



Briuselis, 2020 m. sausio 23 d.
(OR. en)

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

5424/20
ADD 2

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui (COREPER I) / Tarybai

Komisijos dok. Nr.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Dalykas: Judumo dokumentų rinkinys I:
Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009
Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, 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
Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės
– Politinis susitarimas

Šis papildymas yra susijęs su pasiūlymu, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių, ir dėl tachografų.

Pasiūlymas dėl

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, 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) siekiant užtikrinti, kad nebūtų diskriminavimo, ir pritraukti kvalifikuotus darbuotojus, kuriant saugų, veiksmingą ir socialiai atsakingą kelių transporto sektorių itin svarbu vairuotojams sudaryti geras darbo sąlygas, o kelių transporto ūkio subjektams – sąžiningas verslo sąlygas. Kad šis procesas būtų lengvesnis, kelių transporto sektoriuje taikomos Sąjungos socialinės apsaugos taisyklės turi būti aiškios, proporcingos, 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) įvertinus kelių transporto sektoriuje galiojančių Sąjungos socialinės apsaugos taisyklių, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006³, įgyvendinimo veiksmingumą ir efektyvumą, buvo nustatyta tam tikrų teisinės sistemos įgyvendinimo trūkumų. Taisyklės dėl kassavaitinio poilsio, poilsio infrastruktūros objektų, su porininkais dirbančių vairuotojų pertraukų yra neaiškios, nėra taisyklių dėl vairuotojų grįžimo į namus, todėl valstybės narės šias 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 vairuotojams ir vežėjams taikomų sąlygų skirtumai. Kita vertus, nustačius ilgiausius vairavimo laikotarpius per dieną ir per savaitę veiksmingai pagerėja vairuotojų socialinės sąlygos ir apskritai kelių eismo saugumas; reikalavimų laikymuisi užtikrinti būtina atkakliai dėti pastangas;
- (3) siekiant didinti kelių eismo saugumą, svarbu skatinti transporto ūkio subjektus vadovautis saugumo principais visais lygmenimis. Visų pirma, siekiant išvengti vairavimo ir poilsio taisyklių pažeidimų arba siekiant nekelti pavojaus kelių eismo saugumui, turėtų būti neleidžiama rezultatais grindžiamo užmokesčio sieti su laiku, būtinu keleivių vežimui į jų paskirties vietą arba krovinių pristatymui;
- (4) atlikus Reglamento (EB) Nr. 561/2006 *ex post* vertinimą patvirtinta, kad Sąjungos socialinių apsaugos taisyklių vykdymas buvo nenuoseklus ir neveiksmingas daugiausia dėl to, kad jos yra neaiškios, kad neveiksmingai ir nevienodai taikomos kontrolės priemonės ir dėl nepakankamo valstybių narių administracinio bendradarbiavimo;
- (5) siekiant didinti aiškumą ir nuoseklumą, turėtų būti apibrėžtas transporto priemonės naudojimas nekomerciniais tikslais, kuris nepatenka į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo sritį;
- (6) siekiant politikos tikslo – pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, visų pirma užtikrinti neiškraipytą ir sąžiningą vežėjų konkurenciją ir padidinti visų kelių eismo dalyvių saugumą – taip pat būtina nustatyti aiškias, tinkamas, proporcingas taisykles ir užtikrinti vienodą jų vykdymą;

