



Briselē, 2018. gada 28. novembrī
(OR. en)

Starpiestāžu lietas:
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

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepriekš. dok. Nr.:	13205/3/18 REV 3
K-ijas dok. Nr.:	ST 9670/17
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību – vispārēja pieeja

Pielikumā pievienots prezidentvalsts sagatavots kompromiss par Regulu Nr. 561/2006 un Regulu Nr. 165/2014.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Labi darba apstākļi transportlīdzekļu vadītājiem un taisnīgi uzņēmējdarbības nosacījumi autopāravadājumu uzņēmumiem ir īpaši svarīgi, lai izveidotu drošu, efektīvi funkcionējošu un sociāli atbildīgu autotransporta nozari. Lai šo procesu veicinātu, ir svarīgi, lai Savienības sociālās jomas noteikumi autotransporta nozarē būtu skaidri, atbilstoši mērķim, viegli piemērojami un kontrolējami, kā arī tiktu sekmīgi un konsekventi īstenoti visā Savienībā.

¹ OV C , , lpp.

² OV C , , lpp.

- (2) Izvērtējot autotransporta nozarē spēkā esošo Savienības sociālās jomas noteikumu un konkrēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006³ īstenošanas efektivitāti un praktiskumu, esošajā tiesiskajā regulējumā tika konstatētas dažas nepilnības. Neskaidri un nepiemēroti noteikumi par iknedēļas atpūtas laikposmiem, atpūtas telpām, pārtraukumiem vairāku transportlīdzekļa vadītāju gadījumā un iztrūkstoši noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju iespējām atgriezties mājās noved pie tā, ka dalībvalstis atšķirīgi interpretē šos noteikumus un nodrošina to izpildi. Vairākas dalībvalstis nesen ir pieņēmušas vienpusējus pasākumus, kas vēl vairāk palielina juridisko nenoteiktību un veicina nevienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem.
- (3) Regulas (EK) Nr. 561/2006 *ex-post* izvērtējumā apstiprinājās, ka iemesls Savienības sociālās jomas noteikumu nekonsekventai un nesekmīgai izpildes nodrošināšanai bija galvenokārt neskaidri noteikumi, neefektīvs kontroles rīku pielietojums un nepietiekama dalībvalstu administratīvā sadarbība.
- (3.a) Lai uzlabotu skaidrību un konsekvenci, būtu jādefinē transportlīdzekļa nekomerciālas izmantošanas atbrīvojums no Regulas (EK) Nr. 561/2006 darbības jomas.
- (4) Skaidri un piemēroti noteikumi un to vienāda izpildes nodrošināšana ir arī izšķirīga, lai sasniegtu politikas mērķus, proti, uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un jo īpaši nodrošināt neizkropļotu konkurenci starp pārvadātājiem un veicināt ceļu satiksmes drošību visiem satiksmes dalībniekiem.
- (5) Esošā prasība attiecībā uz pārtraukumiem izrādījās nepiemērota un nepraktiska tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri dodas reisā kā komanda. Tādēļ ir lietderīgi pielāgot prasību par pārtraukumu reģistrēšanu tādu autopārvadājumu darbību specifiskajām īpašībām, kurus veic vairāki transportlīdzekļa vadītāji komandā, tā, lai neapdraudētu transportlīdzekļa vadītāja drošību un ceļu satiksmes drošību.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

