

Briselē, 2020. gada 23. janvārī
(OR. en)

Starpiestāžu lietas:

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

"I/A" PUNKTA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja (I) / Padome
K-jas dok. Nr.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Temats:	Mobilitātes pakete I: Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu (ES) Nr. 1072/2009, lai tās pielāgotu norisēm nozarē Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas 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 Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā – politiska vienošanās

Papildinājums attiecas uz priekšlikumu, ar ko groza regulas par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikiem un par tahogrāfiem.

Priekšlikums

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas 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) Veidojot drošu, efektīvi funkcionējošu, sociāli atbildīgu autotransporta nozari, ir sevišķi svarīgi nodrošināt labus darba apstākļus transportlīdzekļu vadītājiem un taisnīgus uzņēmējdarbības nosacījumus autotransporta uzņēmumiem, lai nepieļautu diskrimināciju un piesaistītu kvalificētus darba ņēmējus. Minētā procesa veicināšanas nolūkā ir ļoti svarīgi, lai Savienības sociālie noteikumi autotransporta nozarē būtu skaidri, samērīgi un atbilstoši mērķim, lai tos būtu viegli piemērot un izpildīt un lai tos sekmīgi un konsekventi īstenotu visā Savienībā.

¹ OV C , , lpp.

² OV C , , lpp.

- (2) Izvērtējot autotransporta nozarē spēkā esošo Savienības sociālo noteikumu un konkrēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006³ īstenošanas efektivitāti un lietderību, tika konstatētas dažas nepilnības tiesiskā regulējuma īstenošanā. Neskaidri ir noteikumi par iknedēļas atpūtas laikposmiem, atpūtas telpām, pārtraukumiem gadījumā, ja transportlīdzeklim ir vairāki vadītāji, un nav noteikumu par transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos mājās, kā rezultātā interpretācija un izpilde dalībvalstīs atšķiras. Vairākas dalībvalstis nesen pieņēma vienpusējus pasākumus, kas vēl vairāk palielina juridisko nenoteiktību un nevienlīdzīgu attieksmi pret transportlīdzekļu vadītājiem un pārvadātājiem. No otras puses, nosakot maksimālos transportlīdzekļa vadīšanas laikposmus dienā un nedēļā, tiek sekmīgi uzlaboti transportlīdzekļu vadītāju sociālie apstākļi un kopumā ceļu satiksmes drošība; ir pastāvīgi jāturpina censties nodrošināt šo noteikumu ievērošanu.
- (3) Ceļu satiksmes drošības veicināšanas nolūkā transporta uzņēmumi būtu jāmudina ieviest drošības kultūru un to ievērot visos līmeņos. Konkrēti, lai nepieļautu transportlīdzekļu vadīšanas un atpūtas noteikumu pārkāpumus vai neapdraudētu ceļu satiksmes drošību, nebūtu jāatļauj uz darba rezultātiem balstītu darba samaksu saistīt ar laiku, kas vajadzīgs pasažieru nogādāšanai galamērķī vai kravu piegādei.
- (4) Regulas (EK) Nr. 561/2006 *ex post* izvērtējumā apstiprinājās, ka iemesls Savienības sociālo noteikumu nekonsekventai un neefektīvai izpildei galvenokārt ir neskaidri noteikumi, neefektīvs un nevienāds kontroles rīku pielietojums un nepietiekama administratīvā sadarbība starp dalībvalstīm.
- (5) Lai uzlabotu skaidrību un konsekvenci, būtu jādefinē transportlīdzekļa nekomerciālas izmantošanas atbrīvojums no Regulas (EK) Nr. 561/2006 darbības jomas.
- (6) Skaidri, piemēroti, samērīgi un vienādi piemēroti noteikumi ir būtisks priekšnoteikums arī tam, lai tiktu sasniegti politikas mērķi – uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un jo īpaši nodrošināt neizkropļotu un godīgu konkurenci starp pārvadātājiem un veicināt ceļu satiksmes drošību visiem satiksmes dalībniekiem.

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.).

