



Briuselis, 2018 m. lapkričio 28 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinės bylos:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 13205/3/18 REV 3
Komisijos dok. Nr.: ST 9670/17

Dalykas: **Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtiniausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kasavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kasavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais**
– Bendras požiūris

Delegacijoms priede pateikiamas pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinis tekstas dėl reglamentų Nr. 561/2006 ir 165/2014.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiami Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatyti būtiniausi reikalavimai dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių ir Reglamente (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai dėl vietos nustatymo tachografais

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) norint, kad kelių transporto sektorius būtų saugus, našus ir jame būtų atsižvelgiama į socialinius poreikius, svarbiausia vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto įmonėms – sąžiningas verslo sąlygas. Kad šis procesas būtų lengvesnis, kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės turi būti aiškios, atitikti paskirtį, turi būti lengva jas taikyti bei užtikrinti, kad jų būtų laikomasi, ir jos turi būti veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinamos visoje Sąjungoje;

¹ OL C ... , ... , p.

² OL C ... , ... , p.

- (2) vertinant, ar šiuo metu galiojančios Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006³, kelių transporto sektoriuje įgyvendinamos veiksmingai ir efektyviai, nustatyta tam tikrų dabartinės teisinės sistemos trūkumų. Taisyklės, kuriomis reglamentuojamas kassavaitinis poilsis, poilsio vietos ir su porininkais dirbančių vairuotojų pertraukos, yra neaiškios ir netinkamos, be to, nėra taisyklių, kuriomis reglamentuojamas vairuotojų grįžimas į jų gyvenamąsias vietas, todėl valstybės narės tas taisykles aiškina skirtingai ir skirtingai užtikrina, kad jų būtų laikomasi. Kelios valstybės narės neseniai priėmė vienašales priemones, dėl kurių dar labiau padidėjo teisinis netikrumas ir dar labiau ėmė skirtis vairuotojams ir ūkio subjektams taikomos sąlygos;
- (3) atlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 *ex post* vertinimą patvirtinta, kad Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės nenuosekliai ir neveiksmingai taikomos daugiausia todėl, kad jos yra neaiškios, taip pat dėl to, kad neveiksmingai taikomos kontrolės priemonės ir nepakankamai aktyviai vyksta valstybių narių administracinis bendradarbiavimas;
- (3a) siekiant padidinti aiškumą ir nuoseklumą, turėtų būti apibrėžtas transporto priemonės naudojimas nekomerciniais tikslais, kuris nepatenka į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo sritį;
- (4) siekiant politikos tikslo – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas (visų pirma užtikrinti neiškraipytą ūkio subjektų konkurenciją ir padidinti visų kelių eismo dalyvių saugumą) – taip pat būtina nustatyti aiškias bei tinkamas taisykles ir užtikrinti, kad jų būtų vienodai laikomasi;
- (5) dabartinis reikalavimas dėl pertraukų pasirodė netinkamas ir nepraktiškas komandomis dirbantiems vairuotojams. Todėl reikalavimą registruoti pertraukas tikslinga pakoreguoti atsižvelgiant į transporto operacijų, kurias vykdo komandomis dirbantys vairuotojai, specifiškumą, nekeliant pavojaus vairuotojo ir kelių eismo saugumui;

³ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- (6) tolimųjų reisų vairuotojai, dalyvaujantys tarptautinėse transporto operacijose, daug laiko praleidžia ne savo gyvenamojoje vietoje. [...] Būtina [...] nustatyti, kad ūkio subjektai turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad poilsio laikotarpiai, kuriais naudojamasi ne gyvenamojoje vietoje, nebūtų pernelyg ilgi ir kad vairuotojai galėtų naudotis ilgaus poilsio laikotarpiais, kuriais kompensuojami sutrumpinti kassavaitinio poilsio laikotarpiai. Grįžimas turėtų būti organizuojamas taip, kad būtų sudarytos sąlygos pasiekti įmonės veiklos centrą valstybėje narėje, kurioje ji yra įsisteigusi, arba vairuotojo gyvenamąją vietą. Ūkio subjektas turėtų galėti įrodyti reguliaraus grįžimo organizavimą tachografo įrašais, vairuotojų darbo grafikai ar panašiais įrodymais;
- (7) [...] siekiant skatinti socialinę pažangą, tikslinga nurodyti, kur gali būti naudojamasi kassavaitiniu poilsiu, užtikrinant, kad vairuotojai galėtų naudotis tinkamomis poilsio sąlygomis. Būsto kokybė yra itin svarbu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu – šį laikotarpį vairuotojas turėtų praleisti ne transporto priemonės kabinoje, o tinkamame būste darbdavio sąskaita. Tačiau jeigu transporto priemonė stovi saugioje ir apsaugotoje transporto priemonių stovėjimo aikštelėje, kuri atitinka tam tikrus vairuotojų patogumo kriterijus, vairuotojas išimties tvarka gali miegoti transporto priemonės kabinoje ir naudotis tokioje aikštelėje esančiais patogumais darbdavio sąskaita. Jeigu valstybėje narėje, kurioje naudojamas normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, tokia aikštelė nėra pasiekama, vairuotojas turi susirasti kitą tinkamą būstą ne transporto priemonėje;
- (7a) siekiant gerinti darbo sąlygas šiame sektoriuje ir išlaikyti kelių eismo saugumą, labai svarbu užtikrinti saugias ir apsaugotas transporto priemonių stovėjimo aikšteles, kuriose būtų įrengtos tinkamos poilsio patalpos. Todėl labai svarbu skatinti transporto priemonių stovėjimo aikštelių infrastruktūros, įskaitant poilsio vietas, kuria būtų užtikrinta pageidaujama sauga, saugumas ir paslaugų teikimo standartai, vystymą. Siekiant spartinti ir skatinti tokios stovėjimo aikštelių infrastruktūros statybą, svarbu, kad būtų pakankamai bendro finansavimo su Europos Sąjunga galimybių laikantis dabar galiojančių ir būsimų Sąjungos teisės aktų, kuriais nustatomos finansinės paramos sąlygos. Tačiau valstybės narės neprivalo finansuoti papildomos stovėjimo aikštelių infrastruktūros savo teritorijoje daugiau nei pagal dabartines savo prievolės laikantis Sąjungos gairių dėl TEN-T infrastruktūros. Komisija turėtų skelbti atnaujintą būtiniausių kokybės standartus atitinkančių saugių poilsio vietų sąrašą;

- (8) vairuotojai [...] susiduria su nenumatomomis aplinkybėmis, dėl kurių neįmanoma nepažeidus Sąjungos taisyklių pasiekti norimą paskirties vietą, kurioje būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Pageidautina sudaryti vairuotojams palankesnes sąlygas įveikti tokias aplinkybes ir pasiekti paskirties vietą, kurioje jie galėtų pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Tokios išimtinės aplinkybės yra staiga susidariusios aplinkybės, kurių neįmanoma išvengti ir kurių negalima numatyti, kai netikėtai trumpą laikotarpį tampa neįmanoma taikyti visų šio reglamento nuostatų. Siekiant užtikrinti tinkamą taisyklių laikymąsi, vairuotojas turėtų aplinkybes užfiksuoti dokumentuose. Be to, apsaugos priemonė turėtų būti užtikrinta, kad vairavimo laikas nebūtų pernelyg ilgas [...];
- (9) tam, kad mažiau skirtųsi taisyklių laikymosi užtikrinimo praktika ir tokių skirtumų būtų galima išvengti, taip pat tam, kad būtų veiksmingiau ir efektyviau užtikrinama, jog taisyklių būtų laikomasi tarpvalstybiniu mastu, būtina nustatyti aiškias reguliaraus valstybių narių administracinio bendradarbiavimo taisykles;
- (10) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kad ji galėtų išaiškinti to reglamento nuostatas ir nustatyti bendrą požiūrį į jų taikymą ir vykdymo užtikrinimą. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi pagal Reglamentą (ES) Nr. 182/2011⁴;
- (11) tam, kad būtų galima ekonomiškiau užtikrinti, jog būtų laikomasi socialinės apsaugos taisyklių, reikėtų visiškai išnaudoti dabartinių ir būsimų tachografų sistemų teikiamas galimybes. Todėl tachografo funkcijas reikėtų patobulinti taip, kad juo būtų galima tiksliau nustatyti vietą, visų pirma per tarptautines transporto operacijas; Tuo pačiu tikslu turėtų būti pagreitintas išmaniųjų tachografų montavimas esamuose transporto priemonių parkuose, kurie vykdo tarptautinį vežimą naudodami analoginius arba skaitmeninius tachografus;
- (11a) visų pirma transporto priemonių, kuriose nėra sumontuotas išmanusis tachografas, atveju valstybės narės sienų kirtimas turėtų būti užregistruotas tachografe pirmojo sustojimo prie sienos arba kirtus sieną vietoje;

