkvežimiu į pakrovimo vietą B šalyje, prekių pakrovimą B šalyje ir jų vežimą per šios šalies teritoriją.</p>

OPERACIJOS	SPRENDŽIAMIEJI ELEMENTAI	IN SCOPE	OUT APIMTIES	Komandiravimo pradžia ir pabaiga
				<p>Tuomet vairuotojas laikomas komanduruotu į C šalį nuo atvykimo į šią šalį iki išvykimo iš jos.</p> <p>Vairuotojas nelaikomas komanduruotu šalyse, per kurias jis (ji) važiuoja tranzitu (nevykdo pakrovimo / iškrovimo operacijų), siekdamas atlikti kryžminės prekybos operaciją tarp dviejų kitų šalių.</p>

## **2 priedas: Kada vairuotojui taikomos komandiravimo taisyklės, o kada ne: paaiškinimai dėl keleivių vežimo**

Toliau pateikta lentelė ir paaiškinimai pagrįsti Komisijos tarnybų parengtu dokumentu "Klausimai ir atsakymai". Atsižvelgiant į keleivių vežimo ypatumus, šiuo dokumentu siekiama nustatyti komandiravimo taisyklių taikymo skirtumus kroviniam ir keleiviniam transportui ir paaiškinti, ar tam tikros keleivių vežimo reisų rūšys patenka į taikymo sritį, ar ne.

Priminimas: kaip ir krovinių vežimo atveju, Direktyvoje (ES) 2020/1057, nustatant, ar vairuotojas, dalyvaujantis vežimo operacijoje (-ose), patenka į komandiravimo taikymo sritį, ar ne, remiamasi vežimo operacijos kriterijais. Todėl toliau pateiktoje lentelėje vadovaujamosi šia logika: joje išskiriamos skirtingos transporto operacijos, kad būtų galima nustatyti, ar vairuotojas patenka į komandiravimo sritį, ar ne.

Pastaba: toliau pateiktuose pavyzdžiuose A šalis visada yra ta vieta, kurioje įsteigta įmonė ir iš kurios prasideda kelionė.

### **1. SUPAPRASTINTAS PAAIŠKINIMAS**

Pirmiau pateikti paaiškinimai dėl komandiravimo taisyklių taikymo kroviniam transportui galioja ir keleiviniam transportui, išskyrus keletą atvejų. Šie atvejai yra šie:

#### **1.1 Iš anksto sudaryta keleivių grupė**

iš anksto sudarytos grupės keleivių išlaipinimas įvairiose vietose nereguliariuoju transportu

Vykdamas dvišalį skrydį iš A į B/C/D/... su iš anksto sudaryta keleivių grupe, keleivių išlaipinimas skirtingose B/C/D/... šalies vietose nekeičia operacijos pobūdžio. Tai tebėra dvišalė operacija, kuriai netaikomos komandiravimo taisyklės, nepaisant to, kad keleiviai išlaipinami skirtingose vietose (su sąlyga, kad nauji keleiviai neįlaipinami B/C/D/... šalyse).

Reguliaraus transporto atveju, kai iš A šalies į C šalį vykstama per B šalį, ta pati nuostata taikoma (netaikoma komandiravimo taisyklėms), net jei vairuotojas įlaipina naujus keleivius B šalyje. Ta pati nuostata taikoma, kai vairuotojas išlaipina keleivius skirtingose šalyse prieš atvykdamas į C šalį.

Vietinės ekskursijos su iš anksto sudaryta keleivių grupe nereguliariu transportu

Dvišalės kelionės iš A į B su iš anksto sudaryta keleivių grupe atveju komandiravimo taisyklės netaikomos vietinėms ekskursijoms B šalyje su ta pačia grupe, jei:

1. tai ta pati iš anksto sudaryta grupė (B šalies nerezidentų);

2. vietinės ekskursijos vykdomos ta pačia transporto priemone arba kita to paties vežėjo ar vežėjų grupės transporto priemone, kuri teikė tarptautinę paslaugą;
3. visa operacija atliekama naudojant vieną kelionės lapą.