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 panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- (7) 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, specifiką, nekeliant pavojaus vairuotojo ir kelių eismo saugumui;
- (8) tolimųjų tarptautinių krovinių reisų vairuotojai daug laiko praleidžia toli nuo namų. Dėl dabartinių normalaus kassavaitinio poilsio reikalavimų tas laikas be jokios būtinybės gali dar labiau pailgėti. Todėl nuostatą dėl normalaus kassavaitinio poilsio pageidautina pakoreguoti taip, kad vairuotojams būtų lengviau vykdyti tarptautines transporto operacijas laikantis taisyklių ir pasiekti namus normaliam kassavaitiniam poilsiui, ir kad jiems būtų visiškai atlyginta už visus sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius. Atsižvelgiant į krovinių ir keleivių vežimo skirtumus, ši galimybė neturėtų būti taikoma vairuotojams, kai jie veža keleivius;
- (9) vairuotojų poilsio laikotarpių grafikuose lankstumas turėtų būti numatomas skaidriai ir būti nuspėjamas vairuotojo ir jokių būdu neturėtų kelti pavojaus kelių eismo saugumui dėl padidėjusio vairuotojų nuovargio arba pabloginti darbo sąlygų. Taigi, dėl tokio lankstumo neturėtų keistis esamas vairuotojo darbo laikas arba maksimali dvisavaitinio vairavimo trukmė ir turėtų būti taikomos griežtesnės atlyginimo už sutrumpintus poilsio laikotarpius taisyklės;
- (10) kontroliuoti šį lankstumą yra būtina, kaip ir aiškiai apibrėžti nuostatos taikymo sritį, kad būtų užtikrinta, jog šia nuostata nebūtų galima piktnaudžiauti. Todėl į taikymo sritį turėtų patekti tik tie vairuotojai, kurie sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius ataskaitiniu laikotarpiu praleidžia už valstybių narių ribų. Tai galima patikrinti pagal tachografo įrašus keliuose ir įmonės patalpose, nes juose nurodoma poilsio pradžios ir pabaigos vieta bei su atskirais vairuotojais susijusi informacija;
- (11) siekiant užtikrinti veiksmingą vykdymą, būtina, kad kompetentingos institucijos, atlikdamos patikrinimus keliuose, galėtų įsitikinti, kad patikrinimo dieną ir prieš taiėjusias 56 dienas buvo tinkamai laikomasi vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių reikalavimų;

- (12) dėl sparčios technologinės pažangos laipsniškai automatizuojamos vairavimo sistemos, reikalaujančios vis mažesnio arba nereikalaujančios jokio tiesioginio vairuotojo indėlio. Dėl šių pokyčių gali reikėti koreguoti galiojančius teisės aktus, įskaitant taisykles dėl vairavimo ir poilsio laikotarpių, siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą, vienodas sąlygas ir pagerinti darbo sąlygas, kartu sudarant galimybes Sąjungai diegti naujas novatoriškas technologijas ir praktiką. Todėl Komisija turėtų pateikti autonominio vairavimo sistemų naudojimo valstybėse narėse, be kita ko, autonominio vairavimo technologijų teikiamos naudos, vertinimo ataskaitą. Jei tikslinga, kartu su ataskaita turėtų būti pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto;
- (13) siekiant skatinti socialinę pažangą, tikslinga nurodyti, kur gali būti naudojamas kassavaitiniu poilsiu, užtikrinant, kad vairuotojai turėtų tinkamas poilsio sąlygas. Apgyvendinimo kokybė yra itin svarbi normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kurį vairuotojas turėtų praleisti ne transporto priemonės kabinoje, o tinkamame būste darbdavio sąskaita. Siekiant užtikrinti geras vairuotojų darbo sąlygas ir saugumą, tikslinga paaiškinti reikalavimą, kad toli nuo namų esantiems vairuotojams normaliems kassavaitiniams jų poilsio laikotarpiams būtų suteikiamas kokybiškas ir lyčių požiūriu tinkamas būstas;
- (14) taip pat būtina nustatyti, kad vežėjai turi organizuoti vairuotojų darbą taip, kad toli nuo namų praleidžiami laikotarpiai nebūtų pernelyg ilgi ir kad vairuotojai galėtų pasinaudoti ilgaus poilsio laikotarpiais, suteikiamais už sutrumpintus kassavaitinius poilsio laikotarpius. Grįžimas turėtų būti organizuojamas taip, kad būtų sudarytos sąlygos pasiekti ūkio subjekto veiklos centrą valstybėje narėje, kurioje jis yra įsisteigęs, arba vairuotojo gyvenamąją vietą, o vairuotojai gali laisvai pasirinkti, kur praleisti savo poilsio laikotarpį. Tam, kad įrodytų, kad vežėjas laikosi savo pareigų dėl normalaus grįžimo organizavimo, vežėjas turėtų galėti naudotis tachografo įrašais, vairuotojų darbo grafikais arba kitais dokumentais. Tokie įrodymai turėtų būti laikomi jo patalpose ir pateikiami, jei jų paprašytų kontrolės institucijos;