⁴ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (11b) siekiant užtikrinti, kad vairuotojai, ūkio subjektai ir kontrolės institucijos galėtų kuo greičiau pasinaudoti išmaniųjų tachografų teikiamais privalumais, įskaitant automatinį sienų kirtimo registravimą, tokie prietaisai turėtų būti sumontuoti esamame transporto priemonių parke per tinkamą laikotarpį po išsamių techninių nuostatų įsigaliojimo, taip užtikrinant, kad būtų pakankamai laiko tam pasirengti;
- (11c) siekiant sumažinti ūkio subjektams ir kontrolės institucijoms tenkančią naštą tuo atveju, kai kontrolės pareigūnas nuima tachografo plombą kontrolės tikslais, kontrolės pareigūnui turėtų būti leidžiama pakartotinai uždėti plombą tam tikromis dokumentais tinkamai užfiksuotomis aplinkybėmis;
- (11d) svarbu, kad trečiosiose šalyse įsisteigusiems kelių transporto ūkio subjektams, vykdančioms kelių transporto operacijas ES teritorijoje, būtų taikomos šiam teisės aktui lygiavertės taisyklės. Komisija turėtų įvertinti, kaip šio principo laikomasi ES lygmeniu, ir pasiūlyti tinkamų sprendimų, dėl kurių ES turėtų derėtis AETR kontekste;
- (12) todėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) 165/2014⁵ turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

1) [...] 4 straipsnis papildomas šiais r ir s punktais:

- „r) vežimas nekomerciniais tikslais – vežimas keliais, išskyrus vežimą sandos pagrindais ar už atlygį arba savo sąskaita, už kurį transporto priemonės vairuotojas arba kiti asmenys negauna tiesioginio ar netiesioginio atlygio ir tiesioginių ar netiesioginių pajamų ir kuris nėra susijęs su profesine ar komercine veikla;

⁵ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

- s) specialiai skirta zona – apsaugota aikštelė, kurioje yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos ir kuri atitinka konkrečius šio reglamento priede išdėstytus reikalavimus.“;

2) 6 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„4 straipsnio e punkte apibrėžtos veiklos trukmė, taip pat transporto priemonės, naudojamos komercinėms operacijoms, kurioms netaikomas šis reglamentas, vairavimo trukmė vairuotojo turi būti įregistruota kaip kiti darbai; vairuotojas taip pat turi įregistruoti visą kitą buvimo darbo vietoje laiką, apibrėžtą Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnio b punkte, pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 5 dalies b punkto iii papunktį. Šis įrašas atliekamas ranka registracijos lape ar spaudinyje arba įvedamas panaudojant įrašymo įrangos rankinio įvedimo mechanizmą.“;

3) 7 straipsnis papildomas šia trečia pastraipa:

„Su porininku dirbantis vairuotojas gali [...] padaryti 45 minučių pertrauką transporto priemonėje, kurią vairuoja kitas vairuotojas, su sąlyga, kad jis tam kitam vairuotojui transporto priemonės vairuoti nepadedą.“;

4) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 6 dalis pakeičiama taip:

- „6. Per bet kurias keturias paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai keturiais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, iš kurių bent du turi būti normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai. [...]

Sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis kompensuojamas lygiaverčiu poilsui skirtu laikotarpiu, kuriuo visu iš karto pasinaudojama iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos. Tuo atveju, jei sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudojama du kartus iš eilės, prieš kitą kassavaitinio poilsio laikotarpį arba po jo turi būti kompensuojamasis poilsio laikotarpis.

Kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laikotarpį nuo ankstesnio kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos.“;

[...]

c) [...] 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Vairuotojui nusprendus, kasdienio poilsio ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje galima pasinaudoti transporto priemonėje, jei joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegamosios vietos, o transporto priemonė stovi vietoje.

Normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitiniu poilsiu, kuriuo kompensuojamas ankstesnis sutrumpintas kassavaitinis poilsis, negali būti naudojamosi transporto priemonėje. [...]

Nukrypstant nuo antros pastraipos, normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu galima pasinaudoti transporto priemonėje su sąlyga, kad:

- transporto priemonė stovi specialiai skirtoje zonoje, kurioje užtikrinamos saugios stovėjimo vietos komercinėms transporto priemonėms ir paslaugų infrastruktūra ir kuri atitinka priede išdėstytus būtiniausius reikalavimus, ir
- kabina atitinka priede išdėstytus būtiniausius reikalavimus.

Iki [OL: 18 mėnesių po įsigaliojimo] transporto priemonė taip pat gali stovėti paprastoje stovėjimo zonoje, kurioje yra sanitarinės patalpos, su sąlyga, kad kabina atitinka priede išdėstytus reikalavimus.