## 1.2 Dvi neapmokestinamos papildomos veiklos rūšys

Vairuotojas negali vykdyti dviejų papildomų neapmokestinamų veiklų grįžtant į įsisteigimo valstybę narę, jei vykdant dvišalę operaciją iš įsisteigimo valstybės narės nebuvo vykdoma jokia papildoma veikla. Tokia galimybė yra krovinių vežimo atveju, bet ne keleivių vežimo atveju (Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa).

## 2. Į KOMANDIRAVIMO SRITĮ IR UŽ JOS RIBŲ

OPERACIJOS	Į taikymo sritį arba už jos ribų: paaiškinimas
DVIŠALĖS KELIONĖS	
Retkarčiais vežti	
Dvi dvišalės operacijos  Iš anksto sudarytos keleivių grupės vežimas iš šalies A į šalį B ir atgal iš B į A su kita iš anksto sudaryta keleivių grupe	Visai kelionei komandiravimo taisyklės netaikomos, nes tai yra du tarptautiniai dvišaliai reisai su sąlyga, kad kiekvienai dvišalei operacijai taikomas atskiras kelionės lapas. *
Dvišalė operacija, kai priimančiojoje šalyje yra dvi ar daugiau steigimo vietų  Iš anksto sudarytos keleivių grupės vežimas iš A šalies į B šalį ir keleivių išlaipinimas skirtingose B šalies vietose	Visai kelionei komandiravimo taisyklės netaikomos, nes išvykimo vietų skaičius toje pačioje paskirties šalyje (B) nekeičia dvišalio operacijos pobūdžio. Visa operacija atliekama su vienu kelionės lapu.
Dvišalės operacijos su keliais iškrovimo punktais daugiau nei vienoje priimančiojoje šalyje	Visai kelionei komandiravimo taisyklės netaikomos, nes laikoma, kad kelionė iš A šalies į B šalį ir iš jos į C šalį yra dvi dvišalės kelionės iš A šalies (pirmoji dvišalė kelionė yra iš A į B, o

OPERACIJOS	Į taikymo sritį arba už jos ribų: paaškinimas
Iš anksto sudarytos keleivių grupės vežimas iš A šalies; kai kurie keleiviai išlaipinami B šalyje, kiti - C šalyje.	antroji - iš A į C), jei joms taikomas tas pats kelionės lapas.
<p>Dvišalės operacijos su vietinėmis ekskursijomis vienoje priimančiojoje šalyje vienai iš anksto sudarytai keleivių grupei ir atgal į įsisteigimo šalį A</p> <p>Iš anksto sudarytos keleivių grupės vežimas iš šalies A į šalį B. Šalyje B grupė vežama į įvairias vietines ekskursijas skirtinguose miestuose. Grupė vežama atgal į A šalį.</p>	<p>Dvišalėms operacijoms iš šalies A į šalį B ir vietinei ekskursijai šalyje B komandiravimo taisyklės netaikomos, jei:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. tai ta pati iš anksto sudaryta grupė</li> <li>2. turi būti organizuojamos vietinės ekskursijos. <ul style="list-style-type: none"> <li>- pagal tarptautinę atsitiktinių atvejų tarnybą</li> <li>- grupės keleivių nerezidentų, kuriuos anksčiau vežė tarptautinę paslaugą teikęs vežėjas</li> <li>- ta pačia transporto priemone arba kita to paties vežėjo ar vežėjų grupės transporto priemone, kuri vykde tarptautinę paslaugą.</li> </ul> </li> <li>3. visa operacija atliekama su vienu kelionės lapu.</li> </ol>
<p>Tas pats kaip pirmiau, bet vairuotojas grįžta į šalį be keleivių.</p> <p>Tas pats, bet vairuotojas ir keleiviai grįžta į A šalį lėktuvu.</p>	<p>Visai kelionei, įskaitant vietinę ekskursiją ir kelionę atgal į A šalį be keleivių, komandiravimo taisyklės netaikomos.</p> <p>Nors vairuotojas neveža iš anksto sudarytos keleivių grupės atgal į A šalį, paslaugos pobūdis iš esmės nesiskiria nuo ankstesnio atvejo (važiavimas su grupe atgal į šalį), jei vežėjas neteikia paslaugų B šalies vietos rinkoje.</p>
Dvišalės operacijos su vietinėmis ekskursijomis į daugiau nei vieną priimančiąją šalį vienai iš anksto sudarytai keleivių grupei ir atgal	Visai kelionei, įskaitant vietines ekskursijas daugiau nei vienoje priimančiojoje šalyje, komandiravimo taisyklės netaikomos, jei:

OPERACIJOS	Į taikymo sritį arba už jos ribų: paaiškinimas
<p>Veža iš anksto sudarytą keleivių grupę iš šalies A į B/C/D ir atgal į A. Šalyje B/C/D grupė vežama į įvairias vietines ekskursijas skirtinguose miestuose. Grupė vežama atgal į A šalį.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. grupė visada yra ta pati; tai iš anksto sudaryta grupė.</li> <li>2. Paslauga buvo parduota A šalies rinkos klientams ir išlieka glaudžiai su ja susijusi, neatsižvelgiant į tai, kad dalis paslaugos teikiama užsienyje, vienoje ar keliose šalyse.</li> </ol> <p>Visa operacija atliekama su kelionės lapu.</p>
<p>Retkarčiais kelionė į abi puses, prasidedanti ir pasibaigianti priimančiojoje valstybėje narėje</p> <p>A šalyje įsteigtos įmonės įdarbintas vairuotojas važiuoja tuščias į B šalį. B šalyje vairuotojas pradeda kelionę iš anksto sudarytai turistų grupei, nuveždamas juos į įvairias šalis ir parveždamas atgal į B šalį.</p>	<p>Reikia vadovautis nedvišalių reisų (iš esmės priklausančių komandiravimo taisyklių taikymo sričiai) ir reisų be krovinio kriterijais.</p> <p>Nuo sienos kirtimo į B šalį kelionei taikomos komandiravimo taisyklės (nes tai yra nedvišalė tarptautinė kelionė). Komandiravimo taisyklės taikomos tol, kol vairuotojas išlaipina keleivius B šalyje. Vairuotojo kelionė atgal į A šalį be keleivių (kelionė be krovinio) nepatenka į komandiravimo taisyklių taikymo sritį.</p>
<p><b>KOMBINUOTASIS NEREGULIARUSIS TRANSPORTAS</b></p>	
<p>Skriskite ir važiuokite pirmyn ir atgal</p> <p>A šalyje įsteigtos įmonės įdarbintas vairuotojas su iš anksto sudaryta grupe išvyksta iš A šalies ir joje baigiasi. Grupė skrenda lėktuvu į B šalį, iš kurios ji vyksta į B šalį, o iš ten - su A šalyje registruotu autobusu ir to paties A šalies operatoriaus, kuris organizavo skrydį, įdarbintu vairuotoju. Pasibaigus</p>	<p>Vairuotojui komandiravimo taisyklės taikomos nuo to momento, kai jis pradeda važiuoti paimti keleivių į B šalį, ir baigiasi, kai jis nustoja dirbti vykdydamas šią kelionę. Jei grupę iš anksto sudarytų kelionių agentas, kuris nėra A šalies tolimojo susisiekiimo autobusų įmonė (operatorius), įlaipinantis ir išlaipinantis keleivius B šalyje, scenarijaus pobūdis nepasikeis. Visa vežimo kelių transportu operacija atliekama pagal kelionės lapą. Kita transporto priemonė (pvz., skrydis) neturi jokios reikšmės komandiravimo</p>