- (15) kadangi normalūs kassavaitiniai poilsio ir ilgesni poilsio laikotarpiai negali būti praleidžiami transporto priemonėje arba stovėjimo aikštelėje ir turi būti praleidžiami tinkamame būste, kuris gali būti greta stovėjimo aikštelės, itin svarbu suteikti vairuotojams galimybę nustatyti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, kuriose užtikrinamas tinkamas saugumo lygis ir tinkami infrastruktūros objektai, vietą. Komisija jau nagrinėjo, kaip skatinti aukštos kokybės stovėjimo aikštelių, įskaitant būtinus minimalius reikalavimus, įrengimą. Todėl Komisija turėtų parengti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių standartus. Šiais standartais turėtų būti prisidedama prie aukštos kokybės stovėjimo aikštelių skatinimo. Šie standartai gali būti peržiūrimi siekiant pasirūpinti geresne prieiga prie alternatyviųjų degalų, laikantis politikos, kuria vystoma ši infrastruktūra. Taip pat svarbu prižiūrėti, kad stovėjimo aikštelėse nebūtų ledo ir sniego;
- (16) saugioms ir apsaugotoms stovėjimo aikštelėms turėtų būti taikomos audito procedūros, kad jos būtų sertifikuotos pagal ES standartus, kuriais taip pat užtikrinama, kad jos toliau atitiktų tuos standartus. Todėl Komisijai turėtų būti pavesta parengti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių įrengimo Sąjungoje procedūrą;
- (17) siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą ir vykdymo užtikrinimą, visi vairuotojai turėtų būti visapusiškai informuoti apie taisykles dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių ir apie nuovargio keliamus pavojus. Šiuo atžvilgiu svarbu, kad būtų lengvai prieinama informacija apie esamus poilsio infrastruktūros objektus. Todėl Komisija turėtų pateikti informaciją apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles patogioje naudoti svetainėje. Ta informacija turėtų būti nuolat atnaujinama;

- (18) siekiant užtikrinti nuolatinį stovėjimo aikštelių saugumą ir apsaugą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais nustatomi aptarnavimo saugiose ir apsaugotose aikštelėse lygio standartai ir stovėjimo aikštelių saugumo ir apsaugos sertifikavimo procedūros. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros* nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (19) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013⁴ nustatytais peržiūrėtomis TEN-T gairėmis numatomas poilsio aikštelių įrengimas automagistralėse maždaug kas 100 km, siekiant komercinius kelių naudotojus aprūpinti tinkamo saugos ir saugumo lygio stovėjimo vietomis. Siekiant paspartinti ir paskatinti tinkamos stovėjimo infrastruktūros statybą, svarbu sudaryti pakankamai Sąjungos bendro finansavimo galimybių, laikantis galiojančių ir būsimų Sąjungos teisės aktų, kuriais nustatomos tokios finansinės paramos sąlygos;
- (20) daugeliui kelių transporto operacijų Sąjungoje reiso daliai naudojamas keltas ar geležinkelis. Todėl tokioms operacijoms turėtų būti numatytos aiškos ir tinkamos nuostatos, dėl poilsio laikotarpių ir pertraukų;

* OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

⁴ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

- (21) vairuotojai susiduria su nenumatytomis aplinkybėmis, dėl kurių neįmanoma nepažeidus Sąjungos taisyklių pasiekti norimą paskirties vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Pageidautina sudaryti vairuotojams palankesnes sąlygas įveikti tokias aplinkybes ir pasiekti paskirties vietą, kad 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. Todėl tokiomis aplinkybėmis negalima remtis sistemingai, siekiant vengti laikytis šio reglamento. Siekiant užtikrinti tinkamą vykdymo užtikrinimą, vairuotojas turėtų išimtinės aplinkybes, dėl kurių nukrypstama nuo taisyklių, užfiksuoti dokumentuose. Be to, apsaugos priemonė turėtų būti užtikrinta, kad vairavimo trukmė nebūtų pernelyg ilga;
- (22) tam, kad mažiau skirtųsi taisyklių laikymosi užtikrinimo praktika ir tokių skirtumų būtų išvengta, taip pat tam, kad būtų veiksmingiau ir efektyviau užtikrinamas vykdymas tarpvalstybiniu mastu, būtina nustatyti aiškias reguliaraus valstybių narių administracinio bendradarbiavimo taisykles;
- (23) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad nacionalinės taisyklės dėl sankcijų, taikytinų už Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ir Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimus, būtų įgyvendintos veiksmingai, proporcingai ir atgrasomai. Svarbu užtikrinti, kad specialistai galėtų lengvai gauti informaciją apie valstybėse narėse taikomas sankcijas. Tai atlikti galėtų padėti Europos darbo institucija, pateikdama informaciją bendroje Sąjungos masto interneto svetainėje, kuri veikia kaip Reglamentu (ES) 2018/1724 sukurtas bendras portalas, skirtas gauti prieigą prie informacijos šaltinių ir paslaugų Sąjungos ir nacionaliniu lygmeniu visomis Sąjungos oficialiosiomis kalbomis;
- (24) 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 laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011⁵;

⁵ 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).