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos tolesnės sąlygos, kurios turi būti įvykdytos siekiant taikyti šią nukrypti leidžiančią nuostatą stovėjimo specialiai skirtoje zonoje atveju. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2a dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Ne vėliau kaip [OL: šeši mėnesiai po šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo] valstybės narės praneša Komisijai apie savo teritorijose esančių specialiai skirtų zonų vietas ir vėliau praneša apie visus šios informacijos pasikeitimus. Komisija specialiai skirtų zonų sąrašą paskelbia viešai bendroje oficialioje interneto svetainėje ir jį nuolat atnaujina.

Ne vėliau kaip [OL: dveji metai po šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo] Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl galimybės naudotis šiomis specialiai skirtomis zonomis. Ataskaitoje pateikiama informacija apie specialiai skirtų zonų skaičių ir vietą, jų dydį bei naudojimą ir poreikį įrengti daugiau stovėjimo vietų ar papildomą infrastruktūrą. Ataskaitoje taip pat pateikiamas priemonių, kurių ėmėsi / planuoja imtis valstybės narės, įvertinimas. Remdamasi šia ataskaita, Komisija, jei tikslinga, pasiūlo priemones, kuriomis siekiama padidinti specialiai skirtų zonų skaičių ir pagerinti jų kokybę, ir (arba) priemones, kuriomis peržiūrimos ketvirtoje pastraipoje pateiktos nuostatos dėl pasinaudojimo normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonėje.

Visas išlaidas dėl būsto ne transporto priemonėje, taip pat visus su pasinaudojimu specialiai skirta zona susijusius mokesčius padengia darbdavys.“;

d) įterpiama ši dalis:

„8a. Transporto ūkio subjektas vairuotojų darbą organizuoja taip, kad vairuotojai galėtų [...] sugrįžti į vieną iš veiklos centrų valstybėje narėje, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, arba į savo gyvenamąją vietą kiekvieną keturių paeiliui einančių savaitių laikotarpį ir pasinaudoti bent vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitiniu poilsiu, kuriuo kompensuojamas sutrumpintas kassavaitinis poilsis. Tačiau tuo atveju, jei vairuotojas sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudojo du kartus iš eilės negrįždamas, transporto ūkio subjektas vairuotojo darbą organizuoja taip, kad vairuotojas galėtų grįžti jau trečios savaitės pabaigoje.

Įmonė dokumentuose užfiksuoja tai, kaip ji vykdo šią prievolę, ir šiuos dokumentus saugo savo patalpose, kad galėtų juos pateikti kontrolės institucijų prašymu.“;

5) 9 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nukrypstant nuo 8 straipsnio, kai vairuotojas lydi keltu ar traukiniu gabenamą transporto priemonę ir naudojasi normaliu kasdienio poilsio laikotarpiu arba kassavaitinio poilsio laikotarpiu, tas laikotarpis negali būti pertraukiamas kita veikla, kurios bendra trukmė neviršija vienos valandos, daugiau kaip du kartus. Per tą normalų kasdienio poilsio arba kassavaitinio poilsio laikotarpį vairuotojui sudaromos sąlygos ilsėtis savo gulute ar miegamojoje vietoje.“;

6) [...] 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„[...] Jei nekeliamas pavojus kelių eismo saugumui, siekiant sudaryti galimybes transporto priemonei pasiekti sustojimui tinkamą vietą, vairuotojas gali nukrypti nuo 6–9 straipsnių tiek, kiek tai būtina asmenų, transporto priemonės ar jos krovinio saugumui užtikrinti. Jei nekeliamas pavojus kelių eismo saugumui, išimtinėmis aplinkybėmis vairuotojas taip pat gali nukrypti nuo 6 straipsnio 1 ir 2 dalių ir 8 straipsnio 2 dalies viršydamas kasdienį ir kassavaitinį vairavimo laiką ne daugiau kaip viena valanda, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą ir pasinaudotų kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Ne vėliau nei atvykęs į paskirties vietą arba tinkamą sustojimo vietą, vairuotojas įrašymo įrangos registracijos lape, spaudinyje arba darbo grafike ranka įrašo šio nukrypimo priežastį.“;

7) 13 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) e punktas pakeičiamas taip:

„e) transporto priemonėmis, naudojamomis tik salose arba nuo likusios nacionalinės teritorijos dalies atskirtuose regionuose, kurių plotas neviršija 2 300 kvadratinų kilometrų ir kurie su likusia nacionaline teritorija nėra sujungti tiltu, brasta ar tuneliu, kuriais galėtų važiuoti motorinės transporto priemonės, taip pat kurie nesiriboja su jokia kita valstybe nare;“;

b) įrašomas šis q punktas:

„q) transporto priemonėmis, naudojamomis prekinio betono mišiniui pristatyti.“;

8) 14 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Neatidėliotinais atvejais valstybės narės gali išimtinėmis aplinkybėmis suteikti laikiną išimtį ne ilgesniam nei 30 dienų laikotarpiui; ta išimtis turi būti deramai pagrįsta ir apie ją nedelsiant turi būti pranešta Komisijai.“;

9) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Valstybės narės užtikrina, kad 3 straipsnio a punkte nurodytų transporto priemonių vairuotojams būtų taikomos nacionalinės taisyklės, kuriomis suteikiama pakankama su leidžiama vairavimo trukme ir privalomomis pertraukomis bei poilsio laikotarpiais susijusi apsauga. Valstybės narės praneša Komisijai apie atitinkamas tokiems vairuotojams taikomas nacionalines taisykles.“;

9a) 16 straipsnio 3 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) turi apimti visus 2 dalyje nurodytus duomenis, susijusius su minimaliu laikotarpiu, apimančiu kontrolės dieną ir ankstesnes 56 dienas; šie duomenys turi būti reguliariai atnaujinami, o atnaujinimo laikotarpis neturi viršyti vieno mėnesio;“;

10) 19 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento ir Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimus, ir imasi visų reikiamų priemonių, kad jos būtų įgyvendintos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos pažeidimų dydžiui, kaip nustatyta laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB⁶ III priedo, atgrasomos ir nediskriminacinės. Nei už vieną šio reglamento ar Reglamento (ES) Nr. 165/2014 nuostatų pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Apie tas priemones ir sankcijų taikymo taisykles valstybės narės praneša Komisijai iki 29 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos dienos. Jos nedelsdamos praneša apie bet kokius tų priemonių ir taisyklių pakeitimus. Komisija atitinkamai informuoja kitas valstybes nares.“;

11) 22 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės glaudžiai bendradarbiauja ir nepagrįstai nedelsdamos viena kitai teikia pagalbą, kad padėtų nuosekliai taikyti šį reglamentą ir veiksmingai užtikrintų jo nuostatų vykdymą, laikydamosi Direktyvos 2006/22/EB 8 straipsnyje nustatytų reikalavimų.“;

b) 2 dalis papildoma šiuo c punktu:

„c) ir kita konkrečia informacija, įskaitant įmonės rizikos vertinimą, galinčia turėti pasekmių šio reglamento nuostatų laikymuisi.“;

⁶ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Tarybos direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).

c) įterpiamos šios 3a ir 3b dalys:

„3a. Keisdamosi informacija pagal šį reglamentą, valstybės narės naudojasi ryšių palaikymo įstaigomis, paskirtomis pagal Direktyvos 2006/22/EB 7 straipsnį.

3b. Tarpusavio administracinis bendradarbiavimas vykdomas ir pagalba teikiama nemokamai.“;

11a) 24 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„2a. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.“;

12) 25 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 1 dalies b punkte nurodytais atvejais Komisija, laikydamasi 24 straipsnio 2a dalyje nurodytos nagrinėjimo [...] procedūros, priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi bendri požiūriai.“;

13) reglamentas papildomas šiuo priedu:

„PRIEDAS

- A. Būtiniausi saugos, saugumo ir paslaugų teikimo reikalavimai, taikomi 8 straipsnio 8 dalies 3 pastraipoje nurodytai specialiai skirtai zonai
1. Įsibrovimo aptikimas ir prevencija
 2. Apšvietimas ir matomumas
 3. Avarinių atvejų kontaktinis punktas ir procedūros
 4. Sanitarinės patalpos
 5. Galimybės nusipirkti maisto ir gėrimų
 6. Ryšiai komunikacijai
 7. Energijos tiekimas kiekvienoje stovėjimo vietoje.
- B. Būtiniausi reikalavimai, taikomi 8 straipsnio 8 dalies 3 pastraipoje nurodytai kabinai
1. Lova su čiužiniu kiekvienam vairuotojui
 2. Nuo variklio nepriklausanti šildymo sistema ir oro kondicionavimas
 3. Nuo šviesos saugančios užuolaidos
 4. Vieta daiktams susidėti, pasiekiami iš kabinos
 5. Įmontuojamasis šaldytuvas maistui
 6. Sulankstomasis stalas
 7. Reguliuojama sėdimoji vieta

8. Apsaugos nuo įsilaužiamosios vagystės signalizacijos sistema
9. Elektra“.

2 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 iš dalies keičiamas taip:

-1) 1 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„1. Šiame reglamente nustatomos prievolės ir reikalavimai, susiję su tachografų, naudojamų kelių transporto priemonėse siekiant patikrinti, kaip laikomasi Reglamento (EB) Nr. 561/2006, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/15/EB⁷ ir Tarybos direktyvos 92/6/EEB⁸, Tarybos direktyvos 92/106/EEB⁹, Reglamento (EB) Nr. 1072/2009, Reglamento (EB) Nr. 1073/2009, Direktyvos 96/71/EB ir Direktyvos 2014/67/ES, kiek tai susiję su kelių transporto darbuotojų komandiravimu, taip pat Direktyvos xxx/xxx/ES, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, konstrukcija, instaliavimu, naudojimu, bandymu ir kontrole.*“.

* Pastaba. Nuoroda į darbuotojų komandiravimo taisykles bus suderinta su galutiniu kompromisiniu šių dokumentų tekstu.

⁷ 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

⁸ 1992 m. vasario 10 d. Tarybos direktyva 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje (OL L 57, 1992 3 2, p. 27).

⁹ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

-1a) 3 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Ne vėliau nei praėjus ketveriems metams nuo 11 straipsnio pirmos pastraipos antrame sakinyje nurodytų išsamių nuostatų, kuriose pateiktos sienų kirtimo ir papildomos veiklos registravimo specifikacijos, įsigaliojimo* metų pabaigos, visose transporto priemonėse, kurios naudojamos kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė ir kuriose sumontuoti tachografai neatitinkantys tose išsamiose nuostatose pateiktų specifikacijų, sumontuojami išmanieji tachografai, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.“;

* [PASTABA. Tai turėtų būti 2024 m. pabaiga.]

-1b) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

Duomenų apsauga

1. Valstybės narės užtikrina, kad asmens duomenys pagal šį reglamentą būtų tvarkomi tik siekiant patikrinti atitiktį šiam reglamentui ir Reglamentui (EB) Nr. 561/2006, Direktyvai 2002/15/EB, Tarybos direktyvai 92/6/EEB, Tarybos direktyvai 92/106/EEB, Reglamentui (EB) Nr. 1072/2009, Reglamentui (EB) Nr. 1073/2009, Direktyvai 96/71 ir Direktyvai 2014/67/ES, kiek tai susiję su kelių transporto darbuotojų komandiravimu, taip pat Direktyvai xxx/xxx/ES, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, laikantis Reglamento (ES) 2016/679 ir Direktyvos [...] 2002/58/EB ir prižiūrint Reglamento (ES) 2016/679 51 straipsnyje nurodytai valstybės narės priežiūros institucijai.

2. Valstybės narės visų pirma užtikrina, kad asmens duomenys būtų apsaugoti nuo jų panaudojimo kitais tikslais nei tie, kurie yra susiję tik su 1 dalyje nurodytais teisės aktais, kai tai susiję su:
- pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (GNSS) naudojimu vietos nustatymo duomenims registruoti, kaip nurodyta 8 straipsnyje,
 - nuotolinio ryšio naudojimu kontrolės tikslais, kaip nurodyta 9 straipsnyje, tachografų su sąsaja naudojimu, kaip nurodyta 10 straipsnyje, elektroniniu keitimusi informacija apie vairuotojų korteles, kaip nurodyta 31 straipsnyje, visų pirma tarpvalstybiniu keitimusi tokiais duomenimis su trečiosiomis šalimis,
 - transporto įmonių atliekamu apskaitos tvarkymu, kaip nurodyta 33 straipsnyje.
3. Skaitmeniniai tachografai projektuojami taip, kad būtų užtikrinamas privatumas. Tvarkomi tik tie duomenys, kurie yra būtini 1 dalyje nurodytais tikslais.
4. Transporto priemonių savininkai, transporto įmonės ir visi kiti susiję subjektai, kai taikytina, laikosi atitinkamų asmens duomenų apsaugos nuostatų.“;
- 1) 8 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:
- a) pirma pastraipa [...] pakeičiama taip:
- „Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas patikrinti, kaip laikomasi atitinkamų teisės aktų, transporto priemonės pozicija automatiškai registruojama toliau nurodytuose taškuose arba artimiausiame taške nuo tokių vietų, kuriose yra palydovinio ryšio signalas:
- kasdienio darbo laiko pradžios vietoje;
 - kiekvieną kartą, kai transporto priemonė kerta valstybės narės sieną;
 - kiekvieną kartą, kai transporto priemonė pakraunama ir iškraunama;
 - kas tris bendros vairavimo trukmės valandas; ir

- kasdienio darbo laiko pabaigos vietoje.“;

b) antra pastraipa papildoma šiuo sakiniu:

„Vis dėlto pirmos pastraipos antroje ir trečioje įtraukose nurodytas sienų kirtimo ir papildomos veiklos registravimas taikomas valstybėje narėje¹⁰ pirmą kartą praėjus dvejiems metams* po 11 straipsnio pirmos pastraipos antrame sakinyje nurodytų išsamių nuostatų įsigaliojimo užregistruotoms transporto priemonėms, nedarant poveikio prievolei vėliau atlikti permontavimą tam tikrose transporto priemonėse pagal 3 straipsnio 4 dalį.“.