OPERACIJOS	Į taikymo sritį arba už jos ribų: paaškinimas
kelionei autobusu B šalyje, vairuotojas ir grupė grįžta atgal į šalį su tuo pačiu operatoriumi.	situacijai, nes Direktyva (ES) 2020/1057 taikoma tik kelių transporto operacijoms.
Reguliarus transportas	
<p>Dvi dvišalės operacijos</p> <p>A šalyje įsteigtos įmonės vairuotojas teikia keleivių vežimo paslaugą reguliariu maršrutu A-B-C be tarpinių sustojimų. Vairuotojas įlaipina keleivius A šalyje, išlaipina juos B šalyje, iš kurios vairuotojas paima keleivius ir parveža juos į A šalį.</p>	<p>Visa kelionė (abi dvišalės operacijos) nepatenka į komandiravimo taisyklių taikymo sritį.</p> <p>Pagrindinis transporto dokumentas, leidžiantis kelių inspektoriui nustatyti transporto veiklos rūšį, yra leidimas, kuriame, be kita ko, nurodoma paslaugos rūšis, maršrutas, stotelės ir tvarkaraštis: Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 6 straipsnyje nurodyta, kad reguliarioms paslaugoms teikti reikalingas leidimas, ir numatyta, kokia informacija turėtų būti pateikta tokiaime leidime.</p>
<p>Dvišalės operacijos su trimis iškrovimo vietomis</p> <p>Vairuotojas, įdarbintas A šalyje įsteigtoje įmonėje, teikia transporto paslaugą reguliariu maršrutu iš A šalies į B šalį su tarpiniais sustojimais C ir D šalyse, skirtais tik keleiviams išlaipinti.</p>	<p>Direktyvos (ES) 2020/1057 10 konstatuojamoji dalis: "Kai vairuotojas vykdo dvišales vežimo operacijas iš valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi įmonė (toliau - įsisteigimo valstybė narė), į kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritoriją arba atgal į įsisteigimo valstybę narę, paslaugos pobūdis yra glaudžiai susijęs su įsisteigimo valstybe nare. Gali būti, kad vairuotojas vienos kelionės metu atlieka kelias dvišales transporto operacijas."</p> <p>Kadangi vienos kelionės metu gali būti atliekamos kelios dvišalės vežimo operacijos, kurioms netaikomas reikalavimas vežti keleivius, vairuotojui nebuvo taikomos komandiravimo taisyklės visos kelionės metu.</p>

OPERACIJOS	Į taikymo sritį arba už jos ribų: paaiškinimas
	Vairuotojas išlaipino keleivius (kurie įlipo A šalyje) trijose skirtingose šalyse.
<p>Dvišalės operacijos su trimis paėmimo vietomis</p> <p>Atlikęs ankstesniame pavyzdyje aprašytas operacijas, vairuotojas teikia vežimo paslaugą reguliaria linija iš šalies B į šalį A, su tarpiniais sustojimais E ir F šalyse, skirtais tik keleiviams įlaipinti. Vairuotojas išlaipina visus keleivius B šalyje.</p>	Vairuotojas atliko tris dvišales operacijas per vieną kelionę atgal į B šalį (įsisteigimo valstybė narė. Kadangi vienos kelionės metu gali būti atliekamos kelios neapmokestinamos dvišalės operacijos, vairuotojui nebuvo taikomos komandiravimo taisyklės visos kelionės metu.
DVIŠALIS TARPTAUTINIS TRANSPORTAS	
Reguliarus transportas	
<p>Dvišalė operacija ir kelios ne dvišalės tarptautinio transporto operacijos</p> <p>Vairuotojas, įdarbintas A šalyje įsteigtoje įmonėje, važiuoja su keleiviais į B šalį reguliariu miesto autobusų maršrutu. Pakeliui į B šalį vairuotojas įlaipina ir išlaipina keleivius daugiau nei vienoje šalyje (C, D, E).</p>	<p>Sprendžiant, kada vairuotojui taikomos ir kada netaikomos komandiravimo taisyklės, reikia vadovautis dviem principais:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. tarptautinėms dvišalėms operacijoms komandiravimo taisyklės netaikomos;</li> <li>2. gali būti taikoma išimtis vienai papildomai veiklai / tarptautinei nedvišalei operacijai, susijusiai su šia tarptautine dvišale operacija**.</li> </ol> <p>Todėl šiuo atveju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- komandiravimo taisyklės netaikomos nuo tarptautinių dvišalių varžybų pradžios;</li> <li>- pirmoji papildoma veikla (keleivių įlaipinimas arba išlaipinimas C šalyje) taip pat neapmokestinama;</li> <li>- komandiravimo taisyklės pradedamos taikyti nuo keleivio įlaipinimo / išlaipinimo, kai pradedama antroji papildoma veikla /</li> </ul>