- (7) Esošā prasība par pārtraukumiem izrādījās nepiemērota un nepraktiska tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuri dodas reisā kā komanda. Tādēļ ir lietderīgi – un tā, lai neapdraudētu transportlīdzekļa vadītāja drošību un ceļu satiksmes drošību, – prasību par pārtraukumu reģistrēšanu pielāgot tādu pārvadājumu specifiskajām īpašībām, kurus veic vairāki transportlīdzekļa vadītāji komandā.
- (8) Transportlīdzekļu vadītāji, kuri veic starptautiskos tālsatiksmes kravu pārvadājumus, ilgus laikposmus pavada prom no mājām. Esošās prasības par regulāru iknedēļas atpūtu var minētos laikposmus nevajadzīgi paildzināt. Tādēļ ir vēlams noteikumus par regulāro iknedēļas atpūtu pielāgot tā, lai transportlīdzekļu vadītājiem būtu vieglāk veikt starptautiskos pārvadājumus, ievērojot noteikumus, un lai regulāru iknedēļas atpūtu viņi varētu izmantot, sasnieguši mājas, un lai viņiem tiktu pilnībā kompensēti visi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi. Tā kā kravu un pasažieru pārvadājumi atšķiras, šai iespējai nebūtu jāattiecas uz transportlīdzekļu vadītājiem, kad tie pārvadā pasažierus.
- (9) Elastīgumam transportlīdzekļu vadītāju atpūtas laikposmu plānošanā vajadzētu būt transportlīdzekļu vadītājiem pārredzamam un prognozējamam un tam nekādā gadījumā nevajadzētu apdraudēt ceļu satiksmes drošību tādējādi, ka palielinās transportlīdzekļu vadītāju nogurums vai pasliktinās darba apstākļi. Tāpēc šim elastīgumam nevajadzētu mainīt transportlīdzekļa vadītāja esošo darba laiku vai divu nedēļu laikposma maksimālo transportlīdzekļa vadīšanas laiku un uz to būtu jāattiecina stingrāki noteikumi par kompensāciju, ko saņem par saīsinātajiem atpūtas laikposmiem.
- (10) Papildus skaidrai minētā noteikuma tvēruma definēšanai ir ļoti svarīgi šo elastīgumu kontrolēt, lai garantētu, ka minēto noteikumu nevar izmantot ļaunprātīgi. Tāpēc minētajam noteikumam būtu jāattiecas vienīgi uz tiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas minētajā atsaucēs laikposmā saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus pavada ārpus dalībvalstīm. To var pārbaudīt, uz ceļa un telpās apskatot tahogrāfa reģistrācijas datus, tāpēc ka tajos ir ietverta informācija gan par atpūtas sākuma un beigu vietu, gan par atsevišķiem transportlīdzekļu vadītājiem.
- (11) Lai garantētu efektīvu izpildi, ir ļoti svarīgi, lai kompetentās iestādes pārbaudēs uz ceļiem varētu pārlicināties, ka transportlīdzekļa vadīšanas laiki un atpūtas laikposmi ir pienācīgi ievēroti gan pārbaudes dienā, gan iepriekšējās 56 dienās.

- (12) Straujās tehnoloģiju attīstības rezultātā pakāpeniski tiek automatizētas transportlīdzekļu vadīšanas sistēmas un vai nu vairs vispār nav nepieciešama transportlīdzekļa vadītāja tieša iejaukšanās, vai arī tā mazinās. Lai risinātu ar minētajām pārmaiņām saistītos jautājumus, esošos tiesību aktus, tostarp noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas un atpūtas laikiem, var nākties pielāgot, lai garantētu ceļu satiksmes drošību, vienlīdzīgus konkurences apstākļus un uzlabotu darba apstākļus, vienlaikus dodot iespēju Savienībai ieņemt vadošu lomu jaunu inovatīvu tehnoloģiju un paņēmieni ziņā. Tāpēc Komisijai būtu jāiesniedz izvērtējuma ziņojums par autonomu vadīšanas sistēmu izmantošanu dalībvalstīs, tostarp par ieguvumiem, ko sniedz autonomas vadīšanas tehnoloģijas. Minētajam ziņojumam vajadzības gadījumā būtu jāpievieno tiesību akta priekšlikums.
- (13) Sociālās attīstības veicināšanas nolūkā ir lietderīgi precizēt, kur var izmantot iknedēļas atpūtu, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadītājiem ir atbilstoši apstākļi atpūtai. Izmitināšanas kvalitāte ir īpaši svarīga regulārās iknedēļas atpūtas laikā, kuru transportlīdzekļa vadītājam būtu jāpavada ārpus transportlīdzekļa kabīnes piemērotā izmitināšanas vietā uz darba devēja rēķina. Tādēļ labu darba apstākļu un transportlīdzekļu vadītāju drošības garantēšanai ir lietderīgi precizēt prasību, ka transportlīdzekļu vadītājiem regulārajos iknedēļas atpūtas laikposmos, ja viņi tos nepavada mājās, tiek nodrošināta kvalitatīva un katram dzimumam piemērota izmitināšana.
- (14) Tāpat 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. Atgriešanās būtu jāorganizē tā, ka transportlīdzekļa vadītājs var sasniegt uzņēmuma darbības centru dalībvalstī, kurā uzņēmums veic uzņēmējdarbību, vai savu dzīvesvietu, un transportlīdzekļu vadītāji var izvēlēties, kur pavadīt savu atpūtas laikposmu. Lai apliecinātu, ka pārvadātājs izpilda ar regulāras atgriešanās organizēšanu saistītos pienākumus, pārvadātājam būtu jāvar izmantot tahogrāfa datus, transportlīdzekļu vadītāju darba žurnālus vai citus dokumentus. Šādiem pierādījumiem vajadzētu būtu pieejamiem pārvadātāja telpās, lai pēc kontroles iestāžu pieprasījuma tos varētu uzrādīt.

- (15) Lai gan regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un ilgākus atpūtas laikposmus nevar pavadīt transportlīdzeklī vai stāvvietā, bet gan tikai piemērotā izmitināšanas vietā, kas var atrasties līdzās stāvvietai, ir ārkārtīgi svarīgi, lai transportlīdzekļu vadītāji spētu atrast drošas stāvvietas, kurās ir nodrošināta pienācīga līmeņa drošība un piemērotas telpas. Komisija jau pētīja, kā mudināt izveidot kvalitatīvas stāvvietas, tai skaitā nepieciešamās minimālās prasības. Tāpēc Komisijai būtu jāizstrādā drošu stāvvietu standarti. Ar minētajiem standartiem būtu jāveicina kvalitatīvu stāvvietu izveide. Minētos standartus var pārskatīt, lai saskaņā ar infrastruktūras attīstības politiku nodrošinātu alternatīvo degvielu labāku pieejamību. Tāpat ir svarīgi stāvvietas attīrīt no ledus un sniega.
- (16) Uz drošām stāvvietām būtu jāattiecināma pārbaudes procedūras, un tās būtu jāsertificē saskaņā ar ES standartiem, kas nodrošina arī to, ka stāvvietas pastāvīgi atbilst minētajiem standartiem. Tāpēc Komisijai būtu jāuzdod sagatavot sertifikācijas procedūru drošu stāvvietu izveidei Savienībā.
- (17) Ceļu satiksmes drošības un attiecīgo noteikumu izpildes nolūkā visiem transportlīdzekļu vadītājiem vajadzētu būt pilnībā informētiem gan par noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikiem, gan par to, cik bīstams ir nogurums. Šajā sakarībā ir svarīgi nodrošināt viegli iegūstamu informāciju par pieejamajām atpūtas telpām. Tāpēc Komisijai ar lietotājam viegli izmantojamas tīmekļa vietnes starpniecību būtu jānodrošina informācija par drošām stāvvietām. Minētā informācija būtu regulāri jāatjaunina.