- (6) Transportlīdzekļu vadītāji, kuri iesaistīti starptautiskos tālsatiksmes pārvadājumos, pavada ilgu laiku prom no mājām. [...] Ir [...] jānodrošina, ka pārvadātāji organizē transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai prom no mājām pavadītais laiks nebūtu pārmērīgi ilgs un lai transportlīdzekļu vadītāji varētu izmantot ilgus atpūtas laikposmus kā kompensāciju par saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem. Organizējot atgriešanos, būtu jānodrošina, ka var sasniegt uzņēmuma darbības centru dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietu. Pārvadātājam vajadzētu spēt pierādīt regulāras atgriešanās organizēšanu, izmantojot tahogrāfa datus, transportlīdzekļa vadītāju darba žurnālu vai līdzīgus pierādījumus.
- (7) [...] Lai veicinātu sociālo attīstību, ir lietderīgi precizēt, kur iknedēļas atpūtu var izmantot, un nodrošināt transportlīdzekļa vadītājiem atbilstošus apstākļus atpūtai. Izmitināšanas vietas kvalitāte ir īpaši svarīga regulārās iknedēļas atpūtas laikā, kuru transportlīdzekļa vadītājam būtu jāpavada ārpus transportlīdzekļa kabīnes piemērotā izmitināšanas vietā uz darba devēja rēķina. Tomēr, ja transportlīdzeklis ir novietots drošā stāvvietā, kas atbilst konkrētiem transportlīdzekļa vadītāja ērtības labā noteiktiem kritērijiem, transportlīdzekļa vadītājs var izņēmuma kārtā gulēt transportlīdzekļa kabīnē, uz darba devēja rēķina izmantojot stāvvietas labierīcības. Ja dalībvalstī, kurā tiek izmantota regulārā iknedēļas atpūta, šāda stāvvietā nav sasniedzama, transportlīdzekļa vadītājam jāatrod cita piemērota izmitināšanas vieta ārpus transportlīdzekļa.
- (7.a) Lai uzlabotu darba apstākļus nozarē un uzturētu ceļu satiksmes drošību, ir ļoti svarīgi, lai būtu drošas stāvvietas, kas aprīkotas ar atbilstošām atpūtas telpām. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi veicināt stāvvietu infrastruktūras attīstību, tostarp tādu atpūtas zonu izveidi, kurās būtu nodrošināta vajadzīgā drošība, drošums un pakalpojumu standarti. Ir svarīgi, lai pastāvētu pietiekamas Eiropas Savienības līdzfinansējuma iespējas saskaņā ar esošiem un jauniem Savienības tiesību aktiem, ar kuriem izveido nosacījumus finanšu atbalstam, lai paātrinātu un veicinātu šādas stāvvietu infrastruktūras veidošanu. Tomēr dalībvalstīm nav pienākuma finansēt papildu stāvvietu infrastruktūru savā teritorijā papildus esošajām saistībām, kas paredzētas Savienības pamatnostādnēs par *TEN-T* infrastruktūru. Komisijai būtu jāpublicē atjaunināts saraksts ar drošām atpūtas vietām, kas atbilst minimālajiem kvalitātes standartiem.

- (8) Transportlīdzekļu vadītāji var nonākt neparedzamās situācijās, kā rezultātā viņi, nepārkāpjot Savienības noteikumus, nevar sasniegt vēlamo galamērķi iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanai. Vajadzētu atvieglot transportlīdzekļu vadītāju iespējas rast risinājumu šādās situācijās un dot viņiem iespēju sasniegt galamērķi iknedēļas atpūtai. Šādi ārkārtas apstākļi ir pēkšņas situācijas, no kurām nevar izvairīties un kuras nevar paredzēt, ja pēkšņi kļūst neiespējams uz neilgu laiku pilnībā piemērot šīs regulas prasības. Lai nodrošinātu pareizu izpildi, transportlīdzekļa vadītājam būtu jādokumentē apstākļi. Turklāt ar drošības pasākumiem būtu jānodrošina, ka braukšanas laiks nav pārmērīgi ilgs [...].
- (9) Lai mazinātu un novērstu atšķirīgo praksi izpildes nodrošināšanā un uzlabotu pārrobežu izpildes nodrošināšanas efektivitāti un lietderību, ir svarīgi noteikt skaidrus noteikumus par dalībvalstu pastāvīgu administratīvo sadarbību.
- (10) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai, lai tā varētu precizēt minētās regulas noteikumus un noteikt vienotu pieeju to piemērošanai un izpildes nodrošināšanai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁴.
- (11) Lai uzlabotu sociālās jomas noteikumu izpildes nodrošināšanas izmaksu lietderību, vajadzētu pilnībā izmantot pašreizējās un nākamās paaudzes tahogrāfu sistēmu potenciālu. Tādēļ būtu jāuzlabo tahogrāfu funkcijas, lai būtu iespējams precīzāk noteikt transportlīdzekļa atrašanās vietu, it īpaši starptautiskos pārvadājumos. Tādā pašā nolūkā būtu jāvirza uz priekšu viedo tahogrāfu uzstādīšana esošajos autoparkos, kas darbojas starptautisko pārvadājumu jomā un izmanto analogos vai digitālos tahogrāfus.
- (11.a) Konkrēti, transportlīdzekļos, kuri nav aprīkoti ar viedo tahogrāfu, dalībvalstu robežu šķērsošana būtu jāreģistrē tahogrāfā tuvākajā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (11.b) Lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadītāji, pārvadātāji un kontroles iestādes pēc iespējas drīz izmanto viedo tahogrāfu sniegtās priekšrocības, tostarp to, ka viedie tahogrāfi automātiski reģistrē robežu šķērsošanu, esošie transportlīdzekļu parki būtu jāaprīko ar šādām ierīcēm pienācīgā laikā pēc tam, kad spēkā ir stājušies detalizētie tehniskie noteikumi, tādā veidā nodrošinot pietiekami daudz laika sagatavošanās pasākumiem.
- (11.c) Lai mazinātu slogu pārvadātājiem un kontroles iestādēm, gadījumā, kad kontrolieris kontroles nolūkos noņem plombu tahogrāfam, kontrolierim konkrētās situācijās, kas ir labi dokumentētas, būtu jāatļauj veikt atkārtotu plombēšanu.
- (11.d) Ir svarīgi, lai autopārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību trešās valstīs, laikā, kad tie veic autopārvadājumus ES teritorijā, tiktu piemēroti šiem noteikumiem līdzvērtīgi noteikumi. Komisijai būtu jāizvērtē šā principa ievērošana ES līmenī un jāierosina piemēroti risinājumi, par ko ES būtu sarunās jāvienojas *AETR* kontekstā.
- (12) Tāpēc Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014⁵ būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