* [PASTABA. Tai turėtų būti ne vėliau kaip 2022 m. birželio mėn.]

1a) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies pirmas sakinyš iš dalies keičiamas taip:

„Praėjus ketveriems metams po 11 straipsnio pirmos pastraipos antrame sakinyje nurodytų išsamių nuostatų, kuriose pateiktos sienų kirtimo ir papildomos veiklos registravimo specifikacijos, kaip nurodyta 8 straipsnio 1 dalies antroje ir trečioje įtraukose, įsigaliojimo, valstybės narės savo kontrolės institucijas tinkamu mastu aprūpina nuotolinio ankstyvo nustatymo įranga, būtina šiame straipsnyje nurodytam duomenų perdavimui užtikrinti, atsižvelgdamos į savo konkrečius vykdymo užtikrinimo reikalavimus ir strategijas.“;

¹⁰ PASTABA. Kitos šio reglamento nuostatos, kuriose pateikiama panaši nuoroda į transporto priemonės registravimo datą, bus suderintos su šia įtraukta tikslesne formuluote („valstybėje narėje“).

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. 1 dalyje nurodytas ryšys su tachografu užmezgamas, tik jei to reikalaujama naudojant kontrolės institucijų įrangą. Ryšys apsaugomas siekiant užtikrinti duomenų vientisumą ir įrašymo bei kontrolės įrangos autentiškumą. Prieiga prie perduotų duomenų suteikiama tik kontrolės institucijoms, įgaliotoms tikrinti, ar nepažeidžiami 7 straipsnio 1 dalyje nurodyti teisės aktai ir šis reglamentas, ir dirbtuvėms, jei tokia prieiga būtina siekiant patikrinti, ar tachografas veikia tinkamai.“;

c) 4 dalis papildoma šia įtrauka:

„- ilgiausios vairavimo trukmės viršijimu.“;

1aa) 10 straipsnis papildomas šia dalimi:

2. „Transporto priemonių, kurios valstybėje narėje buvo pirmą kartą užregistruotos praėjus dvejiems metams* po 11 straipsnio pirmos pastraipos antrame sakinyje nurodytų išsamių nuostatų, kuriose pateiktos sienų kirtimo ir papildomos veiklos registravimo specifikacijos, kaip nurodyta 8 straipsnio 1 dalies antroje ir trečioje įtraukose, įsigaliojimo, tachografuose turi būti sumontuota 1 dalyje nurodyta sąsaja.“;

* [PASTABA. Tai turėtų būti ne vėliau kaip 2022 m. birželio mėn.]

1ab) 11 straipsnyje po pirmos pastraipos pirmo sakinio įterpiamas šis sakiny:

„Ne vėliau kaip [OL: 12 mėnesių po šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo] Komisija užtikrina, kad įsigaliojusių įgyvendinimo aktai, kuriuose nustatytos išsamios prievolės registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su atvejais, kai transporto priemonė kerta sieną, ir papildoma veikla, kaip nurodyta 8 straipsnio 1 dalies antroje ir trečioje įtraukose, vienodo taikymo nuostatos.“;

1ac) 22 straipsnio 5 dalies dvi paskutinės pastraipos pakeičiamos taip:

„Nuimtas arba sulaužytas plombas nepagrįstai nedelsiant ir ne vėliau kaip per septynias dienas nuo jų nuėmimo pakeičia patvirtintas montuotojas arba dirbtuvės. Tai atvejais, kai plombos buvo nuimtos arba sulaužytos kontrolės tikslais, nepagrįstai nedelsiant jas gali pakeisti plombavimo įrangą ir unikalų specialų ženklą turintis kontrolės pareigūnas.

