



Briselē, 2025. gada 3. martā  
(OR. en)

6684/25

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2025/0033(NLE)**

---

---

**TRANS 46**

### **PRIEKŠLIKUMS**

---

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2025. gada 28. februāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2025) 57 final
Temats:	Priekšlikums PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos ( <i>AETR</i> ) ekspertu grupā un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Autotransporta darba grupā attiecībā uz priekšlikumu saskaņot <i>AETR</i> ar galvenajiem jaunākajiem Regulas (EK) Nr. 561/2006 grozījumiem

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2025) 57 final.

---

Pielikumā: COM(2025) 57 final



Briselē, 28.2.2025.  
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Priekšlikums

## **PADOMES LĒMUMS**

**par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Autotransporta darba grupā attiecībā uz priekšlikumu saskaņot *AETR* ar galvenajiem jaunākajiem Regulas (EK) Nr. 561/2006 grozījumiem**

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar kuru nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā un ANO EEK Autotransporta darba grupā (SC.1) attiecībā uz paredzēto grozījumu pieņemšanu nolūkā saskaņot *AETR* ar Savienības tiesību aktiem, jo pieņemti grozījumi Regulā (EK) Nr. 561/2006<sup>1</sup>, kas izdarīti ar Regulām (ES) 2020/1054<sup>2</sup> un (ES) 2024/1258<sup>3</sup>, kā arī ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2022/1012, kura papildina Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 2. punktu, kas ir viens no noteikumiem, kurus ievieša ar Regulu (ES) 2020/1054.

### 2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

#### 2.1. Eiropas Nolīgums par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*)

*AETR* mērķis ir saskaņot *AETR* līgumslēdzēju pušu tiesisko regulējumu attiecībā uz profesionālo autovadītāju transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laiku un attiecīgās tehniskās prasības transportlīdzekļos izmantoto reģistrācijas kontrolierīču (tahogrāfu) uzbūvei un uzstādīšanai. *AETR* stājās spēkā 1976. gada 5. janvārī. Vēlāk tas tika grozīts. Jaunākie grozījumi attiecībā uz vadīšanas un atpūtas laiku un tahogrāfiem tika pieņemti 2010. gada 20. septembrī.

Visas dalībvalstis ir *AETR*<sup>4</sup> puses.

---

<sup>1</sup> 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), 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 (OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1258 (2024. gada 24. aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 attiecībā uz minimālajām prasībām par minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarē un attiecībā uz dalībvalstu pilnvarām piemērot sodus par Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, kas izdarīti citā dalībvalstī vai trešā valstī (OV L, 2024/1258, 2.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

<sup>4</sup> Austrija (ratificēja 11.6.1975.), Beļģija (ratificēja 30.12.1977.), Bulgārija (ratificēja 12.5.1995.), Horvātija (ratificēja 3.8.1992.), Kipra (ratificēja 5.9.2003.), Čehija (ratificēja 22.6.1993.), Dānija (ratificēja 30.12.1977.), Igaunija (ratificēja 3.5.1993.), Somija (ratificēja 16.2.1999.), Francija (ratificēja 9.1.1978.), Vācija (ratificēja 9.7.1975.), Grieķija (ratificēja 11.1.1974.), Ungārija (ratificēja 22.10.1999.), Īrija (ratificēja 28.8.1979.), Itālija (ratificēja 28.12.1978.), Latvija (ratificēja 14.1.1994.), Lietuva (ratificēja 3.6.1998.), Luksemburga (ratificēja 30.12.1977.), Malta (ratificēja 24.9.2004.), Nīderlande (ratificēja 30.12.1977.), Polija (ratificēja 14.7.1992.), Portugāle (ratificēja 20.9.1973.), Rumānija (ratificēja 8.12.1994.), Slovākija (ratificēja 28.5.1993.), Slovēnija (ratificēja 6.8.1993.), Spānija (ratificēja 3.1.1993.) un Zviedrija (ratificēja 24.8.1973.).