OPERACIJOS	Į taikymo sritį arba už jos ribų: paaiškinimas
	<p>tarptautinė nedvišalė veikla (nes vairuotojas jau pasinaudojo galimybe vykdyti vieną papildomą veiklą, kuriai netaikomas reikalavimas);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vairuotojas lieka komandiruotas šalyje, kurioje pradėta antroji papildoma veikla, iki tol, kol išvyksta iš šios šalies teritorijos ir pradeda būti komandiruotas į kaimynines šalis nuo jų sienų kirtimo;</li> <li>- komandiravimo situacija baigiasi, kai vairuotojas išlaipina paskutinius keleivius (taip baigiama paskutinė papildoma veikla) ir pradeda kelionę atgal į šalį A. Jei pakeliui atgal į šalį A vykdoma viena papildoma veikla, tai +1 papildomai veiklai komandiravimo taisyklės netaikomos.</li> </ul>
<p>Dvišalė operacija su vienu nedvišaliu tarptautiniu vežimu (1+1)</p> <p>Vairuotojas, įdarbintas A šalyje įsteigtoje įmonėje, teikia transporto paslaugas reguliariu maršrutu iš A į B ir C, įlaipindamas keleivius A šalyje, vieną kartą sustodamas B šalyje ir išlaipindamas visus keleivius C šalyje.</p>	<p>Vairuotojas atliko vieną dvišalę vežimo operaciją (iš A į C) su viena papildoma veikla B. Papildoma keleivių įlaipinimo ir (arba) išlaipinimo B šalyje veikla yra papildoma veikla, susijusi su neapmokestinama tarptautine dvišale vežimo operacija (iš A į C), ir jai netaikomos komandiravimo taisyklės. Vairuotojui nebuvo taikomos komandiravimo taisyklės visos kelionės metu.</p> <p>1 pastaba: komandiravimo taisyklės gali būti netaikomos tik vienai papildomai veiklai, vykdomai vykdant tarptautinę dvišalę operaciją (1+1 taisyklė).</p> <p>2 pastaba: Vairuotojas negali vykdyti dviejų papildomų neapmokestinamų veiklų grįžtamosios dvišalės transporto operacijos į įsisteigimo valstybę narę metu, jei dvišalės operacijos iš įsisteigimo valstybės narės metu nebuvo vykdoma jokia papildoma veikla. Tokia galimybė</p>

OPERACIJOS	Į taikymo sritį arba už jos ribų: paaiškinimas
	yra krovinių vežimo atveju, bet ne keleivių vežimo atveju (Direktyvos 2020/1057 1 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa).
<b>CABOTAGE</b>	
<p>Viena dvišalė operacija ir kabotažas</p> <p>Vairuotojas vykdo dvišalį reisą iš A šalies į B šalį ir, išlaipinęs keleivius B šalyje, vykdo kabotažo operacijas B šalyje.</p>	Komandiravimo taisyklės taikomos nuo kabotažo operacijos pradžios B šalyje iki jos pabaigos: nuo keleivių įlaipinimo vietos iki jų išlaipinimo.
<p>Viena dvišalė operacija su viena kabotažo operacija + nedvišalis tarptautinis vežimas</p> <p>Vairuotojas vykdo dvišalę operaciją iš A šalies į C šalį, važiuodamas per B šalį. B šalyje vairuotojas įlaipina ir išlaipina keleivius ir važiuoja į C šalį, kur visi keleiviai išlaipinami.</p>	<p>Taikomos skelbimo taisyklės:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kabotažas: nuo keleivių įlaipinimo B šalyje iki jų išlaipinimo B šalyje;</li> <li>- tarptautiniai ne dvišaliai: nuo kabotažo operacijos pabaigos iki keleivių išlaipinimo C šalyje.</li> </ul>
<b>TRANZITAS</b>	Taikomos tos pačios taisyklės, kaip ir krovinių vežimui: tranzitui komandiravimo taisyklės netaikomos.
<b>KELIONĖS BE KROVINIO</b>	
Dvišalė operacija, po kurios grįžtama į įsisteigimo šalį	Taikomos tos pačios taisyklės kaip ir krovinių vežimui: komandiravimo taisyklės netaikomos važiuojant be krovinio atgal į įsisteigimo šalį.
Dvišalė operacija, po kurios seka kelionė be krovinio, po kurios seka nedvišalė tarptautinio vežimo operacija ir kuri baigiasi dvišale operacija (grįžimas atgal į įsisteigimo šalį).	Taikomos tos pačios taisyklės, kaip ir krovinių vežimui: reisai be krovinio patenka arba nepatenka į taikymo sritį, priklausomai nuo to, ar operacija, su kuria jie susiję, patenka į taikymo sritį, ar ne. Šiuo atveju:

OPERACIJOS	Į taikymo sritį arba už jos ribų: paaškinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pirmoji dvišalė operacija: jai netaikomos komandiravimo taisyklės (nuo išvykimo iš įsisteigimo šalies A iki keleivių išlaipinimo šalyje B);</li> <li>- kelionė be krovinio: komandiravimo taisyklės taikomos, kai vairuotojas pradeda judėti link vietos, kurioje vairuotojas paims keleivius, kad juos nugabentų į C šalį (nes pastaroji yra tarptautinė nedvišalė operacija, kuriai netaikomos komandiravimo taisyklės; vėliau kelionė be krovinio atliekama dėl šios operacijos, kuriai taikomos komandiravimo taisyklės);</li> <li>- vairuotojas komandiruojamas B šalyje, kol išvyksta iš šalies per sienos kirtimo punktą, ir komandiruojamas C šalyje, kol vairuotojas išlaipina keleivius;</li> <li>- vairuotojas nėra komandiruojamas nuo to momento, kai jis paima keleivius C šalyje ir veža juos į įsisteigimo šalį A.</li> </ul> <p>Klausimas: o kaip dėl laikotarpio nuo keleivių išlaipinimo C šalyje iki to momento, kai vairuotojas pradeda važiuoti paimti keleivių, kuriuos reikia nuvežti į A šalį?</p>

\* Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 12 straipsnyje nurodyta, kad nereguliarioji paslauga teikiama su kelionės lapu, kuris pildomas prieš kiekvieną kelionę. Kelionės lape pateikiama bent informacija apie paslaugos rūšį, pagrindinį maršrutą ir susijusį (-ius) vežėją (-us).

\*\* Vairuotojui komandiravimo taisyklės netaikomos, jei jis, vykdydamas dvišalę transporto operaciją, taip pat vykdo vieną ne dvišalę tarptautinio transporto veiklą - įlaipina keleivius ir (arba) išlaipina juos valstybėje narėje arba trečiojoje šalyje, kurią vairuotojas kerta, su sąlyga, kad vairuotojas neteikia keleivių vežimo paslaugų tarp dviejų vietų valstybėje narėje, kurią kerta. Tas pats taikoma ir kelionei atgal.

Tai įmanoma, kai, pavyzdžiui, vairuotojas vykdo dvišalį reisą be pilno autobuso ir (arba) tolimojo susisiekimo autobuso ir pakeliui sustoja įlaipinti ir (arba) išlaipinti papildomų keleivių. Vykdydamas dvišalę operaciją iš įsisteigimo valstybės narės į priimančiąją valstybę narę, vairuotojas gali atlikti vieną neapmokestinamą ne dvišalę tarptautinio vežimo operaciją (t. y. papildomai įlaipinti ir (arba) išlaipinti keleivius). Kai iš įsisteigimo valstybės narės ir į įsisteigimo valstybę narę vykdomos dvi iš eilės dvišalės operacijos, kiekvienos iš jų metu gali būti atliekama viena papildoma nešalies tarptautinio vežimo operacija, kuriai netaikomas atleidimas nuo mokesčio. Tai vadinamoji 1+1 taisyklė.