- (18) Lai nodrošinātu, ka stāvvietas pastāvīgi ir drošas, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz pakalpojuma līmeņa standartu noteikšanu drošās stāvvietās un attiecībā uz procedūrām, saskaņā ar kurām sertificē stāvvietu drošumu un drošību. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu *. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (19) Pārskatītajās *TEN-T* pamatnostādnēs, kas noteiktas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 ⁴, ir paredzēts uz automaģistrālēm aptuveni ik pēc 100 km izveidot stāvvietas, lai komerciālajiem ceļu lietotājiem nodrošinātu stāvvietas ar pienācīgu drošības līmeni. Atbilstošas stāvvietu infrastruktūras būvniecības paātrināšanas un veicināšanas nolūkā ir svarīgi, lai būtu pieejamas pietiekamas Savienības līdzfinansējuma iespējas saskaņā ar esošiem un jauniem Savienības tiesību aktiem, ar kuriem izveido minētā finanšu atbalsta nosacījumus.
- (20) Daudzos autopārvadājumos Savienībā brauciena daļa ir transportēšana ar prāmi vai vilcienu. Tāpēc attiecībā uz šādiem pārvadājumiem būtu jāparedz skaidri un atbilstīgi noteikumi par atpūtas laikposmiem un pārtraukumiem.

* OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- (21) Transportlīdzekļu vadītāji var saskarties ar neparedzamiem apstākļiem, kuru rezultātā viņi, nepārkāpjot Savienības noteikumus, nevar sasniegt vēlamo galamērķi iknedēļas atpūtas laikposma izmantošanai. Vajadzētu atvieglot transportlīdzekļu vadītāju iespējas rast risinājumu, ja radušies minētie apstākļi, un dot viņiem iespēju sasniegt galamērķi iknedēļas atpūtai. Šādi ārkārtas apstākļi ir pēkšņas situācijas, no kurām nevar izvairīties un kuras nevar paredzēt, un kad pēkšņi kļūst neiespējams uz neilgu laiku pilnībā piemērot šīs regulas prasības. Tāpēc ar šādiem apstākļiem nevar sistemātiski pamatot izvairīšanos nodrošināt atbilstību šai regulai. Lai nodrošinātu pareizu izpildi, transportlīdzekļa vadītājam būtu jādokumentē minētie ārkārtas apstākļi, kuru rezultātā netika ievēroti noteikumi. Turklāt ar drošības pasākumiem būtu jānodrošina, ka transportlīdzekļa vadīšanas laiks nav pārmērīgi ilgs.
- (22) Lai mazinātu un novērstu atšķirīgu izpildi un vēl vairāk uzlabotu pārrobežu izpildes efektivitāti un lietderību, ir ļoti svarīgi noteikt skaidrus noteikumus par regulāru administratīvo sadarbību dalībvalstu starpā.
- (23) Dalībvalstīm būtu jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka valsts noteikumus attiecībā uz sodiem par Regulas (EK) Nr. 561/2006 un Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem piemēro tā, ka tie ir iedarbīgi, samērīgi un atturoši. Ir svarīgi, lai profesionāļiem būtu nodrošināta viegla piekļuve informācijai par dalībvalstīs piemērojamiem sodiem. To varētu veicināt tādējādi, ka Eiropas Darba iestāde minēto informāciju darītu pieejamu vienotā Savienības mēroga tīmekļa vietnē, kas izveidota ar Regulu (ES) 2018/1724 un kas darbotos kā vienots portāls, kurā visās Savienības oficiālajās valodās būtu pieejami informācijas avoti un pakalpojumi Savienības un valstu līmenī.
- (24) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Regulas (EK) Nr. 561/2006 īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai, lai tā varētu precizēt minētās regulas noteikumus un noteikt vienotas pieejas to piemērošanai un izpildei. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁵.

⁵ 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.).