- (25) siekiant padidinti socialinės apsaugos taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų efektyvumą, turėtų būti visapusiškai panaudotos esamos išmaniosios tachografų sistemos, o išmanieji tachografai turėtų tapti privalomi ir lengvosiose komercinėse transporto priemonėse, kurių svaris viršija tam tikrą ribą ir kurios naudojamos tarpvalstybiniam vežimui samdos pagrindais ar už atlygį. Tachografo funkcijas reikėtų patobulinti taip, kad juo būtų galima tiksliau nustatyti vietą;
- (26) dėl socialinės apsaugos taisyklių vykdymo užtikrinimo išlaidų efektyvumo, spartaus naujų technologijų plėtojimo, skaitmeninimo visoje Sąjungos ekonomikoje ir poreikio užtikrinti vienodas sąlygas tarptautinio kelių transporto įmonėms reikia sutrumpinti išmaniojo tachografo sumontavimui registruotose transporto priemonėse taikomą pereinamąjį laikotarpį. Dėl išmaniojo tachografo bus paprasčiau atlikti kontrolę, todėl nacionalinėms institucijoms bus lengviau atlikti darbą;
- (27) siekiant užtikrinti, kad vairuotojai, vežėjai 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;
- (28) transporto priemonėse, kuriose nėra sumontuotas išmanusis tachografas, valstybės narės sienų kirtimas turėtų būti užregistruotas tachografe artimiausio įmanomo sustojimo prie sienos arba kirtus sieną vietoje;
- (29) darbų registravimas tachografe yra svarbi vairuotojų darbo dalis. Todėl itin svarbu, kad vairuotojai gautų tinkamą mokymą, kaip naudotis naujomis rinkai pateikiamų tachografų savybėmis. Su mokymu susijusias išlaidas turėtų prisiimti darbdaviai;

- (30) Kontroliuojantys pareigūnai, kurie tikrina, kaip laikomasi atitinkamos Sąjungos teisės kelių transporto sektoriuje, susiduria su iššūkiais dėl naudojamų tachografų prietaisų įvairovės ir sparčiai besivystančių sudėtingų manipuliavimo būdų. Tai ypač aktualu tais atvejais, kai patikrinimai atliekami kelyje. Todėl itin svarbu kontroliuojantiems pareigūnams suteikti tinkamą mokymą siekiant užtikrinti, kad jie būtų susipažinę su naujausiais technologiniais pokyčiais ir manipuliavimo būdais;
- (31) siekiant sumažinti vežėjams ir kontrolės institucijoms tenkančią naštą tuo atveju, kai kontroliuojantis pareigūnas nuima tachografo plombą kontrolės tikslais, kontrolės pareigūnui turėtų būti leidžiama vėl uždėti plombą tam tikromis dokumentais tinkamai užfiksuotomis aplinkybėmis;
- (32) atsižvelgdama į nuolatinius technologijų pokyčius, Komisija tiria galimybę sukurti naujus techninius sprendimus, kurie teiktų tokią pačią naudą ir saugumą kaip išmanusis tachografas tokiomis pačiomis arba mažesnėmis susijusiomis sąnaudomis;
- (33) svarbu, kad trečiosiose šalyse įsisteigusiems vežėjams kelių transportu, 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;
- (34) krovinių vežimas skiriasi nuo keleivių vežimo. Todėl Komisija turėtų įvertinti, ar reikėtų pasiūlyti tinkamesnių keleivių vežimo taisyklių, ypač kai teikiamos vienkartinės paslaugos, kaip apibrėžta 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiektimo ir miesto autobusais rinką taisyklių 2 straipsnio 4 dalyje;
- (35) todėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) 165/2014⁶ turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

⁶ 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).