### **3 priedas: Taikytinos darbo teisės nustatymas - reglamentas "Roma I"**

Pagal Komandiruočių darbuotojų direktyvą komandiruotas darbuotojas - tai "*darbuotojas, kuris ribotą laiką atlieka savo darbą ne toje valstybėje narėje, kurioje jis paprastai dirba, o kitos valstybės narės teritorijoje*"<sup>37</sup>. Taigi, komandiravimo situacija apima stabilius darbo santykius vienoje valstybėje narėje, į kurią darbuotojas turėtų grįžti po komandiravimo laikotarpio.

Darbdavio įsisteigimo vieta nebūtinai reiškia, kad toje pačioje valstybėje narėje yra darbo vieta. Reglamente "Roma I" apibrėžiama, kuri nacionalinė darbo teisė reglamentuoja darbo sutartį, atsižvelgiant į nuolatinę darbo vietą. Dėl šių objektyvių taisyklių buvo susitarta atsižvelgiant į poreikį apsaugoti darbuotoją, kaip silpnesniąją darbo santykių šalį.

Siekiant nustatyti darbo santykiams taikytiną teisę, "Roma I" nustatyta kelių pakopų sistema:

1. Darbo sutarčiai taikoma šalių pasirinkta teisė.

Teisės pasirinkimo išlyga yra pirmas žingsnis siekiant nustatyti taikytiną teisę. Reglamente nurodoma, kad toks teisės pasirinkimas negali užkirsti kelio tam tikrų nacionalinės teisės nuostatų, kurios būtų taikomos, jei nebūtų pasirinkta teisė (t. y. teisė, nustatyta pagal tolesnius 2 ir 3 punktus), taikymui. Šios nuostatos yra tos, dėl kurių civilinėje sutartyje negalima derėtis.

Tai atitinka principą, kad darbuotojas, kaip silpnesnioji darbo santykių šalis, turėtų būti apsaugotas, jei sutartyje yra nepalanki sąlyga dėl teisės pasirinkimo.

2. Jei šalys aiškiai nepasirinko taikytinos teisės, taikytina teisė yra šalies, kurioje arba iš kurios darbuotojas paprastai dirba, teisė.

Šalies, iš kurios darbuotojas paprastai atlieka užduotis, nustatymas ypač aktualus vairuotojams, kurie paprastai atlieka užduotis skirtingose šalyse, tačiau reguliariai pradeda ir baigia kelionę toje pačioje valstybėje narėje. Jei yra kelios darbo vietos, įprastine darbo vieta laikoma ta vieta, iš kurios darbuotojas vykdo didžiąją dalį savo pareigų.

3. Jei pagal 2 punktą neįmanoma nustatyti įprastinės darbo vietos, taikoma teisė bus ta, kurioje darbuotojas buvo įdarbintas.

Ši nuostata ypač aktuali darbuotojams, kurie nuolat keliauja iš vienos valstybės narės į kitą ir neturi nuolatinės bazės.

---

<sup>37</sup> Direktyvos 96/71 2 straipsnio 1 dalis

4. Siekdamas išvengti pernelyg griežtos sistemos, teisėjas gali nuspręsti taikyti kitą teisę, jei iš bylos aplinkybių matyti, kad darbo sutartis akivaizdžiai glaudžiau susijusi su kita šalimi.

Nustatydamas taikytiną teisę, Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (toliau - *ESTT*) daug dėmesio skiria įprastinės darbo vietos sąvokai, kurią aiškina plačiai. Kiti kriterijai, įskaitant visų pirma darbuotojo įdarbinimo šalį, turėtų būti laikomi pagalbinaisiais<sup>38</sup>. Be to, Teismas priminė, kad darbuotojas yra silpnesnioji darbo sutarties šalis, todėl jam turi būti taikomos palankiausias kolizinės normos<sup>39</sup>.

Nustatant įprastą darbo vietą, reikėtų atsižvelgti į visus darbuotojo veiklai būdingus veiksnius, įskaitant: vietą, iš kurios darbuotojas atlieka savo užduotis, gauna nurodymus ir organizuoja darbą, vietą, kurioje yra darbo priemonės, vietas, kuriose daugiausia vežama, kur iškraunamos prekės, ir vietą, į kurią darbuotojas grįžta atlikęs savo užduotis<sup>40</sup>.