- (25) Lai uzlabotu sociālo noteikumu izpildes izmaksu lietderīgumu, būtu pilnībā jāizmanto esošo un viedo tahogrāfu sistēmu potenciāls un jānosaka, ka viedie tahogrāfi ir obligāti arī vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos, kuru masa ir lielāka par konkrētu rādītāju un kurus izmanto starptautiskajos komercpārvadājumos. Tādēļ būtu jāuzlabo tahogrāfu darbība, lai būtu iespējams precīzāk noteikt transportlīdzekļa atrašanās vietu.
- (26) Tādi aspekti kā sociālo noteikumu izpildes izmaksu lietderīgums, jauno tehnoloģiju straujā attīstība, digitalizācija Savienības ekonomikā un nepieciešamība uzņēmumiem, kas nodarbojas ar starptautiskajiem autopārvadājumiem, nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozīmē, ka ir jāsaīsina pārejas periods viedā tahogrāfa ierīkošanai reģistrētajos transportlīdzekļos. Ar viedo tahogrāfu palīdzību būs vieglāk veikt vienkāršotas kontroles, un tādējādi tiks atvieglots valstu iestāžu darbs.
- (27) Lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļa vadītāji, pārvadātāji un kontroles iestādes pēc iespējas drīz gūst labumu no viedo tahogrāfu sniegtajām priekšrocībām, tostarp no tā, ka viedie tahogrāfi automātiski reģistrē robežas šķērsošanu, esošie transportlīdzekļu parki būtu ar šādām ierīcēm jāaprīko pienācīgā laikposmā pēc tam, kad spēkā ir stājušies detalizētie tehniskie noteikumi, tādā veidā nodrošinot pietiekami ilgu sagatavošanās laiku.
- (28) Transportlīdzekļos, kuri nav aprīkoti ar viedo tahogrāfu, dalībvalstu robežu šķērsošana būtu tahogrāfā jāreģistrē tuvākajā iespējamajā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas.
- (29) Darbību reģistrēšana tahogrāfā ir būtiska transportlīdzekļu vadītāju darba daļa. Tāpēc ir ļoti svarīgi transportlīdzekļu vadītājiem nodrošināt pienācīgu apmācību par to, kā izmantot to tahogrāfu jaunās iespējas, kas tiek ieviesti tirgū. Ar šo apmācību saistītās izmaksas būtu jāsedz darba devējiem.

- (30) Kontrolieriem, kas pārbauda atbilstību attiecīgajiem Savienības autotransporta nozares tiesību aktiem, grūtības rada izmantoto tahogrāfa ierīču dažādība un tas, ka strauji parādās izsmalcināti manipulācijas paņēmieni. Jo īpaši tas attiecas uz pārbaudēm, ko veic uz ceļa. Tāpēc ir ļoti svarīgi kontrolierus pienācīgi apmācīt, lai nodrošinātu, ka viņi ir informēti par jaunākajām tendencēm tehnoloģiju attīstības un manipulācijas paņēmienu jomā.
- (31) Lai mazinātu slogu pārvadātājiem un kontroles iestādēm, gadījumā, kad kontrolieris kontroles nolūkos noņem plombu tahogrāfam, kontrolierim konkrētās labi dokumentētās situācijās būtu jāatļauj veikt atkārtotu plombēšanu.
- (32) Ņemot vērā, ka tehnoloģijas turpina attīstīties, Komisija pēta iespēju izstrādāt jaunus tehniskus risinājumus, kas piedāvātu tādas pašas priekšrocības un drošību kā viedie tahogrāfi un kuru saistītās izmaksas ir tādas pašas vai zemākas.
- (33) 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 atbilstoši risinājumi, par ko ES būtu sarunās jāvienojas *AETR* kontekstā.
- (34) Kravu pārvadāšana būtiski atšķiras no pasažieru pārvadāšanas. Tādēļ Komisijai būtu jāizvērtē, vai būtu jāierosina noteikumi, kas ir piemērotāki pasažieru transportam, jo īpaši neregulāriem pārvadājumiem, kas definēti 2. panta 4. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum.
- (35) Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014 ⁶,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

⁶ 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.).

1. pants

Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza šādi:

-1) regulas 2. panta 1. punktā iekļauj šādu apakšpunktu:

"-aa) no 2026. gada 1. jūlija – transportlīdzekļiem, ko izmanto starptautiskos kravas autopārvadājumos vai kabotāžas kravas autopārvadājumos, ja transportlīdzekļa maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabi vai puspiekabi, pārsniedz 2,5 tonnas; vai";

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

"aa) transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kombinācijām, kuru maksimālā pieļaujamā masa nepārsniedz 7,5 tonnas un kurus izmanto tādu materiālu, iekārtu vai mehānismu pārvadāšanai, ko transportlīdzekļa vadītājs izmanto darba veikšanā, vai ar kuriem piegādā amatniecības uzņēmumā ražotu preču kravas, ja pārvadāšana nav komercpārvadājums un ja piegāde notiek tikai 100 km rādiusā no uzņēmuma bāzes vietas, un ar nosacījumu, ka transportlīdzekļa vadīšana nav transportlīdzekļa vadītāja pamatnodarbošanās;"

-1aa) regulas 3. pantā iekļauj šādu punktu:

"ha) transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pieļaujamā masa, ieskaitot piekabi vai puspiekabi, ir 2,5–3,5 tonnas un kurus izmanto kravu pārvadāšanai, ja pārvadāšana nav komercpārvadājums, bet gan uzņēmuma vai transportlīdzekļa vadītāja veikts pašpārvadājums, un ja transportlīdzekļa vadīšana nav personas, kas vada transportlīdzekli, pamatnodarbošanās;"

1) regulas 4. pantam pievieno šādu punktu:

"r) "nekomerciāli pārvadājumi" ir autopārvadājumi, kas nav komercpārvadājumi vai pašpārvadājumi, par kuriem netiek saņemta tieša vai netieša samaksa un kuri tieši vai netieši nerada ieņēmumus transportlīdzekļa vadītājam vai citiem, un ja nav saiknes ar profesionālu vai komerciālu darbību.";