## 2.2. *AETR* ekspertu grupa un Autotransporta darba grupa

*AETR* ekspertu grupa ir tehniska grupa, kuru izveidojusi ANO EEK Iekšzemes transporta komiteja un kuras mērķis ir izstrādāt *AETR* grozījumu priekšlikumus. Atbilstīgi lēmumam, ar ko izveido *AETR* ekspertu grupu, Eiropas Savienība var iesaistīties ekspertu grupā<sup>5</sup>. Tāpēc Komisija pārstāv Savienību šajā ekspertu grupā.

Autotransporta darba grupu (SC.1) Iekšzemes transporta komiteja izveidoja, lai sekmētu starptautisko autopārvadājumu attīstību un atvieglošanu. Tas ietver ar autotransportu saistīto noteikumu un prasību harmonizāciju un vienkāršošanu. Tikai *AETR* līgumslēdzējas puses piedalās Autotransporta darba grupā kā locekles. Eiropas Savienība ir uzaicināta darba grupā par novērotāju, un to pārstāv Komisija vai Eiropas Savienības delegācija ANO un citās starptautiskās organizācijās Ženēvā.

Priekšlikumus grozīt *AETR* parasti vispirms iesniedz, apspriež un atbalsta ekspertu grupā un pēc tam iesniedz apstiprināšanai ANO EEK Autotransporta darba grupai (SC.1). Ja abās grupās tiek panākta vienprātība par konkrētiem *AETR* grozījumiem, saskaņā ar *AETR* 21. pantu kāda no *AETR* līgumslēdzējām pusēm grozījumu oficiāli iesniedz Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram. Kad Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretārs ir paziņojis par oficiālu iesniegumu grozīt *AETR*, līgumslēdzējas puses sešu mēnešu laikā drīkst iesniegt iebildumus pret priekšlikumu. Priekšlikumu uzskata par pieņemtu, ja minētajā termiņā neviena līgumslēdzēja puse pret grozījumu nav iebildusi.

ANO EEK izveidotās struktūras (*AETR* ekspertu grupa un Autotransporta darba grupa) veido forumu, kur tiek iesniegti, apspriesti un apstiprināti *AETR* grozījumi, lai sagatavotu oficiālu grozījuma iesniegšanu saskaņā ar *AETR* un izvairītos no iebildumiem pēc grozījuma oficiālas iesniegšanas Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram. Tādēļ ir lietderīgi noteikt Savienības nostāju attiecībā uz lēmumiem, kas tiks pieņemti ekspertu grupā un ANO EEK Autotransporta darba grupā.

## 2.3. Paredzētais akts, kas jāapspriež *AETR* ekspertu grupai un Autotransporta darba grupai

*AETR* ekspertu grupa tās plānotajā 38. sesijā 2025. gada jūnijā vai turpmākās sesijās, pamatojoties uz šim priekšlikumam pievienoto Savienības priekšlikumu, varētu apspriest un sagatavot *AETR* nolīguma grozījumu priekšlikumus, kuri atbilst Regulas (EK) Nr. 561/2006 jaunākajiem grozījumiem. Tie ietver jaunus noteikumus attiecībā uz nolīguma tvērumu, nosacījumus iespējai izmantot secīgas saīsinātās iknedēļas atpūtas, aizliegumu pavadīt regulāro iknedēļas atpūtu kabīnē, noteikumus par vadītāja atgriešanos darba devēja uzņēmējdarbības veikšanas vietā vai vadītāja dzīvesvietā, nosacījumus iespējai izmantot atpūtas laikposmus uz prāmja vai vilcienā, citas iespējamās atkāpes vadītājiem, kas iesaistīti neregulāros pasažieru pārvadājumos, un drošu un aizsargātu stāvvietu principu un specifikācijas (paredzētais akts).