1 straipsnis

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

-1) 2 straipsnio 1 dalyje įterpiamas šis punktas:

„-aa) nuo 2026 m. liepos 1 d. vežant keliais krovinius vykdant tarptautines transporto operacijas arba kabotažo operacijas, kai maksimali leidžiama transporto priemonės masė kartu su priekaba ar puspriekabe viršija 2,5 tonos, arba“

-1a) 3 straipsnio aa punktas pakeičiamas taip:

„aa) transporto priemonėmis arba transporto priemonių deriniais, kurių didžiausia leistina masė neviršija 7,5 tonos, naudojamais medžiagų, įrangos arba mašinų pervežimui vairuotojo naudojimui jo darbo metu, arba krovinių, kurie pagaminti amatų įmonėje, pristatymui, kai vežama ne samdos pagrindais ir ne už atlygį, ir kurie yra pristatomi tik 100 km spinduliu nuo ūkio subjekto buveinės ir su sąlyga, kad transporto priemonės vairavimas nėra vairuotojo pagrindinė veikla;“;

-1aa) 3 straipsnyje įterpiamas šis punktas:

„ha) transporto priemonėmis, kurių didžiausia leistina masė kartu su priekaba ar puspriekabe yra 2,5–3,5 tonos, naudojamomis krovinių vežimui, kai vežama ne samdos pagrindais ir ne už atlygį, o įmonės ar vairuotojo sąskaita, ir kai vairavimas nėra pagrindinė transporto priemonę vairuojančio asmens veikla;“;

1) 4 straipsnis papildomas šiuo punktu:

„r) vežimas nekomerciniais tikslais – vežimas keliais, išskyrus vežimą samdos 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.“;

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 įregistruojama kaip kiti darbai; vairuotojas taip pat įregistruoja 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 įregistruojamas ranka registracijos lape, spaudinyje arba įvedamas panaudojant įrašymo įrangos rankinio įvedimo mechanizmą.“;

3) 7 straipsnis papildomas šia trečia pastraipa:

„Su porininkais 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 dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai:

dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba

vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuris trunka bent 24 valandas.

Kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo ankstesnio kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos.

Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, tarptautinį krovinių vežimą vykdančio vairuotojas gali už įsisteigimo valstybės narės ribų pasinaudoti dviem iš eilės sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais su sąlyga, kad vairuotojas per bet kurias keturias iš eilės einančias savaites pasinaudoja bent keturiais kassavaitiniais poilsio laikotarpiais, iš kurių bent du yra normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai.

Šios dalies tikslais laikoma, kad vairuotojas vykdo tarptautinį vežimą, jei vairuotojas du iš eilės sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius pradeda už darbdavio įsisteigimo valstybės narės ir vairuotojų „gyvenamosios vietos“ valstybės ribų.“;

b) įterpiama ši dalis:

„6b) Bet koks kassavaitinio poilsio sutrumpinimas kompensuojamas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, kuriuo visu iš karto pasinaudojama iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos.

Kai pagal 6 dalies trečią pastraipą pasinaudojama iš eilės dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, prieš pasinaudojant po to einančiu kassavaitiniu poilsio laikotarpiu pasinaudojama už tuos du sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius suteiktu kompensaciniu poilsio laikotarpiu.“;

c) 8 dalis pakeičiama taip:

„Normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet koku ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitiniu poilsiu, kuriuo kompensuojamas ankstesnis sutrumpintas kassavaitinis poilsis, negali būti naudojamosi transporto priemonėje. Jie turi būti praleidžiami tinkamame ir lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos.

Visas būsto ne transporto priemonėje išlaidas padengia darbdavys.“;

d) įterpiama ši dalis:

„8a. Transporto ūkio subjektas vairuotojų darbą organizuoja taip, kad vairuotojai galėtų sugrįžti į darbdavio veiklos centrą, kuriame vairuotojas paprastai būna ir kuriame prasideda vairuotojo kassavaitinis poilsis, valstybėje narėje, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, arba sugrįžti į savo gyvenamąją vietą kiekvieną keturių iš eilės savaitių laikotarpį, kad pasinaudotų bent vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitiniu poilsiu, kuriuo kompensuojamas sutrumpintas kassavaitinis poilsis.