- 1) [...] regulas 4. pantam pievieno šādu r) un s) punktu:

"r) "nekomerciāli pārvadājumi" ir pārvadājumi ar autotransportu, izņemot komercpārvadājumus vai pašpārvadājumus, par kuriem netiek ņemta tieša vai netieša samaksa un kuri tieši vai netieši nerada ieņēmumus transportlīdzekļa vadītājam vai citiem, un ja nav saiknes ar profesionālu vai komerciālu darbību;

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

s) "īpašā zona" ir zona, kas ir aizsargāta, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas un kura atbilst šīs regulas pielikumā izklāstītajām konkrētajām prasībām.";

2) regulas 6. panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"Transportlīdzekļa vadītājs kā citu darbu reģistrē jebkuru laikposmu, kas pavadīts, kā aprakstīts 4. panta e) punktā, kā arī jebkuru laikposmu, kas pavadīts, vadot transportlīdzekli komercpārvadājumos, uz ko neattiecas šī regula, kā arī reģistrē jebkuru darb gatavības laikposmu, kas definēts Direktīvas 2002/15/EK 3. panta b) punktā, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 34. panta 5. punkta b) apakšpunkta iii) punktu. Šo ierakstu veic vai nu ar roku uz reģistrācijas diagrammas vai izdrukas, vai izmantojot manuālās ievadišanas iespējas, kas ir reģistrācijas kontrolierīcēm.";

3) regulas 7. pantam pievieno šādu trešo daļu:

"Transportlīdzekļa vadītājs, kurš iesaistīts pārvadājumā ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem, var [...] ņemt 45 minūtes ilgu pārtraukumu transportlīdzeklī, kuru vada cits transportlīdzekļa vadītājs, ar nosacījumu, ka pārtraukumā esošais transportlīdzekļa vadītājs neasistē tam vadītājam, kurš vada transportlīdzekli.";

4) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Jebkurās četrās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājs izmanto vismaz četrus iknedēļas atpūtas laikposmus, no kuriem vismaz divi ir regulārie iknedēļas atpūtas laikposmi. [...]

Saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus kompensē ar līdzvērtīga ilguma atpūtas laikposmu, kas izmantots vienā reizē pirms trešās nedēļas beigām, kura seko attiecīgajai nedēļai. Ja tiek izmantoti divi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi pēc kārtas, pirms vai pēc tiem sekojošā iknedēļas atpūtas laikposma izmanto kompensācijas atpūtas laikposmu.

Iknedēļas atpūtas laikposms sākas ne vēlāk kā sešu 24 stundu laikposmu beigās, skaitot no iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām.";

[...]

c) [...] panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

"8. Ja transportlīdzekļa vadītājs to vēlas, ikdienas atpūtas laikposmus un saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus bāzes vietas var izmantot transportlīdzeklī, ja vien tas ir aprīkots ar piemērotu guļamvietu katram transportlīdzekļa vadītājam un ja tas nav kustībā.

Regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un jebkuru iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ko izmanto kā kompensāciju par iepriekšējo saīsināto iknedēļas atpūtu, nepavada transportlīdzeklī. [...]

Atkāpjoties no otrās daļas, regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu var izmantot transportlīdzeklī, ar noteikumu, ka:

- transportlīdzeklis ir novietots īpašā zonā, kurā ir drošas stāvvietas komerciāliem transportlīdzekļiem un tāds pakalpojumu aprīkojums, kas atbilst pielikumā izklāstītajām minimālajām prasībām, un
- kabīne atbilst pielikumā izklāstītajām minimālajām prasībām.

Līdz [OV: 18 mēneši pēc stāšanās spēkā] transportlīdzekli var novietot arī parastā stāvvietā ar sanitārajām telpām, ar noteikumu, ka kabīne atbilst pielikumā izklāstītajām prasībām.