Kai reikia kiekybinio vertinimo, kad būtų galima įvertinti, kurioje šalyje darbuotojas paprastai atlieka savo užduotis (o ne atsitiktines ar momentines užduotis), įkvėpimo taip pat galima rasti dabartinėje socialinės apsaugos patikrinimų praktikoje, kai manoma, kad darbo laikas yra tinkamiausias kriterijus vertinti, kai vykdoma didžioji veiklos dalis<sup>41</sup>.

Tik tuo atveju, jei neįmanoma nustatyti įprastos darbo vietos, pavyzdžiui, jei vairuotojas atlieka vienodą užduočių skaičių keliose valstybėse narėse, svarbiu veiksnium tampa šalis, kurioje buvo sudaryta darbo sutartis. *ESTT* primygtinai pabrėžia, kad darbo vieta yra tik pagalbini veiksnys, kuris tampa svarbus, kai neįmanoma nustatyti įprastinės darbo vietos. Atsižvelgiant į tai, kad Teismas plačiai aiškina įprastinę darbo vietą sudarančius elementus<sup>42</sup>, remtis darbo vieta turėtų būti būtina tik retais atvejais.

Pirmiau 4 punkte aprašytą glaudesnio ryšio sąlygą turi taikyti teisėjas, atsižvelgdamas į konkrečias kiekvienos bylos aplinkybes. Pavyzdžiui, *ESTT* yra nusprendęs, kad įprastinė darbo vieta gali būti nustatyta atsižvelgiant į kitus elementus, pavyzdžiui, į tai, kur darbuotojas moka pajamų mokestį, kur jis yra apdraustas pagal socialinio draudimo, pensijų, ligos ir invalidumo sistemas<sup>43</sup>.

Nuolatinė darbo vieta nesikeičia, jei darbuotojas laikinai dirba kitoje šalyje. Kitaip tariant, darbuotojo nuolatinės darbo vietos teisė ir toliau reglamentuoja darbo sutartį visą jo laikino paskyrimo į kitą valstybę narę laikotarpį. Reglamente "Roma I" nurodoma, kad paskyrimas yra laikinas, jei tikimasi, kad darbuotojas, atlikęs užduotis užsienyje, vėl pradės dirbti kilmės

<sup>38</sup> *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>39</sup> *Koelzsch C-29/10*, 2011 3 15, 46 punktas.

<sup>40</sup> *Koelzsch*, 49 punktas ir *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>41</sup> Socialinės apsaugos sistemų koordinavimo administracinė komisija (2013 m. gruodžio mėn.), *Praktinis taikomų teisės aktų vadovas*, p. 29 ir 30.

<sup>42</sup> *Koelzsch C29/10*.

<sup>43</sup> 41 dalis *Schlecker C-64/12*.

šalyje<sup>44</sup>. Šis punktas atspindi Komandiruočių darbuotojų *direktyvoje*: jei ryšiai su nuolatine darbo vieta nutrūksta, laikinas paskyrimas iš tikrųjų turėtų būti laikomas nuolatinės darbo vietos pakeitimu. Tuomet vairuotojas turėtų būti įdarbintas pagal tos naujos valstybės narės teisę. Pavyzdžiui, pasamdytas vairuotojas įprastai vykdytų užduotis valstybėje narėje A. Vėliau vairuotojas persikelia į valstybę narę B, kad nuolat vykdytų naujas užduotis toje teritorijoje arba iš jos, neturėdamas jokio ryšio su valstybe nare A arba turėdamas tik nedidelį ryšį su ja.

1. Vieta, iš kurios darbuotojas atlieka savo užduotis.
2. Vieta, kurioje darbuotojas gauna nurodymus dėl savo užduočių ir organizuoja savo darbą.
3. Vieta, kurioje laikomi jo darbo įrankiai.
4. Vieta, kurioje daugiausia vežama.
5. Vieta, kurioje iškraunamos prekės.
6. Vieta, į kurią darbuotojas grįžta atlikęs užduotis.

*Dėžutė 7 - Vairuotojų įprastinės darbo vietos nustatymo požymiai*

---

<sup>44</sup> *Reglamento Nr. 593/2008 36 konstatuojamoji dalis*