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

"Transportlīdzekļa vadītājs kā citu darbu reģistrē jebkuru laikposmu, kas pavadīts tā, kā aprakstīts 4. panta e) punktā, kā arī jebkuru laikposmu, kas pavadīts, vadot transportlīdzekli, ko izmanto komercpārvadājumos, uz ko neattiecas šī regula, kā arī reģistrē jebkuru darbgatavības 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. To reģistrē vai nu manuāli reģistrācijas diagrammā vai izdrukā, vai izmantojot manuālās ievadišanas iespējas, kas ir reģistrācijas kontrolierīcēm.";

3) regulas 7. pantam pievieno šādu trešo daļu:

"Ja transportlīdzeklī ir vairāki vadītāji, transportlīdzekļa vadītājs var izmantot 45 minūtes ilgu pārtraukumu transportlīdzeklī, kuru vada cits transportlīdzekļa vadītājs, ar noteikumu, ka pārtraukumā esošais transportlīdzekļa vadītājs nepalīdz tam vadītājam, kurš vada transportlīdzekli.";

4) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Jebkurās divās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājam ir vismaz:

divi regulārie iknedēļas atpūtas laikposmi vai

viens regulārais iknedēļas atpūtas laikposms un viens saīsinātais iknedēļas atpūtas laikposms, kura garums ir vismaz 24 stundas.

Iknedēļas atpūtas laikposms sākas ne vēlāk kā pēc sešiem 24 stundu laikposmiem, skaitot no iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām.

Atkāpjoties no pirmās daļas, transportlīdzekļa vadītājam, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, var ārpus tās dalībvalsts, kurā tiek veikta uzņēmējdarbība, būt divi secīgi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi, ar noteikumu, ka minētajam vadītājam jebkurās četrās secīgās nedēļās ir vismaz četri iknedēļas atpūtas laikposmi un vismaz divi no tiem ir regulārie iknedēļas atpūtas laikposmi.

Šā punkta nolūkā transportlīdzekļa vadītāju uzskata par tādu, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, ar noteikumu, ka minētā vadītāja divi secīgie saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi sākas ārpus tās dalībvalsts, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, un ārpus valsts, kurā ir transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvieta.";

b) pantā iekļauj šādu punktu:

"6.b Iknedēļas atpūtas laikposma saīsinājumu kompensē ar līdzvērtīga ilguma atpūtas laikposmu, ko izmanto vienā reizē pirms trešās nedēļas beigām, skaitot no konkrētās nedēļas.

Ja saskaņā ar 6. punkta trešo daļu transportlīdzekļa vadītājam ir bijuši divi secīgi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi, tad pirms nākamā iknedēļas atpūtas laikposma transportlīdzekļa vadītājam ir atpūtas laikposms, kas ir kompensācija par minētajiem diviem saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem.";

c) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

"Regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un jebkuru iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par iepriekšējo saīsināto iknedēļas atpūtu, nepavada transportlīdzeklī. Šos laikposmus transportlīdzekļa vadītājs pavada atbilstošā un katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas.

Visas izmaksas par izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa sedz darba devējs.";

d) pantā iekļauj šādu punktu:

"8.a Transporta uzņēmums transportlīdzekļu vadītāju darbu organizē tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu atgriezties vai nu darba devēja darbības centrā – kas ir transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta un kur sākas transportlīdzekļa vadītāja iknedēļas atpūta –, kas atrodas dalībvalstī, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, vai arī savā dzīvesvietā katrā četrus secīgu nedēļu laikposmā nolūkā izmantot vismaz vienu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu vai iknedēļas atpūtu, kas ir ilgāka par 45 stundām un ir kompensācija par saīsinātu iknedēļas atpūtu.

Tomēr, ja transportlīdzekļa vadītājam saskaņā ar 8. panta 6. punktu ir bijuši divi secīgi saīsināti iknedēļas atpūtas laikposmi, transporta uzņēmums transportlīdzekļa vadītāja darbu organizē tā, lai minētais vadītājs varētu atgriezties jau pirms ir sācies regulārais iknedēļas atpūtas laikposms, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija. Uzņēmums dokumentē to, kā tas izpilda šo pienākumu, un glabā dokumentus savās telpās, lai varētu tos uzrādīt pēc kontroles iestāžu pieprasījuma.";

da) pantam pievieno šādu punktu:

"9.a Komisija ne vēlāk kā ... [divi gadi pēc šīs grozošās regulas stāšanās spēkā] izvērtē un ziņo Parlamentam un Padomei, vai var pieņemt noteikumus, kas ir piemērotāki transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic neregulārus pasažieru pārvadājumus, kas definēti 2. panta 4. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum.";

5) regulā iekļauj šādu pantu:

"8.a pants

Stāvvietas

1. Komisija nodrošina, ka transportlīdzekļu vadītāji, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, var viegli iegūt informāciju par drošām stāvvietām. Tādēļ Komisija publicē sarakstu, kurā iekļauj visas stāvvietas, kas ir sertificētas, lai transportlīdzekļu vadītājiem nodrošinātu atbilstošu(-us):
 - apstākļus ielaušanās konstatēšanai un nepieļaušanai
 - apgaismojumu un redzamību
 - kontaktpunktu un procedūras ārkārtas situācijām
 - katram dzimumam piemērotas sanitārās telpas
 - pārtikas un dzērienu iegādes iespējas
 - savienojumus, kas ļauj nodrošināt saziņu
 - energoapgādi.