Komisija ar īstenošanas aktiem precizē, kādi nosacījumi ir jāizpilda, lai varētu izmantot šo atkāpi, novietojot transportlīdzekli īpašā zonā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2.a punktā minēto pārbaudes procedūru.

Līdz [OV: seši mēneši pēc šīs grozošās regulas stāšanās spēkā] dalībvalstis paziņo Komisijai savā teritorijā pieejamo īpašo zonu atrašanās vietas un pēc tam ziņo par jebkādam izmaiņām šajā informācijā. Komisija īpašo zonu sarakstu dara publiski pieejamu vienotā oficiālā tīmekļa vietnē un pastāvīgi atjaunina to.

Komisija vēlākais [OV: divi gadi pēc šīs grozošās regulas stāšanās spēkā] iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par minēto īpašo zonu pieejamību. Ziņojumā iekļauj informāciju par īpašo zonu skaitu un atrašanās vietu, to kapacitāti un izmantojumu un par pieprasījumu pēc papildu vietām vai telpām. Ziņojumā iekļauj arī dalībvalstu veikto vai plānoto pasākumu izvērtējumu. Uz minētā ziņojuma pamata Komisija attiecīgā gadījumā ierosina pasākumus ar mērķi palielināt īpašo zonu skaitu un kvalitāti un/vai pasākumus, ar kuriem pārskata ceturtajā daļā minētos noteikumus par regulārā iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanu transportlīdzeklī.

Visas izmaksas par izmitināšanas vietu ārpus transportlīdzekļa sedz darba devējs, tāpat kā visas maksas, kas saistītas ar īpašās zonas izmantošanu.";

d) pantā iekļauj šādu punktu:

"8.a Transporta uzņēmums organizē transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu [...] atgriezties kādā no darbības centriem dalībvalstī, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietā katrā četru secīgu nedēļu laikposmā nolūkā izmantot vismaz vienu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu vai vienu vismaz 45 stundas ilgu iknedēļas atpūtas laikposmu, ko izmanto kā kompensāciju par saīsinātu iknedēļas atpūtu. Tomēr, ja transportlīdzekļa vadītājs ir bez atgriešanās izmantojis divus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus pēc kārtas, transporta uzņēmums organizē transportlīdzekļa vadītāja darbu tā, lai viņš varētu atgriezties jau trešās nedēļas beigās.

Uzņēmums dokumentē, kā tas izpilda šo pienākumu, un glabā dokumentus savās telpās, lai varētu tos uzrādīt pēc kontroles iestāžu pieprasījuma.";

5) regulas 9. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Atkāpjoties no 8. panta, ja transportlīdzekļa vadītājs pavada transportlīdzekli, ko pārvadā ar prāmi vai vilcienu, un viņš izmanto regulāro ikdienas atpūtas laikposmu vai regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu, tad šo laikposmu drīkst pārtraukt ne vairāk kā divas reizes sakarā ar citām darbībām, kopā nepārsniedzot vienu stundu. Regulārā ikdienas atpūtas laikposmā vai iknedēļas atpūtas laikposmā transportlīdzekļa vadītājam jābūt pieejamai guļasvietai vai kušetei.";

6) [...] regulas 12. pantu aizstāj ar šādu:

"[...] Lai ļautu transportlīdzekļa vadītājam sasniegt atbilstīgu apstāšanās vietu, ar noteikumu, ka netiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība, transportlīdzekļa vadītājs var atkāpties no 6. līdz 9. panta tiktāl, ciktāl tas nepieciešams personu, transportlīdzekļa vai tā kravas drošībai. Ar noteikumu, ka tādējādi netiek apdraudēta satiksmes drošība, transportlīdzekļa vadītājs var izņēmuma apstākļos atkāpties arī no 6. panta 1. un 2. punkta un 8. panta 2. punkta, līdz vienai stundai pārsniedzot ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiku, lai sasniegtu darba devēja darbības centru nolūkā izmantot iknedēļas atpūtu. Ne vēlāk kā pēc ierašanās galamērķī vai piemērotā apstāšanās vietā transportlīdzekļa vadītājs manuāli norāda šādas atkāpšanās iemeslus reģistrācijas kontrolierīces reģistrācijas diagrammā vai reģistrācijas kontrolierīces izdrukā, vai savā darba žurnālā.";

7) regulas 13. panta 1. punktu groza šādi:

a) punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"e) transportlīdzekļiem, ko izmanto vienīgi uz salām vai no pārējās valsts teritorijas izolētos reģionos, kuru platība nepārsniedz 2300 kvadrātkilometrus un kuri nav ne savienoti ar pārējo valsts teritoriju ar tiltu, braslu vai tuneli, ko var izmantot mehāniski transportlīdzekļi, ne arī robežojas ar kādu citu dalībvalsti.";

b) pievieno šādu q) apakšpunktu:

"q) transportlīdzekļiem, kurus izmanto gatavo betona maisījumu piegādei.";

8) regulas 14. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Steidzamos gadījumos dalībvalstis ārkārtas apstākļos var piešķirt pagaidu izņēmumu uz laiku, kas nepārsniedz 30 dienas, to pienācīgi pamatojot un tūlīt darot zināmu Komisijai.";

9) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

"15. pants

Dalībvalstis nodrošina, ka 3. panta a) punktā minēto transportlīdzekļu vadītājiem piemēro attiecīgās valsts tiesību aktus, kas nodrošina atbilstīgu aizsardzību saistībā ar pieļaujamajiem transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, obligātajiem pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem. Dalībvalstis informē Komisiju par attiecīgajiem valsts noteikumiem, ko tās piemēro šādu transportlīdzekļu vadītājiem.";

9.a) regulas 16. panta 3. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) ietver visus datus, kas minēti 2. punktā, par minimālo laikposmu, kas aptver kontroles dienu un iepriekšējās 56 dienas; šos datus regulāri atjaunina ik pēc noteikta laika, kas nav ilgāks par vienu mēnesi;"

10) regulas 19. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis nosaka noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas un Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi to īstenošanai. Šiem sodiem ir jābūt iedarbīgiem, samērīgiem ar pārkāpuma smagumu, kas noteikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK III pielikumu ⁶, preventīviem un nediskriminējošiem. Par šīs regulas un Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem piemēro tikai vienu sodu vai procedūru. Dalībvalstis paziņo Komisijai par šiem pasākumiem un noteikumiem par sodiem līdz datumam, kas noteikts 29. panta otrajā daļā. Dalībvalstis nekavējoties ziņo par jebkādiem turpmākiem šādu pasākumu un noteikumu grozījumiem. Komisija attiecīgi informē dalībvalstis.";

11) regulas 22. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis cieši sadarbojas un bez nepamatotas kavēšanās sniedz viena otrai savstarpēju palīdzību, lai sekmētu konsekventu šīs regulas piemērošanu un sekmīgu tās noteikumu izpildes nodrošināšanu atbilstoši Direktīvas 2006/22/EK 8. pantā izklāstītajām prasībām.";

b) panta 2. punktam pievieno šādu c) apakšpunktu:

"c) citu konkrētu informāciju, tostarp uzņēmuma riska novērtējumu, kas var radīt sekas attiecībā uz šīs regulas noteikumu ievērošanu.";

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un (EEK) Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp).

c) pievieno šādu 3.a un 3.b punktu:

"3.a Informācijas apmaiņai saistībā ar šo regulu dalībvalstis izmanto par sadarbību Kopienā atbildīgās iestādes, kuras ir norīkotas atbilstoši Direktīvas 2006/22/EK 7. pantam.

3.b Administratīvo sadarbību un savstarpējo palīdzību nodrošina bez maksas.";

11.a) regulas 24. pantā iekļauj šādu punktu:

"2.a Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.";

12) regulas 25. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Šā panta 1. punkta b) apakšpunktā minētajos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka vienotu pieeju, ievērojot 24. panta 2.a punktā minēto pārbaudes [...] procedūru.";

13) regulai pievieno šādu pielikumu:

"PIELIKUMS

A. Minimālās drošības, drošuma un pakalpojumu prasības īpašajai zonai, kā minēts 8. panta 8. punkta trešajā daļā

1. Neatļautas iekļūšanas konstatēšana un novēršana
2. Apgaismojums un redzamība
3. Kontaktpunkts un procedūras ārkārtas situācijām
4. Sanitārās telpas
5. Pārtikas un dzērienu iegādes iespējas
6. Savienojumi, kas ļauj nodrošināt saziņu
7. Barošanas avots katrā stāvvietā

B. Minimālās prasības kabīnei, kā minēts 8. panta 8. punkta trešajā daļā

1. Gulta ar matraci katram transportlīdzekļa vadītājam
2. Ar motoru nesaistīts sildītājs un gaisa kondicionieris
3. Gaismu aizturoši aizkari
4. No kabīnes pieejams mantu glabāšanas nodaļījums
5. Iebūvēts ledusskapis pārtikas glabāšanai
6. Salokāms galdiņš
7. Regulējams sēdekļis

8. Pretielaušanās signalizācijas sistēma
9. Elektroenerģijas avots".

2. pants

Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza šādi:

-1) regulas 1. panta 1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"1. Šajā regulā ir noteikti pienākumi un prasības attiecībā uz tādu tahogrāfu konstrukciju, uzstādīšanu, lietošanu, testēšanu un kontroli, kurus izmanto autotransportā, lai pārbaudītu atbilstību Regulai (EK) Nr. 561/2006, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2002/15/EK ⁷ un Padomes Direktīvai 92/6/EEK ⁸, Padomes Direktīvai 92/106/EEK ⁹, Regulai (EK) Nr. 1072/2009, Regulai (EK) Nr. 1073/2009, Direktīvai 96/71 un Direktīvai 2014/67/ES, ciktāl tas attiecas uz darba ņēmēju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, un Direktīvai xxx/xxx/ES, ar ko nosaka īpašus noteikumus attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē. *";

* Piezīme: Atsauces uz noteikumiem par darba ņēmēju norīkošanu darbā jāpieskaņo minēto dosjē galīgajai kompromisa redakcijai.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkopes locekļi (OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.).

⁸ Padomes Direktīva 92/6/EEK (1992. gada 10. februāris) par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā (OV L 57, 2.3.1992., 27. lpp.).

⁹ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

-1.a) regulas 3. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Ne vēlāk kā četrus gadus pēc tā gada beigām, kad ir stājušies spēkā * 11. panta pirmās daļas otrajā teikumā minētie sīki izstrādātie noteikumi, kuros ir ietvertas specifikācijas attiecībā uz robežu šķērssošanas un papildu darbību reģistrēšanu, visiem transportlīdzekļiem, kurus izmanto dalībvalstī, kas nav to reģistrācijas dalībvalsts, un kuros ir uzstādīts tahogrāfs, kas neatbilst minētajiem sīki izstrādātajiem noteikumiem, uzstāda viedo tahogrāfu, kā paredzēts šīs regulas 8., 9. un 10. pantā.";

* [Piezīme: paredzams, ka tas varētu būt 2024. gada beigās.]

-1.b) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

"7. pants

Datu aizsardzība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka personas datu apstrāde saistībā ar šo regulu notiek vienīgi nolūkā pārbaudīt atbilstību šai regulai un Regulai (EK) Nr. 561/2006, Direktīvai 2002/15/EK, Padomes Direktīvai 92/6/EEK, Padomes Direktīvai 92/106/EEK, Regulai (EK) Nr. 1072/2009, Regulai (EK) Nr. 1073/2009, Direktīvai 96/71 un Direktīvai 2014/67/ES, ciktāl tas attiecas uz darba ņēmēju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, un Direktīvai xxx/xxx/ES, ar ko nosaka īpašus noteikumus attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679 un Direktīvu [...] 2002/58/EK un Regulas (ES) Nr. 2016/679 51. pantā minētās dalībvalsts uzraudzības iestādes uzraudzībā.

2. Jo īpaši dalībvalstis nodrošina, lai personas dati tiktu aizsargāti pret tādu izmantojumu, kas nav cieši saistīts ar tiesību aktiem, kas minēti 1. punktā, attiecībā uz:
- globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) izmantošanu, lai reģistrētu atrašanās vietas datus, kā minēts 8. pantā,
 - attālinātas saziņas izmantošanu kontroles nolūkos, kā minēts 9. pantā, tahogrāfu izmantošanu ar saskarni, kā minēts 10. pantā, elektronisko informācijas apmaiņu par vadītāja kartēm, kā minēts 31. pantā, un jo īpaši šādu datu pārrobežu apmaiņu ar trešām valstīm,
 - transporta uzņēmumu veiktu reģistrācijas datu glabāšanu, kā minēts 33. pantā.
3. Digitālos tahogrāfus izstrādā tā, lai nodrošinātu privātumu. Apstrādā vienīgi tos datus, kas nepieciešami 1. punktā minētajos nolūkos.
4. Transportlīdzekļu īpašnieki, transporta uzņēmumi un visas citas attiecīgās vienības atbilstīgos gadījumos ievēro attiecīgos noteikumus par personas datu aizsardzību.";
- 1) regulas 8. panta 1. punktu groza šādi:
- a) pirmo daļu [...] aizstāj ar šādu:
- "Lai atvieglotu pārbaudi par atbilstību attiecīgajiem tiesību aktiem, automātiski reģistrē transportlīdzekļa atrašanās vietu šādos punktos vai tuvākajā punktā šādām vietām, kur ir pieejams satelīta signāls:
- ikdienas darba laikposma sākuma vieta;
 - katra reize, kad transportlīdzeklis šķērso dalībvalsts robežu;
 - katra reize, kad transportlīdzeklis veic iekraušanas vai izkraušanas darbības;
 - ik pēc trim stundām uzkrātā transportlīdzekļa vadīšanas laika; un

– ikdienas darba laikposma beigu vieta.";

b) otrajai daļai pievieno šādu teikumu:

"Tomēr pirmās daļas otrajā un trešajā ievilkumā minētās robežu šķērsošanas un papildu darbību reģistrēšana attiecas uz transportlīdzekļiem, kurus kādā dalībvalstī ¹⁰ pirmo reizi reģistrē pēc tam, kad ir pagājuši divi gadi * no brīža, kad ir stājušies spēkā 11. panta pirmās daļas otrajā teikumā minētie sīki izstrādātie noteikumi, neskarot pienākumu noteiktus transportlīdzekļus aprīkot vēlāk saskaņā ar 3. panta 4. punktu.";

* [Piezīme: paredzams, ka tas varētu būt ne vēlāk kā 2022. gada jūnijā.]

1.a) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta pirmo teikumu groza šādi:

"Četrus gadus pēc tam, kad ir stājušies spēkā 11. panta pirmās daļas otrajā teikumā minētie sīki izstrādātie noteikumi, kuros ir ietvertas specifikācijas attiecībā uz 8. panta 1. punkta otrajā un trešajā ievilkumā minētās robežu šķērsošanas un papildu darbību reģistrēšanu, dalībvalstis savām kontroles iestādēm piemērotā apmērā piešķir attālinātas savlaicīgas konstatēšanas iekārtas, kas vajadzīgas šajā pantā minētās datu pārraides veikšanai, ņemot vērā savas konkrētās īstenošanas prasības un stratēģijas.";

¹⁰ PIEZĪME: citi šīs regulas noteikumi, kuros ir ietverta līdzīga atsauce uz transportlīdzekļa reģistrācijas datumu, tiks saskaņoti ar šo pievienoto precizējumu ("kādā dalībvalstī").

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Šā panta 1. punktā minētā saziņa ar tahogrāfu notiek vienīgi tad, ja to iniciē kontroles iestāžu ierīces. Tā ir aizsargāta, lai nodrošinātu datu integritāti un reģistrācijas un kontroles ierīču autentifikāciju. Piekļuve pārraidītajiem datiem ir tikai kontroles iestādēm, kuras ir pilnvarotas pārbaudīt 7. panta 1. punktā minēto tiesību aktu un šīs regulas pārkāpumus, un darbnīcām, ciktāl tas ir vajadzīgs tahogrāfa pareizas funkcionēšanas pārbaudei.";

c) panta 4. punktam pievieno šādu ievilkumu:

"— pārsniegts maksimālais braukšanas laiks.";

1.aa) regulas 10. pantam pievieno šādu punktu:

"2. To transportlīdzekļu tahogrāfus, kurus kādā dalībvalstī pirmo reizi reģistrē divus gadus * pēc tam, kad ir stājušies spēkā 11. panta pirmās daļas otrajā teikumā minētie sīki izstrādātie noteikumi, kuros ir ietvertas specifikācijas attiecībā uz 8. panta 1. punkta otrajā un trešajā ievilkumā minētās robežu šķērsošanas un papildu darbību reģistrēšanu, aprīko ar saskarni, kas minēta 1. punktā.";

* [Piezīme: paredzams, ka tas varētu būt ne vēlāk kā 2022. gada jūnijā.]

1.ab) regulas 11. pantā pēc pirmās daļas pirmā teikuma iekļauj šādu teikumu:

"Komisija līdz [OV: 12 mēneši pēc šīs grozošās regulas stāšanās spēkā] nodrošina, ka stājas spēkā īstenošanas akti, kuri ietver sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi, lai vienādi piemērotu pienākumu reģistrēt un uzglabāt datus par katru 8. panta 1. punkta otrajā un trešajā ievilkumā minēto robežas šķērsošanu un papildu darbībām.";

1.ac) regulas 22. panta 5. punkta divas pēdējās daļas aizstāj ar šādām:

"Noņemtās vai nolauztās plombas nekavējoties un vēlākais septiņu dienu laikā pēc to noņemšanas nomaina apstiprināts montieris vai darbnīca. Ja plombas ir noņemtas vai nolauztas kontroles nolūkos, tās nekavējoties var nomainīt kontrolieris, kuram ir plombēšanas ierīces un unikāla īpaša zīme.

Kad kontrolieris noņem plombu, tahogrāfā no plombas noņemšanas brīža līdz inspekcijas pabeigšanai tiek ievietota kontroles karte, tostarp arī jaunas plombas uzstādīšanas gadījumā. Kontrolieris izdod rakstisku paziņojumu, kurā ir ietverta vismaz šāda informācija:

- transportlīdzekļa identifikācijas numurs;
- kontroliera vārds un uzvārds;
- kontroles iestāde un dalībvalsts;
- kontroles kartes numurs;
- noņemtās plombas numurs;
- plombas noņemšanas datums un laiks;
- ja kontrolieris uzstādījis jaunu plombu – jaunās plombas numurs.

Pirms plombu nomaiņas apstiprināta darbnīca veic tahogrāfa pārbaudi un kalibrāciju, izņemot gadījumus, kad plomba ir noņemta vai nolauzta kontroles nolūkos un kad to ir nomainījis kontrolieris.";

1.ad) regulas 26. pantam pievieno šādu punktu:

"7.a) Izdevējas dalībvalsts kompetentā iestāde var prasīt, lai transportlīdzekļa vadītājs aizstāj vadītāja karti ar jaunu, ja tas ir vajadzīgs, lai izpildītu attiecīgās tehniskās specifikācijas.";

1.b) regulas 34. panta pirmo punktu aizstāj ar šādu:

"Transportlīdzekļu vadītāji izmanto datu reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes katru dienu, kad tie vada transportlīdzekli, sākot no brīža, kad tie saņem transportlīdzekli. Reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti neizņem pirms ikdienas darba laikposma beigām, izņemot gadījumus, kad to atļauts darīt kāda cita iemesla dēļ vai kad tas nepieciešams, lai ievadītu simbolu pēc robežas šķērsošanas. Reģistrācijas diagrammu vai vadītāja karti drīkst izmantot, nepārsniedzot laiku, kam tā paredzēta.";

1.c) regulas 34. panta 6. punktam pievieno šādu f) apakšpunktu:

"f) to valstu simbolus, kurās viņš uzsāk un pabeidz ikdienas darba laikposmu. Transportlīdzekļa vadītājs – pirmās apstāšanās reizes sākumā konkrētajā dalībvalstī – arī ievada tās valsts simbolu, kurā viņš iebrauc pēc robežas šķērsošanas. Minētā pirmā apstāšanās reize ir tuvākajā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas. Ja dalībvalsts robežu šķērso uz prāmja vai vilciena, transportlīdzekļa vadītājs valsts simbolu ievada ierašanās ostā vai stacijā.";

2) regulas 34. panta 7. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"7. Transportlīdzekļa vadītājs digitālajā tahogrāfā ievada to valstu simbolus, kurās viņš uzsāka un pabeidza ikdienas darba laikposmu [...].

Vienu gadu pēc tam, kad ir stājušies spēkā 11. panta pirmās daļas otrajā teikumā minētie sīki izstrādātie noteikumi, kuros ir ietvertas specifikācijas, kas ļauj ievadīt un uzglabāt datus par robežu šķērsošanu, transportlīdzekļa vadītājs ievada arī tās valsts simbolu, kurā viņš iebrauc pēc dalībvalsts robežas šķērsošanas, šo simbolu ievadot uzreiz pēc tam, kad konkrētajā dalībvalstī ir pirmo reizi apstājies. Minētā pirmā apstāšanās reize ir tuvākajā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas. Ja dalībvalsts robežu šķērso uz prāmja vai vilciena, transportlīdzekļa vadītājs valsts simbolu ievada ierašanās ostā vai stacijā.

Dalībvalstis var pieprasīt transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic iekšzemes pārvadājumus to teritorijā, papildus dalībvalsts simbolam ievadīt sīkākus ģeogrāfiskos datus ar nosacījumu, ka šīs dalībvalstis minētos sīkākos ģeogrāfiskos datus ir paziņojušas Komisijai līdz 1998. gada 1. aprīlim.";

3) regulas 36. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta i) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"i) reģistrācijas diagrammas par kārtējo dienu un iepriekšējām 56 dienām;"

b) panta 1. punkta iii) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"iii) jebkurus manuālos pierakstus un izdrukas par kārtējo darba dienu un iepriekšējām 56 dienām.";

c) panta 2. punkta ii) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"ii) jebkurus manuālos pierakstus un izdrukas par kārtējo darba dienu un iepriekšējām 56 dienām.".

3. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Regulas 1. panta 9.a) punktu un 2. panta 3) punktu piemēro no 2024. gada 31. decembra. Līdz minētajai dienai piemēro Regulas (EK) Nr. 561/2006 16. panta 3. punkta a) apakšpunktu un Regulas (ES) 165/2014 36. panta 1. punkta i) un ii) apakšpunktu un 2. panta ii) apakšpunktu tādā redakcijā, kāda tā bija pirms ar šo regulu noteiktajiem grozījumiem.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā – Padomes vārdā –
priekšsēdētājs priekšsēdētājs