Tačiau, kai vairuotojas pasinaudoja dviem iš eilės sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais pagal 8 straipsnio 6 dalį, transporto ūkio subjektas vairuotojo darbą organizuoja taip, kad vairuotojas galėtų grįžti dar prieš prasidedant kompensaciniam ilgiau nei 45 valandas trunkančiam normaliam kassavaitinio poilsio laikotarpiui. Ūkio subjektas dokumentuose užfiksuoja tai, kaip jis vykdo šią prievolę, ir šiuos dokumentus saugo savo patalpose, kad galėtų juos pateikti kontrolės institucijų prašymu.“;

da) įrašoma ši dalis:

„9a. Komisija ne vėliau kaip ... [dveji metai po šio dalinio keitimo reglamento įsigaliojimo dienos] atlieka įvertinimą ir pateikia Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl to, ar galima priimti tinkamesnes taisykles vairuotojams, teikiantiems vienkartinės keleivių vežimo paslaugas, kaip apibrėžta 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių 2 straipsnio 1 dalies 4 punkte.“;

5) įterpiamas šis straipsnis:

8a straipsnis
Stovėjimo aikštelės

1. Komisija užtikrina, kad informacija apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles būtų lengvai prieinama vairuotojams, vežantiems krovinius ir keleivius keliais. Tuo tikslu Komisija paskelbia sąrašą visų stovėjimo aikštelių, kurios yra sertifikuotos, kad vairuotojams būtų užtikrintos šios tinkamos priemonės:

- įsibrovimo aptikimas ir prevencija;
- apšvietimas ir matomumas;
- avarinių atvejų kontaktinis punktas ir procedūros;
- lyčių požiūriu tinkamos sanitarinės patalpos;
- galimybės nusipirkti maisto ir gėrimų;
- ryšiai komunikacijai;
- elektros energijos tiekimas.

Tokių stovėjimo aikštelių sąrašas pateikiamas bendroje oficialioje interneto svetainėje, kuri reguliariai atnaujinama.

2. Komisija pagal 23a straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais nustato standartus, kuriais išsamiau apibrėžiamas 1 dalyje nurodytų aikštelių aptarnavimo ir saugumo lygis ir stovėjimo aikštelių sertifikavimo procedūros.
3. Visos sertifikuotos stovėjimo aikštelės gali nurodyti, kad jos yra sertifikuotos pagal Sąjungos standartus ir procedūras.

Pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 39 straipsnio 2 dalies c punktą valstybės narės raginamos įrengti stovėjimo vietas komerciniams kelių naudotojams.

4. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl turimų vairuotojams tinkamų poilsio patalpų ir saugomų stovėjimo aikštelių, taip pat dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, sertifikuotų pagal deleguotuosius aktus, įrengimo. Šioje ataskaitoje gali būti išvardytos priemonės, kuriomis siekiama padidinti apsaugotų stovėjimo aikštelių skaičių ir kokybę.

5) 9 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

- „1. Nukrypstant nuo 8 straipsnio, kai vairuotojas lydi keltu ar traukiniu gabenamą transporto priemonę ir naudojami normaliu kasdienio poilsio laikotarpiu arba sutrumpintu 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 sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį vairuotojas turi galimybę naudotis miegamąja kajute (kupė), gultu ar miegamąja vieta.

Ši nukrypti leidžianti nuostata dėl normalių kassavaitinių poilsio laikotarpių reisams keltais ar traukiniais taikoma tik tuo atveju, jei: a) numatyta reiso trukmė yra 8 arba daugiau valandų; ir b) vairuotojas turi galimybę naudotis miegamąja kajute kelte arba kupė traukinyje.“;

5a) įterpiamas šis straipsnis:

„9a straipsnis

Ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. Komisija parengia ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą, kuria įvertinamas autonominio vairavimo sistemų naudojimas valstybėse narėse, daugiausia dėmesio skirdama galimam jų poveikiui taisyklėms dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių. Jei tikslinga, kartu su ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamas šis reglamentas.“;

5b) 10 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

- „1. Transporto ūkio subjektas nemoka samdomiems arba jai perduotiems vairuotojams jokių mokėjimų, netgi premijų ar priedų prie atlyginimo už nuvažiuotą atstumą, pristatymo greitį ir (arba) vežamų krovinių kiekį, jei dėl šių mokėjimų pobūdžio kyla pavojus kelių eismo saugumui ir (arba) skatinama pažeisti šį reglamentą.“;

6) 12 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Jei nekeliamas pavojus kelių eismo saugumui, išskirtinėmis sąlygomis vairuotojas taip pat gali nukrypti nuo 6 straipsnio 1–2 dalių ir 8 straipsnio 2 dalies viršydamas kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip viena valanda, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