Šādu stāvvietu sarakstu dara pieejamu vienotā oficiālā tīmekļa vietnē, ko regulāri atjaunina.
2. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 23.a pantu, lai noteiktu standartus, kuros sīkāk tiktu aprakstīts pakalpojumu līmenis un drošība attiecībā uz 1. punktā minētajām stāvvietām un stāvvietu sertifikācijas procedūras.
3. Visas sertificētās stāvvietas var norādīt, ka tās ir sertificētas saskaņā ar Savienības standartiem un procedūrām.

Saskaņā ar 39. panta 2. punkta c) apakšpunktu Regulā (ES) Nr. 1315/2013 dalībvalstis mudina izveidot stāvvietas komerciālajiem ceļu lietotājiem.

4. Komisija līdz 2024. gada 31. decembrim Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas telpu un aizsargātu stāvvietu pieejamību, kā arī par drošu stāvvietu attīstību, kas tiek sertificētas saskaņā ar deleģētajiem aktiem. Minētajā ziņojumā var uzskaitīt pasākumus, ar kuriem palielināt drošu stāvvietu skaitu un uzlabot to kvalitāti.";

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 saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu, tad minēto laikposmu var pārtraukt ne vairāk kā divas reizes ar citām darbībām, kas kopā nepārsniedz vienu stundu. Minētajā regulārajā ikdienas atpūtas laikposmā vai saīsinātajā iknedēļas atpūtas laikposmā transportlīdzekļa vadītājam ir pieejams guļamvagens, guļamvieta vai kušete.

Attiecībā uz regulārajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem minēto atkāpi braucieniem ar prāmi vai vilcienu piemēro vienīgi tad, ja: a) brauciena paredzamais ilgums ir 8 vai vairāk stundas; un b) transportlīdzekļa vadītājam uz prāmja ir pieejama kajīte ar guļamvietu vai vilcienā – guļamvagens.";

5.a) regulā iekļauj šādu pantu:

"9.a pants

Līdz 2025. gada 31. decembrim Komisija sagatavo un Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu, kurā izvērtēta autonomu vadīšanas sistēmu izmantošana dalībvalstīs un īpaša uzmanība veltīta šo sistēmu varbūtējai ietekmei uz noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laikiem. Minētajam ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno tiesību akta priekšlikumu šīs regulas grozīšanai.";

5b) regulas 10. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

- "1. Transporta uzņēmums transportlīdzekļu vadītājiem, kurus tas nodarbina vai kuri ir tā rīcībā, nemaksā – pat ne kā prēmijas vai algas piemaksas – maksājumus, kas saistīti ar nobrauktajiem attālumiem, piegādes ātrumu un/vai pārvadātās kravas daudzumu, ja minēto maksājumu rezultātā var tikt apdraudēta ceļu satiksmes drošība un/vai veicināta šīs regulas pārkāpšana.";

6) regulas 12. pantam pievieno šādu daļu:

"Ar noteikumu, ka netiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība, transportlīdzekļa vadītājs var ārkārtas apstākļos atkāpties arī no 6. panta 1. un 2. punkta un 8. panta 2. punkta, pārsniedzot ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiku par ne vairāk kā vienu stundu, lai sasniegtu darba devēja darbības centru vai savu dzīvesvietu nolūkā izmantot iknedēļas atpūtu.

Ievērojot tādus pašus priekšnosacījumus, transportlīdzekļa vadītājs var pārsniegt ikdienas un iknedēļas vadīšanas laiku par ne vairāk kā divām stundām, ar noteikumu, ka tieši pirms transportlīdzekļa vadīšanas papildu laikposma, kura mērķis ir sasniegt darba devēja darbības centru vai savu dzīvesvietu nolūkā izmantot iknedēļas atpūtu, transportlīdzekļa vadītājam ir 30 minūšu nepārtraukta atpūta.

Šādas atkāpšanās iemeslus transportlīdzekļa vadītājs, vēlākais, tūdaļ pēc ierašanās galamērķī vai piemērotā apstāšanās vietā manuāli norāda reģistrācijas kontrolierīces reģistrācijas diagrammā vai reģistrācijas kontrolierīces izdrukā, vai savā darba žurnālā.

Jebkādu transportlīdzekļa vadīšanas laikposma pagarinājumu kompensē ar līdzvērtīga ilguma atpūtas laikposmu, ko pirms trešās nedēļas beigām, skaitot no konkrētās nedēļas, izmanto vienā reizē kopā ar atpūtas laikposmu.";

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 savienoti ar pārējo valsts teritoriju ar tiltu, braslu vai tuneli, ko var izmantot mehāniski transportlīdzekļi, un kuri nerobežojas ar kādu citu dalībvalsti. ";

b) punktā iekļauj šādu apakšpunktu:

"pa) transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kombinācijām, ar kuriem celtniecības uzņēmumiem pārvadā būvtehniku ne vairāk kā 100 km rādiusā no uzņēmuma bāzes vietas un ar nosacījumu, ka minētā transportlīdzekļa vadīšana nav transportlīdzekļa vadītāja pamatnodarbošanās;"

c) punktam 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 laikposmu, kas nepārsniedz 30 dienas, to pienācīgi pamatojot un tūlīt paziņojot Komisijai. Komisija šo informāciju nekavējoties publicē publiskajā tīmekļa vietnē.";