Paredzētā akta nolūks ir uzlabot vadītāju darba apstākļus, pārvadātāju godīgu konkurenci un līdz ar to arī ceļu satiksmes drošību. Ekspertu grupai tiks dots uzdevums izpētīt priekšlikumu nolūkā apstiprināt ierosinātos grozījumus un ieteikt Autotransporta darba grupai tos apstiprināt. Autotransporta darba grupa varētu ekspertu grupai sniegt arī vadlīnijas un

<sup>5</sup> “Lēmuma saistībā ar Iekšzemes transporta komiteju: Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupas izveide” (ECE/EX/2011/L.16) 3. punktā noteikts: “saskaņā ar pamatnostādņēm ekspertu grupā var iesaistīties visas EEK dalībvalstis, visas *AETR* līgumslēdzējas puses un Eiropas Savienība ..”.

norādījumus, ja tas nepieciešams. Kad Autotransporta darba grupa priekšlikumus būs formāli apstiprinājusi, kādai no līgumslēdzējām pusēm vajadzēs šos grozījumus iesniegt Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsēkretāram.

Ja paredzētais akts būs pieņemts, tas pusēm kļūs saistošs saskaņā ar Nolīguma 21. panta 6. punktu, kurā noteikts: “Katrs grozījums, ko uzskata par pieņemtu, stājas spēkā, kad ir pagājuši seši mēneši no dienas, kurā tas uzskatāms par pieņemtu.”

### 3. NOSTĀJA, KAS JĀIENĒM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

Jaunākie būtiskie grozījumi *AETR* tika izdarīti 2010. gadā, un tam vajadzīgs plašāks atjauninājums. Pēc šā grozījuma Savienība savu tiesību ietvaros ir pieņēmusi šādus tiesību aktus par dažu sociālās jomas tiesību aktu harmonizāciju, kuri attiecas uz starptautiskiem autopārvadājumiem dalībvalstīs: Regulas (ES) 165/2014<sup>6</sup>, (ES) 2020/1054 un (ES) 2024/1258.

Grozījumus, kuri nepieciešami Regulas (ES) Nr. 165/2014 galveno noteikumu transponēšanai, konkrēti, viedā tahogrāfa ieviešanai, Savienība jau ir iesniegusi minētajiem forumiem<sup>7</sup>, kaut arī pašlaik nav iespējams panākt vienprātību.

Tiesa apvienotajās lietās C-541/20–C-555/20<sup>8</sup> 2024. gada 4. oktobrī apstiprināja Regulas (ES) 2020/1054 noteikumus.

Rezultātā, lai Savienība izpildītu Regulas (EK) 561/2006 2. panta 3. punktu, Savienībai nepieciešams ierosināt atjaunināt *AETR* nolīguma noteikumus, lai tie atbilstu visjaunākajiem šajā jautājumā Savienībā pieņemtajiem standartiem.

Ierosinātā nostāja saskan ar Savienības ekskluzīvo ārējo kompetenci autotransporta nozares sociālajā jomā, jo īpaši ar Regulas (EK) 561/2006 23. pantu.

Eiropas Savienības Tiesa 1971. gada 31. marta spriedumā lietā 22/70 *AETR*<sup>9</sup> atzina, ka autopārvadājumos iesaistīto transportlīdzekļu apkalpju darba joma ir Savienības ekskluzīvā ārējā kompetencē. Kopš tā laika šī kompetence ir īstenota daudzos Savienības līdztiesīgo likumdevēju pieņemtos tiesību aktos, tostarp Regulās (EK) Nr. 561/2006 un (ES) Nr. 165/2014. Tā kā *AETR* priekšmets ir Regulas (EK) Nr. 165/2014 darbības jomā, atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 3. panta 2. punktu Savienībai ir ekskluzīvas pilnvaras apsriest un noslēgt *AETR* un tā izmaiņas.

<sup>6</sup> 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.).

<sup>7</sup> Visjaunākais ir Padomes 2021. gada 22. februāra Padomes Lēmums (ES) 2021/366 par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāienēm Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā un Autotransporta darba grupā (OV L 70, 1.3.2021., 12. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), kas reproducēts ANO EEK ar dokumentu ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2.

<sup>8</sup> ECLI:EU:C:2024:818.

<sup>9</sup> Tiesas spriedums (1971. gada 31. marts) lietā Komisija/Padome, ECLI:EU:C:1971:32.