Tokioms pačiomis sąlygomis vairuotojas gali viršyti kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę ne daugiau kaip dviem valandomis su sąlyga, kad iš karto prieš papildomą vairavimą buvo padaryta ne trumpesnė kaip 45 minučių nenutrūkstama pertrauka, kad pasiektų darbdavio veiklos centrą arba vairuotojo gyvenamąją vietą, kur būtų galima pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

Ne vėliau nei atvykęs į paskirties vietą arba tinkamą sustojimo vietą vairuotojas įrašymo įrangos registracijos lape, spaudinyje iš įrašymo įrangos arba darbo grafike ranka įrašo šio nukrypimo priežastį.

Bet koks pratęsimo laikotarpis kompensuojamas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, kuriuo pasinaudojama kartu su bet kuriuo poilsio laikotarpiu iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos.“;

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 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, ir kurie nesiriboja su kita valstybe nare;“;

b) įterpiamas šis punktas:

„pa) transporto priemonėmis ar jų junginiais, kuriais statybos įmonei pervežamos statybos mašinos iki 100 km spinduliu nuo įmonės buveinės, su sąlyga, kad transporto priemonių vairavimas nėra vairuotojo pagrindinė veikla;“;

c) įrašomas šis q punktas:

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

8) 14 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Skubiais atvejais valstybės narės gali išimtinėmis aplinkybėmis ne ilgesniam nei 30 dienų laikotarpiui suteikti laikiną išimtį, kuri turi būti deramai pagrįsta ir apie ją turi būti nedelsiant pranešta Komisijai. Komisija nedelsdama paskelbia šią informaciją viešoje interneto svetainėje.“;

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 būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos ir proporcingos pažeidimų sunkumui, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB⁷ III priede, atgrasomos ir nediskriminacinės. Nei už vieną šio reglamento ar Reglamento (ES) Nr. 165/2014 pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Apie tas taisykles ir priemones, taip pat apie nacionaliniu lygmeniu pasirinktus jų proporcingumo vertinimo metodą ir kriterijus valstybės narės praneša Komisijai ne vėliau kaip 29 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą dieną. Valstybės narės nedelsdamos praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus. Komisija apie tas taisykles ir priemones ir bet kokius jų pakeitimus informuoja kitas valstybes nares. Komisija užtikrina, kad ši informacija visomis ES oficialiosiomis kalbomis būtų paskelbta specialioje viešoje interneto svetainėje, kurioje pateikiama išsami informacija apie tokias ES valstybėse narėse taikytinas sankcijas.“;

11) 22 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

b) 2 dalis papildoma šiuo c punktu:

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

⁷ 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 panaikinti 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) įterpiamas šis straipsnis:

23a straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 8a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo ... [šio dalinio keitimo reglamento įsigaliojimo dienos]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 8a straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros * nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 8a straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

OL L 123, 2016 5 12, p. 1“.

11b) 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.“.

2 straipsnis

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

-1) 1 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą 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, Reglamento (EB) Nr. 1071/2009, Reglamento (EB) Nr. 1072/2009, Reglamento (EB) Nr. 1073/2009, Direktyvos 96/71 ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/15/EB⁸, Direktyvos 2014/67/ES, kiek tai susiję su kelių transporto darbuotojų komandiravimu, Direktyvos, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, Tarybos direktyvos 92/6/EEB⁹ ir Tarybos direktyvos 92/106/EEB¹⁰, konstrukcija, instaliavimu, naudojimu, bandymu ir kontrole.“;

-1a) 3 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Ne vėliau kaip praėjus trejiems metams nuo 11 straipsnio pirmos pastraipos antrame sakinyje nurodytų išsamių nuostatų, kuriomis nustatytos sienų kirtimo ir papildomos veiklos registravimo specifikacijos, įsigaliojimo metų pabaigos, toliau nurodytose transporto priemonėse, kurios naudojamos kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė, sumontuojami išmanieji tachografa, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose:

a) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas analoginis tachografas;

⁸ 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).

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).

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

- b) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas iki 2011 m. rugsėjo 30 d.;
- c) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas nuo 2011 m. rugsėjo 30 d.; ir
- d) transporto priemonėse, kuriose sumontuotas skaitmeninis tachografas, atitinkantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priede nustatytas specifikacijas, taikytinas nuo 2012 m. spalio 1 d.