Kontrolės pareigūnui nuėmus plombą, kontrolės kortelė į tachografą turi būti įkišta nuo plombos nuėmimo akimirkos iki patikrinimo pabaigos, be kita ko, tuo atveju, kai uždedama nauja plomba. Kontrolės pareigūnas raštu parengia pareiškimą, kuriame pateikiama bent ši informacija:

- transporto priemonės identifikavimo numeris;
- pareigūno vardas ir pavardė;
- kontrolės institucija ir valstybė narė;
- kontrolės kortelės numeris;
- nuimtos plombos numeris;
- plombos nuėmimo data ir laikas;
- naujos plombos numeris tuo atveju, jeigu kontrolės pareigūnas uždėjo naują plombą.

Prieš pakeičiant plombas, patvirtintos dirbtuvės atlieka tachografo patikrinimą ir kalibravimą, išskyrus atvejus, kai plomba buvo nuimta arba sulaužyta kontrolės tikslais ir pakeista kontrolės pareigūno.“;

1ad) 26 straipsnis papildomas šia dalimi:

„7a. Išduodančiosios valstybės narės kompetentinga institucija gali reikalauti, kad vairuotojas pakeistų vairuotojo kortelę nauja kortele, jei tai būtina siekiant laikytis atitinkamų techninių specifikacijų.“;

1b) 34 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„Vairuotojai registracijos lapus arba vairuotojo korteles naudoja kiekvieną dieną, kurią jie važiuoja transporto priemone, pradedant nuo to momento, kai jie perima transporto priemonės valdymą. Registracijos lapo arba vairuotojo kortelės negalima ištraukti iki kasdienio darbo laiko pabaigos, nebent juos leidžiama ištraukti dėl kitų priežasčių arba kai tai būtina norint įvesti simbolį kirtus sieną. Registracijos lapo arba vairuotojo kortelės negalima naudoti ilgesnį laikotarpį nei numatyta.“;

1c) 34 straipsnio 6 dalis papildoma šiuo f punktu:

„f) tų šalių, kuriose kasdienio darbo laikas prasidėjo ir baigėsi, simbolius. Vairuotojas taip pat įveda šalies, į kurią jis įvažiuoja kirtęs valstybės narės sieną, simbolį pirmojo sustojimo toje valstybėje narėje pradžioje. Pirmą kartą sustojama artimiausioje sustojimo vietoje prie sienos arba kirtus sieną. Kai valstybės narės siena kertama keltu arba traukiniu, vairuotojas šalies simbolį įveda atvykimo uoste ar stotyje.“;

2) 34 straipsnio 7 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„7. Vairuotojas į skaitmeninį tachografą įveda tų šalių, kuriose kasdienio darbo laikas prasidėjo ir baigėsi, simbolius [...].

Praėjus vieniems metams po 11 straipsnio pirmos pastraipos antrame sakinyje nurodytų išsamių nuostatų, kuriose pateiktos sienų kirtimo duomenų įvedimo ir saugojimo specifikacijos, įsigaliojimo vairuotojas taip pat įveda šalies, į kurią jis įvažiuoja kirtęs valstybės narės sieną, simbolį pirmojo sustojimo toje valstybėje narėje pradžioje. Pirmą kartą sustojama artimiausioje sustojimo vietoje prie sienos arba kirtus sieną. Kai valstybės narės siena kertama keltu arba traukiniu, vairuotojas šalies simbolį įveda atvykimo uoste ar stotyje.

Valstybės narės gali reikalauti, kad transporto priemonių, kurios naudojamos jų teritorijoje atliekant vežimo operacijas, vairuotojai prie šalies simbolio nurodytų išsamesnius geografinius duomenis, jei tos valstybės narės tuos išsamius geografinius duomenis perdavė Komisijai anksčiau nei 1998 m. balandžio 1 d.“;

3) 36 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies i punktas pakeičiamas taip:

„i) einamosios dienos ir ankstesnių 56 dienų registracijos lapus;“;

b) 1 dalies iii punktas pakeičiamas taip:

„iii) einamąją dieną ir ankstesnes 56 dienas ranka darytus įrašus ir atspausdintus spaudinius.“;

c) 2 dalies ii punktas pakeičiamas taip:

„ii) einamąją dieną ir ankstesnes 56 dienas ranka darytus įrašus ir atspausdintus spaudinius.“;

3 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

1 straipsnio 9a dalis ir 2 straipsnio 3 dalis taikomos nuo 2024 m. gruodžio 31 d. Iki tos dienos Reglamento (EB) Nr. 561/2006 16 straipsnio 3 dalies a punktas ir Reglamento (ES) Nr. 165/2014 36 straipsnio 1 dalies i ir ii punktai ir 2 dalies ii punktas taikomi tokie, kokie buvo suformuluoti iki šiuo reglamentu padarytų pakeitimų.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu Tarybos vardu

Pirmininkas Pirmininkas