## 4. JURIDISKAIS PAMATS

### 4.1. Procesuālais juridiskais pamats

#### 4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībniece vai nolīguma puse<sup>10</sup>.

Ja tiesību aktu nozare ir Eiropas Savienības kompetencē, fakts, ka Eiropas Savienība nav konkrētā starptautiskā nolīguma puse, neliedz tai īstenot minēto kompetenci, ar tās institūciju, konkrēti, dalībvalstu, kuras ir minētā nolīguma līgumslēdzējas puses un kopīgi rīkojas tās interesēs, starpniecību nosakot nostāju, kāda tās vārdā jāieņem ar minēto nolīgumu izveidotā struktūrā<sup>11</sup>.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kam nav saistoša spēka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “var būtiski ietekmēt ES likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”<sup>12</sup>.

#### 4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

AETR ekspertu grupa un Autotransporta darba grupa (SC.1) ir struktūras, ko izveidojusi ANO EEK Iekšzemes transporta komiteja.

Ierosinātie grozījumi ir akti ar juridiskām sekām. Ja ierosinātie grozījumi tiks pieņemti, tie saskaņā ar AETR 21. panta 6. punktu būs saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām.

Paredzētais akts nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

### 4.2. Materiālais juridiskais pamats

#### 4.2.1. Principi

Lēmuma, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens no tiem ir atzīstams par galveno, bet otram ir pakārtota nozīme, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, ko prasa galvenais jeb dominējošais mērķis vai komponents.

#### 4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz transporta politiku.

<sup>10</sup> Tiesas spriedums (2014. gada 7. oktobris) lietā Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

<sup>11</sup> Tiesas spriedums (2014. gada 7. oktobris) lietā Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 52. punkts.

<sup>12</sup> Tiesas spriedums (2014. gada 7. oktobris) lietā Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

Tādēļ ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 91. pants.

#### **4.3. Secinājums**

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam jābūt LESD 91. pantam kopsakarībā ar LESD 218. panta 9. punktu.

Priekšlikums

**PADOMES LĒMUMS**

**par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Autotransporta darba grupā attiecībā uz priekšlikumu saskaņot *AETR* ar galvenajiem jaunākajiem Regulas (EK) Nr. 561/2006 grozījumiem**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu kopsakarībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Eiropas Nolīgums par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*)<sup>13</sup> stājās spēkā 1976. gada 5. janvārī. Savienībai ir ekskluzīva kompetence konkrētajā *AETR* aptvertajā jautājumā<sup>14</sup>.
- (2) Atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006<sup>15</sup> 2. panta 3. punkta otrajai daļai *AETR* noteikumi būtu jāaskaņo ar minētās regulas noteikumiem. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/1054<sup>16</sup> un (ES) 2024/1258<sup>17</sup> groza Regulu (EK) Nr. 561/2006. Turklāt Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/1012 papildina Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 2. punktu, kas ir viens no noteikumiem, kuri ieviesti ar Regulu (ES) 2020/1054. Tādēļ Savienībai būtu jāierosina grozīt *AETR*, lai tas atspoguļotu grozījumus, kuri ieviesti ar Regulu (ES) 2020/1054 un (ES) 2024/1258 un papildināti ar Deleģēto regulu (ES) 2022/1012. Tie ietver jaunus noteikumus attiecībā uz nolīguma tvērumu, nosacījumus iespējai izmantot secīgu saīsinātu iknedēļas atpūtu, aizliegumu pavadīt regulāro iknedēļas atpūtu kabīnē, noteikumus par vadītāja atgriešanos darba devēja uzņēmējdarbības veikšanas vietā vai

<sup>13</sup> [OV L 95, 8.4.1978., 1. lpp.](#)

<sup>14</sup> Tiesas spriedums (1971. gada 31. marts) lietā Komisija/Padome (*AETR*), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, 30. un 31. punkts.

<sup>15</sup> 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.).

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), 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 (OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.).

<sup>17</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1258 (2024. gada 24. aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 attiecībā uz minimālajām prasībām par minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem pasažieru neregulāro pārvadājumu nozarē un attiecībā uz dalībvalstu pilnvarām piemērot sodus par Regulas (ES) Nr. 165/2014 pārkāpumiem, kas izdarīti citā dalībvalstī vai trešā valstī (OV L, 2024/1258, 2.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

vadītāja dzīvesvietā, nosacījumus iespējai izmantot atpūtas laikposmus uz prāmja vai vilcienā, citas iespējamās atkāpes vadītājiem, kas iesaistīti neregulāros pasažieru pārvadājumos, un drošu un aizsargātu stāvvietu principu un specifiskācijas (paredzētais akts).

- (3) Atbilstīgi *AETR* 21. pantam jebkura līgumslēdzēja puse drīkst iesniegt *AETR* grozījumu priekšlikumus Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) ģenerālsekretāram. Pirms iesniegšanas ANO ģenerālsekretāram tie parasti vispirms tiek iesniegti, apspriesti un apstiprināti ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Autotransporta darba grupā (SC.1). *AETR* ietvaros ANO EEK izveidoja *AETR* ekspertu grupu. Minētā grupa ir struktūra, kas ir pilnvarota izstrādāt un iesniegt ANO EEK Autotransporta darba grupai priekšlikumus par *AETR* grozījumiem. Pamatojoties uz šo lēmumu, Savienība ierosinās plānotajā *AETR* ekspertu grupas 38. sesijā 2025. gada jūnijā un turpmākās sesijās un plānotajā ANO EEK Autotransporta darba grupas 120. sesijā 2025. gada oktobrī un turpmākās sesijās apspriest *AETR* grozījumu attiecībā uz starptautiskos autopārvadājumos iesaistītu vadītāju darba apstākļu uzlabošanu, kuri izriet no jaunākajiem grozījumiem Regulā (EK) Nr. 561/2006, kas izdarīti ar Regulām (ES) 2020/1054 un (ES) 2024/1258 un Deleģēto regulu (ES) 2022/1012.
- (4) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *AETR* ekspertu grupā un Autotransporta darba grupā, jo grozījumi, kuru priekšlikumus tās tiks aicinātas izstrādāt un apstiprināt, būs saistoši atbilstīgi starptautiskajām tiesībām saskaņā ar *AETR* 21. panta 6. punktu.
- (5) Dalībvalstīm nebūtu jāiebilst pret to, ka Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretārs saskaņā ar *AETR* 21. panta 1. punktu izziņo ierosinātos grozījumus, kas izklāstīti šā lēmuma pielikumā. Ja Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāra paziņojums ir plašāks par ierosinātajiem grozījumiem, kas izklāstīti šā lēmuma pielikumā, dalībvalstīm nebūtu jāiebilst pret ierosinātajiem grozījumiem, kuri izklāstīti šā lēmuma pielikumā.
- (6) Savienības nostāja *AETR* ekspertu grupā būtu jāpauž Komisijai, un Savienības nostāja Autotransporta darba grupā būtu jāpauž dalībvalstīm, kopīgi rīkojoties Savienības interesēs,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

#### *1. pants*

Šā lēmuma pielikumā ir izklāstīta nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem ANO EEK Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkārpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupas un Autotransporta darba grupas (SC.1) turpmākajās sesijās attiecībā uz priekšlikumu saskaņot *AETR* ar jaunākajiem grozījumiem Regulā (EK) Nr. 561/2006, kuri izdarīti ar Regulām (ES) 2020/1054 un (ES) 2024/1258 un Deleģēto Regulu (ES) 2022/1012.

Par formālām un nebūtiskām pirmajā daļā minētās nostājas izmaiņām var vienoties bez jauna Padomes lēmuma.

#### *2. pants*

Šā lēmuma 1. pantā minēto nostāju *AETR* ekspertu grupā pauž Komisija un ANO EEK Autotransporta darba grupā – dalībvalstis, kopīgi rīkodamās Savienības interesēs.

### *3. pants*

Ja ANO EEK Autotransporta darba grupa apstiprina kādu šā lēmuma pielikumā izklāstīto ierosināto grozījumu, dalībvalstis, kopīgi rīkodamās Savienības interesēs, to iesniedz Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram saskaņā ar *AETR* 21. panta 1. punktu.

Dalībvalstis neiebilst pret to, ka Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretārs saskaņā ar *AETR* 21. panta 1. punktu izziņo ierosinātos grozījumus, kas izklāstīti šā lēmuma pielikumā.

### *4. pants*

Šis lēmums ir adresēts Komisijai un dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*