4a. 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 transporto priemonėse, kuriose sumontuotas išmanusis tachografas, atitinkantis Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2016/799 IC priedą, naudojamose kitoje valstybėje narėje nei jų registracijos valstybė narė, sumontuojamas išsamusis tachografas, kaip nustatyta šio reglamento 8, 9 ir 10 straipsniuose.“;

-1b) 4 straipsnio 2 dalyje įterpiama ši įtrauka:

„- pakankamai atminties, kad būtų galima saugoti visus pagal šį reglamentą reikalaujamus duomenis;“;

-1c) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis
Duomenų apsauga

1. Valstybės narės užtikrina, kad asmens duomenys pagal šį reglamentą būtų tvarkomi tik siekiant patikrinti, kaip laikomasi šio reglamento ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006, Reglamento (EB) Nr. 1071/2009, Reglamento (EB) Nr. 1072/2009, Reglamento (EB) Nr. 1073/2009, Direktyvos 96/71 ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/15/EB, Direktyvos 2014/67/ES, kiek tai susiję su kelių transporto darbuotojų komandiravimu, Direktyvos, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, Tarybos direktyvos 92/6/EEB ir Tarybos direktyvos 92/106/EEB.
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 Sąjungos 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 valstybėmis,
 - 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 iki 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 ar 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 narėje pirmą kartą praėjus dvejimms 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.“;

-1a) įterpiama ši pastraipa:

„Kad kontrolės institucijoms būtų lengviau patikrinti, kaip laikomasi reikalavimų, išmanusis tachografas taip pat registruoja, ar transporto priemonė naudota kroviniams ar keleiviams vežti, kaip reikalaujama Reglamentu (EB) Nr. 561/2006.“;

1a) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies pirmas sakinyš iš dalies keičiamas taip:

„Praėjus trejiems metams po 11 straipsnio pirmos pastraipos antrame sakinyje nurodytų išsamių nuostatų, kuriomis nustatomos 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, atsižvelgdamos į savo konkrečius vykdymo užtikrinimo reikalavimus ir strategijas.“;

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 Sąjungos teisės aktai ir šis reglamentas, ir dirbtuvėms, jei tokia prieiga būtina siekiant patikrinti, ar tachografas veikia tinkamai.“;

c) 4 dalis papildoma šia įtrauka:

„– maksimalios 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, kuriomis nustatomos 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.“;

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

„Ne vėliau kaip ... [12 mėnesių po šio dalinio keitimo reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl vienodo prievolės registruoti ir saugoti duomenis, susijusius su transporto priemonės sienos kirtimu ir veikla, nurodytais 8 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos antroje ir trečioje įtraukose, taikymo.

Ne vėliau kaip ... [18 mėnesių po šio dalinio keitimo reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės, būtinos vienodam taisyklių dėl duomenų reikalavimų ir funkcijų, įskaitant 8–10 straipsnius, ir dėl Reglamento 561/2006 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų transporto priemonių tachografų sumontavimo, taikymui.“;

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 momento iki patikrinimo pabaigos, įskaitant atvejį, 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 vairuoja transporto priemonę, pradedant nuo to momento, kai jie perima transporto priemonę. 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) 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 įmanomoje sustojimo vietoje prie sienos arba kirtus sieną. Kai valstybės narės siena kertama keltu arba traukiniu, vairuotojas šalies simbolį įveda atvykimo uoste ar stotyje.“;

1f) 34 straipsnio 5 dalies b punkto iv papunktis pakeičiamas taip:

„iv) prie ženklo  : pertraukas, poilsį, metines atostogas ar laikinojo nedarbingumo atostogas,

prie ženklo „keltas / traukinys“: papildomai prie ženklo  : poilsio laikotarpį, praleistą kelte ar traukinyje, kaip reikalaujama Reglamento (EB) Nr. 561/2006 9 straipsnyje.“;

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.

Ne vėliau kaip [18 mėnesių po Direktyvos, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, įsigaliojimo dienos] vairuotojas taip pat įveda šalies, į kurią jis įvažiuoja kirtęs valstybės narės sieną, simbolį pirmojo sustojimo toje valstybėje narėje pradžioje. Pirmą kartą sustojama artimiausioje įmanomoje 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 spaudinius.“;

c) 2 dalies ii punktas pakeičiamas taip:

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

3 straipsnis

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

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.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta ...

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas