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 atbilstošu aizsardzību tādos aspektos kā atļautie transportlīdzekļu vadīšanas laikposmi un obligātie pārtraukumi un atpūtas laikposmi. Dalībvalstis Komisiju informē 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 laikposmu, kas ietver vismaz kontroles dienu un iepriekšējās 56 dienas; šie dati ir regulāri jāatjaunina 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 piemērošanai. Minētie sodi ir iedarbīgi un atbilstoši to pārkāpumu smagumam, kas norādīti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK ⁷ III pielikumā, kā arī atturoši un nediskriminējoši. Katram šīs regulas un Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumam piemēro tikai vienu sodu vai procedūru. Līdz 29. panta otrajā daļā noteiktajai dienai dalībvalstis Komisijai paziņo minētos noteikumus un pasākumus, kā arī valsts līmenī to samērīguma novērtēšanai izvēlēto metodi un kritērijus. Dalībvalstis nekavējoties paziņo par visiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē. Komisija dalībvalstis informē par minētajiem noteikumiem un pasākumiem un par visiem to grozījumiem. Komisija nodrošina, ka šī informācija visās ES oficiālajās valodās tiek publicēta īpaši tam paredzētā publiskā tīmekļa vietnē un ka tajā ir detalizēti aprakstīti šādi ES dalībvalstīs piemērojamie sodi.";

11) regulas 22. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Lai sekmētu šīs regulas konsekventu piemērošanu un efektīvu izpildi, dalībvalstis atbilstoši Direktīvas 2006/22/EK 8. pantā izklāstītajām prasībām cieši sadarbojas un cita citai palīdz bez nepamatotas kavēšanās.";

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

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

⁷ 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) pantā iekļauj šādu 3.a un 3.b punktu:

"3.a Lai apmainītos ar informāciju, kas saistīta ar šo regulu, dalībvalstis izmanto par sadarbību Kopienā atbildīgās iestādes, kuras ir norīkotas, ievērojot Direktīvas 2006/22/EK 7. pantu.

3.b Savstarpēju administratīvu sadarbību un palīdzību nodrošina bez maksas.";

11.a) regulā iekļauj šādu pantu:

"23.a pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 8.a pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [šīs grozošās regulas spēkā stāšanās diena].
Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8.a pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu*.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 8.a pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.";

11.b) 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 vienotas pieejas saskaņā ar 24. panta 2.a punktā minēto pārbaudes procedūru."

2. pants

Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza šādi:

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

"1. 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, Regulai (EK) Nr. 1071/2009, Regulai (EK) Nr. 1072/2009, Regulai (EK) Nr. 1073/2009, Direktīvai 96/71 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2002/15/EK ⁸, Direktīvai 2014/67/ES, ciktāl tas attiecas uz darba ņēmēju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, Direktīvai, ar ko attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka konkrētus noteikumus par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, Padomes Direktīvai 92/6/EEK ⁹ un Padomes Direktīvai 92/106/EEK ¹⁰."

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

"4. Ne vēlāk kā trīs gadus pēc tā gada beigām, kad ir stājušies spēkā 11. panta pirmās daļas otrajā teikumā minētie sīki izstrādātie noteikumi par specifikācijām attiecībā uz robežu šķērsošanas un papildu darbību reģistrēšanu, viedo tahogrāfu, kā paredzēts šīs regulas 8., 9. un 10. pantā, uzstāda šādos transportlīdzekļos, kurus izmanto dalībvalstī, kas nav to reģistrācijas dalībvalsts:

a) transportlīdzekļos, kuros ir uzstādīts analogais tahogrāfs;

⁸ 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.)

⁹ 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.).

¹⁰ 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.).

- b) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikumā, ko piemēro līdz 2011. gada 30. septembrim;
- c) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikumā, ko piemēro no 2011. gada 1. oktobra; un
- d) transportlīdzekļos, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu, kurš atbilst specifikācijām Padomes Regulas (EEK) Nr. 3821/85 IB pielikumā, ko piemēro no 2012. gada 1. oktobra.

4.a Ne vēlāk kā četrus gadus pēc tam, kad ir stājušies spēkā 11. panta pirmās daļas otrajā teikumā minētie sīki izstrādātie noteikumi par specifikācijām attiecībā uz robežu šķērssošanas un papildu darbību reģistrēšanu, viedo tahogrāfu, kā paredzēts šīs regulas 8., 9. un 10. pantā, uzstāda transportlīdzekļos, kuros ir uzstādīts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2016/799 IC pielikumam atbilstošs viedais tahogrāfs un kurus izmanto dalībvalstī, kas nav to reģistrācijas dalībvalsts.";

-1.b) regulas 4. panta 2. punktā iekļauj šādu ievilkumu:

"— ir aprīkoti ar pietiekami lielu atmiņu, lai spētu glabāt visus šajā regulā noteiktos datus;"

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

"7. pants
Datu aizsardzība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka personas dati saistībā ar šo regulu tiek apstrādāti vienīgi tādēļ, lai pārbaudītu atbilstību šai regulai un Regulai (EK) Nr. 561/2006, Regulai (EK) Nr. 1071/2009, Regulai (EK) Nr. 1072/2009, Regulai (EK) Nr. 1073/2009, Direktīvai 96/71 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2002/15/EK, Direktīvai 2014/67/ES, ciktāl tas attiecas uz darba ņēmēju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, Direktīvai, ar ko attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka konkrētus noteikumus par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, Padomes Direktīvai 92/6/EEK un Padomes Direktīvai 92/106/EEK."
2. Dalībvalstis jo īpaši nodrošina, ka personas dati tiek aizsargāti pret tādu izmantošanu, kas nav cieši saistīta ar Savienības 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 ar saskarni izmantošanu, kā minēts 10. pantā, elektronisko informācijas apmaiņu par vadītāja kartēm, kā minēts 31. pantā, un jo īpaši attiecībā uz 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 attiecīgos gadījumos ievēro attiecīgos noteikumus par personas datu aizsardzību.";

1) regulas 8. panta 1. punktu groza šādi:

a) punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Lai vieglāk varētu pārbaudīt 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 iekraušanu vai izkraušanu;
- ik pēc trim stundām – uzkrātais transportlīdzekļa vadīšanas laiks; un
- ikdienas darba laikposma beigu vieta.";

b) punkta otrajai daļai pievieno šādu teikumu:

"Tomēr pirmās daļas otrajā un trešajā ievilkumā minētā robežu šķērsošanas un papildu darbību reģistrēšana attiecas uz transportlīdzekļiem, kurus kādā dalībvalstī 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.";

-1.a) punktā iekļauj šādu daļu

"Lai kontroles iestādes vieglāk varētu pārbaudīt atbilstību, viedie tahogrāfi reģistrē arī to, vai transportlīdzeklis ir izmantots kravu vai pasažieru pārvadāšanai, kā noteikts ar Regulu (EK) Nr. 561/2006.";

1.a) regulas 9. pantu groza šādi:

a) panta 2. punkta pirmo teikumu groza šādi:

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

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 Savienības 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 transportlīdzekļa vadīšanas laiks.";

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

"2. Ar 1. punktā minēto saskarni aprīko 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 par specifikācijām attiecībā uz 8. panta 1. punkta otrajā un trešajā ievilkumā minēto robežu šķērsošanas un papildu darbību reģistrēšanu.";

1.ab) regulas 11. pantā pēc pirmās daļas pirmā teikuma iekļauj šādus teikumus:

"Līdz ... [12 mēneši pēc šīs grozošās regulas stāšanās spēkā] Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka sīki izstrādātus noteikumus par to, kā vienoti izpildīt pienākumu reģistrēt un glabāt datus par ikvienu robežas šķērssošanas gadījumu, ko veic transportlīdzeklis, un par darbībām, kas minētas 8. panta 1. punkta pirmās daļas otrajā un trešajā ievilkumā un 8. panta 1. punkta trešajā daļā.

Līdz ... [18 mēneši pēc šīs grozošās regulas stāšanās spēkā] Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi, lai vienoti izpildītu noteikumus par datu prasībām un funkcijām, tostarp 8. un 10. pantu, un par Regulas Nr. 561/2006 2. panta 1. punkta otrajā apakšpunktā minēto transportlīdzekļu aprīkošanu ar tahogrāfiem.";

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 gadījumā, ja tiek uzlikta jauna plomba. Kontrolieris izdod rakstisku paziņojumu, kurā ir 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 uzlicis 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 tās vietā kontrolieris ir uzlicis jaunu plombu.";

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

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

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

"Transportlīdzekļu vadītāji datu reģistrācijas diagrammas vai vadītāja kartes izmanto 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 nedrīkst izmantot ilgāk par laikposmu, kādam tā paredzēta.";

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

"f) to valstu simbolus, kurās sākās un beidzās ikdienas darba laikposms. Transportlīdzekļa vadītājs ievada arī tās valsts simbolu, kurā viņš iebrauc pēc dalībvalsts robežas šķērsošanas, tiklīdz viņš minētajā dalībvalstī ir pirmo reizi apstājies. Minētā pirmā apstāšanās ir tuvākajā iespējamā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas. Ja dalībvalsts robežu šķērso ar prāmi vai vilcienā, transportlīdzekļa vadītājs valsts simbolu ievada ierašanās ostā vai stacijā.";

1.f) regulas 34. panta 5. punkta b) apakšpunkta iv) punktu aizstāj ar šādu:

"iv) zem atzīmes : pārtraukumi, atpūta, ikgadējais atvaļinājums vai slimības atvaļinājums,

zem atzīmes "prāmis/vilciens": Papildus zem atzīmes : atpūtas laikposms, kas pavadīts uz prāmja vai vilcienā, kā noteikts Regulas (EK) 561/2006 9. pantā.";

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.

Līdz [18 mēneši pēc tam, kad stājas spēkā Direktīva ar ko attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka konkrētus noteikumus par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē,] transportlīdzekļa vadītājs ievada arī tās valsts simbolu, kurā viņš iebrauc pēc dalībvalsts robežas šķērsošanas, tiklīdz viņš minētajā dalībvalstī ir pirmo reizi apstājies. Minētā pirmā apstāšanās ir tuvākajā iespējamā pieturvietā uz robežas vai pēc tās šķērsošanas. Ja dalībvalsts robežu šķērso ar prāmi vai vilcienā, transportlīdzekļa vadītājs valsts simbolu ievada ierašanās ostā vai stacijā.

Dalībvalstis var prasīt, lai transportlīdzekļu vadītāji, kas veic iekšzemes pārvadājumus to teritorijā, papildus valsts simbolam ievadītu sīkāku ģeogrāfisko informāciju, ar noteikumu, ka minētās dalībvalstis minēto sīkāko ģeogrāfisko informāciju ir paziņojušas Komisijai pirms 1998. gada 1. aprīļa.";

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*.

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 tajās ar šīm regulām tika veikti grozījumi.

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

Sagatavots...

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs